VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

NGUYỄN VĂN KHÁNH

KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ THỰC TIỄN HUYỆN BA TRI, TỈNH BẾN TRE

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HÌNH SỰ VÀ TỐ TỤNG HÌNH SỰ

HÀ NỘI, năm 2018

VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

NGUYỄN VĂN KHÁNH

KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ THỰC TIỄN HUYỆN BA TRI, TỈNH BẾN TRE

Ngành: Luật hình sự và tố tụng hình sự
Mã số: 8380104

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC
TS. LÊ NGUYÊN THANH

HÀ NỘI, năm 2018

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan rằng nội dung, số liệu và kết quả nghiên cứu trong luận văn thạc sĩ "Kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre" là hoàn toàn trung thực và không trùng lắp với các đề tài khác trong cùng lĩnh vực nghiên cứu khoa học của riêng tôi.

Các số liệu, ví dụ và trích dẫn trong luận văn đảm bảo độ tin cậy, chính xác và trung thực. Những kết luận khoa học của luận văn chưa tùng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận văn

Nguyễn Văn Khánh

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU.....1
Chương 1. LÝ LUẬN VỀ KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.....8
1.1. Khái niệm khám nghiệm hiện trường và kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ 8
1.2. Đặc điểm kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.....20
1.3. Ý nghĩa kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ 23
Tiểu kết chương.....25
Chương 2. QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT TỐ TỤNG HÌNH SỰ VỀ KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 26
2.1. Kiểm sát thành phần chủ thể tiến hành và tham gia khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ 26
2.2. Kiểm sát trình tự, thủ tục khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.....27
2.3. Kiểm sát các hoạt động thu thập, kiểm tra, đánh giá chứng cứ trong khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ 33
Tiểu kết chương.....38
Chương 3. THỰC TRẠNG KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ THỰC TIỄN HUYỆN BA TRI, TỈNH BẾN TRE VÀ GIẢI PHÁP.....40
3.1. Thực trạng kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre 40
3.2. Những hạn chế và nguyên nhân.....50

3.3. Các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre.....69

Tiểu kết chương.....77

KẾT LUẬN.....79

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

DANH MỤC CÁC CỤM TỪ VIẾT TẮT

BLHS : Bộ luật hình sự

BLTTHS : Bộ luật tố tụng hình sự

CQĐT : Cơ quan điều tra

ĐTV : Điều tra viên

HĐKN : Hội đồng khám nghiệm

KSND : Kiểm sát nhân dân

KSV : Kiểm sát viên

VKS : Viện kiểm sát

VKSND : Viện kiểm sát nhân dân

DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU

Bảng

Bảng 3.1. Số liệu về tình hình kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án về giao thông đường bộ từ năm 2014 đến ngày 31/5/2018..... 40

Hình

Hình 3.1. Số vụ án về giao thông đường bộ Kiểm sát viên Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường trên tổng số vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường từ năm 2014 đến ngày 31/5/2018..... 42

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong hoạt động điều tra các vụ án vi phạm về tham gia giao thông đường bộ, hoạt động khám nghiệm hiện trường được xác định giữ vai trò quan trọng; bởi lẽ, hiện trường là nơi phản ánh khách quan, trung thực nhất diễn biến vụ tai nạn thông qua các dấu vết để lại trên hiện trường và phương tiện; từ đó xác định được lỗi của người vi phạm trong vụ tai nạn giao thông. Vì hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ dễ bị xáo trộn do nhiều yếu tố khác nhau nên việc khám nghiệm hiện trường phải được tiến hành kịp thời, nhanh chóng. Kết quả khám nghiệm hiện trường với những chứng cứ ban đầu là tiền đề quan trọng để các cơ quan tiến hành tố tụng giải quyết đúng đắn vụ án.

Với vai trò thực hành quyền công tố, kiểm sát việc tuân theo pháp luật trong hoạt động tư pháp, hoạt động của VKS trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường nói chung và khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng nhằm đảm bảo hoạt động khám nghiệm hiện trường của CQĐT được thực hiện theo đúng trình tự, thủ tục theo quy định của pháp luật, thu thập được đầy đủ các thông tin, tài liệu, dấu vết phục vụ quá trình điều tra, khám phá vụ án. Trong những năm qua, VKSND đã có nhiều nổ lực trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; góp phần quan trọng trong hoạt động điều tra, giải quyết các vụ án. Tuy nhiên, công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ vẫn còn nhiều bất cập, yếu kém, điển hình như có nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng có dấu hiệu của tội phạm xảy ra nhưng CQĐT không thông báo cho VKS vì cho là va chạm giao thông nhỏ nhưng sau đó nạn nhân tử vong hoặc xác định được thiệt hại tài sản lớn và qua xem xét thấy có dấu hiệu của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thì CQĐT thì mới thông báo cho VKS. Bên cạnh đó, KSV còn tham gia khám nghiệm hiện trường chậm trễ như khi CQĐT đã tiến hành khám nghiệm hiện trường xong thì KSV mới đến để ký biên bản khám nghiệm hiện trường. Một số trường hợp,

KSV không trực tiếp kiểm sát tại hiện trường mà chỉ kiểm sát qua biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường, bản ảnh hiện trường nên dẫn đến việc không nắm bắt được chi tiết vụ việc và những vấn đề phát sinh ngay từ đầu dẫn đến hoạt động kiểm sát điều tra tiếp theo của VKS gặp rất nhiều khó khăn. KSV đến hiện trường còn mang tính hình thức, có mặt cho đúng thủ tục, không thực hiện đúng chức trách nhiệm vụ được giao; nhiều trường hợp, KSV mới bổ nhiệm hoặc do năng lực còn yếu kém nên khi kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường không biết mình phải làm gì. Thực tế cho thấy, việc kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ không tốt đã dẫn đến những sai lầm nghiêm trọng trong việc thu thập, sử dụng và đánh giá chứng cứ, gây rất nhiều khó khăn trong việc chứng minh tội phạm như việc xác định lỗi trong vụ tai nạn giao thông đường bộ để xác định có dấu hiệu của tội phạm hay không. Việc kiểm sát khám nghiệm hiện trường chưa tốt đã dẫn đến nhiều trường hợp không xác định được lỗi trong vụ tai nạn giao thông gây khó khăn, bế tắc cho hoạt động điều tra, hoặc xác định sai lầm về lỗi dẫn đến oan sai và bỏ lọt tội phạm. Từ thực tế nêu trên, nhằm khắc phục triệt để những hạn chế của VKS trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ để hoạt động này ngày càng đạt hiệu quả cao nên học viên đã chọn đề tài "*Kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre"* để làm đề tài luận văn thạc sĩ.

2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài

Để thực hiện đề tài đã nêu, các công trình khoa học sau đây đã được nghiên cứu, tham khảo:

Luận án tiến sỹ năm 2013 *"Hoạt động khám nghiệm hiện trường của lực lượng cảnh sát nhân dân"* của tác giả Hà Lương Tín – Học viện Cảnh sát nhân dân. Tác giả luận án đã phân tích chuyên sâu về mặt lý luận của hoạt động khám nghiệm hiện trường của lực lượng cảnh sát nhân dân khi thực hiện công tác khám nghiệm hiện trường nói chung theo quy định của pháp luật tố tụng hình sự.

Luận văn thạc sĩ năm 2004 *"Các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động điều tra tại hiện trường các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát điều tra tội phạm về trật tự xã hội Công an tỉnh Phú Yên"* của tác giả Nguyễn Vĩnh Hà - Học viện Cảnh sát nhân dân. Tác giả luận văn đã hệ thống hóa các vấn đề lý luận và thực tiễn của công tác khám nghiệm hiện trường trong các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát điều tra tội phạm về trật tự xã hội Công an tỉnh Phú Yên; trong đó tập trung làm rõ vị trí, vai trò và các khâu công tác, hoạt động nghiệp vụ của ĐTV khi thực hiện công tác khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Khóa luận tốt nghiệp năm 2013 *"Thực trạng và giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ"* của Đỗ Thành Tâm – VKSND huyện Trà Cú, tỉnh Trà Vinh. Tác giả đã trình bài những vấn đề lý luận chung về khám nghiệm hiện trường và kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Đồng thời, tác giả đã phân tích được thực trạng hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Trà Cú tỉnh Trà Vinh; đồng thời, nêu rõ những nguyên nhân, hạn chế của công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS địa phương và đề ra được một số những giải pháp, kiến nghị để khắc phục, hoàn thiện.

Ngoài ra, luận văn cũng đã nghiên cứu, tham khảo một số bài viết khoa học đăng trên các tạp chí chuyên ngành kiểm sát liên quan đến lĩnh vực kiểm sát khám nghiệm hiện trường nói chung và kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng ở những góc độ, khía cạnh và cách tiếp cận khác nhau của một số tác giả trong và ngoài ngành kiểm sát. Các bài viết của các tác giả trên đã nêu và phân tích được một số vấn đề cụ thể, những khó khăn, vướng mắt của pháp luật cũng như những bất cập qua thực tiễn khám nghiệm hiện trường; qua đó đề xuất một số giải pháp chung nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS. Tuy nhiên, những bài viết này

chỉ tiếp cận, phân tích ở một góc độ hạn chế, những kiến nghị, giải pháp còn mang tầm vĩ mô, chưa đi sâu làm rõ một cách toàn diện từng vấn đề cụ thể trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Nội dung của những công trình nêu trên đã có đề cập đến vai trò, chức năng của VKSND trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường, nhưng chỉ đề cập đến trong một phạm vi rất hẹp, ở một vài khía cạnh và chỉ dừng lại ở góc độ tìm hiểu; hoặc có phân tích được thực trạng, nguyên nhân và có đề ra được một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của VKS tại một số địa phương nhưng còn mang tính tổng quát. Cho đến nay, chưa có công trình khoa học nào tập trung nghiên cứu và làm rõ nội dung của công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nên chưa đưa ra được những giải pháp đồng bộ, mang tính đột phá nhằm nâng cao hơn nữa công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường nói chung và kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng của đội ngũ KSV VKS; trong khi đó, công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường lại mang tính quyết định đến hoạt động kiểm sát điều tra và các giai đoạn tiếp theo của quy trình tố tụng.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của luận văn là làm sáng tỏ những vấn đề lý luận và thực tiễn của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Trên cơ sở đó, luận văn cũng đề cập và phân tích thực trạng của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường tại địa phương, những kết quả đạt được, những mặt thuận lợi, những mặt còn hạn chế, khó khăn và nguyên nhân của thực trạng trên. Trên cơ sở đó, luận văn đề xuất những giải pháp, kiến nghị hữu hiệu để công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại địa phương nói riêng và cả

nước nói chung trong thời gian tới đạt hiệu quả; góp phần nâng cao chất lượng thực hành quyền công tố, kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử các vụ án hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của VKS ngày càng đạt hiệu quả.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

- Nghiên cứu những vấn đề lý luận, vấn đề pháp lý về hiện trường và kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong các vụ án vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên cơ sở gắn kết với địa bàn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre.

- Phân tích, đánh giá thực trạng hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS trong các vụ án vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre.

- Đề xuất những kiến nghị, giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả của công tác này.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Đề tài nghiên cứu về mặt lý luận và thực tiễn của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS trong các vụ án vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre; những thuận lợi, khó khăn trong công tác này, sự phối hợp của VKS với các cơ quan liên quan trong công tác khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Qua đó, đề xuất những giải pháp, kiến nghị để cho công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong các vụ án này đạt kết quả cao hơn.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

- Về nội dung, đề tài được thực hiện trong phạm vi những quy định của pháp luật tố tụng hình sự Việt Nam, không nghiên cứu ở góc độ kỹ thuật hình sự và nghiệp vụ điều tra hình sự

- Về không gian, vấn đề thực tiễn liên quan đến đề tài được đánh giá trong phạm vi huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre.

- Về thời gian, đề tài nghiên cứu số liệu thực tế trong giai đoạn từ năm 2014 đến 06 tháng đầu năm 2018.

5. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu

5.1. Cơ sở lý luận

Đề tài luận văn sử dụng phương pháp luận của chủ nghĩa Mác - Lênin, các quan điểm của Đảng và Nhà nước ta về chính sách hình sự và yêu cầu đấu tranh phòng chống tội phạm, bảo vệ trật tự an toàn xã hội.

5.2. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài luận văn sử dụng các phương pháp nghiên cứu cụ thể, bao gồm các phương pháp nghiên cứu lý thuyết, phương pháp nghiên cứu thực tiễn như: phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp, lịch sử, thống kê, nghiên cứu vụ án điển hình.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn

Đề tài luận văn đã đưa ra được những nhận thức lý luận mới, đầy đủ, rõ ràng về hiện trường và hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKSND về các vụ án vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ; đánh giá thực trạng hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKSND huyện Ba Tri tại địa phương. Qua đó, phát hiện những ưu, nhược điểm và nguyên nhân của những tồn tại; trên cơ sở đó đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của VKS trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre. Kết quả nghiên cứu của luận văn có ý nghĩa về mặt khoa học pháp lý, góp phần hoàn thiện những quy định pháp luật còn bất cập và chưa hoàn thiện. Mặt khác, luận văn còn góp phần mô hình hóa một cách toàn diện về hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, từ đó khẳng định được vai trò, vị trí của ngành Kiểm sát trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường, phục vụ công tác điều tra, phát hiện tội phạm.

7. Kết cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, danh mục bảng, sơ đồ, nội dung của luận văn được chia làm 3 chương:

Chương 1. Lý luận về kiểm sát khám nhiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Chương 2. Quy định của pháp luật tố tụng hình sự về kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Chương 3. Thực trạng kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre và giải pháp.

Chương 1

LÝ LUẬN VỀ KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆN HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Khái niệm khám nghiệm hiện trường và kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

1.1.1. Hiện trường và hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

1.1.1.1. Nhận thức chung về hiện trường

Theo nghĩa phổ thông trong từ điển tiếng Việt của Viện ngôn ngữ học năm 2003 thì *"Hiện trường là nơi diễn ra sự việc hay hoạt động thực tế"* [36, tr. 438]. Đây là khái niệm còn mang tính khái quát chung, chưa chỉ rõ cụ thể tính chất của sự việc xảy ra.

Theo quan điểm của khoa học điều tra hình sự, hiện trường được hiểu *"là nơi xảy ra, nơi phát hiện các vụ phạm tội hoặc vụ việc có tính hình sự."* [20, tr. 67].

Từ các quan điểm trên, có thể định nghĩa hiện trường vụ án hình sự là một khoảng không gian nhất định, không gian này có thể là nơi xảy ra hoặc nơi phát hiện ra các dấu vết, vật chứng của vụ án hoặc vụ việc có tính hình sự.

Nơi phát hiện có thể trùng với nơi xảy ra hoặc không. Hiện tượng vật chất xảy ra tại hiện trường là vụ phạm tội hoặc vụ việc có tính hình sự. Vụ việc có tính hình sự là những vụ việc mà hành vi xâm hại đến khách thể do luật hình sự bảo vệ nhưng do chưa đủ thông tin nên chưa xác định được các yếu tố cấu thành tội phạm. Khi có hiện trường, cần khám nghiệm để thu thập thông tin, chứng cứ làm cơ sở giải quyết vụ án.

1.1.1.2. Hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được hiểu là nơi xảy ra các vụ tai nạn giao thông trên đường bộ và có dấu hiệu của tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Cơ quan chức năng cần khám nghiệm để phát hiện, thu thập, đánh giá các dấu vết, vật chứng, các tin tức, tài

liệu có liên quan tại hiện trường, phục vụ điều tra, xử lý vụ việc đúng quy định của pháp luật.

Theo cách phân loại trên thì chỉ có hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ gây thiệt hại nghiêm trọng trở lên (có người chết, thương tích nặng qua đánh giá sơ bộ có thể bị thương tích hoặc tỷ lệ tổn thương cơ thể của một người từ 61% trở lên, hoặc tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của 02 người trở lên từ 61% trở lên, thiệt hại lớn về tài sản, phương tiện, hàng hóa qua đánh giá sơ bộ từ 100.000.000 đồng trở lên) mới là đối tượng của hoạt động khám nghiệm hiện trường theo Điều 201 BLTTHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 (gọi tắt là BLTTHS năm 2015). Hoạt động khám nghiệm hiện trường trong trường hợp này là một biện pháp điều tra trong tố tụng hình sự nhằm thu thập chứng cứ nhằm chứng minh có hay không có sự việc phạm tội và người thực hiện hành vi phạm tội thông qua việc xác định lỗi trong vụ tai nạn. Đối với hiện trường vụ va chạm giao thông đường bộ thì không phải là đối tượng của hoạt động khám nghiệm hiện trường theo Điều 201 BLTTHS năm 2015. Trong các vụ va chạm giao thông đường bộ thì lực lượng Cảnh sát giao thông có thể độc lập tự mình tiến hành hoạt động khám nghiệm hiện trường mà không cần thiết phải có sự tham gia của ĐTV, KSV. Việc khám nghiệm hiện trường trong trường hợp này của lực lượng Cảnh sát giao thông chỉ nhằm mục đích ghi nhận dấu vết vi phạm nhằm làm cơ sở cho việc xử phạt vi phạm hành chính đối với người vi phạm giao thông.

1.1.2. Khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ

1.1.2.1. Nhận thức về khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ

Theo từ điển bách khoa Việt Nam thì khám nghiệm hiện trường là *"hoạt động điều tra được thực hiện tại nơi xảy ra, nơi phát hiện tội phạm, nhằm phát hiện dấu vết của tội phạm, vật chứng và làm sáng tỏ các tình tiết có ý nghĩa đối với vụ án…"* [10, tr. 484]. Theo quan điểm của khoa học điều tra hình sự thì "*Khám nghiệm hiện trường là biện pháp điều tra được tiến hành tại hiện trường nhằm tìm kiếm, phát*

hiện, ghi nhận, thu thập, bảo quản, nghiên cứu, đánh giá dấu vết, vật chứng của các vụ phạm tội hoặc vụ việc có tính hình sự đã xảy ra" [20, tr. 75]. Theo định nghĩa của khoa học kiểm sát về kiểm sát điều tra án hình sự thì "*Khám nghiệm hiện trường là hoạt động tố tụng hình sự, là quá trình tổ chức nghiên cứu phát hiện, ghi nhận, thu lượm, bảo quản, đánh giá dấu vết, vật chứng và những tin tức, tài liệu có liên quan trực tiếp tại hiện trường, nhằm làm rõ tính chất vụ việc, người thực hiện và các tình tiết khác của vụ việc mang tính hình sự*" [35, tr. 1].

Từ các luận điểm trên, có thể khái niệm khám nghiệm hiện trường như sau: khám nghiệm hiện trường là một trong những biện pháp điều tra tại hiện trường được tiến hành theo trình tự, thủ tục mà BLTTHS quy định nhằm thu thập chứng cứ để chứng minh có hay không có sự việc phạm tội và từ đó làm cơ sở để xác định có hay không người thực hiện hành vi phạm tội nhằm làm sáng tỏ những vấn đề cần giải quyết trong vụ án hình sự.

Như vậy, từ cách tiếp cận về khái niệm khám nghiệm hiện trường như trên, tác giả có thể khái niệm khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ như sau: khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hoạt động điều tra tại hiện trường do những chủ thể có thẩm quyền thực hiện theo trình tự, thủ tục mà BLTTHS quy định nhằm phát hiện, ghi nhận, thu thập, đánh giá các dấu vết, vật chứng, tài liệu có liên quan tại hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ để xác định có hay không có sự việc phạm tội nhằm phục vụ cho công tác điều tra, xử lý vụ việc đúng quy định của pháp luật.

1.1.2.2. Đặc trưng của khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ

Hoạt động khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ so với khám nghiệm hiện trường trong các vụ án khác có những đặc trưng riêng; cụ thể là hoạt động khám nghiệm hiện trường phải được tiến hành nhanh chóng, kịp thời do đặc trưng của hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thường xảy ra bất ngờ, nhanh chóng, không tiên

lượng được về thời gian và không gian, nên nó có thể xảy ra ở bất kỳ nơi đâu và bất kỳ khi nào kể cả ban ngày hay ban đêm.

Đối với những vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xảy ra vào ban đêm, có nhiều vụ xảy ra ở nơi vắng vẻ, ít người qua lại nên người gây tai nạn lợi dụng điều này thường bỏ trốn. Do đó việc phát hiện, lưu giữ, lấy lời khai người làm chứng và truy tìm người gây tai nạn là rất khó khăn.

Bên cạnh đó, hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thường để lại hệ thống dấu vết đặc trưng; trên một phạm vi rộng và không giống nhau như vết phanh, vết cày, vết sơn, vết máu... và các vật thể khác do lực tác động của sự va chạm của các phương tiện tham gia giao thông với nhau hoặc giữa phương tiện tham gia giao thông với vật khác như chướng ngại vật (lang can cầu, gờ vỉa hè, tấm chắn ngăn làn đường, cột đèn, biển báo, súc vật, đất, đá, gạch...) hoặc do yếu tố thời tiết như mưa, bão... nên việc khám nghiệm hiện trường phải được tiến hành kịp thời nhanh chóng.

1.1.2.3. Nhiệm vụ của khám nhiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Việc khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhằm thực hiện những nhiệm vụ sau:

Thứ nhất, thu thập thông tin về vụ án nhằm phục vụ cho việc đánh giá về hiện trường, định hướng cho các hoạt động khám nghiệm hiện trường gồm thông tin phản ánh về thời gian, địa điểm xảy ra vụ việc, ai là người phát hiện, báo tin, những thông tin sơ bộ ban đầu về vụ việc, thông tin về nạn nhân, thông tin về đối tượng gây tai nạn, những thay đổi của các dấu vết, vật chứng trong quá trình bảo vệ hiện trường...

Thứ hai, ghi nhận trạng thái, vị trí, quang cảnh của hiện trường bằng cách mô tả vào biên bản khám nghiệm hiện trường, vẽ sơ đồ hiện trường, bản ảnh hiện trường vì *"Hiện trường chỉ tồn tại trong khoảng thời gian nhất định, nhưng việc nghiên cứu địa điểm, phạm vi không gian, trạng thái và quang cảnh của hiện*

trường phải thực hiện trong suốt quá trình điều tra vụ án" [35]. Do đó, việc ghi nhận hiện trường nhằm giới hạn được phạm vi hiện trường với vùng không phải là hiện trường nhờ đó giúp HĐKN tiến hành khám nghiệm một cách nhanh chóng, chọn phương pháp khám nghiệm phù hợp, tránh việc khám nghiệm lan man, gây mất thời gian và dấu vết.

Thứ ba, sử dụng các chiến thuật phù hợp, các trang thiết bị hỗ trợ cần thiết để phát hiện, thu thập và bảo quản toàn bộ dấu vết vật chứng có ở hiện trường. Hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ luôn tồn tại các dấu vết, vật chứng; trong đó có nhiều loại rất khó phát hiện như vết cày, vết ma sát, vùng va chạm nên cần có sự hỗ trợ của các phương tiện kỹ thuật. Nếu không phát hiện được dấu vết, vật chứng thì không thể nghiên cứu đánh giá xác định cơ chế hình thành và khai thác các thông tin để làm rõ diễn biến và tình tiết của vụ việc.

Thứ tư, lập và hoàn thiện hồ sơ khám nghiệm hiện trường như biên bản khám nghiệm hiện trường, bản ảnh hiện trường, sơ đồ hiện trường, báo cáo kết quả khám nghiệm hiện trường theo mẫu quy định. Hồ sơ khám nghiệm hiện trường phải đảm bảo tính khách quan, toàn diện, chính xác, đúng quy định của pháp luật. Hồ sơ khám nghiệm hiện trường phải thể hiện tính đồng bộ, thống nhất, không có sự khác biệt, chênh lệch về nội dung, số liệu.

1.1.2.4. Yêu cầu khi khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Thứ nhất, đảm bảo yêu cầu pháp lý: Quá trình tổ chức khám nghiệm hiện trường phải tuân thủ các quy định của pháp luật.

Thứ hai, đảm bảo yêu cầu khẩn trương, nhanh chóng, kịp thời: Ở hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, các dấu vết, vật chứng luôn chịu sự tác động của các yếu tố khách quan và chủ quan nên dễ bị thay đổi, xáo trộn. Vì thế, khám nghiệm hiện trường cần triển khai kịp thời nhằm hạn chế đến mức thấp nhất sự thay đổi các dấu vết, vật chứng. Mặt khác, kết quả khám nghiệm hiện trường là cơ sở để thực hiện tiếp các giai đoạn tố tụng hình sự tiếp theo, vì vậy

khám nghiệm hiện trường cần được tiến hành một cách khẩn trương nhằm thu thập, phân tích các thông tin để định hướng xây dựng kế hoạch điều tra tiếp theo.

Thứ ba, đảm bảo yêu cầu theo kế hoạch khám nghiệm hiện trường: Quá trình khám nghiệm phải được lập kế hoạch và thực hiện theo kế hoạch đã đề ra. Việc lập kế hoạch đối với khám nghiệm hiện trường là một yếu tố quan trọng, vừa đảm bảo yêu cầu về tính cấp bách, vừa thể hiện sự phối hợp có hiệu quả của các lực lượng nghiệp vụ. Tính kế hoạch trong khám nghiệm hiện trường thể hiện trong việc chuẩn bị nhân lực, phương tiện kỹ thuật và trình tự giải quyết các công việc ở hiện trường của từng lực lượng tham dự khám nghiệm. Đồng thời còn thể hiện ở sự phối hợp điều động phương tiện giao thông để đưa lực lượng đến hiện trường [33].

Thứ tư, đảm bảo yêu cầu bí mật: khám nghiệm hiện trường là hoạt động tố tụng hình sự, kết quả khám nghiệm hiện trường là nguồn chứng cứ quan trọng giúp định hướng quá trình điều tra nên cần đảm bảo tính bí mật. ĐTV, KSV và những lực lượng tham gia khám nghiệm hiện trường và người chứng kiến không được tiết lộ thông tin, tài liệu về hiện trường khi đã tham gia, tham dự khám nghiệm hiện trường. ĐTV phải quán triệt để người tham gia, tham dự khám nghiệm biết trước khi triển khai khám nghiệm hiện trường.

Thứ năm, đảm bảo sự phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng nghiệp vụ: ĐTV, KSV, người có chuyên môn, lực lượng bảo vệ hiện trường và những người có liên quan cần có sự phối hợp chặt chẽ, đồng bộ, khoa học; thực hiện đúng, đầy đủ nhiệm vụ, trách nhiệm của mình khi tham gia khám nghiệm hiện trường. ĐTV phải có trách nhiện tổ chức, phân công nhiệm vụ một cách hợp lý của từng thành viên HĐKN trước khi tiến hành khám nghiệm hiện trường; tuân thủ đúng các quy định của pháp luật, các yêu cầu của KSV khi thực hiện việc khám nghiệm hiện trường nhằm nâng cao hiệu quả phối hợp trong hoạt động khám nghiệm hiện trường.

1.1.2.5. Vai trò, ý nghĩa của hoạt động khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Công tác khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ có nhiệm vụ ghi nhận vị trí, tình trạng các dấu vết, vật chứng, phương tiện và người bị nạn tại hiện trường nhằm phát hiện, ghi nhận, thu lượm, bảo quản các loại dấu vết, vật chứng liên quan đến vụ án để lập và hoàn chỉnh các văn bản của hồ sơ khám nghiệm hiện trường. Qua đó, tạo cơ sở cho việc xác định ban đầu yếu tố lỗi của những người tham gia giao thông trong vụ tai nạn giao thông (ai là người có lỗi) để làm cơ sở trong việc truy cứu trách nhiệm hình sự.

Khám nghiệm hiện trường là một trong những biện pháp điều tra tại hiện trường nhằm thu thập chứng cứ sẽ để làm cơ sở chứng minh trong vụ án hình sự. Trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, công tác khám nghiệm hiện trường được thực hiện tốt sẽ giúp cho các hoạt động điều tra, thu thập chứng cứ về sau của CQĐT được tiến hành thuận lợi hơn nhờ có hệ thống cơ sở ban đầu do việc khám nghiệm hiện trường mang lại. Căn cứ vào kết quả khám nghiệm hiện trường (biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường, bản ảnh hiện trường, vật chứng thu thập được tại hiện trường), CQĐT có thể nhận định được bước đầu yếu tố lỗi trong vụ án (thông qua việc xác định vùng va chạm, các dấu vết đặc trưng,...), từ đó có chiến lược, kế hoạch điều tra, xác minh phù hợp, đúng hướng để giải quyết vụ án một cách nhanh chóng. Do đó, khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ có vai trò hết sức to lớn; nếu công tác khám nghiệm hiện trường được tiến hành một cách khách quan, toàn diện, chặt chẽ, đúng quy định pháp luật thì công tác điều tra, truy tố, xét xử sẽ thuận lợi, đúng đắn và đạt hiệu quả cao. Ngược lại, nếu công tác khám nghiệm hiện trường không được thực hiện hoặc thực hiện không tốt thì sẽ gây khó khăn cho hoạt động tố tụng về sau.

Nhận thức được vai trò, ý nghĩa to lớn của công tác khám nghiệm hiện trường trong các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nên trong quá trình giải quyết các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của các cơ quan tiến hành tố tụng huyện Ba Tri, nhất là CQĐT thì công tác khám nghiệm hiện trường được xem là hoạt động điều tra tại hiện quan trọng, là khâu then

chốt để làm cơ sở giải quyết đúng đắn vụ án, kết quả khám nghiệm hiện trường là nguồn chứng cứ quan trọng, là cơ sở để ĐTV xác định lỗi của người vi phạm trong vụ án.

1.1.3. Nhận thức về kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

1.1.3.1. Khái niệm kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Hiện nay, trong lĩnh vực khoa học pháp lý chưa có một khái niệm, định nghĩa chính thức nào về kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Theo cách tiếp cận của khoa học kiểm sát thì kiểm sát khám nghiệm hiện trường được khái quát như sau: Kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường là hoạt động của KSV thực hiện quyền năng pháp lý do pháp luật quy định để kiểm sát việc tuân theo pháp luật các chủ thể tiến hành khám nghiệm hiện trường nhằm bảo đảm việc khám nghiệm hiện trường được tuân thủ đúng các quy định của pháp luật; phát hiện, ghi nhận, thu thập, bảo quản đầy đủ, khách quan các dấu vết, vật chứng của tội phạm để làm sáng tỏ các tình tiết có ý nghĩa đối với việc giải quyết vụ án [35].

Từ cách tiếp cận về kiểm sát khám nghiệm hiện trường trên. Tác giả có thể khái niệm về kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ như sau: Kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hoạt động của KSV thực hiện chức năng thực hành quyền công tố, kiểm sát việc tuân theo pháp luật trong hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của HĐKN nhằm đảm bảo hoạt động khám nghiệm hiện trường của HĐKN được thực hiện một cách kịp thời, khách quan, toàn diện, đầy đủ, chính xác, đúng theo trình tự, thủ tục quy định của pháp luật nhằm xác định mức độ lỗi và thiệt hại trong vụ tai nạn giao thông đường bộ để xác định có hay không dấu hiệu của tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

1.1.3.2. Vai trò, vị trí của Viện kiểm sát trong hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

VKS có vai trò rất quan trọng trong hoạt động khám nghiệm hiện trường các vụ án hình sự nói chung và khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng. Với chức năng hiến định của VKS là *"thực hành quyền công tố, kiểm sát hoạt động tư pháp"* [17]; chức năng này được cụ thể hóa tại Điều 2 Luật tổ chức VKSND "*Viện kiểm sát nhân dân là cơ quan thực hành quyền công tố, kiểm sát hoạt động tư pháp của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam."* [18]. VKS thực hiện chức năng trên nhằm thực hiện nhiệm vụ chung là *"bảo vệ pháp luật, bảo vệ quyền con người, quyền công dân, bảo vệ chế độ xã hội chủ nghĩa, bảo vệ lợi ích của Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân, góp phần bảo đảm pháp luật được chấp hành nghiêm chỉnh và thống nhất"* [17]. Trong tố tụng hình sự, vai trò thực hành quyền công tố, kiểm sát hoạt động tư pháp của VKS được BLTTHS ghi nhận cụ thể, chi tiết trong từng giai đoạn tố tụng; từ giai đoạn tiếp nhận, giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm, kiến nghị khởi tố đến giai đoạn khởi tố, điều tra, truy tố, xét xử, thi hành án hình sự. Trong hoạt động khám nghiệm hiện trường nói chung và khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng, vai trò của VKS cũng được quy định cụ thể là VKS tham gia để kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường nhằm đảm bảo hoạt động khám nghiệm hiện trường của các chủ thể tham gia, tiến hành khám nghiệm hiện trường được thực hiện một cách khách quan, toàn diện và đúng pháp luật. Khoản 2 Điều 201 BLTTHS năm 2015 quy định *"Trước khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, Điều tra viên phải thông báo cho Viện kiểm sát cùng cấp biết về thời gian, địa điểm tiến hành khám nghiệm để cử Kiểm sát viên kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Kiểm sát viên phải có mặt để kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường... Khi khám nghiệm hiện trường phải có người chứng kiến; có thể cho bị can, người bào chữa, bị hại, người làm chứng tham gia và mời người có chuyên môn tham dự việc khám nghiệm"* [16, tr. 192]. Như vậy, trong hoạt động khám nghiệm hiện trường, sự tham gia của VKS mang tính bắt buộc. Mọi

trường hợp khám nghiệm hiện trường trong vụ án hình sự mà không có sự tham gia của VKS đều không có giá trị. Điều 201 BLTTHS năm 2015 quy định sự tham gia của ĐTV, KSV và người chứng kiến là mang tính bắt buộc, các thành phần khác như bị can, người bào chữa, bị hại, người làm chứng, người có chuyên môn không nhất thiết phải tham gia trong mọi trường hợp. So với Điều 150 BLTTHS năm 2003 thì Điều 201 BLTTHS hiện hành đã mở rộng về những nội dung mà CQĐT phải thông báo cho VKS đó là ĐTV phải thông báo cho VKS biết rõ về thời gian, địa điểm tiến hành khám nghiệm để VKS cử KSV đến tiến hành kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Bên cạnh đó, tại điểm d, khoản 1, Điều 42 BLTTHS năm 2015 cũng quy định nhiệm vụ, quyền hạn của KSV *"trực tiếp kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi,..."* [16, tr. 42]. Do đó, trong mọi trường hợp, trước khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, VKS phải cử KSV tham gia kiểm sát việc khám nghiệm nhằm đảm bảo hoạt động khám nghiệm hiện trường của HĐKN đạt hiệu quả.

1.1.3.3. Phạm vi và nội dung kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Thứ nhất, phạm vi kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ: theo quy định tại Điều 1 Quy chế tạm thời về công tác thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi, thực nghiệm điều tra và giám định ban hành kèm theo Quyết định số 170/QĐ – VKSTC ngày 02/5/2018 của Viện trưởng VKSND tối cao (gọi tắt là Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường) có quy định "*Phạm vi thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường bắt đầu từ khi nhận được thông báo của Cơ quan có thẩm quyền điều tra về vụ việc cần khám nghiệm đến khi kết thúc việc khám nghiệm hiện trường."* [35]. Như vậy, phạm vi kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của VKS bắt đầu từ khi nhận được thông tin về vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ việc cần khám nghiệm cho đến khi kết thúc việc khám nghiệm và hoàn thành hồ sơ công tác khám nghiệm hiện trường.

Thứ hai, nội dung kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ: BLTTHS năm 2015 chỉ quy định KSV phải có mặt để kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường nhưng không quy định cụ thể hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS bao gồm những nội dung gì. Theo cách hiểu truyền thống trước đây thì VKS khi tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường chỉ đơn thuần là kiểm sát việc tuân theo pháp luật của ĐTV và những thành viên khác khi tiến hành khám nghiệm hiện trường; hay nói cách khác, VKS chỉ thực hiện kiểm sát việc tuân theo pháp luật trong hoạt động khám nghiệm hiện trường. Cách hiểu như trên là chưa đầy đủ; bởi lẽ, KSV khi tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường ngoài việc kiểm tra tư cách tố tụng của thành phần tham gia khám nghiệm, hành vi tố tụng, việc chấp hành pháp luật của ĐTV, người có chuyên môn và các thành viên khác của HĐKN thì KSV còn có quyền yêu cầu ĐTV và các thành viên khác của HĐKN phải thực hiện những yêu cầu, kiến nghị của KSV khi tham kiểm sát khám nghiệm hiện trường như: yêu cầu ĐTV thông báo nội dung, diễn biến ban đầu của sự việc xảy ra để tham gia ý kiến vào việc chuẩn bị khám nghiệm; chủ động yêu cầu ĐTV tiến hành khám nghiệm hiện trường bảo đảm đúng quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015. Yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn thu giữ, niêm phong, bảo quản vật chứng, tài liệu, đồ vật có liên quan đến vụ việc khám nghiệm; lập biên bản khám nghiệm hiện trường, vẽ sơ đồ hiện trường theo đúng quy định của pháp luật. Yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn xác định chính xác phạm vi hiện trường; phối hợp với ĐTV, người có chuyên môn phân tích, đánh giá các dấu vết, vật chứng, đồ vật, tài liệu đã thu giữ được tại hiện trường để đặt ra các giả thuyết điều tra, định hướng cho việc khám nghiệm. Trong trường hợp cần thiết, KSV có thể ghi âm hoặc ghi hình có âm thanh việc khám nghiệm hiện trường. Trong quá trình khám nghiệm hiện trường, KSV có thể chụp ảnh, ghi hình, vẽ sơ đồ, mô tả hiện trường, xem xét tại chỗ dấu vết, đồ vật, tài liệu có liên quan đến tội phạm, lấy lời khai và ghi âm lời khai của nạn nhân, người làm chứng và những người biết việc [35]. Những hoạt động trên của KSV thông qua việc thực hiện các quyền yêu cầu của KSV đối với ĐTV và các thành viên khác của HĐKN hoặc trực

tiếp thực hiện một số thao tác nghiệp vụ khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường chính là một trong những nội dung của thực hành quyền công tố trong kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Như vậy, VKS có vị trí vai trò quan trọng trong công tác khám nghiệm hiện trường; đó là thực hành quyền công tố, kiểm sát việc tuân theo pháp luật trong công tác khám nghiệm hiện trường.

1.1.3.4. Yêu cầu của hoạt động kiểm sát hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đảm bảo một số yêu cầu sau:

Thứ nhất, đảm bảo sự tuân thủ pháp luật trong việc khám nghiệm hiện trường của các chủ thể tham gia khám nghiệm: KSV phải kiểm sát chặt chẽ về thành phần của lực lượng khám nghiệm hiện trường như số lượng, tư cách pháp lý của từng chủ thể tham gia khám nghiệm hiện trường theo quy định của BLTTHS, nếu thành phần không đúng là vi phạm nghiêm trọng thủ tục tố tụng và kết quả khám nghiệm hiện trường không được công nhận là một nguồn chứng cứ để giải quyết vụ án. Bên cạnh đó, KSV phải tiến hành kiểm sát chặt chẽ trình tự, thủ tục khám nghiệm hiện trường (từ lúc tiếp nhận thông tin khám nghiệm đến các bước chuẩn bị khám nghiệm, tiến hành khám nghiệm và kết thúc hoạt động khám nghiệm, hoàn tất thủ tục khám nghiệm) đảm bảo việc khám nghiệm hiện trường diễn ra đúng theo quy định của pháp luật.

Thứ hai, đảm bảo cho hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được thực hiện một cách kịp thời, toàn diện và có hiệu quả: Khi tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, KSV phải cần nhận thức được đặc điểm của hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (hiện trường thường có phạm vi rộng, hệ thống dấu vết, chứng cứ phức tạp, dễ bị xáo trộn do nhiều nguyên nhân,…) nên cần có những tác động, yêu cầu cần thiết đối với

ĐTV, người có chuyên môn và các chủ thể khác có liên quan phải thực hiện việc khám nghiệm hiện trường nhanh chóng, toàn diện và đảm bảo hiệu quả.

Thứ ba, đảm bảo giá trị chứng minh của chứng cứ được thu thập thông qua công tác khám nghiệm hiện trường: khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, KSV phải kiểm sát chặt chẽ việc phát hiện, ghi nhận, thu thập dấu vết, chứng cứ của HĐKN phải được thực hiện một cách đầy đủ, toàn diện; không được bỏ qua bất cứ một dấu vết, vật chứng, đồ vật nào có giá trị chứng minh trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Để đạt được những yêu cầu trên khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, đòi hỏi KSV phải nắm vững những quy định của pháp luật tố tụng hình sự có liên quan, những quy định của ngành Kiểm sát về chức năng, nhiệm vụ, phương pháp kiểm sát khám nghiệm hiện trường như Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường, các văn bản, chỉ thị,… có liên quan đến công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ để thực hiện tốt vai trò nhiệm vụ của mình khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; đồng thời, thông qua công tác kiểm sát, KSV sẽ kịp thời phát hiện những vi phạm pháp luật của các chủ thể tiến hành, tham gia khám nghiệm hiện trường; từ đó kiến nghị, yêu cầu CQĐT xử lý nghiêm minh ĐTV, kiến nghị với các cơ quan, tổ chức hữu quan áp dụng các biện pháp phòng ngừa tội phạm và vi phạm pháp luật trong công tác khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

1.2. Đặc điểm kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

1.2.1. Đặc điểm về chủ thể kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Theo quy định của pháp luật về cơ cấu tổ chức, phân cấp trong ngành KSND thì KSV là chủ thể của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Tuy nhiên không phải mọi KSV đều là chủ thể của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Theo quy định tại Điều 6 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường thì chỉ những KSV được Lãnh đạo đơn vị, Lãnh đạo Viện phân công thực hiện nhiệm vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường mới có thẩm quyền thực hành quyền công tố, kiểm sát khám nghiệm hiện trường theo quy định. Bên cạnh đó, theo quy định tại Điều 7 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường thì thẩm quyền thực hành quyền công tố, kiểm sát khám nghiệm hiện trường theo thẩm quyền giải quyết các vụ án hình sự và theo lãnh thổ. Các vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng, phức tạp hoặc các vụ việc xảy ra có liên quan đến yếu tố nước ngoài do Cơ quan điều tra cấp tỉnh tiến hành khám nghiệm thuộc thẩm quyền thực hành quyền công tố, kiểm sát của Viện kiểm sát nhân dân cấp tỉnh. Bên cạnh đó, Điều 8 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường còn quy định đối với các vụ việc phức tạp, các vụ án giết người không quả tang, các vụ tai nạn giao thông, các vụ tai nạn lao động gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, các vụ án mà người phạm tội là nhân sỹ, trí thức hoặc các chức sắc tôn giáo, người có uy tín cao thuộc các dân tộc ít người, các vụ án được dư luận xã hội đặc biệt quan tâm hoặc các trường hợp khác khi xét thấy cần thiết thì lãnh đạo đơn vị, lãnh đạo Viện phải trực tiếp cùng KSV thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường. Như vậy, căn cứ theo quy định tại Điều 163, Điều 239, Điều 268 và Điều 269 BLTTHS năm 2015 về thẩm quyền giải quyết các vụ án hình sự thì chỉ có KSV VKSND cấp huyện và KSV VKSND cấp tỉnh (cụ thể là KSV sơ cấp VKSND cấp huyện hoặc KSV trung cấp đồng thời là Viện trưởng hoặc Phó Viện trưởng VKS cấp huyện, KSV trung cấp VKSND cấp tỉnh hoặc KSV cao cấp đồng thời là Viện trưởng hoặc Phó Viện trưởng VKSND cấp tỉnh) mới có thẩm quyền kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

1.2.2. Đặc điểm về đối tượng kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Đối tượng kiểm sát của VKS đối với hoạt động khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là toàn bộ quá trình khám nghiệm hiện trường đối với vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ mà cụ thể là việc tuân theo pháp luật của các thành viên trong HĐKN và những người có liên quan đến hoạt động khám nghiệm hiện trường gồm hoạt động của ĐTV, người có chuyên môn (Kỹ thuật hình sự, Cảnh sát giao thông…) và những người có liên quan đến việc khám nghiệm hiện trường như người làm chứng, người chứng kiến, người bị hại, người gây tai nạn, lực lượng bảo vệ hiện trường bắt đầu từ khi nhận được thông báo của Cơ quan có thẩm quyền điều tra về vụ tai nạn giao thông đường bộ cần khám nghiệm đến khi kết thúc việc khám nghiệm hiện trường. Hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhằm đảm bảo hoạt động khám nghiệm của HĐKN phải tuân thủ đúng theo quy định của pháp luật trong suốt quá trình khám nghiệm như thành phần HĐKN, những người tham gia khám nghiệm có đúng và đủ thành phần theo quy định hay không; HĐKN có thực hiện đúng và đầy đủ các yêu cầu, kiến nghị của KSV trong quá trình khám nghiệm hiện trường hay không; có tiến hành đầy đủ các bước khám nghiệm theo trình tự, thủ tục luật định hay không. Việc khám nghiệm hiện trường có kịp thời, khách quan, toàn diện, đầy đủ, chính xác, đúng pháp luật; những vi phạm pháp luật mà KSV phát hiện trong quá trình khám nghiệm hiện trường có được ĐTV và những thành viên khác của HĐKN có được khắc phục hay không để VKS có biện pháp kiến nghị, yêu cầu CQĐT và cơ quan khác có thẩm quyền xử lý nghiêm minh ĐTV và những thành viên khác của HĐKN vi phạm.

1.2.3. Đặc điểm về nội dung kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Nội dung kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là toàn bộ những hoạt động của KSV khi thực hiện chức năng thực hành quyền công tố, kiểm sát việc tuân theo pháp luật theo quy định của BLTTHS và Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường đối với hoạt động

khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ bắt đầu từ khi nhận được thông báo của Cơ quan có thẩm quyền điều tra về vụ tai nạn giao thông đường bộ cần khám nghiệm đến khi kết thúc việc khám nghiệm hiện trường bao gồm các giai đoạn: tiếp nhận thông tin, giai đoạn trước, trong và sau khi kết thúc khám nghiệm hiện trường. Nội dung hoạt động thực hành quyền công tố, kiểm sát việc tuân theo pháp luật của KSV khi tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường thể hiện ở những nội dung như kiểm sát việc chấp hành các thủ tục, trình tự khám nghiệm, các hoạt động khám nghiệm, việc thu thập, bảo quản dấu vết, vật chứng đúng quy định của BLTTHS. Khi phát hiện có vi phạm pháp luật hoạt động khám nghiệm của CQĐT thì KSV sẽ yêu cầu khắc phục, bổ sung kịp thời để việc khám nghiệm được thực hiện theo pháp luật nhằm đảm bảo quá trình khám nghiệm hiện trường được tiến hành một cách khách quan, toàn diện, kịp thời và đúng quy định pháp luật; kịp thời phát hiện những thiếu sót của ĐTV và các thành viên của HĐKN trong quá trình khám nghiệm để đưa ra yêu cầu khắc phục, kiến nghị.

1.3. Ý nghĩa kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Thứ nhất, bảo đảm việc tuân thủ theo pháp luật của các chủ thể trong hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

VKS thực hiện nhiệm vụ kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường nhằm bảo đảm việc khám nghiệm hiện trường của các chủ thể khám nghiệm hiện trường như ĐTV, người có chuyên môn và những chủ thể khác liên quan đến hoạt động khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ như người chứng kiến, lực lượng bảo vệ hiện trường,... được thực hiện một cách khách quan, toàn diện, theo đúng trình tự, thủ tục luật định.

Thứ hai, bảo đảm tính khách quan, trung thực, hợp pháp của hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, bảo đảm độ tin cậy của chứng cứ thu thập được từ hiện trường vụ án.

Hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhằm đảm bảo toàn bộ quá trình khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ khi nhận được thông báo của CQĐT về vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cần khám nghiệm đến khi kết thúc việc khám nghiệm hiện trường được thực hiện một cách khách quan, trung thực, toàn diện và thực hiện theo đúng trình tự thủ tục mà BLTTHS đã quy định. Bên cạnh đó, hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ còn có ý nghĩa rất quan trọng trong việc chứng minh sự thật khách quan của vụ án thông qua kết quả của hoạt động khám nghiệm hiện trường; đó là biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường, bản ảnh hiện trường, thông tin từ lời khai nạn nhân, người làm chứng cũng như những chứng cứ thu giữ được trong quá trình khám nghiệm hiện trường để xác định được nội dung vụ việc, thời gian, địa điểm xảy ra vụ việc, đánh giá được tính chất, mức độ thiệt hại; lỗi của người vi phạm trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường nhằm thu giữ đầy đủ những dấu vết, vật chứng, đồ vật có ở hiện trường, từ kết quả này giúp cho ĐTV, KSV xác định được thời gian, địa điểm, diễn biến vụ tai nạn, chiều hướng chuyển động của các phương tiện trong vụ tai nạn, vùng va chạm của các phương tiện để xác định được ai là người gây tai nạn, có lỗi hay không có lỗi, mức độ thiệt hại có đủ hay không đủ định lượng cấu thành tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Kết quả của hoạt động khám nghiệm hiện trường sẽ là cơ sở quan trọng để CQĐT đưa ra những giả thuyết và lập kế hoạch điều tra phù hợp với diễn biến của vụ án, giúp KSV đề ra yêu cầu xác minh, yêu cầu điều tra đúng hướng nhằm bảo đảm mọi hành vi phạm tội đều phải được phát hiện, khởi tố, điều tra và xử lý kịp thời, không để lọt tội phạm và người phạm tội, không làm oan người vô tội.

Ngoài ra, thông qua hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường nhằm phát hiện những thiếu sót, vi phạm pháp luật trong quá trình khám nghiệm của những chủ thể tiến hành khám

nghiệm hiện trường để kịp thời yêu cầu chấn chỉnh, khắc phục và xử lý nghiêm minh theo quy định của pháp luật.

Tiểu kết chương

Trong chương 1 của luận văn, tác giả đã làm rõ được những vấn đề lý luận cơ bản về hiện trường, khám nghiệm hiện trường; đặc biệt tập trung làm rõ vấn đề trọng tâm kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của VKS trên cơ sở đưa ra khái niệm, trình bày, phân tích, đánh giá làm nổi bật được vị trí, chức năng, mục đích, phạm vi, yêu cầu của công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cũng như những đặc điểm của kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (đặc điểm về chủ thể, đặc điểm đối tượng, nội dung kiểm sát). Dựa vào những cơ sở lý luận quan trọng này mà pháp luật tố tụng hình sự đã có những quy định cụ thể, phù hợp chức năng nhiệm vụ, vai trò của VKS trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Chương 2

QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT TỐ TỤNG HÌNH SỰ VỀ KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

2.1. Kiểm sát thành phần chủ thể tiến hành và tham gia khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Theo quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015, những chủ thể bắt buộc phải tham gia khi tiến hành khám nghiệm hiện trường gồm ĐTV, KSV và người chứng kiến. Đây là những thành phần bắt buộc phải tham gia khi khám nghiệm hiện trường; trong đó, ĐTV tham gia với vai trò là người chủ trì cuộc khám nghiệm. So với quy định cuả BLTTHS năm 2003 thì Điều 201 BLTTHS năm 2015 quy định chi tiết rõ ràng hơn (khoản 1 Điều 150 BLTTHS năm 2003 chỉ quy định ĐTV tiến hành khám nghiệm hiện trường mà không quy định rõ ĐTV phải là người chủ trì tiến hành khám nghiệm hiện trường). KSV tham gia với vai trò kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường. Người chứng kiến phải có mặt khi khám nghiệm hiện trường. Những thành phần khác có thể tham gia việc khám nghiệm hiện trường là bị can, người bào chữa, bị hại, người làm chứng; người có chuyên môn (Điều 150 BLTTHS năm 2003 quy định là "nhà chuyên môn") có thể được mời tham dự việc khám nghiệm. Mỗi chủ thể có vị trí, vai trò, nhiệm vụ riêng nhằm đảm bảo cho hoạt động khám nghiệm hiện trường đạt được kết quả và chất lượng. Tuy nhiên, đối với hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ do có đặc trưng riêng là phạm vi hiện trường rộng, hệ thống dấu vết đặc thù, phức tạp nên ngoài những thành phần bắt buộc phải tham gia là ĐTV, KSV, người chứng kiến thì trong mọi trường hợp phải có sự tham dự của người có chuyên môn như Cán bộ kỹ thuật hình sự – đây là những người được đào tạo chuyên sâu về kỹ thuật hình sự, đo, vẽ, chụp ảnh, vẽ sơ đồ hiện trường. Thực tiễn kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre cho thấy tất cả các vụ khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đều có sự tham dự của người có

chuyên môn. Nếu không có sự tham dự của người có chuyên môn thì không thể tiến hành khám nghiệm hiện trường được, mặc dù đây là thành phần theo quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015 là thành phần không bắt buộc. Có hiểu rõ những quy định của pháp luật về thành phần chủ thể tiến hành, thành phần tham gia, tham dự khám nghiệm hiện trường thì KSV mới có thể thực hiện tốt được vai trò kiểm sát của mình trong việc kiểm sát các thành phần chủ thể khám nghiệm hiện trường.

2.2. Kiểm sát trình tự, thủ tục khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

2.2.1. Kiểm sát tiếp nhận thông tin về tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

KSV được Lãnh đạo VKS phân công trực nghiệp vụ trong và ngoài giờ hành chính tiếp nhận thông tin về tố giác, tin báo về vụ tai nạn giao thông (trực tiếp tiếp nhận từ người dân hoặc từ lực lượng Cảnh sát giao thông hoặc được thông báo từ CQĐT có thẩm quyền). Sau khi tiếp nhận thông tin, KSV nhanh chóng báo cáo Lãnh đạo đơn vị VKS để lãnh đạo đơn vị phân công KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường và KSV được phân công phải chủ động nắm thông tin, tình hình vụ tai nạn giao thông đường bộ để có thông tin ban đầu về vụ tai nạn như số người chết, bị thương, mức độ thiệt hại về tài sản để chuẩn bị các điều kiện cần thiết khi tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường; đồng thời, KSV phải thông báo cho CQĐT để CQĐT phân công ĐTV phối hợp với KSV và các lực lượng khác (Kỹ thuật hình sự, Cảnh sát giao thông,…) thành lập Hội đồng tiến hành khám nghiệm hiện trường. VKS phải phối hợp chặt chẽ với CQĐT để nắm tình hình vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Xác định rõ vụ tai nạn giao thông như thế nào thì được gọi là nguồn tin về tội phạm. Để xác định một vụ tai nạn giao thông có phải là nguồn tin về tội phạm hay không thì KSV cần phải căn cứ vào mức độ thiệt hại ban đầu và lỗi của người vi phạm trong vụ tai nạn giao thông có thỏa mãn các yếu tố cấu thành tội "vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ" theo Điều 260 BLHS năm 2015 hay không vì Điều 8 BLHS năm 2015 quy định *"Tội phạm là hành vi nguy hiểm cho xã hội được quy định trong Bộ luật hình sự…"*

[14, tr. 9] và Điều 260 BLHS năm 2015 cũng quy định rõ mức độ thiệt hại để đánh giá hành vi nguy hiểm cho xã hội ở mức độ nào thì bị xem là tội phạm. Ví dụ: những vụ tai nạn giao thông mà có những hậu quả quy định tại các điểm a, b, c khoản 1 Điều 260 như: Làm chết người; Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên; Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%; Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng thì xem là có dấu hiệu của tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ [14, tr. 274]; do đó, những nguồn tin về những vụ tai nạn giao thông trong những trường hợp này được xem là tin báo về tội phạm. Khi tiếp nhận tin báo về những vụ tai nạn giao thông có những hậu quả trên thì VKS phải cử ngay KSV phối hợp với CQĐT để tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường.

2.2.2. Kiểm sát một số vấn đề trước khi tiến hành khám nghiệm

Tại Điều 9 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường quy định về nhiệm vụ của KSV trước khi khám nghiệm hiện trường *"Trước khi khám nghiệm hiện trường, Kiểm sát viên phải chủ động nắm tình hình, yêu cầu Điều tra viên, cán bộ điều tra thông báo nội dung, diễn biến ban đầu của sự việc xảy ra để tham gia ý kiến vào việc chuẩn bị khám nghiệm; chủ động yêu cầu Điều tra viên, cán bộ điều tra tiến hành khám nghiệm hiện trường, bảo đảm đúng quy định tại Điều 201 Bộ luật Tố tụng hình sự"* [35].

Như vậy, KSV khi đến hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ cần chủ động nắm bắt nhanh nội dung thông tin vụ tai nạn, trực tiếp yêu cầu ĐTV cung cấp nội dung thông tin diễn biến vụ việc. Nếu tại hiện trường còn tồn tại các tình huống cấp bách như: cấp cứu, cứu chữa người và tài sản có nguy cơ thiệt hại tiếp diễn; kịp thời, ưu tiên nghiên cứu xử lý các dấu vết, vật chứng có nguy cơ bị phá huỷ tại hiện trường do ảnh hưởng của các yếu tố tự nhiên do thời tiết như mưa, bão, gió, lốc… hoặc do sự tác động của con người như người gây tai nạn tìm cách xóa các dấu vết, làm xáo trộn thay đổi hiện trường hoặc thay đổi dấu vết tạo hiện trường giả nhằm

chối tội hoặc do phương tiện lưu thông qua lại làm xáo trộn hiện trường thì cần tiến hành ngăn chặn người gây tai nạn thay đổi, xóa dấu vết, bỏ trốn; triển khai các biện pháp nhằm ổn định tình hình, trật tự ở khu vực hiện trường và vùng lân cận. Khoản 2 Điều 10 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường quy định *"Kiểm sát viên phải chủ động nắm tình hình về hiện trường qua thông báo của Điều tra viên, cán bộ điều tra, thông tin do người dân xung quanh khu vực hiện trường cung cấp; hoặc tự mình quan sát và phân tích các yếu tố để đánh giá tình trạng hiện trường còn nguyên vẹn hay đã bị thay đổi, nguyên nhân dẫn đến sự thay đổi ấy do các yếu tố con người, thời tiết, động vật qua lại hoặc các yếu tố khách quan khác; xác định phạm vi cần khám nghiệm và những loại dấu vết, vật chứng, đồ vật, tài liệu, dữ liệu điện tử cần được xem xét, thu giữ để yêu cầu Điều tra viên, cán bộ điều tra thực hiện."* [35]. Như vậy, KSV phải quan sát, nắm bắt phạm vi hiện trường và hệ thống các dấu vết để trao đổi với ĐTV nhằm thống nhất xác định chính xác hiện trường vụ tai nạn giao thông và khoanh vùng hiện trường. KSV phải nắm bắt, thu thập thêm thông tin từ lực lượng bảo vệ hiện trường và người dân xung quanh biết rõ về nội dung vụ việc để xác định hiện trường có bị xáo trộn hay không, xác định rõ những khu vực nào của hiện trường đã xáo trộn; những dấu vết, vật chứng, đồ vật nào đã thay đổi, nguyên nhân thay đổi, thay đổi như thế nào; nắm bắt được những tình tiết có ý nghĩa khác trong việc khám nghiệm và giải quyết vụ án. KSV tiến hành kiểm tra thành phần HĐKN đảm bảo đúng thành phần theo quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015. Đặc biệt, cần chú ý việc ĐTV mời người chứng kiến vì đây là thành phần bắt buộc phải có mặt khi khám nghiệm hiện trường; trên thực tiễn ĐTV hay quên mời người chứng kiến tham gia ngay từ đầu.

2.2.3. Kiểm sát các bước tiến hành khám nghiệm hiện trường

Quá trình khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là quá trình sử dụng các phương tiện kỹ thuật, sử dụng các phương pháp, chiến thuật phù hợp nhằm nhanh chóng phát hiện, ghi nhận, thu thập, bảo quản, đánh giá các dấu vết, vật chứng, đồ vật tại hiện trường để xác định rõ bản chất vụ tai nạn, nguyên nhân, tính chất, mức độ, hậu quả, lỗi của những người tham

gia giao thông trong vụ tai nạn để có đường lối xử lý phù hợp. Để đạt được những mục đích trên, KSV khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường phải chủ động theo dõi, tác động, trực tiếp đề nghị, yêu cầu ĐTV, các thành viên khác của HĐKN phải tuân thủ đúng các quy định của pháp luật khi tiến hành khám nghiệm hiện trường.

Theo quy định tại Điều 10 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường quy định về nhiệm vụ của KSV trong quá trình khám nghiệm hiện trường thì *"Kiểm sát viên phải chủ động nắm tình hình về hiện trường qua thông báo của Điều tra viên, cán bộ điều tra, thông tin do người dân xung quanh khu vực hiện trường cung cấp; hoặc tự mình quan sát và phân tích các yếu tố để đánh giá tình trạng hiện trường còn nguyên vẹn hay đã bị thay đổi, nguyên nhân dẫn đến sự thay đổi ấy…; xác định phạm vi cần khám nghiệm…*

Yêu cầu Điều tra viên, cán bộ điều tra, người có chuyên môn thực hiện đúng trình tự, thủ tục khám nghiệm; vẽ sơ đồ, chụp ảnh, đo đạc và mô tả thực trạng hiện trường theo quy định của pháp luật.

Kiểm sát viên phải ghi chép đầy đủ, chính xác, rõ ràng, cụ thể các tình tiết, đặc điểm, vị trí của dấu vết, vật chứng, đồ vật, tài liệu quan trọng tại hiện trường để có cơ sở xem xét đối chiếu, kiểm tra với biên bản và sơ đồ khám nghiệm hiện trường. Trường hợp cần thiết, Kiểm sát viên có thể chụp ảnh, ghi hình, vẽ sơ đồ, mô tả hiện trường, xem xét tại chỗ dấu vết, đồ vật, tài liệu có liên quan đến tội phạm, lấy lời khai và ghi âm lời khai của người bị hại, người làm chứng và những người biết việc…

Kiểm sát viên phối hợp với Điều tra viên, cán bộ điều tra, người có chuyên môn phân tích, đánh giá các dấu vết, vật chứng, đồ vật, tài liệu, dữ liệu điện tử đã thu giữ được tại hiện trường để đặt ra các giả thuyết điều tra, định hướng cho việc khám nghiệm, thu giữ dấu vết được đầy đủ, chính xác,…" [35].

Như vậy, tại hiện trường, KSV phải quan sát từ toàn diện đến chi tiết hiện trường nhằm xác định được phạm vi hiện trường để kịp thời yêu cầu ĐTV tiến hành các hoạt động khám nghiệm hiện trường phù hợp. Ghi nhận các dấu vết khác liên

quan để lại trên phương tiện sau tai nạn như vết thụng, vết bào mòn kim loại, vết xước kim loại, lớp sơn bong tróc….

KSV kiểm sát việc chụp ảnh hiện trường của ĐTV, người có chuyên môn như chụp ảnh hiện chung; chụp ảnh hiện trường từng phần đối với từng phương tiện, nạn nhân; chụp ảnh dấu vết vật chứng có liên quan như vết cày, vết ma sát, vết máu, vết bào mòn cao su, vết bào mòn kim loại do phương tiện va, ngã tiếp xúc với mặt đường để lại, chụp ảnh vùng va chạm để xác định lỗi trong vụ tai nạn, chú ý khi chụp ảnh dấu vết, vật chứng nhất thiết phải đặt thước tỷ lệ. Khi cần thiết, KSV có thể tự mình tiến hành việc chụp ảnh hiện trường để làm cơ sở cho việc đối chiếu, tránh phụ thuộc duy nhất vào bản ảnh của CQĐT.

Kiểm sát việc đo và vẽ của ĐTV, người có chuyên môn. KSV phải kiểm sát chặt chẽ việc đo, vẽ của ĐTV, người có chuyên môn đối với các dấu vết quan trọng như vết cày, vết ma sát, vết máu, vị trí nạn nhân, vị trí phương tiện. Khi phát hiện việc đo, vẽ của ĐTV, người có chuyên môn không chính xác hoặc không khớp với số liệu thể hiện trong sơ đồ hiện trường thì KSV phải kịp thời yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn phải thực hiện lại cho chính xác; nếu ĐTV, người có chuyên môn không thực hiện thì KSV phải ghi rõ ý kiến này vào biên bản khám nghiệm hiện trường và báo cáo ngay Lãnh đạo VKS để thực hiện việc kiến nghị xử lý vi phạm của ĐTV, người có chuyên môn theo quy định. Đối với hiện trường có người bị thương, người chết: KSV phải chủ động và nhanh chóng tiến hành xác định sơ bộ danh tính của nạn nhân như họ tên, năm sinh, nơi cư trú thông qua lực lượng bảo vệ hiện trường, Cảnh sát giao thông, những người chứng kiến, người làm chứng hoặc giấy tờ tùy thân của nạn nhân; ghi chép lại vị trí ngã ban đầu của nạn nhân, dấu vết trên thân thể nạn nhân để phục vụ cho công tác điều tra giải quyết tai nạn giao thông. Trường hợp nạn nhân bị thương, nếu nạn nhân còn ở hiện trường phải kịp thời đưa đi cấp cứu, đồng thời ghi nhận nhanh các thương tích trên da thịt, quần áo của nạn nhân; nếu thương tích mức độ xay sát nhẹ thì tiến hành sơ cứu tại chỗ; đồng thời, KSV yêu cầu ĐTV tiến hành lấy lời khai ban đầu đối với họ để thu thập thông

tin về vụ tai nạn. Trường hợp nạn nhân đã chết thì KSV phải tham gia kiểm sát khám nghiệm tử thi theo quy định tại điều 202 BLTTHS năm 2015.

KSV cần thống nhất với ĐTV xác định sơ bộ vùng va chạm (vùng đụng) đầu tiên. Đây là vấn đề quan trọng nhất trong suốt quá trình khám nghiệm hiện trường nhằm xác định lỗi của những người điều khiển phương tiện để xác định hành vi vi phạm luật giao thông của họ là có phạm tội hay không. Đối với những hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ không thể xác định được ngay vùng va chạm do hiện trường đã bị xáo trộn, hiện trường giả hoặc một số hiện trường mà nạn nhân là người đi bộ thì KSV phải thống nhất ý kiến với ĐTV và yêu cầu ĐTV tiến hành trưng cầu giám định vùng va chạm.

KSV phải yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn mô tả chính xác, tỉ mỉ các tình tiết khám nghiệm và ghi nhận vào biên bản khám nghiệm hiện trường. KSV cần phải kiểm tra, đối chiếu lại biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường, bản ảnh hiện trường với các dấu vết, vật chứng đã ghi nhận, thu thập được thực tế tại hiện trường.

2.2.4. Kiểm sát kết thúc hoạt động khám nghiệm hiện trường

KSV cần xác định việc khám nghiệm hiện trường đạt yêu cầu chưa, ĐTV và các thành viên khác trong HĐKN có vi phạm pháp luật trong quá trình khám nghiệm hay không; việc ghi nhận, thu thập, bảo quản chứng cứ có khách quan, toàn diện, đầy đủ hay chưa. KSV phối hợp cùng ĐTV phân tích, đánh giá đúng kết quả khám nghiệm hiện trường; xem xét quyết định kết thúc khám nghiệm hoặc tiếp tục bảo vệ hiện trường để có thể khám nghiệm bổ sung, khám nghiệm lại. Cuối cùng, ĐTV, KSV, người có chuyên môn, người chứng kiến ký vào biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường. HĐKN tiến hành họp rút kinh và kết luận.

Sau khi kết thúc hoạt động khám nghiệm hiện trường, KSV phải thực hiện những thao tác nghiệp vụ theo quy định tại Điều 11 Quy chế khám nghiệm hiện trường. Cụ thể: *"Sau khi kết thúc việc khám nghiệm hiện trường, Kiểm sát viên phải ghi thông tin vào sổ thụ lý khám nghiệm, đồng thời báo cáo ngay bằng văn bản và*

đề xuất quan điểm với lãnh đạo đơn vị, lãnh đạo Viện về kết quả khám nghiệm hiện trường, những yêu cầu của Kiểm sát viên không được Điều tra viên, cán bộ điều tra, người có chuyên môn thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ (nếu có), cần phải khám nghiệm bổ sung, khám nghiệm lại để có ý kiến chỉ đạo. Kiểm sát viên phải dự thảo ngay báo cáo ban đầu trình lãnh đạo đơn vị…" [35].

2.3. Kiểm sát các hoạt động thu thập, kiểm tra, đánh giá chứng cứ trong khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

2.3.1. Kiểm sát hoạt động thu thập chứng cứ

Trong công tác khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, hoạt động thu thập chứng cứ là một trong những hoạt động quan trọng được thực hiện trong quá trình tiến hành khám nghiệm hiện trường, bao gồm các hoạt động cụ thể như phát hiện, ghi nhận, thu lượm, bảo quản và đánh giá chứng cứ. Trong quá trình kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, KSV cần kiểm sát chặt chẽ từng loại hoạt động này nhằm đảm bảo mọi chứng cứ đều phải được ghi nhận một cách khách quan, toàn diện, đầy đủ và đúng quy định pháp luật, đảm bảo được giá trị chứng minh của chứng cứ đối với việc giải quyết vụ án.

Thứ nhất, kiểm sát việc phát hiện dấu vết, vật chứng

KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cần chú ý quan sát để phát hiện dấu vết, vật chứng, đồ vật tại hiện trường vụ án. KSV trực tiếp quan sát để phát hiện những dấu vết tồn tại ở hiện trường; đối với những dấu vết rõ ràng, dễ phát hiện thì KSV phải yêu cầu ĐTV ghi nhận, mô tả, thu thập đầy đủ, trung thực, khách quan mọi dấu vết liên quan đến tội phạm và người phạm tội tại hiện trường trên cơ sở nghiên cứu cơ chế, quy luật hình thành dấu vết để có thể phát hiện, xác định được loại dấu vết, vật chứng như vết máu, vết cày, vết ma sát, vết bào mòn kim loại, vết sơn của xe bị bong tróc, vị trí nạn nhân, vị trí ngã đầu tiên các phương tiện, giấy tờ xe, đồ vật tại

hiện trường của nạn nhân và người gây tai nạn, hàng hóa, các mảnh vỡ phương tiện sau tai nạn và các đồ vật khác liên quan tại hiện trường có hình thành đúng hay trái với quy luật thông thường, có sự mâu thuẫn giữa các dấu vết, vật chứng, đồ vật hay không để kịp thời yêu cầu ĐTV phân loại, ghi nhận, thu thập đầy đủ những dấu vết, vật chứng, đồ vật có giá trị chứng minh trong vụ án, tránh trường hợp thu thập những dấu vết, đồ vật không cần thiết gây khó khăn cho hoạt động đánh giá chứng cứ và chứng minh; không được bỏ sót bất cứ một dấu vết nào dù là nhỏ nhất nhưng có liên quan đến việc xác định sự thật khách quan của vụ án, các loại dấu vết này đều phải được phát hiện kịp thời để xem xét, đánh giá về giá trị chứng minh của chúng đối với việc giải quyết vụ án. Đối với những dấu vết, mắt thường không thể quan sát được như vân tay trên vô lăng xe ô tô, vân tay trên tay cầm lái xe mô tô, xe máy hoặc những dấu vết nhỏ li ti khó phát hiện nhưng có ý nghĩa quan trọng trong việc xác định vùng va chạm như mảnh sơn vụn, mảnh kim loại li ti, bụi, đất lạ… KSV phải chủ động yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn phải sử dụng các phương tiện thiết bị, kỹ thuật để hỗ trợ nhằm phát hiện ghi nhận, tránh bỏ sót dấu vết. Đối với kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ mà chưa xác định được người gây tai nạn do người gây tai nạn đã điều khiển phương tiện rời khỏi hiện trường thì KSV phải yêu cầu ĐTV quan tâm đến việc tìm kiếm nhằm phát hiện các dấu vết để truy nguyên người gây tai nạn thông qua đặc điểm dấu vết của phương tiện để lại tại hiện trường như lớp vân lốp, vết ma sát,… để lại trên mặt đường để xác định được chiều hướng chuyển động của phương tiện trước, trong và sau khi gây tai nạn, xác định được chủng loại phương tiện gây tai nạn, xác định được người gây tai nạn có ngụy tạo hiện trường giả hay không để làm cơ sở định hướng khám nghiệm, yêu cầu xác minh, yêu cầu điều tra đúng hướng. Nếu trên hiện trường để lại tử thi thì công tác kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường phải gắn với kiểm sát khám nghiệm tử thi theo quy định.

Thứ hai, kiểm sát việc ghi nhận dấu vết, vật chứng

KSV phải kiểm sát chặt chẽ hoạt động ghi nhận dấu vết, vật chứng của ĐTV, người có chuyên môn như quá trình đo vẽ, mô tả, chụp ảnh các dấu vết, vật chứng.

Bên cạnh đó, KSV cũng phải ghi chép toàn bộ các dấu vết, mô tả đầy đủ, chính xác thực trạng các dấu vết, đồ vật, tài liệu được phát hiện trong quá trình kiểm sát khám nghiệm hiện trường để kiểm tra, đối chiếu với những nội dung thể hiện trong biên bản khám nghiệm hiện trường hoặc biên bản thu giữ đồ vật, vật chứng của CQĐT. Khi phát hiện việc ghi nhận dấu vết của ĐTV, người có chuyên môn không khách quan hoặc thực hiện không đúng theo quy định của pháp luật thì phải kịp thời yêu cầu khắc phục và thực hiện quyền kiến nghị theo quy định. Để đảm bảo việc ghi nhận các dấu vết của ĐTV được tiến hành khách quan và đúng theo quy định của pháp luật, KSV phải kiểm sát chặt chẽ các thao tác khám nghiệm của ĐTV, người có chuyên môn để kịp thời yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn thực hiện đúng thủ tục, phương pháp trong việc vẽ sơ đồ, chụp ảnh, mô tả hiện trường, đo đạc, xem xét tại chỗ dấu vết đồ vật, tài liệu có liên quan đến vụ án.

KSV phải kiểm sát việc ghi nhận dấu vết, vật chứng vào biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường của ĐTV, người có chuyên môn; đảm bảo việc ghi nhận, mô tả phải khách quan, trung thực, đúng với thực tế tồn tại khách quan của dấu vết, vật chứng; việc mô tả phải tỉ mỉ, chi tiết, cụ thể, đầy đủ về hiện trường, về dấu vết, vật chứng, về loại dấu vết, đồ vật hình dạng, vị trí, kích thước, màu sắc, chiều hướng, số lượng cũng như trạng thái và mối tương quan của dấu vết trên vật mang vết và với môi trường vật chất xung quanh. Ngoài ra, KSV cũng phải tự mình ghi chép đầy đủ, kịp thời, chính xác, rõ ràng, cụ thể các tình tiết, đặc điểm, vị trí của dấu vết, vật chứng, đồ vật, tài liệu quan trọng tại hiện trường để có cơ sở xem xét, đối chiếu, kiểm tra với biên bản khám nghiệm hiện trường, bản ảnh hiện trường và sơ đồ khám nghiệm hiện trường. Trường hợp cần thiết, KSV có thể xem xét tại chỗ dấu vết, đồ vật, tài liệu có liên quan [35].

Thứ ba, kiểm sát việc thu lượm dấu vết, vật chứng

"Quá trình phát hiện, ghi nhận không thể tách rời với hoạt động thu lượm dấu vết, nguyên lý hình thành dấu vết, vật chứng là nguyên lý của sự phản ánh, đó là sự tác động qua lại giữa ba yếu tố: vật gây vết - chủ thể - vật mang vết, do đó

phải thu lượm dấu vết trên vật mang vết, nhưng đồng thời cũng phải thu lượm dấu vết của vật gây vết, vì cần phải lấy mẫu so sánh để sau này còn có hoạt động truy nguyên dấu vết. Việc thu lượm phải hợp pháp (về chủ thể tiến hành cũng như cách thức và phương pháp tiến hành) phải đảm bảo yếu tố hợp pháp, thì dấu vết, vật chứng mới có giá trị chứng minh" [33]. Dấu vết, vật chứng chỉ được thu lượm bởi những chủ thể có thẩm quyền của HĐKN trong vụ án vi phạm quy định về tham gia đường bộ (cụ thể là ĐTV, người có chuyên môn) và được thực hiện theo trình tự, thủ tục quy định tại khoản 3 Điều 201 BLTTHS năm 2015; quá trình thu lượm phải được phản ánh trong biên bản khám nghiệm hiện trường. Những dấu vết, đồ vật, tài liệu cần thu giữ, bảo quản nguyên trạng để phục vụ cho việc giám định và sử dụng làm chứng cứ. Đây là khâu quan trọng của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường. KSV vừa phải đảm bảo tính hợp pháp về thủ tục tố tụng khám nghiệm (việc thu lượm phải được thực hiện theo quy định tại Điều 88, Điều 201 BLTTHS năm 2015), vừa phải đảm bảo giá trị chứng minh của dấu vết, vật chứng cần thu lượm là có cần thiết hay không cần thiết phải thu lượm, có ý nghĩa hay không có ý nghĩa cho việc giải quyết vụ án sau này. Đối với những dấu vết, vật chứng mà ĐTV thu lượm không có giá trị chứng minh, không có ý nghĩa cho việc giải quyết vụ án thì KSV cần yêu cầu ĐTV loại bỏ, không tiến hành thu lượm để không gây mất thời gian và khó khăn cho việc giải quyết vụ án.

Thứ tư, kiểm sát hoạt động niêm phong, bảo quản vật chứng

Theo quy định tại Điều 10 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường quy định việc bảo quản vật chứng như sau: "*Những dấu vết, vật chứng, đồ vật, tài liệu, dữ liệu điện tử đã thu giữ phải được bảo quản, giữ nguyên trạng hoặc niêm phong theo quy định của pháp luật, bảo đảm phục vụ cho việc giám định và sử dụng làm chứng cứ giải quyết vụ án."* [35]. Theo đó, KSV phải kiểm sát chặt chẽ quá trình niêm phong, bảo quản vật chứng, đồ vật, tài liệu tại hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của ĐTV, người có chuyên môn; đảm bảo quá trình niêm phong, bảo quản vật chứng, đồ vật, tài liệu được thực hiện theo trình tự thủ tục luật định. Đối với những vật chứng không thể thu giữ được như vết cày,

vết ma sát, vết máu, vùng va chạm, vết bào mòn thì KSV phải yêu cầu ĐTV chụp ảnh, đo vẽ và mô tả chi tiết, tỉ mỉ vào biên bản khám nghiệm hiện trường. Theo quy định tại khoản 3 Điều 201 BLTTHS năm 2015 thì *"Trường hợp không thể xem xét ngay được thì tài liệu, đồ vật thu giữ phải được bảo quản, giữ nguyên trạng hoặc niêm phong đưa về nơi tiến hành điều tra"* [16, tr. 193]. Do đó, đối với tài liệu, đồ vật thu giữ được mà không thể tiến hành xem xét tại chỗ ngay được thì phải được bảo quản, giữ nguyên trạng hoặc niêm phong đưa về kho vật chứng của CQĐT. KSV phải kiểm sát việc đóng gói, niêm phong, bảo quản dấu vết, vật chứng đã thu lượm được tại hiện trường của ĐTV nhằm bảo đảm việc đóng gói, niêm phong, bảo quản dấu vết, vật chứng phải bảo đảm nguyên vẹn, không để mất mát lẫn lộn, hư hỏng. Việc bảo quản vật chứng phải tuân thủ quy định tại Điều 90 BLTTHS năm 2015.

Thứ năm. kiểm sát việc kiểm tra, đánh giá chứng cứ

Theo quy định tại Điều 10 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường "*Kiểm sát viên phối hợp với Điều tra viên, cán bộ điều tra, người có chuyên môn phân tích, đánh giá các dấu vết, vật chứng, đồ vật, tài liệu, dữ liệu điện tử đã thu giữ được tại hiện trường để đặt ra các giả thuyết điều tra, định hướng cho việc khám nghiệm, thu giữ dấu vết được đầy đủ, chính xác,..."* [35]. Như vậy, tại hiện trường, KSV phối hợp cùng với ĐTV, người có chuyên môn trực tiếp tiến hành kiểm tra, xem xét các dấu vết, đồ vật, tài liệu có liên quan trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhằm kiểm tra các dấu vết, vật chứng, đồ vật… thu thập được trong quá trình khám nghiệm hiện trường có tồn tại khách quan hay đã bị xáo trộn, thay đổi, ngụy tạo; đồng thời, kiểm tra tính liên quan của các dấu vết, vật chứng, đồ vật đã ghi nhận, thu thập được có ý nghĩa gì đối với việc giải quyết vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ hay không. Quá trình phát hiện, thu thập, bảo quản của ĐTV, người có chuyên môn có tiến hành theo đúng trình tự thủ tục quy định pháp luật hay không.

2.3.2. Kiểm sát hoạt động lập biên bản khám nghiệm hiện trường, vẽ sơ đồ hiện trường và các thủ tục kết thúc khám nghiệm hiện trường

KSV cần kiểm tra chặt chẽ nội dung và hình thức của biên bản khám nghiệm hiện trường đã ghi nhận đầy đủ, chính xác kết quả khám nghiệm hay chưa; nếu chưa đầy đủ, chính xác thì KSV phải có ý kiến, yêu cầu HĐKN bổ sung. Kiểm tra, đối chiếu giữa sơ đồ hiện trường, biên bản khám nghiệm hiện trường và các tài liệu liên quan khác so với thực tế hiện trường, diễn biến quá trình khám nghiệm hiện trường để bảo đảm chính xác, khách quan, toàn diện và theo đúng quy định của pháp luật. Biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường phải được lập đúng mẫu (biên bản khám nghiệm hiện trường mẫu 139, sơ đồ hiện trường mẫu 142 ban hành theo Thông tư số 61/2017/TT-BCA ngày 14/12/2017 của Bộ công an) và đúng theo theo quy định tại Điều 178 BLTTHS năm 2015. Biên bản khám nghiệm hiện trường phải được lập, sơ đồ hiện trường phải được vẽ ngay tại nơi khám nghiệm. KSV được phân công thực hành quyền công tố, kiểm sát khám nghiệm hiện trường phải có mặt từ khi bắt đầu đến khi kết thúc, ký tên vào sơ đồ hiện trường, biên bản khám nghiệm hiện trường *"Mọi trường hợp Kiểm sát viên không trực tiếp thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi, thực nghiệm điều tra thì không được ký vào các loại biên bản trên"* [35]. Sau khi đã kiểm tra đầy đủ, KSV và các thành viên của HĐKN cùng người chứng kiến thông qua và ký vào biên bản khám nghiệm hiện trường.

Tiểu kết chương

Chương 2 đã làm rõ những quy định cụ thể của pháp luật tố tụng hình sự và những quy định của ngành KSND khi thực hiện chức năng, nhiệm vụ của VKS trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường đối với vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; trong đó, cơ sở pháp lý quan trọng để VKS thực hiện chức năng thực hành quyền công tố, kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của mình đó là những quy định của BLTTHS năm 2015 và Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKSND tối cao ban hành. Dựa vào những căn cứ pháp lý này mà VKS đã thực hiện được chức năng hiến định của mình là thực hành quyền công tố, kiểm sát hoạt động tư pháp trong đó có hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm

quy định về tham gia giao thông đường bộ. Nội dung chương 2 đã làm nổi bật được những hoạt động cụ thể, chi tiết, những giai đoạn cụ thể gắn với từng thao tác chuyên môn nghiệp vụ cụ thể của KSV khi thực hiện vai trò, chức năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Từ những cơ sở lý luận của chương 2, tác giả sẽ làm nổi bật được thực trạng về hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre; đồng thời, làm nổi bật được những tồn tại, hạn chế trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn tại địa phương; qua đó, tác giả sẽ đề xuất những giải pháp hữu hiệu để khắc phục và định hướng cho hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại địa phương và có thể mở rộng áp dụng trong phạm vi toàn ngành trong cả nước để công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của KSV VKS ngày càng có hiệu quả hơn.

Chương 3

THỰC TRẠNG KIỂM SÁT KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG VỤ ÁN VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ THỰC TIỄN HUYỆN BA TRI, TỈNH BẾN TRE VÀ GIẢI PHÁP

3.1. Thực trạng kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre

3.1.1. Những kết quả chung đạt được

Theo số liệu thống kê của VKSND huyện Ba Tri, trong khoảng thời gian từ ngày 01/12/2013 đến 31/5/2018, VKS đã tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường 208 vụ tai nạn giao thông đường bộ trên tổng số 587 các vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường, chiếm 35,4% các vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Trong đó, qua kết quả kiểm sát khám nghiệm hiện trường đã phân loại xác định tai nạn giao thông đường bộ là 104, va chạm giao thông đường bộ là 104 vụ. Hậu quả làm chết 110 người, bị thương 89 người, thiệt hại tài sản ước tính trên 500 triệu đồng.

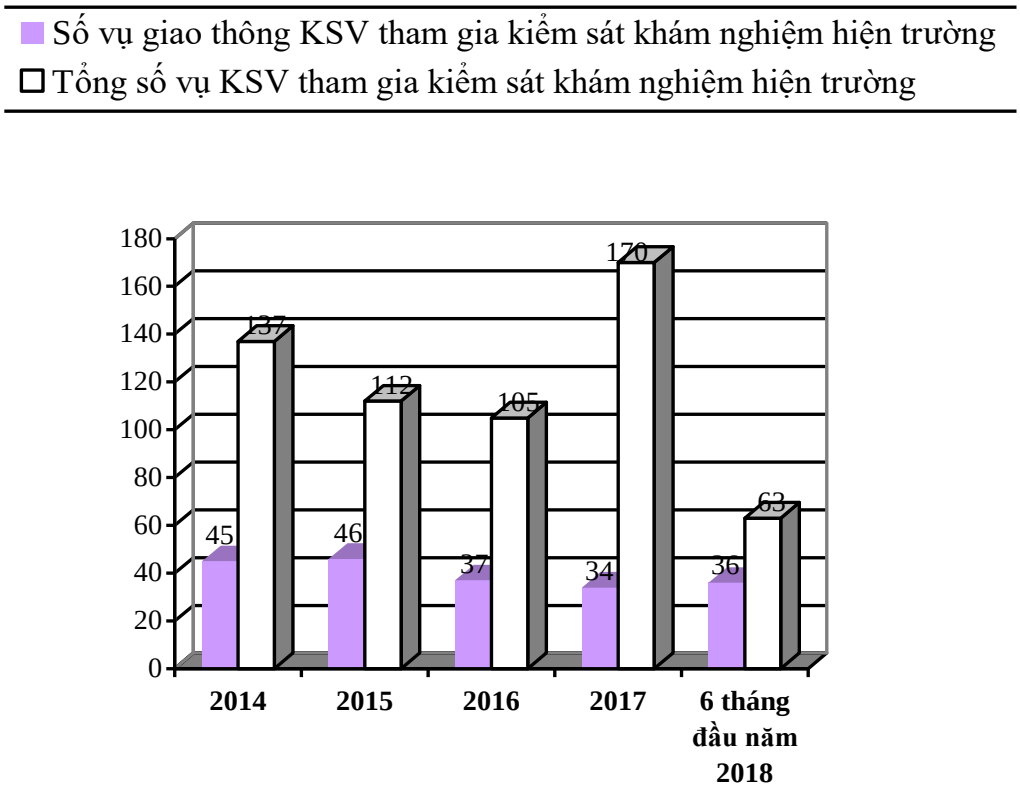
Bảng 3.1. Số liệu về tình hình kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án về giao thông đường bộ từ năm 2014 đến ngày 31/5/2018

Năm	Số vụ VKS tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường		Thiệt hại			Kết quả giải quyết		
	Tai nạn giao thông	Va chạm giao thông	Số người chết	Số người bị thương	Tài sản *(triệu đồng)*	Khởi tố		Không khởi tố hoặc xử lý khác
						Vụ án	Bị can	
2014	20	25	22	36	>100	08	09	37
2015	21	25	21	07	>100	12	12	34
2016	23	14	24	05	>100	18	16	19
2017	25	19	26	09	>100	13	08	31
06 tháng đầu năm 2018	15	21	17	32	>100	01	01	35
Tổng	**104**	**104**	**110**	**89**	**>500**	**52**	**46**	**156**

Nguồn: *Báo cáo kết quả công tác kiểm sát các năm từ năm 2014 đến năm 2017 và 06 tháng đầu năm 2018 của VKSND huyện Ba Tri*

Qua công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án về vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, VKSND huyện Ba Tri đã tiến hành phân loại, kiểm sát việc tiếp nhận, thụ lý và giải quyết các nguồn tin về tội phạm của Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri. Kết quả từ ngày 01 tháng 12 năm 2013 đến ngày 31 tháng 12 năm 2017, Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri đã khởi tố 52 vụ án với 46 bị can về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điều 202 BLHS năm 1999 (nay là tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ theo Điều 260 BLHS hiện hành). Riêng trong 06 tháng đầu năm 2018 chỉ khởi tố 01 vụ/ 01 bị can. Nhìn chung, tội phạm về vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ hàng năm trên đại bàn huyện Ba Tri là tương đối thấp cả về số vụ án và bị can. Đó là kết quả của sự nổ lực của các cấp chính quyền địa phương và lực lượng chức năng trong hoạt động tuyên truyền pháp luật về giao thông song song với việc cải thiện hệ thống đường giao thông, nhất là giao thông nông thôn. Bên cạnh đó, việc tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử phạt các hành vi vi phạm giao thông đường bộ cũng góp phần đáng kể tai nạn giao thông trên địa bàn huyện trong thời gian qua.

Hình 3.1. Số vụ án về giao thông KSV VKSND huyện Ba Tri tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường trên tổng số vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường từ năm 2014 đến ngày 31/5/2018



Nguồn: *Báo cáo kết quả công tác kiểm sát các năm từ năm 2014 đến năm 2017 và 06 tháng đầu năm 2018 của VKSND huyện Ba Tri*

Qua biểu đồ cho thấy số vụ án giao thông mà KSV VKSND huyện Ba Tri tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường luôn chiếm tỷ trọng cao trên tổng số vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường các loại. Cụ thể: năm 2014 chiếm 32,9%, năm 2015 chiếm 41,1%, năm 2016 chiếm 35,2%, năm 2017 chiếm 20%, 06 tháng đầu năm 2018 chiếm 57,1%. Tình hình các vụ tai nạn giao thông mà VKSND huyện Ba Tri tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường từ năm 2014 đến năm 2017 không có sự chênh lệch nhiều và có xu hướng giảm; riêng trong 06 tháng đầu năm 2018 số vụ tai nạn giao thông mà VKSND huyện Ba Tri tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường có sự tăng đột biến (cao hơn năm 2017). Qua đó cho thấy tình hình tai nạn giao thông trong năm 2018 đang có chiều hướng gia tăng đáng kể.

3.1.2. Những điều kiện đảm bảo cho hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

VKSND huyện Ba Tri có tổng cộng 10 KSV, trong đó có 02 KSV trung cấp, 08 KSV sơ cấp và các cán bộ, công chức khác; lực lượng KSV có đủ năng lực, tiêu chuẩn theo quy định tại Điều 74, 75 của Luật tổ chức VKSND. Bên cạnh đó, đa số KSV VKSND huyện Ba Tri đã được tập huấn chuyên sâu về nghiệp vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong các vụ án về giao thông do VKSND tối cao tổ chức thường kỳ. Đội ngũ KSV VKSND huyện Ba Tri có nhiều KSV giàu kinh nghiệm trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường, nhất là hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. VKSND huyện Ba Tri và Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri có mối quan hệ rất chặt chẽ, tạo điều kiện thuận lợi cho nhau để hoàn thành tốt nhiệm vụ. Trong các trường hợp tiến hành khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, trước khi tiến hành khám nghiệm, ĐTV đều thông báo trước cho VKS theo đúng quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015, trên cơ sở đó Lãnh đạo VKS phân công KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Trong quá trình khám nghiệm hiện trường, KSV và ĐTV thường xuyên trao đổi với nhau về cách thức, phương pháp và các bước tiến hành khám nghiệm nhằm cho cuộc khám nghiệm hiện trường đạt được chất lượng. Các yêu cầu, ý kiến của KSV đóng góp trong hoạt động khám nghiệm hiện trường đều được ĐTV và các thành viên tham gia tiếp thu thực hiện. Lãnh đạo hai ngành Kiểm sát và Công an huyện Ba Tri cũng thường xuyên tổ chức họp giao ban tố tụng để thống nhất hướng giải quyết các vụ án hình sự cũng như trao đổi, tổng kết, rút kinh nghiệm những vấn đề còn khó khăn vướng mắt trong công tác khám nghiệm hiện trường, đặc biệt là khám nghiệm hiện trường trong các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ để nâng cao hiệu quả công tác khám nghiệm hiện trường và kiểm sát khám nghiệm hiện trường của ĐTV, KSV. Lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri thường xuyên theo dõi, kiểm tra nghiệp vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường của KSV như: kiểm tra sổ theo dõi báo cáo kết quả kiểm sát khám nghiệm hiện trường của KSV, yêu cầu KSV báo cáo

trực tiếp kết quả kiểm sát khám nghiệm hiện trường những vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ phức tạp, thiệt hại lớn hoặc có dấu hiệu vi phạm thủ tục tố tụng của ĐTV hoặc các thành viên khác của HĐKN khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường để kịp thời chỉ đạo khắc phục và kiến nghị.

3.1.3. Những hoạt động kiểm sát cụ thể đối với khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại huyện Ba Tri từ năm 2014 đến 06 tháng đầu năm 2018

3.1.3.1. Kiểm sát thành phần chủ thể tiến hành và tham gia khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Kiểm sát thành phần chủ thể tiến hành và tham gia khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là một thủ tục mang tính bắt buộc nhằm đảm bảo hoạt động khám nghiệm hiện trường chỉ được thực hiện bởi các chủ thể có thẩm quyền theo quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015. Theo đó, trước khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, KSV phải kiểm sát việc thành lập HĐKN, tiến hành kiểm tra tư cách pháp lý các thành viên HĐKN có đầy đủ và đúng thành phần như quy định hay không, đặc biệt luôn chú ý đến việc xác định người chứng kiến phải đúng quy định của BLTTHS. KSV VKSND huyện Ba Tri khi tham gia khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia đường bộ hầu như không thực hiện tốt vai trò kiểm sát việc thành lập HĐKN nên hầu hết các cuộc khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia đường bộ hầu như đều không thành lập HĐKN.

3.1.3.2. Kiểm sát trình tự, thủ tục khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Thứ nhất, Kiểm sát việc tiếp nhận thông tin và công tác chuẩn bị khám nghiệm hiện trường của Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri

Thực hiện theo quy định của pháp luật và Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường của Viện trưởng VKSND tối cao, VKSND huyện Ba Tri luôn có phân công Lãnh đạo Viện và KSV trực nghiệp vụ 24/24, kể cả ngày ngày nghỉ, ngày lễ, tết; nhờ đó mà công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường được thực hiện xuyên

suốt, không bị động. Mọi hoạt động khám nghiệm hiện trường nói chung và khám nghiệm hiện trường trong các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng luôn đảm bảo sự có mặt của KSV; khi có thông tin về tố giác, tin báo tội phạm về vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xảy ra, KSV trực nghiệp vụ sẽ thực hiện tiếp nhận, xử lý và giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm có liên quan đến khám nghiệm hiện trường theo quy định tại Điều 6 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Việc tiếp nhận, xử lý và kiểm sát việc giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm luôn được thực hiện theo đúng quy định của BLTTHS năm 2015 và Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Khi có nguồn tin về tai nạn giao thông xảy ra mà KSV trực nghiệp vụ tiếp nhận từ cơ quan, tổ chức, cá nhân thì KSV tiến hành kiểm tra, xác nhận lại nguồn tin trên với chính quyền địa phương (Công an xã, thị trấn) nơi xảy ra tai nạn để kiểm tra có hay không có vụ tai nạn giao thông; hỏi ngay người báo tin (trực tiếp hoặc báo tin qua điện thoại) các thông tin về: họ, tên, số điện thoại, địa chỉ của người báo tin; thời gian, địa điểm xảy ra tai nạn; loại tai nạn xảy ra (giữa phương tiện giao thông với nhau, giữa phương tiện giao thông với người đi bộ hay người điều khiển phương tiện giao thông tự mình gây tai nạn...), đặc điểm phương tiện giao thông trong vụ tai nạn như ô tô hay xe máy, màu sơn, chủng loại phương tiện, biển kiểm soát; mức độ thiệt hại (số chết người, bị thương, thiệt hại về tài sản), người gây tai nạn, những người làm chứng. Sau khi nắm bắt được các thông tin trên, KSV tiến hành phân loại xem có thuộc thẩm quyền của VKSND huyện Ba Tri hay thuộc thẩm quyền của huyện khác (thường những vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xảy ra trên các tuyến đường giáp ranh giữa huyện Ba Tri với các huyện khác như huyện Giồng Trôm, Bình Đại như huyện lộ 01, 10, 12, 16). Nếu qua kiểm tra thông tin xác định thuộc thẩm quyền của huyện khác thì KSV thông báo cho VKS của huyện khác biết. Nếu thuộc thẩm quyền của VKSND tỉnh Bến Tre thì KSV thông báo cho VKSND tỉnh Bến Tre biết để cử KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm. Trong trường hợp thuộc thẩm quyền của VKSND tỉnh Bến Tre kiểm sát khám nghiệm thì Lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri có trách nhiệm phân công KSV cấp mình phối hợp,

tham gia Đoàn khám nghiệm của cấp tỉnh. Quá trình phân loại, nếu xác định nguồn tin do Cơ quan, tổ chức, cá nhân cung cấp là có thật và thuộc thẩm quyền kiểm sát của VKSND huyện Ba Tri thì KSV tiến hành làm thủ tục tiếp nhận, vào sổ thụ lý, đồng thời thông báo ngay cho CQĐT để CQĐT phân công ĐTV; sau đó, KSV báo cáo Lãnh đạo Viện để Lãnh đạo Viện phân công KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Nếu xác định vụ tai nạn giao thông gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng (liên quan đến nhiều phương tiện, nhiều người chết, bị thương, thiệt hại tài sản đặc biệt lớn) thì Lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri sẽ trực tiếp cùng KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường (Điều 8 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường) [35]. Nếu CQĐT trực tiếp nhận tố giác, tin báo tội phạm về vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thì CQĐT đều thông báo cho VKS biết để VKS cử KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường.

Trước khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, KSV chủ động nắm tình hình, yêu cầu ĐTV thông báo sự việc xảy ra để tham gia ý kiến về việc chuẩn bị khám nghiệm hiện trường theo đúng quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015, Điều 9 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường. KSV chủ động hỏi ĐTV những nhận định ban đầu của ĐTV về vụ tai nạn giao thông để đánh giá mức độ nghiêm trọng của vụ tai nạn nhằm xác định thẩm quyền cũng như có thuộc trường hợp Lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri phải trực tiếp tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường cùng KSV hay không, tránh trường hợp khi đến hiện trường mới xác định được vụ tai nạn giao thông không thuộc thẩm quyền của cấp mình hoặc thuộc trường hợp Lãnh đạo VKS phải trực tiếp tham gia khám nghiệm hiện trường; ví dụ: người gây tai nạn hoặc nạn nhân là người nước ngoài (thuộc thẩm quyền cấp tỉnh), hoặc thuộc thẩm quyền của huyện khác. Sau khi đã kiểm tra thông tin và xác định không thuộc các trường hợp trên thì KSV nhanh chóng đến hiện trường để chuẩn bị tiến hành hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường theo quy định của pháp luật. Khi đến hiện trường, sau khi thành lập HĐKN thì KSV tiến hành ghi chép ngay các thông tin hiện trường như thời gian xảy ra vụ tai nạn giao thông, địa điểm xảy ra thuộc tuyến đường nào (ghi rõ tên tuyến đường thuộc ấp, khu phố, xã, thị trấn), thông tin

nạn nhân, người gây tai nạn, loại xe gây tai nạn (mô tô, ô tô, xe tải, xe đạp,...) cùng biển số các xe trên, số người chết, bị thương, đánh giá sơ bộ thiệt hại về tài sản, yêu cầu ĐTV tiến hành lấy lời khai ngay đối với những người có nguy cơ mất khả năng khai báo. Xác định hiện trường còn nguyên vẹn hay đã bị xáo trộn, ai là người phát hiện đầu tiên, trong điều kiện hoàn cảnh nào; mối quan hệ của người phát hiện với người gây tai nạn; những vùng nào của hiện trường bị xáo trộn để lý giải việc mất dấu vết vụ án và xuất hiện dấu vết lạ tại hiện trường; chiều hướng tham gia thông của các phương tiện (cùng chiều hay ngược chiều), đặc điểm về thời tiết, tình trạng mặt đường (khô, ướt, trơn, đọng nước...), vị trí nạn nhân tại hiện trường sau tai nạn.

Thứ hai, Kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

KSV phối hợp với ĐTV, người có chuyên môn để thống nhất nội dung, kế hoạch, trình tự khám nghiệm hiện trường, bảo đảm khách quan, toàn diện và đúng pháp luật. Trong quá trình tiến hành kiểm sát khám nghiệm hiện trường, KSV kiểm sát chặt chẽ việc tuân theo pháp luật của ĐTV, người có chuyên môn trong việc ghi nhận, đo vẽ, chụp ảnh hiện trường, thu giữ các vật chứng tại hiện trường, bảo đảm các hoạt động này được thực hiện đúng trình tự, thủ tục theo quy định của pháp luật, kịp thời phát hiện những vi phạm, thiếu sót trong quá trình thực hiện khám nghiệm để yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn khắc phục.

Trường hợp phát hiện có sai sót, vi phạm của ĐTV trong quá trình khám nghiệm hiện trường, KSV thường xuyên yêu cầu, trao đổi với ĐTV để ĐTV kịp thời khắc phục nhằm đảm bảo cho hoạt động khám nghiệm hiện trường được khách quan và tuân thủ theo các quy định của pháp luật.

Khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, KSV luôn xác định và ghi chép lại phạm vi hiện trường, kiểm sát việc ghi nhận, đo vẽ, chụp ảnh vị trí của các phương tiện, vị trí nằm của nạn nhân, vị trí, kích cỡ của các vết phanh, vết xăng, dầu máy, các mãnh vỡ của phương tiện, vết trượt dài, vết cày xước của các phương tiện khi va chạm với nhau và với mặt đường, vết máu của nạn nhân sau tai nạn; kiểm sát việc thu thập các vật chứng

tại hiện trường của ĐTV như các mãnh vỡ của phương tiện, đồ đạc, hàng hóa tại hiện trường sau tai nạn. KSV đề ra yêu cầu khám nghiệm cụ thể trên cơ sở nghiên cứu cơ chế, quy luật hình thành dấu vết để có thể phát hiện, xác định được các loại dấu vết và kịp thời yêu cầu ĐTV thu thập đầy đủ; tránh trường hợp làm mất, hư hỏng các dấu vết hoặc làm thay đổi tình trạng hiện trường. Xác định có hay không việc tạo hiện trường giả sau khi gây án. KSV phối hợp tốt với ĐTV, người có chuyên môn trong việc phân tích, đánh giá các dấu vết, đặc biệt là các dấu vết để xác định vị trí va chạm giữa các phương tiện hoặc giữa phương tiện với người hoặc vật khác gây tai nạn nhằm xác định lỗi trong vụ tai nạn; đồng thời, kiểm sát việc thu giữ các vật chứng, đồ vật, tài liệu tại hiện trường của ĐTV, người có chuyên môn để đặt ra các giả thuyết điều tra, định hướng cho việc khám nghiệm, thu giữ dấu vết được đầy đủ, chính xác, phục vụ công tác truy tìm vật chứng, truy bắt người gây tai nạn đã bỏ trốn khỏi hiện trường sau tai nạn. KSV kiểm sát chặt chẽ về trình tự, thủ tục lập biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường đảm bảo mô tả chi tiết, trung thực của diễn biến quá trình khám nghiệm hiện trường. KSV có chủ động ghi chép tỉ mỉ toàn bộ diễn biến tại hiện trường; đối chiếu lại nội dung được ghi nhận trong biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường với kết quả thực tế khi khám nghiệm hiện trường để kiểm tra các số liệu, dấu vết, vật chứng được ghi nhận, thu thập có phù hợp không và báo cáo kết quả khám nghiệm hiện trường với Lãnh đạo VKS sau khi kết thúc khám nghiệm hiện trường.

Thứ ba, Kiểm sát kết thúc hoạt động khám nghiệm hiện trường

Sau khi kết thúc khám nghiệm hiện trường, KSV kiểm sát việc lập hồ sơ khám nghiệm hiện trường như biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường. Tất cả phải bảo đảm được tiến hành đúng theo quy định của pháp luật. KSV báo cáo Lãnh đạo VKS về kết quả khám nghiệm hiện trường để có ý kiến chỉ đạo. Đây là quy định mang tính bắt buộc đối với KSV phải thực hiện, trên cơ sở đó để Lãnh đạo VKS có hướng chỉ đạo các hoạt động nghiệp vụ tiếp theo trong quá trình điều tra, phá án. Đối với những yêu cầu của KSV không được ĐTV, người có

chuyên môn thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ sau khi kết thúc khám nghiệm, KSV thực hiện việc báo cáo lại với Lãnh đạo VKS để có ý kiến chỉ đạo, giải quyết.

3.1.3.3. Kiểm sát các hoạt động thu thập, kiểm tra, đánh giá chứng cứ trong khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Thứ nhất, kiểm sát việc phát hiện dấu vết, vật chứng

KSV VKSND huyện Ba Tri tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ luôn chủ động yêu cầu ĐTV, người có chuyên môn tìm kiếm, quan sát để phát hiện những dấu vết để lại tại hiện trường trên cơ sở nghiên cứu cơ chế, quy luật hình thành dấu vết, đặc biệt là những dấu vết nóng như: vết máu, vết cày, vết ma sát, vết bào mòn kim loại, vết sơn của xe bị bong tróc, vị trí nạn nhân, vị trí ngã đầu tiên các phương tiện, các mảnh vỡ phương tiện sau tai nạn làm cơ sở xác định vùng va chạm và các yếu tố xác định lỗi người gây tai nạn để kịp thời ghi nhận, chụp ảnh, đo vẽ, thu thập, bảo quản theo quy định nhằm làm chứng cứ để giải quyết vụ án.

Thứ hai, kiểm sát việc ghi nhận, thu lượm, hoạt động niêm phong, bảo quản vật chứng và việc kiểm tra, đánh giá chứng cứ

KSV VKSND huyện Ba Tri có chú trọng kiểm sát chặt chẽ hoạt động ghi nhận dấu vết, vật chứng của ĐTV, người có chuyên môn trong quá trình ghi nhận dấu vết, vật chứng như: đo vẽ, mô tả, chụp ảnh các dấu vết, vật chứng đảm bảo việc ghi nhận, mô tả, thu lượm, niêm phong, bảo quản vật chứng được thực hiện khách quan, trung thực, đúng quy định pháp luật và được phản ánh trong biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường và bản ảnh hiện trường. KSV có chú trọng kiểm sát việc đóng gói, niêm phong, bảo quản dấu vết, vật chứng đã thu lượm được tại hiện trường của ĐTV; chưa để xảy ra trường hợp nào KSV thiếu trách nhiệm không kiểm sát việc niêm phong, bảo quản chứng cứ của ĐTV, người có chuyên môn dẫn đến dấu vết, vật chứng bị mất mát, lẫn lộn, hư hỏng. KSV kiểm sát tốt việc kiểm tra, xem xét, đánh giá dấu vết, vật chứng sau khi thu thập được của HĐKN nhằm phân loại những dấu vết, tài liệu, đồ vật nào là chứng cứ có giá trị và có ý

nghĩa trong việc giải quyết vụ án, đồng thời loại bỏ những dấu vết, đồ vật, tài liệu không liên quan hoặc không có giá trị đối với việc giải quyết vụ án.

3.2. Những hạn chế và nguyên nhân

3.2.1. Hạn chế

Bên cạnh những kết quả đạt được, công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn huyện Ba Tri còn một số tồn tại và hạn chế. Điều này ảnh hưởng tới việc xác định phương hướng điều tra và đường lối giải quyết vụ án. Những tồn tại, hạn chế trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ phổ biến đó là:

Thứ nhất, tại VKSND huyện Ba Tri, công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ còn chưa được chú trọng và có phần xem nhẹ hơn so với các hoạt động khác trong công tác thực hành quyền công tố, kiểm sát điều tra các vụ án về giao thông; trong khi đó *"công tác điều tra án giao thông thì khám nghiệm hiện trường là hoạt động có ý nghĩa quyết định đến việc giải quyết vụ án"* [1, tr. 36]. Một số KSV khi đến hiện trường vụ tai nạn giao thông hầu như không thực hiện hoạt động tác nghiệp nào tại hiện trường, chỉ thụ động chứng kiến việc khám nghiệm của ĐTV và các thành viên HĐKN và ký xác nhận vào biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường. KSV chưa ý thức tốt được vị trí, vai trò của mình trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường nên còn bị động, chưa thực hiện đầy đủ trách nhiệm của mình nên còn có trường hợp KSV tham gia khám nghiệm để cho đủ thành phần theo luật định, không chủ động nắm thông tin ban đầu vụ tai nạn, không ghi chép thông tin ban đầu vụ tai nạn giao thông mà sao chụp lại toàn bộ báo cáo vụ tai nạn giao thông của ĐTV hoặc Cảnh sát giao thông; có trường hợp KSV trực nghiệp vụ đã được CQĐT thông báo trước thời gian, địa điểm xảy ra vụ tai nạn giao thông để chuẩn bị tham gia khám nghiệm hiện trường nhưng do KSV còn chậm trễ nên làm mất thời gian của ĐTV và các thành viên khác của HĐKN cũng như lực lượng bảo vệ hiện trường dẫn đến trường hợp hiện trường bị xáo trộn do người và phương tiện lưu

thông qua lại; có trường hợp ĐTV và các thành viên HĐKN lo sợ dấu vết bị mất, hiện trường có nguy cơ bị xáo trộn do KSV chưa đến hiện trường nên ĐTV và các thành viên HĐKN đã tiến hành khám nghiệm hiện trường mà không có mặt KSV, đến khi KSV đến hiện trường thì chỉ ký vào biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường cho đúng thủ tục thành phần dẫn đến việc KSV không thể nắm bắt kịp thời, đầy đủ thông tin vụ tai nạn và không kiểm sát được đầy đủ hoạt động khám nghiệm hiện trường của ĐTV và các thành viên khác của HĐKN; điều này là vi phạm khoản 8, Điều 5, Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường *"Mọi trường hợp Kiểm sát viên không trực tiếp thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi, thực nghiệm điều tra thì không được ký vào các loại biên bản trên."* [35]. Mặt khác, trong quá trình kiểm sát khám nghiệm hiện trường, KSV chưa tích cực đề ra yêu cầu khám nghiệm đối với ĐTV, chưa đấu tranh và yêu cầu khắc phục sai phạm của ĐTV thậm chí đồng tình với sai phạm của ĐTV và các thành viên khác của HĐKN dẫn đến sai sót, gây khó khăn cho việc giải quyết vụ án như: vẽ sơ đồ hiện trường không chính xác, bỏ lọt dấu vết tại hiện trường dẫn đến thiếu sót trong việc phát hiện, thu thập đánh giá chứng cứ nên buộc phải thực nghiệm điều tra để khắc phục.

Để làm rõ hơn vấn đề này, tác giả xin dẫn chứng vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 (nay là tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ theo Điều 260 BLHS năm 2015) xảy ra vào ngày 03 tháng 12 năm 2015 trên địa bàn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre – bị can Phạm Văn Tình [29].

Nội dung vụ án: Vào khoảng 14 giờ ngày 03 tháng 12 năm 2015, sau khi đi uống rượu về, Phạm Văn Tình điều khiển xe mô tô biển số 71H4-3092 (có giấy phép lái xe) chở anh Nguyễn Văn Hòa (anh rể Tình) lưu thông trên đường liên xã Phú Ngãi – An Hòa Tây theo hướng từ xã Vĩnh Hòa đi xã Phú Ngãi, huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre. Khi đến khu vực ấp Bến Vựa Bắc xã Vĩnh Hòa, Tình thấy anh Hòa đã uống rượu nhưng không ôm Tình, nên Tình quay mặt về phía sau nhìn Hòa xem thế nào thì để xe lạc tay lái va chạm vào đống phân bò bên trong lề đường bên phải gây

tai nạn làm anh Hòa té xuống đường tử vong do chấn thương sọ não. Sau khi nhận được tin báo của người dân, lực lượng Cảnh sát giao thông Công an huyện Ba Tri đến hiện trường xác định vụ tai nạn giao thông trên là nghiêm trọng nên báo cáo về Ban chỉ huy Công an huyện Ba Tri để thông báo cho Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri đến hiện trường để tiến hành khám nghiệm hiện trường. CQĐT thông báo cho VKS cử KSV đến tiến hành kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ trên. Đến 14 giờ 30 phút cùng ngày, lực lượng khám nghiệm hiện trường tiến hành khám nghiệm hiện trường. Trước khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, KSV tiến hành kiểm tra thành phần khám nghiệm, mặc dù CQĐT có vi phạm trong việc khám nghiệm hiện trường là không cử ĐTV đến chủ trì khám nghiệm hiện trường mà chỉ có Cán bộ làm công tác điều tra đến hiện trường là vi phạm thủ tục tố tụng nhưng KSV không yêu cầu CQĐT cử ĐTV đến khám nghiệm hiện trường mà KSV vẫn đồng ý cho tiến hành khám nghiệm hiện trường mà không có ĐTV (trong khi biên bản khám nghiệm hiện trường được lập lại có chữ ký của ĐTV). Trong quá trình kiểm sát khám nghiệm hiện trường, KSV chưa tích cực đề ra yêu cầu khám nghiệm đối với CQĐT và các thành viên khác của HĐKN dẫn đến sai sót trong việc xác định vị trí va chạm giữa xe mô tô với là đống bao phân bò mà Phạm Văn Tình va chạm vào gây tai nạn dẫn đến Nguyễn Văn Hòa tử vong. Cụ thể: biên bản khám nghiệm hiện trường ngày 03 tháng 12 năm 2015 mô tả đặc điểm số lượng đống bao phân bò mà Phạm Văn Tình điều khiển xe mô tô va chạm vào không đúng với số lượng thực tế, trong khi tiến hành khám nghiệm hiện trường HĐKN xác định là đống phân bò có 19 bao trong khi số lượng thực tế qua quá trình điều tra xác định là 20 bao; đồng thời, khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, HĐKN không xác định vùng va chạm giữa xe mô tô với đống bao phân bò là thiếu sót nghiêm trọng và gây khó khăn cho việc giải quyết vụ án nhưng KSV khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường đã không phát hiện nên không yêu cầu CQĐT ghi nhận và thực hiện. Bên cạnh đó, HĐKN cũng không ghi nhận vị trí ngã sau tai nạn của nạn nhân Nguyễn Văn Hòa là thiếu sót nghiêm trọng nhưng KSV cũng không yêu cầu HĐKN ghi nhận, đo vẽ. Tất cả những thiếu

sót trên là rất nghiêm trọng, ảnh hưởng rất lớn đến quá trình xác định sự thật khách quan của vụ án nên đến ngày 14 tháng 02 năm 2016, CQĐT buộc phải tiến hành thực nghiệm điều tra để xác định lại vùng va chạm và xác định lại vị trí ngã đầu tiên của nạn nhân Nguyễn Văn Hòa mới có cơ sở kết luận được lỗi của bị can Phạm Văn Tình trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999.

Nhận xét: KSV đã không thực hiện tốt vai trò kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong vụ án trên: không đề ra yêu cầu điều tra kịp thời để HĐKN nghiên cứu thực hiện như yêu cầu người có chuyên môn ghi nhận, đo vẽ, chụp ảnh vị trí va chạm giữa xe mô tô với đống bao phân bò; đặc điểm đống bao phân bò, vị trí nạn nhân ngã sau tai nạn dẫn đến kết quả khám nghiệm hiện trường không đạt được hiệu quả, bỏ lọt nhiều chứng cứ quan trọng có ý nghĩa quyết định đến việc giải quyết vụ án, dẫn đến phải thực nghiệm điều tra để xác định và ghi nhận lại hiện trường gây khó khăn và kéo dài thời gian giải quyết vụ án. Bên cạnh đó, KSV cũng không thực hiện tốt chức năng kiểm sát việc tuân theo pháp luật của HĐKN như HĐKN không có ĐTV chủ trì khám nghiệm hiện trường nhưng KSV không không yêu cầu CQĐT cử ĐTV khác đến để chủ trì khám nghiệm hiện trường khi ĐTV được phân công trước đó đã không tham gia khám nghiệm hiện trường; đồng thời, không báo cáo Lãnh đạo VKS để Lãnh đạo VKS kiến nghị và yêu cầu CQĐT xử lý vi phạm của ĐTV được phân công mà KSV vẫn đồng ý tiến hành khám nghiệm hiện trường mà không có ĐTV dẫn đến vi phạm Điều 150 BLTTHS năm 2003 (nay là Điều 201 BLTTHS năm 2015).

Thứ hai, do tính chất, đặc điểm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường bộ khi xảy ra thì việc cấp cứu nạn nhân là cấp thiết nên hiện trường dễ bị xáo trộn do hoạt động cấp cứu người, nhiều dấu vết bị thay đổi hoặc bị mất như vết máu, vết cày, vết sơn, vị trí phương tiện ngã, vị trí của nạn nhân; đặc biệt rất khó xác định được vùng va chạm nên gây khó khăn cho việc xác định lỗi của những người tham gia giao thông trong vụ tai nạn. Bên cạnh đó, do tính hiếu kỳ của người dân nên sau vụ tai nạn giao thông xảy ra người dân thường tụ tập đông tại khu vực hiện trường

gây khó khăn cho lực lượng bảo vệ hiện trường dẫn đến hiện trường dễ bị thay đổi, xáo trộn. Mặt khác, khi vụ tai nạn giao thông xảy ra thì lực lượng bảo vệ hiện trường (Công an xã, thị trấn, Cảnh sát giao thông...) thường chậm trễ đến hiện trường, nhất là trong điều kiện thời tiết xấu như mưa, bão... nên các dấu vết tại hiện trường nhanh chóng bị xóa hoặc đến hiện trường nhưng chưa bảo đảm tốt công tác phân luồng giao thông, khoanh vùng hiện trường nên để người và phương tiện qua lại trong khu vực hiện trường làm mất dấu vết, gây khó khăn cho công tác khám nghiệm hiện trường. Có trường hợp lực lượng bảo vệ hiện trường như Công an xã, thị trấn do chưa nhận định đúng phạm vi hiện trường vụ tai nạn nên việc khoanh vùng hiện trường không đúng, bỏ lọt nhiều dấu vết quan trọng; có trường hợp Công an xã, thị trấn không có nhiệm vụ trực tiếp tiến hành khám nghiệm hiện trường nhưng vẫn vào sâu khu vực hiện trường để xem xét hiện trường, quan sát, theo dõi HĐKN tiến hành khám nghiệm hiện trường cũng gây xáo trộn hiện trường. Điển hình, trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 xảy ra vào ngày 03 tháng 12 năm 2015 tại ấp Bến Vựa Bắc xã Vĩnh Hòa, huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre đã nêu trên. Khi lực lượng chức năng đến hiện trường thì hiện trường đã bị xáo trộn, nạn nhân Nguyễn Văn Hòa đã bị đưa khỏi vị trí ban đầu sau tai nạn do công tác cấp cứu, xe mô tô biển số 71H4-3092 đã bị di chuyển khỏi vị trí ngã ban đầu, một số vết cày bị mất do người dân xâm nhập vào khu vực hiện trường để xem và cấp cứu nạn nhân. Khi HĐKN tiến hành khám nghiệm hiện trường thì các dấu vết như vị trí xe mô tô ngã được ghi nhận lại dựa trên sự cung cấp thông tin của người chứng kiến, người liên quan Phạm Văn Tình nên tính khách quan và chính xác của các dấu vết trên không còn giá trị cao.

Thứ ba, trong một số vụ tai nạn giao thông đường bộ, công tác khám nghiệm hiện trường còn được tiến hành một cách sơ sài nên không thu thập hết các dấu vết hoặc bỏ qua nhiều dấu vết quan trọng; khi có vụ tai nạn giao thông xảy ra không có Cán bộ kỹ thuật hình sự tham gia khám nghiệm mà chỉ có Cảnh sát giao thông. Mặc dù theo quy định tại khoản 2 Điều 201 BLTTHS năm 2015 chỉ quy định khi khám

nghiệm hiện trường có thể mời người có chuyên môn tham dự mà không quy định cụ thể người có chuyên môn trong khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là ai; tuy nhiên, trong thực tế thì lực lượng Cảnh sát giao thông không được đào tạo sâu về nghiệp vụ kỹ thuật hình sự như các Cán bộ kỹ thuật hình sự nên việc ghi nhận, đo đạc, đánh dấu, chụp ảnh dấu vết, vật chứng còn chưa chuyên nghiệp làm giảm hiệu quả công tác khám nghiệm hiện trường. Về thủ tục cũng thường có nhiều sai sót, biên bản khám nghiệm hiện trường ghi không đầy đủ theo quy định hoặc bị thêm, bớt sửa chữa nội dung.

Ví dụ: cũng trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra vào ngày 03 tháng 12 năm 2015 tại ấp Bến Vựa Bắc xã Vĩnh Hòa, huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre đã nêu trên. Thành phần HĐKN không có Cán bộ kỹ thuật hình sự với vai trò người có chuyên môn mà chỉ có Cảnh sát giao thông trực tiếp tiến hành ghi nhận, thu thập dấu vết, đo, vẽ, chụp ảnh hiện trường và sơ đồ hiện trường dẫn đến việc bỏ sót nhiều dấu vết quan trọng như đã nêu trên (ghi nhận không chính xác số lượng bao phân bò, không xác định vùng va chạm giữa xe mô tô biển số 71H4-3092 với đống bao phân bò, không xác định vị trí ngã sau tai nạn của nạn nhân) dẫn đến phải thực nghiệm điều tra dựng lại hiện trường. Biên bản khám nghiệm hiện trường có sai sót, trong khi vụ án xảy ra vào 14 giờ ngày 03 tháng 12 năm 2015 và việc khám nghiệm hiện trường diễn ra ngay sau đó 30 phút nhưng biên bản khám nghiệm hiện trường lại ghi ngày khám nghiệm hiện trường là ngày 04 tháng 12 năm 2015 (KSV không phát hiện sai sót mà vẫn ký vào biên bản trên dẫn đến vi phạm thủ tục tố tụng).

Thứ tư, trước khi tổ chức khám nghiệm hiện trường, CQĐT phải thành lập HĐKN, sau khi kết thúc khám nghiệm có tổ chức đánh giá, rút kinh nghiệm. Tuy nhiên trên thực tế, khi tiến hành khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn giao thông, CQĐT không có quyết định thành lập HĐKN và sau khi kết thúc khám nghiệm hiện trường CQĐT cũng không tổ chức rút kinh nghiệm. Ngoài ra, theo quy định tại khoản 3 Điều 10 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường quy định *"biên bản khám nghiệm hiện trường phải được lập, sơ đồ hiện trường phải được vẽ ngay tại*

nơi khám nghiệm" [35]. Tuy nhiên, trong thực tế khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, nhiều trường hợp sau khi kết thúc khám nghiệm hiện trường nhưng ĐTV chỉ cho người chứng kiến ký trước tại hiện trường, trong khi đó các thành viên khác của HĐKN như ĐTV, KSV, người có chuyên môn chưa ký đầy đủ vào biên bản khám nghiệm hiện trường và sơ đồ hiện trường mà thường chỉ ký sau khi Cán bộ lập hồ sơ khám nghiệm hiện trường nghiên cứu, chỉnh sửa, hoàn thiện xong biên bản khám nghiệm hiện trường và sơ đồ hiện trường mới mang đến trụ sở Cơ quan điều tra, trụ sở VKS để ĐTV, KSV ký vào cho đúng thủ tục.

Ví dụ, trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra vào ngày 03 tháng 12 năm 2015 tại ấp Bến Vựa Bắc xã Vĩnh Hòa, huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre đã nêu trên và nhiều vụ án khác như vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra khoảng 13 giờ 10 phút ngày 28 tháng 9 năm 2015 trên đường huyện lộ 10 thuộc khu vực ấp Tân Thị xã Tân Xuân, huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre (bị can Lê Văn Kha) [28]. Biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường đều không được lập tại hiện trường, các thành viên của HĐKN không ký vào biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường ngay tại hiện trường mà chỉ cho người chứng kiến ký trước, các thành viên còn lại của HĐKN sẽ ký sau khi về trụ sở làm việc. Cảnh sát giao thông hoặc Cán bộ kỹ thuật hình sự sẽ lập các biên bản trên tại trụ sở làm việc trên cơ sở chỉnh sửa cho phù hợp; sau đó sẽ chuyển đến ĐTV, KSV ký cho đúng thủ tục. Thậm chí nhiều trường hợp khi CQĐT đã ra quyết định khởi tố vụ án và chuyển hồ sơ đến VKS để VKS kiểm sát căn cứ khởi tố vụ án nhưng biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường vẫn chưa có chữ ký của KSV. Sau khi nhận hồ sơ, KSV mới tiến hành ký vào các biên bản trên (vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra khoảng 13 giờ 10 phút ngày 28 tháng 9 năm 2015 trên đường huyện lộ 10 thuộc khu vực ấp Tân Thị xã Tân Xuân, huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre - bị can Lê Văn Kha, vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra khoảng 16 giờ 50 phút ngày 13 tháng 8 năm 2017 trên

đường tỉnh 885 thuộc khu phố 5, thị trấn Ba Tri, huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre - bị can Võ Minh Châu). Cũng trong các vụ án này, việc khám nghiệm hiện trường đều không thành lập HĐKN và sau khi kết thúc việc khám nghiệm hiện trường cũng không có tổ chức đánh giá, rút kinh nghiệm nhưng KSV cũng không yêu cầu ĐTV khắc phục mà đồng tình với các thiếu sót trên của ĐTV. Thậm chí khi việc khám nghiệm hiện trường chưa kết thúc nhưng KSV đã rời khỏi hiện trường. Ví dụ, trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (bị can Lê Văn Kha), trong quá trình kiểm sát khám nghiệm hiện trường, sau khi KSV thống nhất với ĐTV về việc xác định vùng va chạm thì KSV đã rời khỏi hiện trường nên không ký tên vào biên bản khám nghiệm hiện trường và sơ đồ hiện trường; do đó, KSV sẽ không thể kiểm sát được toàn diện vụ khám nghiệm như việc ghi nhận, đo vẽ của ĐTV, người có chuyên môn tại hiện trường với sơ đồ hiện trường có phù hợp không. Biên bản có lập tại hiện trường hay không... KSV không kiểm sát được những hoạt động trên nên không thể đánh giá đầy đủ việc ĐTV và các thành viên khác của HĐKN có vi phạm pháp luật trong quá trình khám nghiệm hiện trường hay không. Bên cạnh đó, do KSV đã rời khỏi hiện trường trước khi kết thúc việc khám nghiệm nên bản thân KSV cũng đã vi phạm quy định tại khoản 2 Điều 150 BLTTHS năm 2003 (nay là khoản 2 Điều 201 BLTTHS năm 2015) *"...Kiểm sát viên phải có mặt để kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường."* [15, tr. 123] và khoản 3 Điều 9 Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường ngày 17/10/2014 *"Trong quá trình khám nghiện hiện trường, Kiểm sát viên phải kiểm sát chặt chẽ các hoạt động khám nghiệm..."* [34]; hiện nay, Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường ngày 02/5/2018 thay thế Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường ngày 17/10/2014 đã quy định chi tiết hơn vấn đề này, cụ thể khoản 7 Điều 5 quy định: *"Kiểm sát viên được phân công thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi, thực nghiệm điều tra phải có mặt từ khi bắt đầu đến khi kết thúc, ký tên vào sơ đồ hiện trường, biên bản khám nghiệm hiện trường,.."* [35].

Thứ năm, một số quy định của Bộ Công an về công tác khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn giao thông còn chưa hợp lý. Theo quy định tại Điều 8 quy định về

"Khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ" của Thông tư số 77/2012/TT-BCA ngày 28/12/2012 của Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ [3] và khoản 2 Điều 4 Thông tư số 76/2011/TT-BCA ngày 22/11/2011 của Bộ Công an quy định phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Cảnh sát nhân dân quy định: *"Lực lượng Cảnh sát điều tra chủ trì, phối hợp với Cảnh sát giao thông có mặt ngay tại hiện trường để tiến hành điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông có người chết tại hiện trường; các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả từ nghiêm trọng trở lên; thông báo cho VKSND cùng cấp để kiểm sát việc điều tra theo quy định của pháp luật…"* [2]. Theo các quy định trên thì tất cả các vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra không làm chết người hoặc gây hậu quả ít nghiêm trọng thì đều do lực lượng Cảnh sát giao thông thực hiện công tác khám nghiệm hiện trường mà không có sự tham gia của ĐTV, KSV. Thực tế khi đến hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ, Cảnh sát giao thông chưa thể kết luận thương tích, thiệt hại về tài sản hoặc chưa tiến hành giám định tỉ lệ thương tật được vì thế không thể kết luận được tính chất, hậu quả của vụ tai nạn giao thông đó là ít nghiêm trọng hay là nghiêm trọng và cần phải báo cho CQĐT, VKS để tham gia khám nghiệm hiện trường. Có vụ việc nạn nhân ban đầu chỉ bị thương nhẹ nhưng sau khi điều trị thì nạn nhân chết hoặc tỷ lệ thương tật nặng hơn ban đầu; lúc này, Cảnh sát giao thông mới tiến hành chuyển hồ sơ vụ việc cho CQĐT để thụ lý nguồn tin về tội phạm theo thẩm quyền. Sau khi thụ lý nguồn tin về tội phạm, CQĐT tiến hành xác minh, trưng cầu giám định pháp y về tử thi, trưng cầu giám định tỷ lệ tổn thương cơ thể và kết quả xác định nguyên nhân tử vong (trường hợp nạn nhân chết) hoặc tỷ lệ tổn thương cơ thể của nạn nhân qua giám định xác định đủ định lượng cấu thành tội phạm (trường hợp nạn nhân bị thương) do tai nạn giao thông và có căn cứ khác xác định lỗi thuộc về người gây tai nạn (ví dụ: người gây tai nạn nhận tội phù hợp với lời khai của những người làm chứng và người bị hại) thì CQĐT tiến hành khởi tố vụ án hình sự. Thế nhưng, để giải quyết vụ án một cách đúng đắn, khách quan và đúng theo trình tự thủ tục pháp

luật quy định thì CQĐT còn phải căn cứ vào các chứng cứ quan trọng khác, trong đó có kết quả khám nghiệm hiện trường. Do việc khám nghiệm hiện trường ở giai đoạn trước được thực hiện hoàn toàn bởi Cảnh sát giao thông, không có ĐTV, KSV nên vi phạm thủ tục tố tụng. Do đó, để giải quyết được vụ án bắt buộc phải thực nghiệm điều tra dựng lại hiện trường vụ tai nạn giao thông với sự tham gia của ĐTV và KSV. Công tác thực nghiệm điều tra dựng lại hiện trường ở giai đoạn này sẽ gặp rất nhiều khó khăn do các dấu vết, vật chứng tại hiện trường đã không còn hoặc đã bị thay đổi. Bên cạnh đó, theo quy định tại khoản 7 Điều 7 quy định về "Những việc làm ngay khi đến hiện trường vụ tai nạn giao thông" của Thông tư số 77/2012/TT-BCA ngày 28/12/2012 của Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ thì *"Khi đến hiện trường hoặc trong quá trình giải quyết vụ tai nạn giao thông theo quy định tại các khoản 1, 2, 3, 4, 5 và khoản 6 Điều này*[1]*, nếu phát hiện có dấu hiệu tội phạm phải kịp thời báo cáo lãnh đạo phân công lực lượng Cảnh sát điều tra đến giải quyết theo thẩm quyền"* [3]; theo đó, khi lực Cảnh sát giao thông đến hiện trường vụ tai nạn giao thông hoặc trong quá trình giải quyết vụ tai nạn giao thông mà phát hiện có dấu hiệu tội phạm thì phải kịp thời báo cáo lãnh đạo phân công lực lượng Cảnh sát điều tra đến tổ chức khám nghiệm hiện trường theo quy định. Tuy nhiên, trên thực tế thì Cảnh sát giao thông rất khó để nhận định vụ tai nạn giao thông có dấu hiệu hay không bởi lẽ Cảnh sát giao thông không được đào tạo chuyên nghiệp về nghiệp vụ điều tra nên đa số các vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra không làm chết người hoặc gây hậu quả ít nghiêm trọng, thậm chí có vụ tai nạn giao thông gây thiệt hại nặng về tài sản, sức khỏe nhưng do Cảnh sát giao thông nhận định chưa đầy đủ về mức độ, hậu quả nên cho rằng không có dấu hiệu tội phạm nên trực tiếp tiến hành khám nghiệm hiện trường mà không thông báo cho CQĐT và VKS tham gia khám nghiệm. Ngoài ra, có nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng,

[1] Khoản 1 "Cấp cứu người bị nạn", khoản 2 "Kiểm tra, tạm giữ giấy tờ của người và phương tiện liên quan đến vụ tai nạn giao thông…ghi nhận vị trí của phương tiện, vị trí các dấu vết phương tiện rồi đưa phương tiện vào vị trí thích hợp để bảo vệ:, khoản 3 "Khoanh vùng bảo vệ hiện trường…vụ tai nạn, khoản 4 "Thu thập thông tin", khoản 5 "Tổ chức giao thông", khoản 6 "…gây tai nạn giao thông bỏ chạy…".

thậm chí có người chết nhưng do những người gây tai nạn và nạn nhân hoặc gia đình nạn nhân tự thỏa thuận bồi thường nên lực lượng Cảnh sát giao thông không tiến hành khám nghiệm hiện trường hoặc trực tiếp tiến hành khám nghiệm hiện trường mà không thông báo cho CQĐT và VKS tham gia khám nghiệm hiện trường. Nhiều trường hợp ban đầu người gây tai nạn và nạn nhân hoặc gia đình nạn nhân thỏa thuận các khoản tiền bồi thường được nhưng sau đó họ không thống nhất, không thỏa thuận được nên có đơn yêu cầu xử lý hình sự thì lúc đó CQĐT buộc phải dựng lại hiện trường và việc dựng lại hiện trường gặp rất nhiều khó khăn do hệ thống dấu vết đã mất hoàn toàn, việc dựng lại hiện trường trong những trường hợp này chỉ căn cứ vào lời khai của những người tham gia tố tụng nên không đảm bảo tính chính xác và khách quan. Tác giả xin đưa ra một vụ án trên địa bàn huyện Ba Tri làm minh họa cho khó khăn này (vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điều 202 BLHS năm 1999, sửa đổi bổ sung năm 2009 – bị hại Nguyễn Văn Khuyên) [32].

Vào khoảng 02 giờ ngày 30 tháng 4 năm 2016, Nguyễn Quốc Tính – sinh năm 1988, ngụ ấp An Hòa xã An Phú Trung (Ba Tri – Bến Tre) điều khiển xe mô tô biển số 71H6-8768 chở Nguyễn Văn Khuyên – sinh năm 1991, ngụ ấp Tân Bình xã An Phú Trung (Ba Tri – Bến Tre) và Phạm Văn Linh – sinh năm 1995, ngụ ấp Cầu Vĩ xã Mỹ Chánh (Ba Tri – Bến Tre) lưu thông trên đường huyện 12 theo hướng từ xã An Ngãi Tây về xã An Phú Trung. Khi đến ngã tư đèn tín hiệu giao nhau giữa đường huyện 12 và đường tỉnh 885 thuộc ấp An Định 1 xã An Ngãi Trung (Ba Tri – Bến Tre), Tính để xe mô tô đụng vào xe ô tô biển số 71B-004.44 do Mai Duy Thanh – sinh năm 1983, ngụ khu phố 3 thị trấn Ba Tri (Ba Tri – Bến Tre) điều khiển lưu thông trên đường tỉnh 885 theo hướng từ huyện Giồng Trôm đi huyện Ba Tri gây tai nạn, hậu quả làm Nguyễn Văn Khuyên té ngã xuống đường và được đưa đi cấp cứu. Đến ngày 06 tháng 5 năm 2016, Nguyễn Văn Khuyên tử vong do shock đa chấn thương. Sau khi nhận được tin báo của Công an xã An Ngãi Trung, lực lượng Cảnh sát giao thông Công an huyện Ba Tri đến tiếp cận hiện trường và nhận định đây là vụ va chạm giao thông không có người chết nên trực tiếp tiến hành

khám nghiệm hiện trường ghi nhận dấu vết và phương tiện mà không thông báo cho CQĐT và VKSND huyện Ba Tri để cử ĐTV, KSV tham gia khám nghiệm hiện trường. Đến ngày 06 tháng 5 năm 2016, Nguyễn Văn Khuyên tử vong thì Cảnh sát giao thông mới thông báo vụ việc trên cho Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri. Cùng ngày 06 tháng 5 năm 2016, Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri phân công ĐTV tổ chức khám nghiệm hiện trường và thông báo cho VKS cử KSV đến kiểm sát khám nghiệm hiện trường theo đúng quy định tại Điều 150 BLTTHS năm 2003 (nay là Điều 201 BLTTHS năm 2015) để ghi nhận lại các dấu vết tại hiện trường (02 vết phanh, 03 vết cày). Ngày 20 tháng 5 năm 2016, Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri thụ lý tin báo về tội phạm và ra Quyết định phân công Điều tra viên giải quyết tin báo. Quá trình xác minh, Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri nhận thấy vụ việc có dấu hiệu của tội phạm nên ra Quyết định khởi tố vụ án hình sự về tội "Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ" để điều tra. Quá trình điều tra, CQĐT tiến hành thực nghiệm điều tra dựng lại hiện trường để xác định lại vị trí va chạm giữa xe mô tô biển số 71H6-8768 và xe ô tô biển số 71B-004.44 để xác định lỗi vi phạm trong vụ án trên. Tuy nhiên việc dựng lại hiện trường chỉ ghi nhận lại những dấu vết dựa trên lời khai của người làm chứng, người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan mà không thể dựa vào hệ thống dấu vết thực tế tại hiện trường do toàn bộ dấu vết đã bị mất do những nguyên nhân khách quan. Đến ngày 10 tháng 7 năm 2017, Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri ra Quyết định tạm đình chỉ điều tra vụ án hình sự đối với vụ án nêu trên do đã hết thời hạn điều tra nhưng chưa xác định bị can.

Nhận xét: Vụ tai nạn giao thông này ban đầu xác định là ít nghiêm trọng nên công tác khám nghiệm hiện trường do Đội Cảnh sát giao thông Công an huyện Ba Tri thực hiện. Sau một thời gian xác định có dấu hiệu tội phạm xảy ra (nạn nhân chết), hồ sơ mới được chuyển sang Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri. Lúc này CQĐT bắt buộc phải dựng lại hiện trường. Qua công tác khám nghiệm hiện trường ngày 06 tháng 5 năm 2016, HĐKN chỉ ghi nhận lại được dấu vết (02 vết phanh, 03 vết cày) mà không ghi nhận được dấu vết gì thêm do hiện trường

hoàn toàn bị xáo trộn (đã 07 ngày sau khi tai nạn xảy ra); mất hết dấu vết "nóng" quan trọng, trong đó có vùng va chạm là yếu tố quan trọng nhất trong hoạt động khám nghiệm hiện trường để làm cơ sở xác định lỗi vi phạm trong vụ tai nạn giao thông do hoạt động lưu thông qua lại của các phương tiện. Để xác định lại vùng va chạm, CQĐT đã tiến hành thực nghiệm điều tra dựng lại hiện trường vào ngày 26 tháng 7 năm 2016; tuy nhiên, việc thực nghiệm điều tra chỉ căn cứ vào lời khai của những người tham gia tố tụng để dựng lại hiện trường nên không đảm bảo tính khách quan của chứng cứ, không giải thích rõ các dấu vết trên do đâu mà có, cơ chế và chiều hướng hình thành như thế nào, chưa xác định rõ phương tiện nào va chạm vào phương tiện nào nên không xác định được lỗi trong vụ tai nạn giao thông trên là thuộc về Nguyễn Quốc Tính (người điều khiển xe mô tô biển số 71H6-8768 chở Nguyễn Văn Khuyên) hay Mai Duy Thanh (người điều khiển xe ô tô biển số 71B-004.44) dẫn đến việc tạm đình chỉ vụ án do chưa xác định được bị can. Đến nay, vụ án đã xảy ra hơn hai năm nay nhưng vẫn chưa được phục hồi dẫn đến việc khiếu nại của gia đình bị hại.

Thứ sáu, công tác phối hợp của KSV với ĐTV, người có chuyên môn (Kỹ thuật hình sự, Cảnh sát giao thông) khi thực hiện công tác khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong một chừng mực nhất định còn chưa được thực hiện tốt, một số ĐTV còn xem nhẹ vai trò của KSV. ĐTV còn có tư tưởng xem KSV tham gia kiểm sát cho đủ thành phần theo quy định của pháp luật nên trong quá trình khám nghiệm hiện trường, những yêu cầu của KSV nhiều trường hợp không được ĐTV nghiên cứu thực hiện. Mặt khác, năng lực một số ĐTV được phân công tiến hành cuộc khám nghiệm hiện trường còn hạn chế và trình độ chuyên môn nghiệp vụ, nhất là kiến thức về dấu vết còn hạn chế nên việc thu thập, bảo quản dấu vết, vật chứng không đảm bảo yêu cầu nghiệp vụ và quy định của pháp luật làm ảnh hưởng đến chất lượng khám nghiệm hiện trường. Bên cạnh đó, một số ĐTV do mới bổ nhiệm nên còn thiếu kinh nghiệm trong khám nghiệm hiện trường, việc điều động, luân chuyển cán bộ giữa các Đội trong lực lượng Công an huyện Ba Tri như Cảnh sát giao thông sang làm Cảnh sát điều tra,

Cán bộ Nhà tạm giữ sang làm Cán bộ kỹ thuật hình sự, Điều tra viên sang làm Trưởng Công an xã trọng điểm...cũng ảnh hưởng đến công tác khám nghiệm hiện trường do những Cán bộ kỹ thuật hình sự, Cảnh sát giao thông chuyển từ Đội nghiệp vụ khác chưa được đào tạo về chuyên môn nghiệp vụ nên không đảm bảo yêu cầu chất lượng trong việc trong công tác khám nghiệm hiện trường.

Thứ bảy, một số KSV do mới bổ nhiệm nên còn thiếu kinh nghiệm thực tế; đồng thời chưa được tập huấn, bồi dưỡng chuyên sâu kiến thức kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, chưa được đào tạo chuyên sâu về kỹ thuật hình sự, giám định pháp y nên khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thường bị động, lúng túng, không phát hiện được những thiếu sót, vi phạm trong quá trình khám nghiệm hiện trường của ĐTV và HĐKN. Một số KSV còn vì nể nang, ngại va chạm, chậm yêu cầu hoặc không yêu cầu ĐTV khắc phục ngay những vi phạm, thiếu sót khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Ngoài ra, chế độ đãi ngộ đối ngộ đối với KSV còn hạn chế nên chưa tạo được động lực cho KSV nâng cao trách nhiệm trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường.

3.2.2. Nguyên nhân của những hạn chế

Những tồn tại, hạn chế trên do nhiều nguyên nhân cả khách quan lẫn chủ quan, trong đó những nguyên nhân chủ quan cần phải được quan tâm nghiên cứu nhằm tìm ra giải pháp hữu hiệu để nâng cao chất lượng công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường, phục vụ tốt cho quá trình điều tra giải quyết vụ án. Các nguyên nhân chủ yếu gồm:

- Thứ nhất, nguyên nhân khách quan

+ Một số quy định của pháp luật về khám nghiệm hiện trường còn chưa hợp lý: Theo quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015 thì *"Trước khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, Điều tra viên phải thông báo cho VKS cùng cấp biết về thời gian, địa điểm tiến hành khám nghiệm để cử Kiểm sát viên kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Kiểm sát viên phải có mặt để kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường*" [18, tr. 192]. Với quy định trên, VKS luôn bị động trong hoạt động khám nghiệm

hiện trường, ĐTV luôn là người chủ động thông báo cho VKS biết về thời gian, địa điểm để tiến hành khám nghiệm hiện trường. Với cách quy định như vậy dẫn đến cách hiểu chỉ có CQĐT mới có thẩm quyền tiếp nhận tố giác, tin báo về tội phạm; bởi lẽ khi nhận được tố giác, tin báo về tội phạm thì CQĐT mới tiến hành phân công ĐTV tiến hành khám nghiệm hiện trường. Trong khi đó, VKS cũng có thẩm quyền tiếp nhận và giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm và kiến nghị khởi tố. Theo quy định tại khoản 1 Điều 146 BLTTHS năm 2015 về thủ tục tiếp nhận tố giác, tin báo về tội phạm, kiến nghị khởi tố thì *"Khi cơ quan, tổ chức, cá nhân trực tiếp tố giác, báo tin về tội phạm, kiến nghị khởi tố thì Cơ quan điều tra, Viện kiểm sát, cơ quan được giao nhiệm vụ tiến hành một số hoạt động điều tra có thẩm quyền quy định tại khoản 2 Điều 145 của Bộ luật này phải lập biên bản tiếp nhận và ghi vào sổ tiếp nhận; có thể ghi âm hoặc ghi hình có âm thanh việc tiếp nhận."* [16, tr. 137] và tại Điều 160 BLTTHS năm 2015 cũng quy định về nhiệm vụ, quyền hạn của VKS trong việc tiếp nhận và kiểm sát việc giải quyết nguồn tin về tội phạm, theo đó, VKS có thẩm quyền "*Tiếp nhận đầy đủ tố giác, tin báo về tội phạm, kiến nghị khởi tố do cơ quan, tổ chức, cá nhân chuyển đến…"* [16, tr. 149], theo quy định tại Điều 5, 6 Thông tư liên tịch số 01/2017/TTLT-BCA-BQP-BNN&PTNN-VKSNDTC ngày 29/12/2017 của Bộ công an, Bộ quốc phòng, Bộ nông nghiệp và phát triển nông thôn, VKSND tối cao quy định việc phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền trong việc thực hiện một số quy định của Bộ luật tố tụng hình sự năm 2015 về tiếp nhận, giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm, kiến nghị khởi tố cũng quy định VKS các cấp có thẩm quyền tiếp nhận tố giác, tin báo về tội phạm và kiến nghị khởi tố [5]. Như vậy, theo các quy định trên thì VKS cũng có thẩm quyền tiếp nhận nguồn tin về tội phạm; thực tế thì có nhiều trường hợp VKS tiếp nhận nguồn tin về tội phạm, trong đó có nguồn tin là tố giác, tin báo về tội phạm về vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Sau khi nhận được nguồn tin, VKS tiến hành kiểm tra nhanh tính xác thực của nguồn tin, sau khi xác định được tín xác thực của nguồn tin thì tiến hành các thủ tục tiếp nhận theo quy định của pháp luật và đồng thời thông báo cho CQĐT biết về nội dung nguồn tin như thời gian, địa điểm, mức

độ thiệt hại vụ tai nạn giao thông đường bộ để CQĐT phân công ĐTV tiến hành tổ chức khám nghiệm hiện trường theo quy định tại Điều 201 BLTTHS năm 2015. Trong trường hợp này, VKS là cơ quan chủ động thông báo và yêu cầu CQĐT phân công ĐTV tiến hành tổ chức khám nghiệm hiện trường. Mặt khác Điều 201 BLTTHS năm 2015 quy định về khám nghiệm hiện trường "*Điều tra viên chủ trì khám nghiệm nơi xảy ra, nơi phát hiện tội phạm…"* [16, tr. 192]; tuy nhiên, nhiều vụ tai nạn giao thông xảy ra muốn khẳng định có dấu hiệu tội phạm hay không phải tiến hành khám nghiệm mới kết luận được, đây là một quy định bất hợp lý cần phải sủa đổi lại cho phù hợp. Bên cạnh đó, Điều 4 Thông tư số 76/2011/TT-BCA ngày 22/11/2011 của Bộ Công an quy định. Lực lượng Cảnh sát điều tra *"Chủ trì, phối hợp với Cảnh sát giao thông có mặt ngay tại hiện trường để tiến hành điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông có người chết tại hiện trường; các vụ tai nạn giao thông gây hậu quả từ nghiêm trọng trở lên; thông báo cho VKSND cùng cấp để kiểm sát việc điều tra theo quy định của pháp luật"* [2] và Thông tư số 77/2012/TT-BCA ngày 28/12/2012 của Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ còn chưa phù hợp với quy định của Điều 201 BLTTHS năm 2015. Việc quy định trên dẫn đến trường hợp Cảnh sát giao thông có thể nhận định, đánh giá sai lầm tính chất, mức độ của vụ tai nạn vì cho rằng là những vụ tai nạn giao thông ít nghiêm trọng nên tiến hành khám nghiệm hiện trường ban đầu mà không có sự tham gia của ĐTV, KSV; sau khi phát hiện có dấu hiệu của tội phạm do nạn nhân tử vong, qua giám định thương tích xác định tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 61% trở lên hoặc định giá được thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng trở lên đủ điều kiện khởi tố vụ án hình sự theo Điều 260 BLHS năm 2015 thì mới tiến hành thực nghiệm điều tra gây khó khăn cho quá trình điều tra giải quyết vụ án. Ngoài ra, tại Điều 201 BLTTHS hiện hành chưa quy định cụ thể quy trình khám nghiệm hiện trường gồm những giai đoạn nào cũng như chưa quy định rõ ràng về tư cách pháp lý, quyền hạn, trách nhiệm của các lực lượng tham gia vào công tác khám nghiệm hiện trường, trong đó có KSV khi tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường thì những hoạt động cụ thể của KSV tại hiện trường là gì

nên khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, ĐTV thường xem vai trò của KSV tại hiện trường là thứ yếu, mang tính thủ tục. Bên cạnh đó, so với Điều 150 BLTTHS năm 2003, thì Điều 201 BLTTHS hiện hành đã quy định rõ hơn vai trò của ĐTV trong khám nghiệm hiện trường, theo đó ĐTV là người chủ trì tiến hành khám nghiệm hiện trường, tuy nhiên, thực tế tiến hành khám nghiệm hiện trường người có chuyên môn mới thực sự là người trực tiếp tiến hành khám nghiệm từ đầu đến khi kết thúc khám nghiệm như ghi nhận, đo vẽ, thu lượm, bảo quản dấu vết, vật chứng, chụp ảnh hiện trường đến hoàn chỉnh hồ sơ khám nghiệm (lập biên bản khám nghiệm hiện trường, vẽ sơ đồ hiện trường). Từ đó làm cho ĐTV thường có thái độ trông chờ, ỷ lại vào lực lượng này dẫn đến thiếu trách nhiệm trong việc hướng dẫn, chủ trì quá trình khám nghiệm hiện trường của ĐTV.

+ Sự khó khăn do điều kiện địa lí: địa bàn huyện Ba Tri tương đối rộng (gồm 22 xã , 01 thị trấn) một số xã nằm ở xa đường giao thông đi lại khó khăn nên công tác khám nghiệm hiện trường còn chậm được thực hiện do lực lượng khám nghiệm hiện trường phải mất nhiều thời gian để di chuyển đến hiện trường,

+ Cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường còn yếu và thiếu: cơ sở vật chất phục vụ cho công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKSND huyện Ba Tri còn hạn chế như phương tiện đi lại (xe công vụ) còn thiếu, điều kiện phục vụ cho công tác khám nghiệm còn thiếu như máy ảnh kỹ thuật số, đèn pin khám nghiệm chuyên dụng, chế độ bồi dưỡng cho KSV trực nghiệp vụ còn chưa hợp lý. Việc hướng dẫn nghiệp vụ khám nghiệm hiện trường nói chung, hiện trường vụ tai nạn giao thông nói riêng của VKS cấp trên với cấp dưới còn hạn chế, chưa thường xuyên. Lực lượng KSV trực nghiệp vụ còn hạn chế và mất cân đối, chủ yếu là KSV nam. Hiện tại VKSND huyện Ba Tri có 07 KSV sơ cấp (chưa kể Lãnh đạo Viện) trong đó có 02 KSV nam; 05 KSV nữ được phân công trực nghiệp vụ 24/24. Trung bình mỗi tháng mỗi KSV phải tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường khoảng 07 đến 10 vụ các loại dẫn đến trình trạng quá tải. Một số KSV mới bổ nhiệm nên còn thiếu kinh nghiệm trong công tác kiểm sát khám

nghiệm hiện trường cũng ảnh hưởng đến chất lượng của hoạt động khám nghiệm hiện trường.

- Thứ hai, nguyên nhân chủ quan.

+ Sự phối hợp giữa VKS với CQĐT còn chưa thực hiện tốt: hiện nay, VKSND huyện Ba Tri và Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an huyện Ba Tri chưa xây dựng được quy chế phối hợp trong hoạt động khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; chưa có quy chế phối hợp giữa VKS với các lực lượng khác như Kỹ thuật hình sự, Cảnh sát giao thông trong công tác khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nên việc phối hợp giữa VKS với các lượng này khi tham gia tiến hành khám nghiệm hiện trường còn chưa thật sự hiệu quả. Việc kiến nghị sai phạm của CQĐT trong hoạt động khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của VKS còn ít được thực hiện; bên cạnh đó, các kiến nghị của VKS đối với các sai phạm, thiếu sót của ĐTV, Cảnh sát giao thông trong hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ do chưa có cơ chế đảm bảo thi hành các nên còn chưa được CQĐT nghiên cứu thực hiện, rút kinh nghiệm dẫn đến hiệu quả phối hợp giữa CQĐT và VKS trong hoạt động khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ còn chưa cao.

+ Trình độ, năng lực, kinh nghiệm, nhận thức của KSV: đa số KSV VKSND huyện Ba Tri chưa được đào tạo chuyên môn sâu, chưa thường xuyên tham gia tập huấn, bồi dưỡng về kỹ năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, kiến thức khoa học về kỹ thuật hình sự nên trong quá trình kiểm sát khám nghiệm hiện trường thường bị động, lúng túng, thiếu tự tin, kinh nghiệm nên không phát hiện hết được những thiếu sót, những vi phạm của ĐTV và các thành viên khác của HĐKN. Bên cạnh đó, địa bàn huyện Ba Tri là huyện lớn, trọng điểm của tỉnh Bến Tre nhưng lực lượng KSV công tác tại VKSND huyện Ba Tri còn hạn chế và không ổn định do thường xuyên luân chuyển, chuyển đổi bộ phận công tác; mặt khác, năng lực, trình độ chuyên môn nghiệp vụ và kinh

nghiệm của các KSV cũng không đồng đều nên cũng ảnh hưởng nhất định đến công tác tham kiểm sát khám nghiệm hiện trường nói chung và kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng. Ngoài ra, nhận thức của các KSV về vai trò, trách nhiệm của mình trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường còn hạn chế, còn tư tưởng xuề xòa, thiếu trách nhiệm, ỷ lại vào ĐTV, chưa kiên quyết đấu tranh với những vi phạm thiếu sót của ĐTV trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường nên hiệu quả công tác khám nghiệm hiện trường còn chưa cao. Một số KSV khi kiểm sát khám nghiệm hiện trường còn mang nặng tư tưởng truyền thống là chỉ kiểm sát việc tuân theo pháp luật của HĐKN trong quá trình khám nghiệm hiện trường mà không thực hiện chức năng thực hành quyền công tố; đề ra yêu cầu khám nghiệm mà Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường đã quy định dẫn đến trường hợp mặc dù việc khám nghiệm hiện trường không vi phạm pháp luật nhưng chưa đạt hiệu quả, chất lượng chưa cao.

+ Nguyên nhân khác: việc xác định vùng va chạm trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của HĐKN còn chưa thật sự khoa học còn mang tính nhận định chủ quan dẫn đến việc xác định lỗi trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ chưa chính xác. Nhiều hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ không thể xác định được vùng va chạm do hiện trường đã bị xáo trộn hoặc do nhận định sai lầm của HĐKN khi xem xét dấu vết hiện trường để xác định vùng va chạm. Những vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ do không xác định được dấu vết va chạm nên buộc phải trưng cầu giám định vùng va chạm. Việc trưng cầu giám định vùng va chạm chủ yếu dựa trên hồ sơ nên Cơ quan tiến hành giám định cũng khó có thể xác định được vùng va chạm nên dẫn đến nhiều vụ án sau khi khởi tố đã không xác định được lỗi của người gây tai nạn do không xác định được vùng va chạm dẫn đến phải tạm đình chỉ điều tra vụ án kéo dài.

3.3. Các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre

Để nâng cao hơn nữa chất lượng kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu đấu tranh phòng, chống tội phạm trong tình hình mới thì cần áp dụng đồng bộ hệ thống các giải pháp.

3.3.1. Giải pháp hoàn thiện pháp luật và hướng dẫn áp dụng pháp luật đối với hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường

BLTTHS năm 2015 cần quy định cụ thể, chi tiết hơn về tư cách pháp lý, quyền hạn, trách nhiệm của các lực lượng tham gia vào công tác khám nghiệm hiện trường trong đó có vị trí, vai trò, nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của KSV khi thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường để từ đó thúc đẩy công tác này được thực hiện theo một quy trình nhất định, nâng cao trách nhiệm của KSV trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Trước đây, BLTTHS năm 2003 đã quy định sự có mặt bắt buộc của KSV trong quá trình khám nghiệm hiện trường *"Trong mọi trường hợp, trước khi tiến hành khám nghiệm, Điều tra viên phải thông báo cho Viện kiểm sát cùng cấp biết. Kiểm sát viên phải có mặt để kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường"* [15, tr. 123] nhưng không quy định cụ thể ĐTV phải thông báo cho VKS biết về vấn đề gì. BLTTHS năm 2015 đã quy định bổ sung cụ thể hơn những vấn đề ĐTV phải thông báo cho VKS biết *"thời gian, địa điểm tiến hành khám nghiệm để cử Kiểm sát viên kiểm sát khám nghiệm hiện trường*" [16, tr. 193]. Tuy nhiên, quy định này còn chưa đầy đủ vì chưa quy định cụ thể nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của KSV khi thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường. Các văn bản hướng dẫn của liên ngành tư pháp trung ương cũng không hướng dẫn cụ thể vấn đề này. Hiện nay, mỗi ngành tư pháp trung ương đều ban hành quy định riêng để áp dụng cho ngành mình (ngành kiểm sát đang áp dụng Quy chế tạm thời số 170/QĐ-VKSTC ngày 02/5/2018 về Công tác thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử

thi, thực nghiệm điều tra và giám định của VKSND tối cao) mà chưa thống nhất ban hành thông tư liên tịch về hoạt động khám nghiệm hiện trường để áp dụng chung nên dẫn đến việc ngành nào nấy làm, tạo ra sự không thống nhất trong việc thực hiện. Do đó, để nâng cao vai trò, trách nhiệm của KSV trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường đòi hỏi BLTTHS cần bổ sung thêm quy định về nhiệm vụ, quyền hạn và trách nhiệm của KSV khi thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường mà trước mắt liên ngành tư pháp trung ương (trong đó có VKSND tối cao) cần sớm ban hành văn bản hướng dẫn chi tiết về vị trí, vai trò, trách nhiệm, quyền hạn cụ thể của từng thành viên và mối quan hệ giữa các thành viên khi tham gia vào hoạt động khám nghiệm hiện trường; trong đó có vị trí, vai trò, trách nhiệm, quyền hạn của KSV khi tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Hiện nay, Công an tỉnh Bến Tre và VKSND tỉnh Bến Tre đã ban hành Quy chế phối hợp số 01/QCPH - CA-VKS ngày 04/01/2018 về việc phối hợp trong công tác tiếp nhận, giải quyết nguồn tin về tội phạm trong lĩnh vực giao thông. Trong đó, có quy định cụ thể vị trí, vai trò, những việc phải làm của các lực lượng tham gia khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ. Theo đó, trường hợp khi lực lượng Cảnh sát giao thông được phân công đến hiện trường các vụ tai nạn giao thông phải khẩn trương thu thập thông tin ban đầu, nhanh chóng nhận định sơ bộ về tính chất, mức độ của vụ việc theo quy định của pháp luật. Nếu vụ tai nạn giao thông gây hậu quả có dấu hiệu tội phạm thì thông báo ngay cho CQĐT để phân công ĐTV đến chủ trì khám nghiệm hiện trường. Nếu có đủ căn xác định vụ tai nạn giao thông không gây hậu quả chết người hoặc gây thương tích dưới 61% hoặc gây thiệt hại về tài sản dưới 100.000.000 đồng hoặc không có yếu tố nước ngoài, thuộc thẩm quyền điều tra, xử lý của lực lượng Cảnh sát giao thông thì tiến hành xử lý theo quy trình của Bộ công an về điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, tai nạn giao thông đường thủy của lực lượng Cảnh sát giao thông [6]. Khi đến khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông, ĐTV chủ trì thực hiện công tác khám nghiệm phải khẩn trương phối hợp, thống nhất với KSV và các lực lượng khác tham gia khám nghiệm về các nội dung như: Công tác bảo vệ hiện trường, quản lý các

dấu vết, vật chứng, phương pháp khám nghiệm, chiều hướng khám nghiệm; mời người chứng kiến khám nhiệm, người điều khiển phương tiện (nếu có) tham gia khám nghiệm; trách nhiệm cụ thể của từng cá nhân tham gia khám nghiệm. Tổ chức ngay công tác khám nghiệm hiện trường đúng trình tự, thủ tục theo quy định của BLTTHS… Khi đến hiện trường vụ tai nạn giao thông, ĐTV phải phối hợp với KSV tiến hành xác định, đánh giá chính xác phạm vi của hiện trường nhằm phát hiện, ghi nhận, thu thập đầy đủ, khách quan các dấu vết, vật chứng, đồ vật có liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn [6]. Mặt dù Quy chế trên đã quy định khá rõ nét những vấn đề cụ thể của các lực lượng khi tiến hành khám nghiệm hiện trường trong đó có KSV. Tuy nhiên, đây chỉ là Quy chế mang tính cục bộ, địa phương (trong phạm vi tỉnh Bến Tre) và chỉ có hiệu lực thi hành đối với hai ngành là Công an và VKSND hai cấp (tỉnh, huyện) của Bến Tre. Công tác điều tra hình sự nói chung và trong lĩnh vực khám nghiệm hiện trường nói riêng, BLTTHS giữ một vai trò rất quan trọng. Việc quy định rõ trách nhiệm, thẩm quyền của các lực lượng tham gia vào công tác này trong đó có KSV là cần thiết, điều này sẽ thúc đẩy công tác khám nghiệm hiện trường hoạt động theo một quy trình nhất định. Do đó, BLTTHS cần quy định rõ ràng nhiệm vụ, quyền hạn, vai trò cũng như mối quan hệ giữa lực lượng tham gia khám nghiệm hiện trường. Bên cạnh đó, khoản 2 Điều 201 BLTTHS năm 2015 có quy định *"Khi khám nghiệm hiện trường phải có người chứng kiến; có thể cho bị can, người bào chữa, bị hại, người làm chứng tham gia và mời người có chuyên môn tham dự việc khám nghiệm"* [16, tr. 193]. So với quy định tương ứng tại khoản 2 Điều 150 BLTTHS năm 2003 thì cũng không có nhiều khác biệt về sự tham dự của người có chuyên môn. Theo quy định trên thì người có chuyên môn tham dự không mang tính bắt buộc mà tùy vào từng loại hiện trường của từng vụ án mà có thể tham dự hoặc không. Trong KHNT vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, Cán bộ kỹ thuật hình sự nên được xem là người có chuyên môn phù hợp nhất vì Cán bộ kỹ thuật hình sự đã được đạo tạo chuyên sâu về nghiệp vụ khám nghiệm hiện trường trong đó có hiện trường giao thông đường bộ. Cảnh sát giao thông cũng có thể tham dự với tư cách nhà chuyên môn nếu có khả năng,

nghiệp vụ chuyên môn phù hợp và trong trường hợp không có Cán bộ kỹ thuật hình sự tham dự cuộc khám nghiệm. Trường hợp khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ vừa có Cán bộ kỹ thuật hình sự vừa có Cảnh sát giao thông thì KSV và ĐTV nên thống nhất chọn người có chuyên môn là Cán bộ kỹ thuật hình sự, Cảnh sát giao thông chỉ tham gia với tư cách điều tiết giao thông, bảo vệ hiện trường. Do đặc thù của hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là việc ghi nhận, đo vẽ dấu vết, vật chứng, phương tiện là tương đối phức tạp nên việc tham dự của người có chuyên môn cần được quy định mang tính bắt buộc. Do đó, BLTTHS cũng như các văn bản hướng dẫn dưới luật cần ghi nhận sự tham dự của người có chuyên môn, trong đó ưu tiên hàng đầu là Cán bộ kỹ thuật hình sự trong khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là bắt buộc. Đồng thời, hạn chế sự tham dự của Cảnh sát giao thông với tư cách là người có chuyên môn để công tác khám nghiệm hiện trường đạt hiệu quả cao. Trong thời gian tới, để công tác khám nghiệm hiện trường, kiểm sát khám nghiệm hiện trường đạt hiệu quả, đề nghị VKSND tối cao cần phối hợp với Bộ Công an thống nhất ban hành Thông tư liên tịch hướng dẫn cụ thể, chi tiết quy trình khám nghiệm hiện trường, trong đó có mục quy định riêng đối với trình tự, thủ tục tiến hành khám nghiệm hiện trường đối với hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; cần có quy định cụ thể trình tự, thủ tục và biểu mẫu về việc thành lập Hội đồng khám nghiệm hiện trường để bảo đảm tính hợp pháp của việc thành lập HĐKN.

3.3.2. Các giải pháp khắc phục hạn chế, nâng cao hiệu quả trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

3.3.2.1. Nâng cao vai trò, trách nhiệm của KSV trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường

KSV cần nâng cao vai trò, trách nhiệm của mình hơn nữa trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Trong quá trình trực nghiệp vụ, KSV phải kịp thời nắm bắt thông tin và tiếp nhận đầy đủ các nguồn tin về tai nạn giao thông thông

qua chế độ trực nghiệp vụ 24/24 giờ trong ngày, kể cả ngày nghỉ, lễ, tết theo quy định của ngành kiểm sát nhân dân. Khi nhận được nguồn tin của người dân đối với vụ tai nạn giao thông thì tiến hành phân loại sơ bộ để xác định mức độ thiệt hại, hậu quả vụ tai nạn. Nếu sau khi phân loại sơ bộ xác định vụ tai nạn có hậu quả nghiêm trọng (có người chết, người bị thương nặng hoặc thiệt hại về tài sản lớn) xảy ra trên địa bàn huyện thì KSV cần chủ động thông báo cho CQĐT biết thông tin về vụ tai nạn giao thông để CQĐT phân công ĐTV phối hợp với VKS và các lực lượng khác tiến hành khám nghiệm hiện trường theo Điều 201 BLTTHS năm 2015. Đối với những vụ tai nạn giao thông do CQĐT tiếp nhận thì ngay sau khi nhận được thông báo của CQĐT về chuẩn bị tiến hành khám nghiệm hiện trường thì KSV sau khi được phân công kiểm sát khám nghiệm hiện trường cần yêu cầu ĐTV cung cấp cụ thể về nội dung, thời gian, địa điểm của vụ tai nạn giao thông và nhanh chóng đến hiện trường để tiến hành nắm thông tin vụ việc, tránh trường hợp trì hoãn, chậm trễ dẫn đến việc ĐTV và các thành viên khác của HĐKN đã hoặc đang tiến hành khám nghiệm hiện trường thì KSV mới đến. Khi tiến hành khám nghiệm hiện trường, KSV cần kiểm sát chặt chẽ thành phần khám nghiệm hiện trường bảo đảm đúng thẩm quyền, thành phần theo quy định của BLTTHS và các văn bản pháp luật khác có liên quan. KSV phải kiểm tra tư pháp pháp lý các thành viên HĐKN trước khi thành lập HĐKN; việc thành lập HĐKN phải có quyết định thành lập để ràng buộc trách nhiệm pháp lý của từng thành viên HĐKN, nhất là đối với ĐTV - người chủ trì khám nghiệm hiện trường, tránh trường hợp ĐTV không có tham gia khám nghiệm hiện trường nhưng lại có ký vào các biên bản khám nghiệm hiện trường hoặc ĐTV này chủ trì khám nghiệm nhưng ĐTV khác lại ký vào biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường. Trong trường hợp thành phần không đầy đủ thì yêu cầu CQĐT triệu tập đầy đủ và đúng thành phần mới tiến hành khám nghiệm. Kiểm sát chặt chẽ hoạt động khám nghiệm hiện trường của ĐTV và các thành viên khác của HĐKN khi tiến hành hoạt động khám nghiệm hiện trường. Yêu cầu ĐTV hoặc những người biết về vụ việc cung cấp các thông tin liên quan đến vụ việc khám nghiệm hiện trường. Yêu cầu ĐTV, lực lượng bảo vệ hiện trường, người biết

việc,… xác định chính xác phạm vi hiện trường, tình trạng hiện trường. KSV phải thực hiện tốt chức năng thực hành quyền công tố, kiểm sát việc tuân theo pháp luật trong hoạt động khám nghiệm hiện trường mà Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường đã quy định; chú trọng kịp thời đề ra yêu cầu khám nghiệm đối với ĐTV và các thành viên của HĐKN trong quá trình kiểm sát khám nghiệm hiện trường. KSV được phân công kiểm sát khám nghiệm hiện trường phải có mặt từ khi bắt đầu đến khi kết thúc, ký tên vào sơ đồ hiện trường, biên bản khám nghiệm hiện trường theo quy định. KSV không trực tiếp kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường thì không được ký vào các loại biên bản trên. Sau khi kết thúc khám nghiệm hiện trường, KSV phối hợp cùng ĐTV và các thành viên HĐKN họp rút kinh nghiệm đánh giá đúng kết quả khám nghiệm hiện trường. KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường tuyệt đối không ỷ lại vào CQĐT trong việc tổ chức khám nghiệm hiện trường, có mặt mang tính hình thức rồi ký vào biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ hiện trường cho đủ thành phần. Mặt khác, để tăng cường công tố, gắn công tố với điều tra thì Lãnh đạo VKS nên bố trí KSV nào tham gia khám nghiệm hiện trường ban đầu thì phải có trách nhiệm tham mưu, đề xuất giải quyết vụ việc đó trong các giai đoạn tiếp theo để tránh tình trạng như hiện nay một số KSV tham gia khám nghiệm hiện trường nhưng đang đảm nhiệm nhiệm vụ ở lĩnh vực công tác khác như kiểm sát dân sự, khiếu tố, kiểm sát giam giữ, thi hành án… nên khi tham gia khám nghiệm chưa thật sự trách nhiệm vì sau đó không tiếp tục tham mưu, đề xuất giải quyết mà giao cho KSV khác [12, tr. 14].

3.3.2.2. Các biện pháp bảo đảm việc thực hiện các kiến nghị và xử lý vi phạm của Cơ quan điều tra và các cơ quan liên quan trong hoạt động khám nghiệm hiện trường

Lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri cần có những biện pháp tác động đối với Thủ trưởng CQĐT Công an huyện Ba Tri trong việc thực hiện các kiến nghị của VKS đối với những vi phạm của ĐTV, Cán bộ điều tra trong công tác khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Những vi phạm phổ biến của ĐTV, Cán bộ điều tra trong khám nghiệm hiện trường vụ án vi

phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ phổ biến như: ĐTV được phân công nhưng không có mặt để chủ trì việc khám nghiệm hiện trường, Cán bộ điều tra không phải là chủ thể của hoạt động khám nghiệm hiện trường nhưng lại được phân công chủ trì khám nghiệm hiện trường; ĐTV còn thiếu trách nhiệm trong việc chủ trì khám nghiệm hiện trường cũng như còn có thái độ xem nhẹ vai trò của KSV trong hoạt động khám nghiệm hiện trường. Đồng thời, yêu cầu Thủ trưởng CQĐT có những biện pháp xử lý ĐTV theo quy định cũng như có những giải pháp để nâng cao vai trò, năng lực, trách nhiệm của ĐTV, tăng cường hơn nữa quan hệ phối hợp với KSV, thực hiện đầy đủ các yêu cầu của KSV trong công tác khám nghiệm hiện trường. Bên cạnh đó, Lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri cũng cần kiến nghị với Ban chỉ huy Công an huyện Ba Tri trong việc cử người có chuyên môn trong hoạt động khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ phải là cán bộ Kỹ thuật hình sự mà không được để Cảnh sát giao thông tham gia khám nghiệm hiện trường với vai trò người có chuyên môn trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ để công tác khám nghiệm đạt hiệu quả hơn.

3.3.2.3. Tăng cường vai trò lãnh đạo của Viện kiểm sát hai cấp trong việc kiểm sát khám nghiệm hiện trường

Lãnh đạo VKSND hai cấp cần quan tâm nhiều hơn nữa trong việc thanh tra, kiểm tra thường xuyên theo định kỳ và kiểm tra chuyên đề, đột xuất về nghiệp vụ thực hành quyền công tố, kiểm sát tố giác, tin báo về tội phạm, kiến nghị khởi tố, kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử các vụ án hình sự nói chung, các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng; trong đó, có hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ để đánh giá được hiệu quả, năng lực của từng KSV cấp huyện nhằm kịp thời phát hiện những vi phạm, thiếu sót để có biện pháp khắc phục, rút kinh nghiệm đối với KSV. Lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri cần thường xuyên mở sổ báo cáo kết quả khám nghiệm hiện trường để kịp thời theo dõi, chỉ đạo nghiệp vụ đối với KSV và kịp thời phát hiện vi phạm thiếu sót trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường của KSV để kịp thời chỉ đạo sửa chữa, khắc phục. Đối với những vi phạm

mang tính lặp lại hoặc vi phạm nghiêm trọng trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường của KSV dẫn đến vụ án tạm đình chỉ hoặc Tòa án trả hồ sơ điều tra bổ sung do vi phạm tố tụng nghiêm trọng trong công tác khám nghiệm hiện trường thì có hình thức xử lý kỷ luật theo quy định đối với KSV đó. Hàng năm, VKSND hai cấp cần phối hợp với CQĐT và các cơ quan hữu quan cùng cấp tổ chức tổng kết, rút kinh nghiệm về công tác khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhằm rút ra những việc đã làm được, những khuyết điểm, thiếu sót trong công tác này và đề ra biện pháp cụ thể để khắc phục. VKSND tỉnh Bến Tre (Phòng 1) cần thường xuyên quan tâm, giải đáp vướng mắt về nghiệp vụ trong hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cho VKSND cấp huyện.

Bên cạnh đó, Ban lãnh đạo VKSND huyện Ba Tri cần quán triệt sâu sắc về vai trò, tầm quan trọng của công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhằm nâng cao nhận thức về mục đích, ý nghĩa, tầm quan trọng của công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cho Cán bộ, KSV. Bên cạnh đó, đơn vị cần đề ra phong trào thi đua, có chính sách khen thưởng, nêu gương những KSV có tinh thần trách nhiệm với công việc, có năng lực và làm tốt công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường; đồng thời, có biện pháp xử lý kịp thời theo quy chế xử lý kỷ luật trong ngành KSND và quy định của pháp luật đối với những KSV không tận tụy và vi phạm trong công tác này.

3.3.3. Giải pháp tăng cường đầu tư cơ sở vật chất phục vụ cho hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường và nâng cao chế độ đãi ngộ đối với Kiểm sát viên

Đề nghị Nhà nước có chính sách quan tâm đầu tư những trang thiết bị phục vụ cho công tác kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường như: khẩu trang chuyên dụng, quần áo chống độc, găng tay, mũ...đảm bảo tránh hiện tượng lây lan, truyền nhiễm bệnh tật khi KSV tham gia kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông có phương tiện bị cháy nổ, hàng hóa trên các phương tiện trong vụ tai

nạn là các hóa chất hoặc chất thải độc hại. Trang bị đầy đủ các phương tiện kỹ thuật cần thiết như máy ảnh, máy quay camera, máy ghi âm, đèn chiếu...giúp KSV ghi nhận lại chính xác, trung thực hiện trường làm cơ sở đối chiếu với tài liệu của CQĐT; trang bị ô tô nhằm giúp KSV chủ động, nhanh chóng có mặt tại hiện trường để tiến hành những phần công việc theo quy định của pháp luật, không để hiện tượng đến muộn hoặc đi nhờ phương tiện của CQĐT [1, tr. 41].

3.3.4. Giải pháp tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng về nghiệp vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cho Cán bộ kiểm sát

VKSND tối cao cần thường xuyên mở các lớp đào tạo chuyên sâu, tập huấn ngắn hạn về nghiệp vụ kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cho KSV các cấp; trong đó chủ yếu là KSV cấp huyện, nghiên cứu xây dựng và hoàn thiện phương pháp, kỹ năng kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ làm căn cứ để KSV thực hiện. Xây dựng phương pháp khoa học, kỹ năng kiểm sát cả trước, trong và sau khi khám nghiệm hiện trường cho KSV.

Tiểu kết chương

Trong thời gian qua, hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của KSV VKSND huyện Ba Tri, tỉnh Bến Tre đã được những kết quả tích cực. Hiệu quả của hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đã góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động thực hành quyền công tố, kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử các vụ án về vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của VKSND huyện Ba Tri. Bên cạnh đó, qua thực tiễn hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại địa phương vẫn còn một số hạn chế, thiếu sót làm ảnh hưởng đến chất lượng khám nghiệm hiện trường. Để khắc phục những hạn chế và nâng cao hơn nữa hiệu quả, chất lượng hoạt kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cuả KSV VKSND huyện Ba Tri, tác giả đã

đề ra những giải pháp đồng bộ và mang tính thiết thực nhằm góp phần đảm bảo hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của VKSND huyện Ba Tri nói riêng và ngành KSND nói chung trong thời gian tới đạt được những hiệu quả tích cực.

KẾT LUẬN

Kiểm sát khám nghiệm hiện trường là một trong những nội dung của chức năng thực hành quyền công, kiểm sát các hoạt động tư pháp trong lĩnh vực hình sự của VKS; trong đó, kiểm sát khám nghiệm hiện trường giữ vai trò quan trọng đối với quá trình điều tra, thu thập chứng cứ, giải quyết vụ án hình sự. Để thực hiện tốt chức năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường nói chung và kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng, đòi hỏi mỗi KSV phải nắm rõ và thực hiện nhiều biện pháp nghiệp vụ nhằm đảo bảo hoạt động khám nghiệm hiện trường được thực hiện một cách khách quan, toàn diện, hiệu quả và đúng theo quy định của pháp luật. Luận văn đã tập trung phân tích, làm rõ được những khái niệm, những nội dung cơ bản và những vấn đề khác mang tính lý luận liên quan đến công tác thực hiện chức năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKS. Bên cạnh đó, luận văn cũng đã nêu bật được thực trạng cũng như những vướng mắt, bất cập về pháp luật, những khó khăn, hạn chế trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường của VKSND huyện Ba Tri đối với công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường và đặc biệt là những vi phạm mang tính phổ biến của KSV khi thực hiện chức năng kiểm sát khám nghiệm hiện trường. Từ đó, luận văn đã đề ra những giải pháp thiết thực, cụ thể mang tính định hướng nhằm góp phần khắc phục hạn chế và nâng cao hiệu quả công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn huyện Ba Tri trong thời gian tới. Luận văn cũng đề xuất một số kiến nghị chung nhằm hoàn thiện những quy định của pháp luật liên quan đến công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường và các chế độ đãi ngộ đối với KSV khi thực hiện nhiệm vụ trên.

Hiệu quả của công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ sẽ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; đảm bảo việc điều tra, truy tố, xét xử đúng người, đúng tội, đúng pháp luật, hạn chế bỏ lọt tội phạm, không làm oan người vô tội; góp phần kéo giảm

tình hình tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn huyện, thực hiện thắng lợi nhiệm vụ chính trị của địa phương và ngành đã giao.

Để thực hiện thành công luận văn, tác giả đã nhận được sự động viên, khích lệ rất lớn từ các bạn đồng nghiệp, thầy cô của Học viện khoa học xã hội – Viện hàn lâm khoa học xã hội Việt Nam; đặc biệt là được sự hướng dẫn tận tình của tiến sĩ Lê Nguyên Thanh. Kính mong nhận được ý kiến đóng góp của quý thầy cô, các bạn đồng nghiệp và những người quan tâm.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tạ Thanh Bình (2011) "Giải pháp nâng cao chất lượng công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường trong các vụ tai nạn giao thông", Tạp chí *Kiểm sát,* số 13, tr. 36-41.

2. Bộ Công an (2011) *Thông tư số 76/2011/TT-BCA quy định phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông,* ban hành ngày 22/11/2011, Hà Nội.

3. Bộ Công an (2012) *Thông tư số 77/2012/TT-BCA quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ,* ban hành ngày 28/12/2012, Hà Nội.

4. Bộ Công an – Bộ Quốc phòng – Bộ Tài chính – Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn – Viện kiểm sát nhân dân tối cao (2013) *Thông tư liên tịch số 06/2013/TTLT-BCA-BQP-BNN&PTNN-VKSNDTC hướng dẫn thi hành Bộ luật tố tụng hình sự về tiếp nhận, giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm và kiến nghị khởi tố*, ban hành ngày 02/8/2013, Hà Nội.

5. Bộ Công an – Bộ Quốc phòng – Bộ Tài chính – Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn – Viện kiểm sát nhân dân tối cao (2017) *Thông tư liên tịch số 01/2017/TTLT-BCA-BQP-BNN&PTNN-VKSNDTC quy định việc phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền trong việc thực hiện một số quy định của Bộ luật tố tụng hình sự năm 2015 về tiếp nhận, giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm, kiến nghị khởi tố,* ban hành ngày 29/12/2017, Hà Nội.

6. Công an – Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Bến Tre (2018) *Quy chế phối hợp số 01/QCPH – CA – VKS quy định về việc phối hợp trong công tác tiếp nhận, giải quyết nguồn tin về tội phạm trong lĩnh vực giao thông,* ban hành ngày 04/01/2018, Bến Tre.

7. Phạm Văn Cương (2010) "Một số kinh nghiệm khi kiểm sát điều tra đối với các vụ án vi phạm về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ", Tạp chí *Kiểm sát,* số 01, tr. 23-26.

8. Nguyễn Ngọc Điệp (1997) *550 thuật ngữ chủ yếu trong pháp luật hình sự Việt Nam*, Nxb thành phố Hồ Chí Minh, thành phố Hồ Chí Minh.

9. Nguyễn Đức Hạnh (2014) "Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về kiểm sát khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi và thực nghiệm điều tra", Tạp chí *Kiểm sát,* số 08, tr. 12-19.

10. Hội đồng Quốc gia chỉ đạo biên soạn từ điển bách khoa Việt Nam (2002), *Từ điển bách khoa Việt Nam 2,* Nxb Từ điển bách khoa, Hà Nội.

11. Trần Quốc Nam (2010) "Đề xuất có biện pháp sớm giải quyết vướng mắc trong công tác kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn giao thông đường bộ", Tạp chí *Kiểm sát,* số 10, tr. 34-35.

12. Lưu Trọng Nguyên (2010) "Một số kiến nghị, giải pháp nhằm khắc phục những tồn tại, thiếu sót trong quá trình kiểm sát việc giải quyết các vụ án về tai nạn giao thông", Tạp chí *Kiểm sát,* số 21, tr. 19-23.

13. Quốc hội (2009) *Bộ luật hình sự năm 1999 sửa đổi, bổ sung năm 2009*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

14. Quốc hội (2017) *Bộ luật hình sự năm 2015, sửa đổi bổ sung năm 2017*, Nxb Thế giới, Hà Nội.

15. Quốc hội (2009) *Bộ luật tố tụng hình sự năm 2003*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

16. Quốc hội (2015) *Bộ luật tố tụng hình sự năm 2015*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

17. Quốc hội (2013) *Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2013,* Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

18. Quốc hội (2014) *Luật tổ chức Viện kiểm sát nhân dân năm 2014,* Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

19. Đỗ Thành Tâm (2013) *Thực trạng và giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động kiểm sát khám nghiệm hiện trường các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ,* Khóa luận tốt nghiệp, Phân hiệu Trường đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ kiểm sát tại thành phố Hồ Chí Minh.

20. Trường Đại học Luật Hà Nội (2008), *Giáo trình khoa học điều tra hình sự*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.

21. Trường đào tạo bồi dưỡng nghiệp vụ kiểm sát tạt thành phố Hồ Chí Minh (2016), *Tập bài giảng kỹ năng thực hành quyền công tố và kiểm sát điều tra, kiểm sát xét xử sơ thẩm đối với các vụ án xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, ban hành năm 2016, thành phố Hồ Chí Minh.

22. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2014) *Báo cáo tổng kết tình hình tội phạm và công tác kiểm sát năm 2014,* ban hành ngày 28/11/2014, Bến Tre.

23. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2015) *Báo cáo tổng kết tình hình tội phạm và công tác kiểm sát năm 2015,* ban hành ngày 30/11/2015, Bến Tre.

24. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2016) *Báo cáo tổng kết tình hình tội phạm và công tác kiểm sát năm 2016,* ban hành ngày 29/11/2016, Bến Tre.

25. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2017) *Báo cáo tổng kết tình hình tội phạm và công tác kiểm sát năm 2017,* ban hành ngày 30/11/2017, Bến Tre.

26. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2018) *Báo cáo sơ kết tình hình tội phạm và công tác kiểm sát 06 tháng đầu năm 2018,* ban hành ngày 30/5/2018, Bến Tre.

27. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2016) *Hồ sơ kiểm sát án hình sự vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, bị can Đặng Hùng Em*, Bến Tre.

28. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2016) *Hồ sơ kiểm sát án hình sự vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, bị can Lê Văn Kha*, Bến Tre.

29. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2016) *Hồ sơ kiểm sát án hình sự vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, bị can Phạm Văn Tình*, Bến Tre.

30. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2017) *Hồ sơ kiểm sát án hình sự vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, bị hại Nguyễn Khải Hưng*, Bến Tre.

31. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2017) *Hồ sơ kiểm sát án hình sự vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, bị hại Trương Thị Tám*, Bến Tre.

32. Viện kiểm sát nhân dân huyện Ba Tri (2017) *Hồ sơ kiểm sát án hình sự vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, bị hại Nguyễn Văn Khuyên*, Bến Tre.

33. Viện kiểm sát nhân dân tối cao (2017) *Tài liệu tập huấn khám nghiệm hiện trường*, Hà Nội.

34. Viện kiểm sát nhân dân tối cao (2014) *Quy chế kiểm sát khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi, thực nghiệm điều tra việc tiến hành giám định ban hành kèm theo Quyết định số 421/2014/QĐ –VKSTC của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân tối cao,* ban hành ngày 17/10/2014, Hà Nội.

35. Viện kiểm sát nhân dân tối cao (2018) *Quy chế tạm thời Công tác thực hành quyền công tố, kiểm sát việc khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi, thực nghiệm điều tra và giám định ban hành kèm theo Quyết định số 170/QĐ – VKSTC của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân tối cao,* ban hành ngày 02/5/2018, Hà Nội.

36. Viện ngôn ngữ học (2003) *Từ điển tiếng Việt*, Nxb Đà Nẵng – Trung tâm từ điển học, Đà Nẵng – Hà Nội.