

GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KHÁM NGHIỆM HIỆN TRƯỜNG CÁC VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

NGUYỄN MINH TUẤN*

Tóm tắt: Hiện nay, nguyên nhân chủ yếu dẫn tới những vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa là do các phương tiện đâm, va vào nhau hoặc va chạm với chướng ngại vật. Để làm rõ nguyên nhân, điều kiện phát sinh tai nạn thì hoạt động khám nghiệm hiện trường có ý nghĩa hết sức quan trọng. Bài viết phân tích những đặc điểm hiệu trường các vụ tai nạn đường thủy nội địa do phương tiện đâm, va gây ra; từ đó đề xuất một số giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động này trong thực tiễn.

Từ khóa: Khám nghiệm hiện trường; tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

Ngày nhận bài: 02/4/2019; *ngày biên tập xong:* 05/4/2019; *ngày duyệt bài:* 03/5/2019.

1. Khó khăn, vướng mắc trong công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa

Thực tiễn cho thấy, hoạt động khám nghiệm hiện trường không chỉ hỗ trợ cho công tác điều tra, giải quyết vụ việc kịp thời mà còn giúp xác định những nguyên nhân, điều kiện phát sinh tai nạn. Đây vừa là những cơ sở khoa học, vừa là căn cứ thực tiễn quan trọng, từ đó giúp cơ quan chức năng đưa ra nhiều giải pháp hiệu quả trong giảm thiểu tai nạn. Trong các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội

địa do các phương tiện đâm, va gây ra, khám nghiệm hiện trường cũng là căn cứ pháp lý quan trọng nhằm xác định chính xác lỗi của các bên tham gia, góp phần xử lý đúng người, đúng tội. Trong nhiều vụ việc, kết quả khám nghiệm hiện trường còn giúp lực lượng chức năng truy bắt người và phương tiện gây tai nạn bỏ trốn khỏi hiện trường. Tuy vậy, hoạt

**Thượng úy, Thạc sĩ, Giảng viên Khoa tham mưu, chỉ huy cảnh sát, Học viện Cảnh sát nhân dân.*

động khám nghiệm đối với loại hiện trường này trong thực tiễn cũng gặp không ít những khó khăn, hạn chế ảnh hưởng tới hiệu quả công tác. Phần lớn những hạn chế, khó khăn này xuất phát từ đặc thù của quá trình khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy do phương tiện đắm, va gây ra. Cụ thể:

Một là, giai đoạn tiếp nhận thông tin, chuẩn bị tổ chức khám nghiệm hiện trường.

Khó khăn trong tiếp cận hiện trường các vụ tai nạn đường giao thông thủy nội địa do phương tiện đắm, va gây ra: Điều kiện sông nước, ảnh hưởng thời tiết, khó khăn trong trao đổi thông tin về vụ việc ảnh hưởng không nhỏ tới hiệu quả công tác khám nghiệm. Trong nhiều vụ việc, phương tiện va chạm bị chìm, đắm, không thể tiếp cận, thu thập, nghiên cứu, do đặc dấu vết nếu không tổ chức trực vớt, lai đất phương tiện về bến cảng, xưởng sửa chữa. Với đặc thù hệ thống sông ngòi, kênh rạch dày đặc, nhiều tuyến đường thủy ở những vùng xa xôi, hẻo lánh, xa khu dân cư, hệ thống thông tin liên lạc thiếu thốn... do đó, không kịp thời phát hiện các vụ tai nạn xảy ra, dẫn đến những biến đổi hoặc mất dấu vết, vật chứng liên quan.

Khó xác định thẩm quyền điều tra, giải quyết vụ việc từ những thông tin ban đầu: Với sự gia tăng nhanh của những phương tiện vận tải đường thủy nội địa, trong đó có nhiều phương tiện siêu trường, siêu trọng, chở quá khổ, quá tải, khi xảy ra tai nạn thường để lại những hậu quả rất lớn về người và tài sản. Sau va chạm, phương tiện bị chìm, đắm, tài sản khó có thể định lượng tại thời điểm

ban đầu, do đó, chưa xác định chính xác tính chất nghiêm trọng của vụ việc. Với những phương tiện chuyên chở khác, công tác quản lý còn hạn chế, hầu như không thể nắm được chính xác số người trên phương tiện tại thời điểm xảy ra tai nạn, do đó, khó xác định số người chết, mất tích trong vụ tai nạn. Thực tiễn cho thấy, việc xác định tính chất vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa từ những thông tin ban đầu thường không đầy đủ, chưa thể đánh giá hết thiệt hại gây ra, do đó việc phân công, phân cấp thẩm quyền điều tra ban đầu có thể chưa thực sự hợp lý, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả công tác điều tra, giải quyết.

Thiếu những thông tin ban đầu hỗ trợ cho hoạt động khám nghiệm hiện trường: Phần lớn các vụ tai nạn giao thông đường thủy xảy ra trên những tuyến, đoạn sông, luồng lạch ít phương tiện lưu thông, cách xa khu dân cư, khó xác định được người chứng kiến vụ việc. Các phương tiện thủy nội địa di chuyển dọc theo các tuyến sông, kênh, rạch phần lớn không được lắp đặt camera hành trình. Bên cạnh đó, nhiều trường hợp có phương tiện đường thủy cùng lưu thông hoặc người dân biết thông tin vụ việc, nhưng do tâm lý sợ phiền hà, không ở lại cung cấp thông tin cho cơ quan chức năng. Do đó, công tác thu thập thông tin, tài liệu ban đầu hỗ trợ cho công tác khám nghiệm hiện trường gặp nhiều khó khăn.

Hai là, giai đoạn tổ chức khám nghiệm hiện trường, thu thập và đánh giá hệ thống dấu vết, vật chứng tại hiện trường.

Giai đoạn này ảnh hưởng bởi quá trình triển khai các biện pháp khẩn cấp tại hiện trường. Phần lớn những vụ tai nạn giao

thông đường thủy nội địa do các phương tiện đâm, va gây ra thường để lại những thiệt hại lớn về người, tài sản, nhiều vụ việc gây chìm, đắm phương tiện, làm nhiều người chết hoặc mất tích. Việc triển khai ngay các biện pháp khẩn cấp nhằm cứu chữa người, phương tiện, hàng hoá tại hiện trường luôn là yêu cầu mang tính cấp bách, được tiến hành khẩn trương nhằm hạn chế những thiệt hại có thể phát sinh. Ngoài ra, những tác động khách quan do thời tiết (bão, lũ, sương mù), đặc thù địa hình (vùng sâu, vùng xa, lưu tốc dòng chảy lớn, độ sâu) cũng gây khó khăn trong việc cấp cứu người, đưa phương tiện chuyên dụng vào trực vớt, lai dắt phương tiện bị đắm, hỏng. Quá trình tiến hành các biện pháp khẩn cấp tại hiện trường có thể làm mất, xoá dấu vết, vật chứng hoặc tạo ra những phản ánh vật chất mới, gây khó khăn cho công tác điều tra tại hiện trường.

Khó xác định chính xác phạm vi hiện trường và điểm va chạm đầu tiên để phục vụ đo đạc hiện trường: Đặc thù hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa do các phương tiện đâm, va gây ra thường có phạm vi rộng. Sau khi xảy ra va chạm, do quán tính, dòng nước và những điều kiện tự nhiên tác động, dấu vết, vật chứng ở hiện trường có thể tồn tại rải rác, thường chìm dưới mặt nước, gây khó khăn cho việc phát hiện, đo đạc, ghi nhận dấu vết. Vị trí của phương tiện, các dấu vết, vật chứng phụ thuộc vào chiều hướng, vận tốc di chuyển, trọng lượng các phương tiện, tác động của dòng chảy, thủy triều, hướng gió... Nhiều vụ việc phương tiện bị chìm, đắm có thể bị trôi dạt cách xa vị trí va

chạm, gây khó khăn trong xác định chính xác vị trí xảy ra va chạm đầu tiên. Tại hiện trường, việc đo đạc, ghi nhận dấu vết, vật chứng trong điều kiện sông nước gặp nhiều hạn chế, đặc biệt hệ thống dấu vết thường xuất hiện phía ngoài mạn hoặc mũi phương tiện theo hướng di chuyển. Để có thể đo đạc chính xác, cần trực vớt, lai dắt phương tiện về cảng hoặc xưởng sửa chữa với sự hỗ trợ của những cán bộ có chuyên môn về các thông số kỹ thuật của phương tiện.

Khó xác định mốc cố định phục vụ khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa do phương tiện đâm, va gây ra: Mốc cố định trong khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa thường được lựa chọn là: Nhà dân hai bên bờ, các biển chỉ dẫn, biển cảnh báo luồng lạch, các công trình dân sinh ở gần khu vực xảy ra tai nạn. Với sự chênh lệch độ cao, khác biệt về môi trường đất và nước, đồng thời, có khoảng cách tương đối xa so với vị trí các dấu vết, vật chứng cần đo đạc dẫn đến việc đo đạc gặp nhiều khó khăn. Bên cạnh đó, những hạn chế về hệ thống trang thiết bị chuyên dụng, hiện đại phục vụ định vị, đo đạc (độ sâu nước, dòng chảy, lưu tốc của gió,...) ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động khám nghiệm. Thực tiễn cho thấy, phần lớn việc đo đạc tại hiện trường được tiến hành bằng thước dây, nhiều khoảng cách phải đo mang tính ước lượng, thiếu chính xác.

Hệ thống dấu vết trong các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa do các phương tiện đâm, va gây ra thường là những dấu vết cơ học (trượt, xước, gãy, lõm, thủng). Với hệ thống dấu vết tồn tại

chủ yếu dưới dạng dấu vết cơ học, là những loại dấu vết hình sự phức tạp, gây không ít khó khăn trong việc tổ chức nghiên cứu dấu vết tại hiện trường, phục vụ công tác điều tra. Các vụ tai nạn này xảy ra do các phương tiện va chạm với nhau hoặc tự va chạm vào vật cản, chướng ngại vật gây ra, do đó, hình thành và tồn tại chủ yếu trên thân vỏ khu vực mạn, mũi của phương tiện, dễ bị tác động, biến đổi bởi nhiều yếu tố khách quan như điều kiện môi trường, thời tiết. Bên cạnh đó, quá trình tiến hành các biện pháp cấp bách tại hiện trường như: Tìm kiếm, cứu chữa người bị nạn, trục vớt, di chuyển, lai dắt phương tiện về bến, bãi có thể phát sinh những dấu vết mới hoặc làm mờ, mất dấu vết ban đầu.

Nhìn chung, hoạt động khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa do các phương tiện đâm, va gây ra thường gặp phải không ít những khó khăn mang tính đặc thù, ảnh hưởng lớn đến hiệu quả điều tra, giải quyết vụ việc. Khảo sát lý luận và thực tiễn cho thấy, những nguyên nhân cơ bản của những tồn tại, hạn chế nêu trên phải kể đến như: Hệ thống văn bản, tài liệu hướng dẫn liên quan đến công tác khám nghiệm hiện trường tai nạn giao thông đường thủy nội địa còn ít, chưa đồng bộ; trình độ, năng lực của đội ngũ cán bộ làm công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa còn nhiều hạn chế; thiếu đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ công tác khám nghiệm hiện trường phục vụ điều tra các vụ tai nạn giao thông đường thủy; công tác phối hợp lực lượng trong tổ chức khám nghiệm hiện trường phục vụ công

tác điều tra còn nhiều bất cập; cơ chế kiểm tra, giám sát hoạt động khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa do phương tiện đâm, va gây ra còn mang tính hình thức, kém hiệu quả.

2. Một số kiến nghị nhằm nâng cao hiệu quả công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa

Với những ưu điểm của hình thức vận tải đường thủy nội địa, những năm qua, Đảng và Nhà nước đã có nhiều chủ trương, chính sách và giải pháp, định hướng cụ thể trong phát triển hình thức vận tải này. Đặc biệt, với sự gia tăng mạnh về các phương tiện giao thông đường thủy trong những năm gần đây (mức tăng bình quân mỗi năm khoảng 6% - 8%) gây áp lực lớn lên tình hình trật tự an toàn giao thông đường thủy, đặc biệt là sự gia tăng các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa. Nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả hoạt động khám nghiệm hiện trường phục vụ điều tra, làm rõ các vụ việc, góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa, cần tiến hành đồng bộ một số giải pháp cụ thể sau:

Một là, chủ động tham mưu cho các cấp chính quyền, cũng như lãnh đạo các cấp trong ngành Công an xây dựng, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản hướng dẫn, phối hợp về công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa; tham mưu cho lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải, các sở, ban, ngành quan tâm, đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tại các địa phương, đảm bảo hạ tầng, phục vụ tốt việc lưu thông vận tải các phương tiện, tạo điều

kiện thuận lợi cho công tác khám nghiệm hiện trường khi có tai nạn xảy ra. Công an các đơn vị, địa phương cần chủ động tham mưu cho lãnh đạo Bộ Công an phối hợp với Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Toà án nhân dân tối cao trong việc xây dựng văn bản về việc phân loại, cách tính thiệt hại các vụ việc tai nạn giao thông đường thủy, làm căn cứ xác định thẩm quyền điều tra, giải quyết khi có tai nạn xảy ra.

Hai là, tổ chức tập huấn, bồi dưỡng nhằm nâng cao nhận thức, trình độ, năng lực của đội ngũ cán bộ trực tiếp làm công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

Đổi mới hình thức, phương pháp tuyên truyền, nâng cao nhận thức của cán bộ, chiến sỹ về ý thức trách nhiệm trong thực hiện công tác khám nghiệm hiện trường, thu thập, đánh giá dấu vết trong các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa; khắc phục các biểu hiện tiêu cực, ngại khó, ngại khổ, sợ nguy hiểm trong triển khai công tác. Mỗi cán bộ phải tự ý thức được nghĩa vụ, trách nhiệm của bản thân trong quá trình thực hiện công tác, từ đó chủ động phối hợp hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao; định kỳ tổ chức các lớp tập huấn chuyên sâu, theo hướng cụ thể hóa công tác khám nghiệm, thu thập và đánh giá dấu vết tại hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy. Các cán bộ chuyên môn trực tiếp tiến hành khám nghiệm cần chủ động nghiên cứu về kỹ thuật phương tiện, đặc thù những tuyến đường thủy trên địa bàn, từ đó giúp nâng cao trình độ, năng lực giải quyết khi xảy ra tai nạn.

Ba là, đề xuất cấp bổ sung cơ sở vật chất, trang thiết bị đặc thù phục vụ hiệu quả công tác khám nghiệm hiện trường các

vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

Nghiên cứu, ứng dụng khoa học kỹ thuật vào công tác khám nghiệm hiện trường, đặc biệt trong phát triển phương tiện đo lường, định vị, thu mẫu phục vụ công tác điều tra; hiện đại hoá hệ thống cơ sở vật chất, phương tiện phải gắn liền với yêu cầu phù hợp với điều kiện đặc thù công tác khám nghiệm, nghiên cứu dấu vết trong các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa; đề xuất các cấp lãnh đạo trong ngành Công an, chính quyền địa phương trong đầu tư, hỗ trợ các phương tiện cần thiết phục vụ thu thập, nghiên cứu dấu vết tại hiện trường. Bên cạnh đó, cần chủ động có kế hoạch đảm bảo chế độ chính sách cho lực lượng khám nghiệm hiện trường, đặc biệt là chế độ hỗ trợ đặc thù trong các vụ việc phức tạp giúp cán bộ, chiến sỹ yên tâm công tác.

Bốn là, xây dựng quy chế phối hợp, đảm bảo thực hiện có hiệu quả phục vụ khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

Công an các đơn vị địa phương chủ động phối hợp cùng Viện khoa học hình sự, Cục Cảnh sát giao thông và các đơn vị chức năng thuộc Bộ Công an nghiên cứu, xây dựng chương trình trao đổi, phối hợp thực hiện các hoạt động khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy; xem xét tham khảo, học hỏi kinh nghiệm từ các mô hình ở các đơn vị địa phương làm tốt công tác điều tra tai nạn giao thông đường thủy nội địa. Quy chế phối hợp trong tổ chức hoạt động khám nghiệm hiện trường phải đảm bảo thể hiện toàn bộ quá trình khám nghiệm, đảm bảo đầy đủ các thông tin cần thiết, phục vụ hiệu quả công tác điều tra; xây

dựng kế hoạch tổ chức tập huấn chung cho lực lượng tiến hành khám nghiệm hiện trường của các đơn vị, đảm bảo đào tạo chuyên sâu về công tác này. Công an các địa phương chủ động phối hợp cùng các đơn vị chức năng, các nhà trường, học viện ngành Công an nhân dân tổ chức các hội thảo chuyên đề về công tác khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa. Các đơn vị tham gia thẳng thắn chỉ ra những mặt làm được, những điểm còn tồn tại, hạn chế trong quá trình tổ chức phối hợp lực lượng khám nghiệm, sử dụng kết quả khám nghiệm vào công tác điều tra.

Năm là, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát hoạt động khám nghiệm hiện trường, nghiên cứu dấu vết, vật chứng tại hiện trường.

Các cơ quan, đơn vị tham gia tự ý thức trách nhiệm trong tiến hành kiểm tra và tự kiểm tra, giám sát hoạt động của các chủ thể khác trong quá trình tiến hành khám nghiệm; phát huy tốt vai trò kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường của Kiểm sát viên tại hiện trường; định kỳ phối hợp tổ chức các lớp bồi dưỡng, tập huấn nghiệp vụ với ngành Kiểm sát về khám nghiệm hiện trường nói chung, hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa do các phương tiện đâm, va gây ra nói riêng. Nội dung tập huấn tập trung vào các chuyên đề như: Phân loại hiện trường tai nạn đường thủy; tổ chức khám nghiệm; thu thập, đánh giá dấu vết hình sự phổ biến trong các vụ tai nạn đường thủy nội địa; phương pháp thu mẫu so sánh... Kiểm sát viên và các lực lượng tham gia chủ động nghiên cứu, nắm chắc quy trình tiến hành các hoạt động trong khám nghiệm hiện trường các vụ tai

nạn giao thông đường thủy nội địa; tổ chức sơ kết, tổng kết công tác thực hành quyền công tố và kiểm sát hoạt động khám nghiệm hiện trường các vụ tai nạn giao thông đường thủy nội địa điển hình và rút ra những kinh nghiệm giúp nâng cao hiệu quả công tác này. □

Tài liệu tham khảo:

1. Thông tư số 73/2012/TT-BCA ngày 05/12/2012 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường thủy nội địa của lực lượng Cảnh sát giao thông đường thủy.
2. Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC ngày 28/8/2013 của Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư pháp, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của Bộ luật Hình sự về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông.
3. Thông tư số 58/2009/TT-BCA(C11) ngày 28/10/2009 của Bộ Công an quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ.
4. Phạm Trung Hòa, *Tai nạn giao thông đường thủy nội địa và giải pháp phòng ngừa của lực lượng cảnh sát đường thủy*, Sách chuyên khảo, Nxb. Công an nhân dân, 2012.
5. Quyết định số 170/QĐ-VKSTC ngày 02/5/2018 của Viện trưởng Viện kiểm sát nhân dân tối cao về ban hành 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.
6. Chỉ thị số 02/2001/CT-BCA(C11) ngày 06/02/2001 của Bộ trưởng Bộ Công an về công tác khám nghiệm hiện trường của lực lượng Công an nhân dân.