

XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA THUỘC THẨM QUYỀN CỦA GIÁM ĐỐC CẢNG VỤ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA QUA THỰC TIỄN TỈNH VINH LONG

NGUYỄN TẤN QUÍ
Khoa Luật, Đại học Trà Vinh

Nhận bài ngày 09/9/2026. Sửa chữa xong 05/10/2026. Duyệt đăng 22/10/2026.

Abstract

Vinh Long's extensive inland waterway network requires effective state management and enforcement of administrative sanctions. Using a qualitative approach, this article examines the application of legal provisions governing the sanctioning authority of the Director of the Vinh Long Inland Waterway Port Authority. Although direct sanctioning at ports and landing stages supports timely enforcement, vessel-load control, and the handling of unauthorized facilities, three major limitations remain: overlapping authority and weak inter-agency coordination; legal difficulties in confiscating violation-related exhibits; and inadequate infrastructure and digitalization. The article proposes clarifying sanctioning authority, establishing an inter-agency coordination mechanism, accelerating digital transformation, and improving port and landing-stage infrastructure. These measures aim to strengthen enforcement capacity, ensure inland waterway safety, and support sustainable local economic development.

Keywords: Administrative sanctions, Director of the Inland Waterway Port Authority, inland waterway transport.

1. Đặt vấn đề

Tỉnh Vĩnh Long thuộc trung tâm Đồng bằng sông Cửu Long, sở hữu mạng lưới kênh rạch chằng chịt, mang lại lợi thế lớn trong phát triển kinh tế vận tải, giao thương đường thủy, nhưng đặt ra nhiều thách thức về cơ chế quản lý nhà nước. Sự gia tăng các phương tiện trọng tải cùng hệ thống bến bãi, đòi hỏi công tác kiểm soát phải nghiêm ngặt nhằm bảo đảm an toàn giao thông. Việc đẩy mạnh thực hiện nguyên tắc phân cấp, phân quyền, pháp luật hiện hành đã quy định cụ thể nhằm trao quyền xử phạt vi phạm hành chính cho Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa thể hiện sự linh hoạt và tính kịp thời. Nhờ đó, cơ quan chuyên ngành có thể nhanh chóng ban hành các quyết định xử phạt để ngăn chặn những hành vi sai phạm. Thực tiễn cho thấy, nhiều bến bãi trái phép, phương tiện vi phạm vạch dấu môn nước an toàn hoặc thiếu thiết bị cứu sinh đã bị xử lý triệt để.

Tuy nhiên, quá trình áp dụng pháp luật về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trên thực tế vẫn tồn tại hạn chế, vướng mắc. Theo thống kê năm 2025 ghi nhận hơn 307 trường hợp vi phạm liên quan đến lĩnh vực giao thông đường thủy (26 trường hợp bị xử phạt) tại địa phương. Đáng chú ý, tỷ lệ quyết định xử phạt vi phạm hành chính do Giám đốc Cảng vụ trực tiếp ban hành chỉ đạt 10%, trong đó có đến hơn 35% số vụ việc phức tạp phải tạm dừng để lập hồ sơ chuyển lên cấp có thẩm quyền cao hơn xử lý (Phan Hân, 2025). Hơn nữa, việc quản lý vẫn bộc lộ sự chồng chéo chức năng giữa Cảng vụ và Cảnh sát giao thông đường thủy. Có khoảng 24% xã, phường và doanh nghiệp vận tải phản ánh tình trạng phải tiếp đón nhiều đoàn kiểm tra khác nhau cho cùng một lỗi vi phạm, gây lãng phí nguồn lực và ảnh hưởng xấu đến hoạt động kinh doanh (Sở Xây dựng tỉnh Vĩnh Long, 2026).

Hiện nay, đa số các công trình khoa học chỉ tập trung phân tích nguyên tắc xử phạt chung hoặc đi sâu vào thẩm quyền của lực lượng Cảnh sát giao thông. Sự thiếu vắng những nghiên cứu chuyên khảo

Email: tanqui1979@gmail.com.

đánh giá chi tiết cơ chế thực thi quyền lực của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa đã làm chậm quá trình nhận diện điểm nghẽn. Do đó, việc nghiên cứu này mang tính cấp thiết cả về mặt lý luận lẫn thực tiễn. Mục tiêu là hệ thống hóa quy định pháp luật về thẩm quyền của Giám đốc Cảng vụ, đồng thời đối chiếu thực tiễn tại Vĩnh Long nhằm làm nổi bật những rào cản. Trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, bao gồm việc kiến nghị sửa đổi quy định về tịch thu tang vật trong Luật Xử lý vi phạm hành chính và Luật Giao thông đường thủy nội địa. Kết quả kỳ vọng sẽ giải quyết triệt để những hạn chế trên và giúp chuẩn hóa công tác quản lý nhà nước, bảo đảm trật tự an toàn giao thông, thúc đẩy kinh tế vận tải thủy tại Vĩnh Long phát triển bền vững.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Nhận thức lý luận về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của cơ quan quản lý chuyên ngành

Thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính là một bộ phận cấu thành quan trọng của quyền hành pháp, phản ánh năng lực và giới hạn quyền lực mà Nhà nước trao cho các cơ quan, chức danh cụ thể nhằm duy trì trật tự quản lý xã hội. Dưới góc độ khoa học pháp lý hành chính, việc thiết lập thẩm quyền xử phạt không chỉ đơn thuần là sự phân công lao động trong bộ máy nhà nước, mà còn là sự cụ thể hóa nguyên tắc “quản lý ngành, lĩnh vực nào thì có thẩm quyền xử lý vi phạm trực tiếp trong ngành, lĩnh vực đó” (Trường Đại học Luật Hà Nội, 2021, tr. 215-220). Đặc biệt, đối với quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa - một môi trường hoạt động có tính đặc thù cao, không gian mở, chịu sự tác động lớn của điều kiện tự nhiên và tiềm ẩn nhiều rủi ro nghiêm trọng về tính mạng, tài sản thì việc phân định thẩm quyền càng đòi hỏi tính hợp lý và chặt chẽ.

Lý luận về pháp luật hành chính chỉ ra rằng việc phân cấp thẩm quyền xử phạt phải tuân thủ nguyên tắc nhanh chóng, kịp thời, xử lý tại chỗ và tương xứng với tính chất, mức độ vi phạm¹. Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa đóng vai trò là “người gác cổng” trực tiếp tại các cảng, bến thủy. Việc Nhà nước trao quyền xử phạt cho chức danh này xuất phát từ đòi hỏi khách quan của thực tiễn quản lý. Nếu mọi vi phạm tại bến thủy đều phải lập hồ sơ chờ chuyển lên cấp cao hơn (như Ủy ban nhân dân cấp tỉnh), sẽ làm mất đi tính thời sự của việc xử lý, giảm sút nghiêm trọng hiệu quả răn đe và trực tiếp gây ách tắc luồng lưu thông hàng hóa. Việc phân định thẩm quyền cho Giám đốc Cảng vụ là biểu hiện rõ nét của xu hướng phân cấp, phân quyền trong nền hành chính hiện đại, tối ưu hóa hiệu lực quản lý nhà nước. Thông qua đó, cơ quan chuyên ngành có thể buộc chấm dứt ngay các hành vi đe dọa an toàn (như chở quá tải trọng, thiếu thiết bị cứu sinh ngay tại nơi phát sinh,...) (Chính phủ, 2021). Tuy nhiên, quyền lực hành chính này cũng được giới hạn nghiêm ngặt bằng hệ thống các quy phạm pháp luật minh bạch nhằm ngăn ngừa nguy cơ lạm quyền, đồng thời bảo vệ các quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân.

2.2. Quy định pháp luật về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa

Dựa trên nền tảng lý luận về phân quyền trong quản lý hành chính, pháp luật đã quy định chi tiết thẩm quyền của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa. Theo Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020 và năm 2025), được cụ thể hóa tại Nghị định số 139/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 và Nghị định số 311/2026/NĐ-CP ngày 06/8/2026, thẩm quyền của Giám đốc Cảng vụ thuộc Sở Xây dựng được thiết kế phù hợp với quy mô tại địa phương (Chính phủ, 2026).

Hình thức xử phạt chính: Giám đốc Cảng vụ thuộc Sở có quyền áp dụng hình thức phạt cảnh cáo đối với các vi phạm nhỏ, có tính tiết giảm nhẹ. Đối với hình phạt tiền, chức danh này được quyền quyết định mức phạt tối đa lên đến 50% đối với lĩnh vực tương ứng. Mức phạt này được thiết lập đủ sức răn đe đối với đa số các vi phạm phổ biến trên các tuyến luồng địa phương do Sở Xây dựng quản lý.

Hình thức xử phạt bổ sung: Giám đốc Cảng vụ được quyền tước quyền sử dụng giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn (bằng thuyền trưởng, máy trưởng), đình chỉ hoạt động có thời hạn đối với các bến thủy vi phạm nghiêm trọng điều kiện an toàn. Đáng chú ý, pháp luật trao

1) Khoản 1 Điều 3 Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 sửa đổi, bổ sung năm 2020.

cho Giám đốc Cảng vụ thẩm quyền tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính nhưng không giới hạn giá trị, đã tạo ra điểm nghẽn khi áp dụng vào thực tiễn địa phương.

Các biện pháp khắc phục hậu quả: Nhằm triệt tiêu hoàn toàn hậu quả của hành vi vi phạm, Giám đốc Cảng vụ được áp dụng nhiều biện pháp mang tính cưỡng chế khôi phục hiện trạng. Cụ thể: quyền buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu; buộc tháo dỡ công trình xây dựng trái phép; buộc đưa ra khỏi vùng nước cảng, bến những phương tiện không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn và thực hiện các biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường nước (Chính phủ, 2022).

Nhìn chung, hệ thống quy phạm pháp luật hiện hành đã tạo ra một hành lang pháp lý tương đối đồng bộ, trang bị cho Giám đốc Cảng vụ những công cụ sắc bén nhằm thực thi hiệu quả chức năng quản lý nhà nước trên địa bàn tỉnh.

2.3. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng phương pháp định tính, trong đó chủ yếu là tổng hợp, phân tích, thống kê và đối chiếu nguồn tài liệu thứ cấp. Cụ thể:

Nguồn dữ liệu: bao gồm các văn bản quy phạm pháp luật (Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Giao thông đường thủy nội địa và các văn bản hướng dẫn thi hành); các công trình nghiên cứu học thuật được công bố trên tạp chí khoa học chuyên ngành (Tạp chí Nghiên cứu lập pháp, Tạp chí Xây dựng); cùng với các báo cáo chính thức từ Sở Xây dựng, Cảng vụ đường thủy nội địa tỉnh Vĩnh Long ban hành.

Phương pháp phân tích được sử dụng để tổng hợp logic, kết hợp với khung pháp lý về quy định thẩm quyền của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa và thể chế chính sách. Cách tiếp cận này nhằm bóc tách tính hai mặt của quy định pháp luật, đồng thời xác định rõ ba rào cản (chồng chéo thẩm quyền và bất cập trong phối hợp giữa các lực lượng chuyên ngành; vướng mắc về quy định tịch thu tang vật, tình trạng thiếu hụt cơ sở vật chất và hạn chế trong chuyển đổi số).

Phương pháp thống kê mô tả được áp dụng nhằm lượng hóa kết quả xử lý vi phạm trong thực tế. Đáng chú ý, phương pháp đối chiếu được sử dụng xuyên suốt nhằm đối lập giữa quy định pháp luật với thực tiễn, qua đó nhận diện sâu sắc các lỗ hổng pháp lý và chồng chéo thẩm quyền.

Phạm vi nghiên cứu tập trung phân tích trên ba mặt: về không gian, bài viết khảo sát thực tiễn trên địa bàn tỉnh Vĩnh Long; về thời gian, sử dụng dữ liệu cập nhật trong giai đoạn từ năm 2025 đến năm 2026; về nội dung, làm rõ thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa trực thuộc Sở Xây dựng.

Cách tiếp cận này giúp bài viết vừa đảm bảo tính hệ thống, vừa có cơ sở đối chiếu các nguồn tài liệu thứ cấp, đồng thời cung cấp khung lý luận và thực tiễn trực tiếp phục vụ cho việc hoạch định chính sách, hoàn thiện thể chế; hướng tới tháo gỡ các điểm nghẽn, nâng cao năng lực thực thi cho lực lượng Cảng vụ và đảm bảo trật tự giao thông thủy, giúp phát triển kinh tế địa phương bền vững.

2.4. Thực trạng áp dụng quy định pháp luật về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa Vĩnh Long

Tỉnh Vĩnh Long mang đặc trưng tiêu biểu của vùng sông nước Đồng bằng sông Cửu Long với hệ thống sông ngòi, kênh rạch đan xen (đặc biệt là tuyến sông Tiền, sông Hậu, sông Cổ Chiên và sông Mang Thít) không chỉ kết nối giao thương nội tỉnh mà còn đóng vai trò then chốt liên vùng trong phát triển vận tải thủy (Bùi Thiên Thu, 2025). Tuy nhiên, sự phát triển này lại kéo theo tình hình vi phạm hành chính diễn biến phức tạp và đa dạng. Trong bối cảnh đó, việc áp dụng các quy định pháp luật liên quan đến thẩm quyền xử phạt của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa vào thực tiễn địa phương đã mang lại những tác động đa chiều. Vấn đề này bộc lộ rõ nét cả những điểm tích cực trong nỗ lực quản lý, lần nhiều nút thắt về thể chế và vận hành cần khẩn trương tháo gỡ.

2.4.1. Những kết quả đạt được

Thời gian qua, công tác thanh tra, kiểm tra và ra quyết định xử phạt của Giám đốc Cảng vụ tại Vĩnh Long đã tạo ra những chuyển biến rõ nét, góp phần thiết lập lại trật tự giao thông thủy.

2.4.1.1. Đảm bảo tính kịp thời và nâng cao hiệu quả răn đe: Lực lượng Cảng vụ đã phát huy sâu sắc vai

trò “chốt chặn” tại các bến bãi. Hàng loạt vi phạm phổ biến như: phương tiện chở hàng hóa (chủ yếu là cát, vật liệu xây dựng) vượt quá vạch dấu mớn nước an toàn; thuyền viên không có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn; hoặc bến khách ngang sông không trang bị đủ áo phao, thiết bị cứu sinh đều được phát hiện và lập biên bản xử lý tại chỗ (Cảng vụ đường thủy nội địa tỉnh Vĩnh Long, 2026). Việc Giám đốc Cảng vụ ban hành quyết định phạt tiền trực tiếp tại bến bãi đã giảm thiểu tình trạng trốn tránh thi hành quyết định của các chủ phương tiện.

2.4.1.2. Chấn chỉnh toàn diện trật tự bến thủy nội địa: Thông qua thẩm quyền đình chỉ hoạt động, Cảng vụ đã kiên quyết xử lý hàng loạt các bến thủy hoạt động tự phát, không phép hoặc giấy phép đã hết hạn. Biện pháp này buộc các chủ doanh nghiệp, cá nhân phải nghiêm túc thực hiện thủ tục hành chính để cấp phép lại, đảm bảo các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật đường dẫn, cầu tàu và thiết bị phòng cháy chữa cháy, qua đó bảo vệ sự an toàn cho hành khách và hàng hóa.

2.4.2. Những tồn tại, vướng mắc trong thực tiễn

Bên cạnh những kết quả đạt được, quá trình thực thi pháp luật vẫn đang phải đối mặt với nhiều rào cản mang tính hệ thống.

2.4.2.1. Chồng chéo thẩm quyền và bất cập trong phối hợp giữa các lực lượng chuyên ngành: Quản lý giao thông thủy là một mạng lưới đan xen. Hiện nay, cùng một hành vi vi phạm tại bến thủy, cả Cảng vụ và Cảnh sát giao thông đường thủy đều có quyền xử lý nhưng sự thiếu vắng quy chế phối hợp liên ngành đã dẫn đến tình trạng thanh tra, kiểm tra trùng lặp, gây áp lực cho các cá nhân, doanh nghiệp (Nguyễn Khắc Tuấn, 2026). Thêm vào đó, việc sáp nhập các đơn vị hành chính cấp xã tại Vĩnh Long làm tăng quy mô dân số và lãnh thổ, khiến khối lượng công việc của cán bộ cơ sở quá tải. Khi Cảng vụ cần địa phương hỗ trợ cưỡng chế hoặc bảo vệ phương tiện tạm giữ, sự chậm trễ trong phối hợp đã làm giảm sút nghiêm trọng tính nghiêm minh của pháp luật.

2.4.2.2. Vướng mắc về quy định tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính: Hiện tại, không có bất kỳ quy định cụ thể nào về giới hạn trần giá trị tịch thu tang vật thuộc thẩm quyền của Giám đốc Cảng vụ nên đã tạo ra sự phản ánh, khiếu kiện từ cá nhân, tổ chức đến doanh nghiệp kinh doanh vận tải thủy (Bùi Thị Đào, 2025). Thực tế tại Vĩnh Long hiện nay, các phương tiện vi phạm (chủ yếu sà lan tự hành chở cát, sỏi, hàng nông sản,...) đều có tải trọng lớn, giá trị tài sản dao động hàng chục tỷ đồng. Khi áp dụng hình thức tịch thu phương tiện, Giám đốc Cảng vụ không thể tự mình ra quyết định mà phải lập hồ sơ chuyển lên Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh. Quy trình rườm rà làm mất đi tính “trực tiếp, tại chỗ” của luật, đồng thời tạo ra áp lực lớn trong việc giải trình với người dân và quản lý, bảo quản tài sản có giá trị cao.

2.4.2.3. Tình trạng thiếu hụt cơ sở vật chất và hạn chế trong chuyển đổi số: Dù có dòng chảy mạnh và chịu tác động của thủy triều, Vĩnh Long vẫn thiếu các bến bãi tạm giữ chuyên dụng. Việc neo đậu tạm bợ phương tiện vi phạm tiềm ẩn rủi ro chìm đắm, đứt neo, dễ phát sinh trách nhiệm bồi thường từ phía nhà nước. Ngoài ra, việc thiết lập hồ sơ vi phạm vẫn nặng tính thủ công. Sự chậm trễ trong việc xây dựng mô hình “văn phòng không giấy”, thiếu vắng cơ sở dữ liệu dùng chung về lịch sử vi phạm, cũng như việc chưa áp dụng đồng bộ các hình thức nộp phạt trực tuyến hay “phạt nguội” qua camera, đã làm suy giảm đáng kể tính minh bạch và tốc độ xử lý công việc (Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long, 2026).

Thực trạng trên phản ánh rõ sự chênh lệch lớn giữa một khuôn khổ pháp lý còn chặt chẽ, nguồn lực thực thi hạn chế và sự biến động phức tạp của giao thông thủy địa phương. Để tháo gỡ, đòi hỏi các cơ quan chức năng phải nhanh chóng triển khai các giải pháp cải cách toàn diện, từ việc nới lỏng giới hạn thẩm quyền cho đến đẩy mạnh đầu tư hạ tầng và công nghệ.

2.5. Giải pháp nâng cao hiệu quả thực thi thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa tại Vĩnh Long

Từ những tồn tại và vướng mắc trong thực tiễn thực thi pháp luật của Cảng vụ đường thủy nội địa Vĩnh Long, bài viết này đề xuất các nhóm giải pháp trọng tâm nhằm tháo gỡ triệt để các điểm nghẽn, cụ thể như sau:

2.5.1. Hoàn thiện quy định pháp luật về thẩm quyền tịch thu tang vật: Cần khẩn trương kiến nghị cơ

quan có thẩm quyền sửa đổi, xác định rõ trần giá trị tang vật mà Giám đốc Cảng vụ được phép tịch thu. Đối với phương tiện thủy nội địa có trị giá hàng chục tỷ đồng, luật pháp cần có cơ chế ủy quyền hoặc quy trình xử lý trực tiếp tại chỗ thay vì chuyển toàn bộ hồ sơ lên Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. Điều này giúp giảm bớt thủ tục rườm rà, hạn chế khiếu kiện kéo dài, đảm bảo tính kịp thời, nghiêm minh trong xử lý vi phạm.

2.5.2. Ban hành quy chế phối hợp liên ngành và nâng cao năng lực cấp cơ sở: Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long cần thiết lập quy chế phối hợp bằng văn bản chặt chẽ giữa Cảng vụ và Cảnh sát giao thông đường thủy. Quy chế này nhằm phân định rạch ròi không gian quản lý, tránh thanh tra chồng chéo gây phiền hà cho doanh nghiệp. Đồng thời, đối với những địa phương sáp nhập đơn vị hành chính, cần phân bổ thêm nhân lực và kinh phí bảo vệ. Sự hỗ trợ kịp thời từ cấp xã sẽ luôn đảm bảo mọi quyết định cưỡng chế được thực thi tuyệt đối an toàn.

2.5.3. Đẩy nhanh chuyển đổi số và áp dụng triệt để mô hình văn phòng không giấy: Các cơ quan chức năng cần chấm dứt lập hồ sơ thủ công bằng cách số hóa toàn bộ quy trình xử lý vi phạm. Xây dựng một cơ sở dữ liệu dùng chung sẽ giúp tra cứu nhanh lịch sử vi phạm. Đặc biệt, cần sớm triển khai cơ chế phạt nguội thông qua camera giám sát trên các tuyến sông trọng điểm. Song song đó, việc tích hợp thanh toán trực tuyến sẽ giúp minh bạch hóa tối đa quy trình thu nộp tiền phạt vi phạm.

2.5.4. Khẩn trương đầu tư hạ tầng bến bãi tạm giữ phương tiện chuyên dụng: Tỉnh cần quy hoạch, bố trí ngân sách để xây dựng các bến neo đậu đạt chuẩn kỹ thuật, phù hợp đặc thù dòng chảy rất mạnh và thủy triều tại địa phương. Khu vực tạm giữ phải được trang bị hệ thống phòng chống cháy nổ, có lực lượng bảo vệ chuyên trách. Đây là giải pháp cốt lõi nhằm ngăn chặn mọi rủi ro chìm đắm phương tiện tài sản lớn, qua đó loại bỏ hoàn toàn nguy cơ phát sinh trách nhiệm bồi thường từ cơ quan nhà nước.

3. Kết luận

Thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa là công cụ then chốt trong việc thiết lập trật tự kỷ cương trên các tuyến đường thủy. Qua thực tiễn tỉnh Vĩnh Long, có thể thấy việc thực thi các quy định này đã góp phần vào việc đảm bảo an toàn giao thông thủy. Tuy nhiên, sự bất cập về giới hạn thẩm quyền trị giá tang vật tịch thu, thiếu hụt cơ sở vật chất tạm giữ và sự chồng chéo trong phối hợp liên ngành là những nút thắt cần sớm được tháo gỡ. Hoàn thiện các cơ sở pháp lý và đầu tư đúng mức cho lực lượng chuyên ngành không chỉ giúp Cảng vụ hoạt động hiệu quả hơn mà còn thúc đẩy kinh tế vận tải thủy của Vĩnh Long và Đồng bằng sông Cửu Long phát triển bền vững.

Tài liệu tham khảo

Bùi Thiên Thu (2025). Phát triển vận tải thủy Đồng bằng sông Cửu Long - Cơ hội và thách thức. *Tạp chí Xây dựng*, ngày 12/8/2025. <https://tapchixaydung.vn/phat-trien-van-tai-thuy-dong-bang-song-cuu-long-co-hoi-va-thach-thuc-20201224000032413.html>.

Bùi Thị Đào (2024). Hoàn thiện pháp luật về biện pháp cưỡng chế tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính. *Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp*, 16(495). <https://lapphap.vn/Pages/tintuc/tinchitiet.aspx?tintucid=212012>.

Cảng vụ Đường thủy Nội địa tỉnh Vĩnh Long (2026). *Báo cáo số 616/BC-CVĐTND ngày 01/7/2026 về tình hình thực hiện nhiệm vụ năm 2026 và đề ra phương hướng nhiệm vụ thực hiện trong năm 2027*.

Chính phủ (2021). *Nghị định số 139/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa*.

Chính phủ (2022). *Nghị định số 45/2022/NĐ-CP ngày 07/7/2022 quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường*.

Chính phủ (2026). *Nghị định số 311/2026/NĐ-CP ngày 06/8/2026 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 189/2025/NĐ-CP ngày 01/7/2025 của Chính phủ quy định chi tiết Luật Xử lý vi phạm hành chính về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính*.

Nguyễn Khắc Tuấn (2026). Hoàn thiện quy định pháp luật về phân định thẩm quyền trong lĩnh vực liên ngành - thực trạng và giải pháp. *Viện Khoa học Tổ chức nhà nước và Lao động*, ngày 29/5/2026. <https://tcnld.vn/news/detail/72094/Hoan-thien-quy-dinh-phap-luat-ve-phan-dinh-tham-quyen-trong-linh-vuc-lien-nganh---thuc-trang-va-giai-phap.html>.

Phan Hân (2025). Tăng cường quản lý, giữ vững an toàn giao thông đường thủy nội địa. *Báo và Phát thanh, Truyền hình Vĩnh Long*.

Quốc hội (2020). *Luật số 67/2020/QH14 ngày 13/11/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính*.

Sở Xây dựng tỉnh Vĩnh Long (2026). *Báo cáo số 651/BC-SXD ngày 17/8/2026 về tình hình hoạt động và tình trạng pháp lý của các bến thủy nội địa*.

Trường Đại học Luật Hà Nội (2021). *Giáo trình Luật Hành chính Việt Nam*. NXB Công an nhân dân.

Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long (2026). *Quyết định số 939/QĐ-UBND ngày 18/02/2026 về việc ban hành Kế hoạch Chuyển đổi số năm 2026*.