

Số: 141 /CV-VASEP

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 15 tháng 09 năm 2026

V/v góp ý Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung
một số điều về thủ tục hành chính và điều kiện
kinh doanh tại Nghị định số 41/2026/NĐ-CP

**Kính gửi: - Bộ Nông nghiệp và Môi trường
- Cục Thủy sản và Kiểm ngư**

Phúc đáp công văn số 9900/BNMT-TSKN ngày 27/8/2026 của Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Bộ NNMT) về việc lấy ý kiến góp ý dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều về thủ tục hành chính và điều kiện kinh doanh tại Nghị định số 41/2026/NĐ-CP (NĐ 41) ngày 25/01/2026 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Thủy sản (sau đây gọi tắt là Dự thảo), trên cơ sở nghiên cứu dự thảo, tổng hợp ý kiến góp ý từ các doanh nghiệp hội viên, Hiệp hội Chế biến và XK Thủy sản Việt Nam (VASEP) xin có một số ý kiến góp ý như sau:

I. Ý KIẾN CHUNG VỀ DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

Hiệp hội VASEP và các doanh nghiệp thủy sản trân trọng cảm ơn và đánh giá cao Bộ NNMT, Cục Thủy sản và Kiểm ngư và Ban soạn thảo đã sớm xây dựng Dự thảo Nghị định để thể chế hóa các phương án cắt giảm, phân cấp, phân quyền, đơn giản hóa thủ tục hành chính và điều kiện đầu tư kinh doanh theo Nghị quyết số 17/2026/NQ-CP ngày 29/4/2026 và Nghị quyết số 66.19/NQ-CP ngày 18/5/2026 của Chính phủ. Đây là hướng đi cần thiết, phù hợp với yêu cầu cải cách thủ tục hành chính, giảm chi phí tuân thủ, tạo thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp và nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước trong lĩnh vực thủy sản.

Hiệp hội VASEP cơ bản thống nhất với các nội dung Dự thảo đang sửa đổi, bổ sung tại Điều 12, Điều 17, Điều 21 và bãi bỏ các điều kiện, thủ tục theo phương án đã được Chính phủ phê duyệt. Bên cạnh đó, qua thực tiễn triển khai Nghị định số 41/2026/NĐ-CP, các doanh nghiệp hải sản đang gặp một số vướng mắc phát sinh trực tiếp từ quy định tại Điều 25 và Điều 51 của Nghị định. Đây là các quy định có ảnh hưởng trực tiếp đến tính hợp pháp của nguyên liệu khai thác trong nước và thủ tục kiểm soát nguyên liệu thủy sản khai thác nhập khẩu.

Vì Dự thảo Nghị định hiện mới tập trung chủ yếu vào các nội dung đã được xác định tại Nghị quyết số 17/2026/NQ-CP và Nghị quyết số 66.19/NQ-CP, Hiệp hội VASEP kính đề nghị Bộ và Ban soạn thảo xem xét mở rộng phạm vi rà soát ngay trong lần sửa đổi này đối với một số quy định của NĐ 41 đang tạo điểm nghẽn thực tế. Việc xử lý đồng thời sẽ tránh phải tiếp tục sửa đổi nhiều lần, đồng thời bảo đảm mục tiêu chống khai thác IUU đi cùng với nguyên tắc quản lý rủi ro, truy xuất được nguồn gốc và không làm ách tắc nguyên liệu hợp pháp.

II. CÁC NỘI DUNG ĐỀ NGHỊ SỬA ĐỔI, BỔ SUNG NGHỊ ĐỊNH SỐ 41/2026/NĐ-CP

1. Về quy định phân vùng khai thác thủy sản và quy định quản lý hoạt động của tàu cá trên vùng biển (khoản 1, Điều 24; khoản 1, Điều 25)

a. Vấn đề vướng mắc

Khoản 1, Điều 24 quy định vùng khai thác thủy sản theo quy định tại khoản 1 Điều 48 Luật thủy sản quy định cụ thể như sau:

“1. Vùng khai thác thủy sản trên biển bao gồm:

a) Vùng ven bờ được giới hạn bởi mép nước biển dọc bờ biển và tuyến bờ. Đối với các đảo, vùng ven bờ là vùng biển được giới hạn bởi ngấn nước thủy triều trung bình nhiều năm quanh bờ biển của đảo đến 06 hải lý”

Khoản 1, Điều 25 quy định quản lý hoạt động của tàu cá trên các vùng biển Việt Nam

“1. Đối với tàu đánh bắt nguồn lợi thủy sản:

a) Tàu có chiều dài lớn nhất từ 15 mét trở lên hoạt động tại vùng khơi, không hoạt động tại vùng ven bờ và vùng lộng;

b) Tàu có chiều dài lớn nhất từ 12 mét đến dưới 15 mét hoạt động tại vùng lộng, không hoạt động tại vùng khơi và vùng ven bờ;

c) Tàu có chiều dài lớn nhất dưới 12 mét hoạt động tại vùng ven bờ, không hoạt động tại vùng lộng và vùng khơi.”

Qua thực tiễn triển khai, hai quy định này đang phát sinh bất cập đối với các tàu hoạt động tại khu vực có đảo nằm xa đất liền. Hệ quả là tàu đang hoạt động ở ngư trường mà nếu tính từ đất liền thuộc **vùng lộng/vùng khơi**, nhưng do gần một đảo nhỏ nằm giữa biển nên bị quy về “vùng bờ” của đảo, dẫn đến bị xác định sai vùng và bị từ chối xem xét cấp các giấy tờ khi vào cảng (*giấy Biên bản bốc dỡ, Giấy xác nhận S/C*) – mặc dù tàu không hề tiếp cận bờ biển đất liền và không vi phạm bản chất về bảo vệ nguồn lợi ven bờ, dẫn đến nguyên liệu khai thác không đủ điều kiện xác nhận nguồn gốc mặc dù không có hành vi khai thác bất hợp pháp.

Đồng thời, tàu hậu cần/ chuyển tải cũng thường vào gần đảo để thu gom thủy sản, cung cấp nhiên liệu cho tàu khai thác,... vừa nhằm mục đích trú bão, gió to,...(trong thực tế, tàu thường không vào gần đảo do chủ tàu/ thuyền trưởng sẽ không thể quản lý được thuyền viên khi lên đảo). Việc chuyển tải gần đảo hoàn toàn ko ảnh hưởng đến IUU và vấn đề đánh bắt nguồn lợi, vừa đảm bảo an toàn cho tàu tránh trú gió bão... nhưng theo quy định về vùng khai thác lại bị sai vùng nên không xin được giấy S/C.

Bên cạnh đó, việc xác định vùng khai thác chủ yếu dựa vào chiều dài lớn nhất của tàu chưa phản ánh đầy đủ đặc thù kỹ thuật, nghề/ngư cụ, đối tượng khai thác và ngư trường thực tế. Các trường hợp cụ thể như sau:

- **Tàu có chiều dài trên 15 mét nhưng trọng tải nhỏ** (chiều rộng chỉ 3,2–4,5 m), khả năng chịu sóng gió và dự trữ nhiên liệu, nước đá, nhu yếu phẩm hạn chế, không đủ điều kiện kỹ thuật và an toàn để hoạt động dài ngày tại vùng khơi; trong khi đối tượng khai thác truyền thống của các tàu này chủ yếu phân bố tại vùng lộng.
- **Nghề lưới đôi** (một tàu chính thả/kéo lưới, một tàu phụ chỉ hỗ trợ kéo lưới/cáp): Tàu phụ trong tổ nghề này có thể có chiều dài dưới 15 mét và không trực tiếp thực hiện hoạt động khai thác, nhưng theo quy định hiện hành, mọi tàu cá (kể cả tàu hỗ trợ) đều phải cập cảng, xuất bến đầy đủ thủ tục như tàu khai thác chính. Nếu chỉ đối chiếu cơ học chiều dài tàu và vùng hoạt động mà không xét vai trò thực tế của từng tàu trong tổ đội, nguyên liệu của cả chuyến biển có nguy cơ bị ảnh hưởng dù không phát sinh hành vi khai thác bất hợp pháp.

b. Đề xuất

Đề nghị Ban soạn thảo xem xét **sửa đổi, bổ sung khoản 1, Điều 24, khoản 1 Điều 25 Nghị định số 41** theo hướng:

- Rà soát cách xác định vùng ven bờ đối với **các đảo nằm xa bờ**, tránh trường hợp việc áp dụng khoảng cách 06 hải lý tính từ đảo làm thay đổi không phù hợp bản chất vùng khai thác thực tế.
- Rà soát cơ chế phân vùng khai thác để việc xác định vùng hoạt động của tàu ngoài tiêu chí chiều dài tàu còn tính đến nghề/ngư cụ, đối tượng khai thác, mùa vụ, ngư trường và điều kiện an toàn của tàu; bảo đảm quy định phù hợp với đặc thù khai thác nhưng vẫn đáp ứng yêu cầu bảo vệ nguồn lợi và chống khai thác IUU.
- Có quy định phù hợp đối với nghề lưới đôi và các nghề có tàu chính - tàu phụ/tàu hỗ trợ, xác định rõ vai trò của từng tàu trong hoạt động khai thác để tránh việc áp dụng một tiêu chí giống nhau cho tàu trực tiếp khai thác và tàu chỉ thực hiện chức năng hỗ trợ.

c. Lý do

❖ Theo quy định của Việt Nam.

Khoản 1 Điều 24 là quy định trực tiếp xác định các vùng khai thác thủy sản. Tuy nhiên, việc áp dụng đồng thời tiêu chí chiều dài tàu (Điều 25) và khoảng cách địa lý tính từ đảo trong một số trường hợp chưa phản ánh đầy đủ đặc điểm ngư trường và năng lực hoạt động thực tế của tàu cá.

Việc sửa đổi theo hướng bổ sung các yếu tố nghề/ngư cụ, đối tượng khai thác và điều kiện hoạt động thực tế không làm giảm yêu cầu quản lý nguồn lợi mà giúp quy định phân vùng sát hơn với thực tiễn nghề cá và tăng khả năng tuân thủ.

❖ Theo thông lệ và yêu cầu thị trường

Mục tiêu cốt lõi của hệ thống chống khai thác IUU là nhận diện và ngăn chặn thủy sản có nguồn gốc từ hoạt động khai thác bất hợp pháp, không báo cáo và không theo quy định (IUU). Do đó, việc xác định tính hợp pháp cần dựa trên tổng hợp các thông tin về giấy phép, nghề/ngư cụ, vùng hoạt động, hành trình và hoạt động khai thác thực tế, thay vì chỉ dựa vào một tiêu chí kỹ thuật đơn lẻ.

❖ Thực tiễn triển khai

Tàu có chiều dài trên 15 mét nhưng chiều rộng chỉ từ 3,2–4,5 m, trọng tải và khả năng dự trữ vật tư, khả năng chịu sóng gió (*cấp 5–6 trở lên*) hạn chế, không phù hợp để hoạt động dài ngày tại vùng khơi; trong khi các loài khai thác truyền thống lại tập trung ở vùng lộng. Việc buộc các tàu này phải hoạt động ở vùng khơi chỉ căn cứ vào chiều dài tàu có thể làm giảm hiệu quả khai thác, ảnh hưởng an toàn đi biển của ngư dân, tăng chi phí và đồng thời khiến nguồn nguyên liệu có nguồn gốc thực tế hợp pháp gặp khó khăn khi xác nhận.

Đối với khu vực có đảo xa bờ và nghề lưới đôi, cách áp dụng hiện nay có thể dẫn đến các tình huống “sai vùng” về mặt kỹ thuật nhưng không phản ánh đúng bản chất hoạt động khai thác, làm phát sinh ách tắc ở khâu xác nhận nguồn gốc.

2. Quản lý hoạt động của tàu hậu cần (*khoản 2, Điều 25*)

a. Vấn đề vướng mắc

Tại khoản 2, Điều 25 quy định quản lý hoạt động của tàu cá trên các vùng biển Việt Nam

“2. Đối với tàu hậu cần đánh bắt nguồn lợi thủy sản:

a) Tàu có chiều dài lớn nhất từ 15 mét trở lên hoạt động chuyển tải thủy sản tại vùng khơi, không được hoạt động chuyển tải thủy sản tại vùng lộng và vùng ven bờ;

b) Tàu có chiều dài lớn nhất từ 12 mét đến dưới 15 mét hoạt động chuyển tải thủy sản tại vùng lộng, không được hoạt động chuyển tải thủy sản tại vùng ven bờ và vùng khơi;

c) Tàu có chiều dài lớn nhất dưới 12 mét hoạt động chuyển tải thủy sản tại vùng ven bờ, không được hoạt động chuyển tải thủy sản tại vùng ven lộng và vùng khơi”.

Theo quy định không cho phép thu mua sai vùng của tàu chuyển tải đã dẫn đến hệ quả: dù tàu khai thác (tàu nguồn) không vi phạm, nhưng nếu tàu dịch vụ hậu cần thu gom bị xác định “hoạt động sai vùng”, toàn bộ nguyên liệu thu gom từ nhiều tàu nguồn khác nhau trên chuyến đó sẽ bị coi là vi phạm và vẫn không được cấp hồ sơ và S/C, dù chỉ một mắt xích trong chuỗi có vấn đề.

b. Đề xuất

Đề nghị Ban soạn thảo xem xét **sửa đổi, bổ sung khoản 2, Điều 25** theo hướng:

“2. Đối với tàu hậu cần đánh bắt nguồn lợi thủy sản:

a) Tàu có chiều dài lớn nhất từ 15 mét trở lên hoạt động chuyển tải thủy sản đảm bảo nguyên liệu tuân thủ IUU.

b) Tàu có chiều dài lớn nhất từ 12 mét đến dưới 15 mét không được hoạt động chuyển tải thủy sản ở vùng khơi.

c) Tàu có chiều dài lớn nhất dưới 12 mét hoạt động tại vùng ven bờ không được hoạt động tại vùng lộng và vùng khơi.

c. Lý do

- Tàu chuyển tải/ hậu cần có chức năng vận chuyển, trao đổi hàng hóa trên biển (nhu yếu phẩm, đá, dầu, NL thủy sản,...), đây có thể được xem là hoạt động mua bán.
- Hầu hết, các tàu chuyển tải/ hậu cần có chiều dài trên 15m. Nếu quy định tàu chuyển tải chỉ thu mua nguyên liệu các tàu khai thác trên 15m hoạt động vùng khơi là chưa phù hợp, chưa đúng hiện trạng.
- Tàu dịch vụ hậu cần là mắt xích không thể thiếu trong mô hình tổ chức sản xuất của đội tàu khai thác xa bờ Việt Nam. Nếu thủ tục xác nhận không phù hợp với đặc thù vận hành của loại hình tàu này, sẽ làm gián đoạn nguồn cung nguyên liệu hợp pháp cho chế biến xuất khẩu.

3. Về quy định tàu cá cập cảng (tại khoản 4 Điều 25)

a. Vấn đề vướng mắc

Khoản 4 Điều 25 Nghị định số 41 quy định tàu cá có chiều dài lớn nhất từ 06 mét trở lên phải cập cảng để bốc dỡ thủy sản khai thác. Quy định này không ấn định chu kỳ thời gian tối đa giữa hai lần cập cảng.

Trong thực tế, Cơ quan thực thi tại một số cảng yêu cầu tàu khai thác phải cập cảng ít nhất một lần trong vòng tối đa 6 tháng thì hồ sơ xin xác nhận mới được xem xét; nếu quá thời hạn này, hồ sơ bị coi là “không báo cáo” và không được xem xét cấp hồ sơ. Trong khi đó, mô hình khai thác xa bờ của một số đội tàu là bám biển nhiều tháng, được tàu dịch vụ hậu cần cung ứng nhiên liệu, đá, nhu yếu phẩm và thu gom sản phẩm chuyển vào bờ, tàu khai thác chỉ vào bờ khi cần đăng kiểm, gia hạn Giấy chứng nhận an toàn thực phẩm tàu cá hoặc sửa chữa

lớn. Việc không cập bờ thường xuyên trong trường hợp này không đồng nghĩa với hoạt động khai thác bất hợp pháp hoặc không báo cáo.

Bên cạnh đó, có trường hợp tàu dự kiến cập một cảng nhưng do do yếu tố khách quan (thời tiết, sản lượng, luồng lạch, giao dịch thực tế) phải thay đổi sang cập tại cảng khác; nếu chỉ đổi chiều kế hoạch ban đầu mà không có cơ chế giải trình thì hành trình có thể bị coi là bất hợp lý.

b. Đề xuất

Đề nghị Ban soạn thảo xem xét sửa đổi, bổ sung khoản 4 Điều 25 theo hướng:

- Rà soát, công khai bằng văn bản căn cứ pháp lý về thời hạn/chu kỳ cập cảng bắt buộc (nếu có); trường hợp pháp luật hiện hành không quy định thời hạn tối đa giữa hai lần cập cảng, Bộ NNMT có chỉ đạo chấm dứt việc các cảng/địa phương tự đặt thêm điều kiện “tối đa 6 tháng” khi xét hồ sơ xác nhận nguyên liệu.
- Cho phép doanh nghiệp/chủ tàu giải trình bằng dữ liệu VMS, nhật ký khai thác, chứng từ giao nhận trên biển và các lý do khách quan (thời tiết, luồng lạch, an toàn hàng hải) trong trường hợp thay đổi cảng cập ngoài kế hoạch.
- Quy định rõ nguyên tắc phân định trách nhiệm: chỉ loại trừ phần nguyên liệu thực sự không chứng minh được tính hợp pháp (ví dụ nguyên liệu thu từ đúng tàu nguồn vi phạm), không mặc định loại trừ toàn bộ lô/chuyến nếu dữ liệu cho phép tách bạch nguồn gốc theo từng tàu nguồn trong chuyến thu gom của tàu dịch vụ hậu cần.

c. Lý do

❖ Theo quy định của Việt Nam:

- Khoản 4 Điều 25 chỉ quy định nghĩa vụ cập cảng đối với tàu cá từ 06 mét trở lên, không quy định thời hạn tối đa 06 tháng giữa hai lần cập cảng. Vì vậy, nếu cần thiết phải quản lý chu kỳ cập cảng thì nội dung này cần được quy định rõ trong văn bản quy phạm pháp luật, bảo đảm doanh nghiệp và ngư dân có thể biết trước và tuân thủ thống nhất.
- Nguyên tắc xây dựng và áp dụng thủ tục hành chính là mọi điều kiện làm phát sinh nghĩa vụ hoặc hạn chế quyền của tổ chức, cá nhân phải có căn cứ trong văn bản quy phạm pháp luật và phải được áp dụng thống nhất trên toàn quốc; việc một số cảng tự đặt thêm điều kiện thời gian không có căn cứ rõ ràng như hiện nay là chưa phù hợp với nguyên tắc này và cần được Bộ NNMT, Cục Thủy sản và Kiểm ngư rà soát, chấn chỉnh thống nhất.
- Đối với dữ liệu vi phạm hành chính đã được xử lý dứt điểm (đã chấp hành quyết định xử phạt), Cục Thủy sản và Kiểm ngư cần bảo đảm việc cập nhật kịp thời vào Cơ sở dữ liệu nghề cá quốc gia (VNFishbase) để tránh việc một hành vi đã xử lý xong tiếp tục tạo thành điểm chặn tại các thủ tục hành chính khác.

❖ Theo yêu cầu thị trường và thông lệ quốc tế:

- Thông lệ quản lý chuyển tải/tàu dịch vụ hậu cần quốc tế trong khuôn khổ Hiệp định Biện pháp quốc gia có cảng – PSMA đòi hỏi kiểm soát rủi ro IUU trên cơ sở dữ liệu hành trình, nhật ký và chứng từ giao nhận, đồng thời phải phản ánh đúng mô hình logistics đặc thù của nghề cá xa bờ (tiếp nhiên liệu, chuyển tải sản phẩm trên biển), không coi mọi sai lệch hành trình là dấu hiệu vi phạm.

❖ Thực tiễn triển khai:

- Thời tiết, ngư trường, điều kiện luồng lạch tại các cảng cá Việt Nam biến động thường xuyên khiến hành trình thực tế của tàu không phải lúc nào cũng trùng khớp hoàn toàn với kế hoạch ban đầu; đây là yếu tố khách quan, không thể quy kết là hành vi gian lận nếu không có bằng chứng khác đi kèm.

4. Về khai báo, thẩm định nguồn gốc thủy sản khai thác nhập khẩu bằng tàu công-ten-nơ (Điều 51 và mẫu số 22 phụ lục II)

a. Vấn đề vướng mắc

Điều 51 Nghị định số 41/2026/NĐ-CP quy định việc khai báo và thẩm định nguồn gốc thủy sản, sản phẩm thủy sản có nguồn gốc từ khai thác nhập khẩu vào Việt Nam bằng tàu công-ten-nơ; hồ sơ khai báo thực hiện theo Mẫu số 22 Phụ lục II.

Qua thực tế nhập khẩu, một container/lô hàng có thể gồm nguyên liệu từ nhiều tàu khai thác khác nhau, có trường hợp lên tới 30-80 tàu. Hiện nay, hồ sơ phải kê khai chi tiết nhiều trường thông tin theo từng tàu; khi kết hợp thông tin khai trước và số liệu thực nhận sau bốc dỡ, khối lượng dữ liệu phải nhập cho một lô nhiều tàu có thể lên tới hàng trăm, thậm chí hơn 1.000 trường dữ liệu.

Trong khi đó, cấu trúc chứng từ lô nguyên liệu do nước xuất khẩu cấp trong một số trường hợp chỉ thể hiện thông tin ở cấp lô/chuyến/container hoặc không có đầy đủ một số trường dữ liệu theo cấu trúc biểu mẫu của Việt Nam. Doanh nghiệp không có đủ thông tin để cập nhật vào mẫu 22. Việc yêu cầu nhập lại thủ công nhiều dữ liệu cũng làm tăng nguy cơ sai sót hành chính mà không làm phát sinh thêm thông tin nguồn.

b. Đề xuất

Đề nghị Ban soạn thảo xem xét sửa đổi, bổ sung Điều 51 và Mẫu số 22 Phụ lục II theo hướng:

- Rà soát, tinh gọn các trường thông tin bắt buộc trong Mẫu số 22, chỉ giữ các thông tin thực sự cần thiết để xác định nguồn gốc, tính hợp pháp và phục vụ quản lý IUU.
- Đối với lô hàng nhiều tàu, chỉ yêu cầu khai chi tiết theo từng tàu đối với các dữ liệu có trên chứng từ gốc và có ý nghĩa trực tiếp đối với việc thẩm định nguồn gốc; trường hợp chứng từ hợp pháp của nước xuất khẩu chỉ thể hiện ở cấp lô/chuyến/container thì cho phép khai báo theo cấu trúc dữ liệu tương ứng, kèm chứng từ gốc để cơ quan thẩm quyền thẩm định.
- Bổ sung cơ sở pháp lý cho việc tiếp nhận dữ liệu điện tử theo tệp/cấu trúc chuẩn và kế thừa dữ liệu đã khai, hạn chế nhập lại thủ công đối với lô hàng có nhiều tàu nguồn.

c. Lý do

❖ Theo quy định của Việt Nam:

- Điều 51 và Mẫu số 22 là căn cứ trực tiếp của thủ tục khai báo, thẩm định đối với thủy sản khai thác nhập khẩu bằng tàu công-ten-nơ. Vì vậy, việc tinh gọn trường dữ liệu và thiết kế cơ chế phù hợp cho lô nhiều tàu cần được xử lý ngay tại Nghị định và biểu mẫu kèm theo Nghị định.

- Việc đơn giản hóa trường thông tin phù hợp với mục tiêu của chính Dự thảo Nghị định là cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính và chi phí tuân thủ, nhưng không làm giảm trách nhiệm của doanh nghiệp về tính chính xác, trung thực của hồ sơ.

❖ Theo yêu cầu thị trường và thông lệ quốc tế:

- Truy xuất nguồn gốc cần bảo đảm khả năng liên kết giữa lô hàng và nguồn khai thác, nhưng mức dữ liệu yêu cầu phải tương thích với cấu trúc chứng từ hợp pháp do cơ quan có thẩm quyền nước xuất khẩu cấp. Không nên yêu cầu doanh nghiệp Việt Nam tạo ra dữ liệu nguồn mà phía xuất khẩu không phát hành.

❖ Thực tiễn triển khai:

- Với lô 30-80 tàu, việc nhập lập nhiều trường thông tin cho từng tàu tạo khối lượng thao tác rất lớn, tăng nguy cơ nhầm số hiệu tàu, khối lượng hoặc thông tin chuyển biển. Cơ chế nhập dữ liệu hàng loạt và kế thừa dữ liệu sẽ giảm sai sót, đồng thời giúp cơ quan quản lý có dữ liệu chuẩn hóa hơn để phân tích rủi ro.

5. Đề xuất bổ sung quy định loại trừ áp khai báo hàng công ten nơ nhập khẩu (khoản 1, Điều 51)

a. Vấn đề vướng mắc

Tại khoản 1, Điều 51 “Kiểm soát thủy sản, sản phẩm thủy sản có nguồn gốc từ khai thác được vận chuyển bằng tàu công ten nơ nhập khẩu vào Việt Nam” đã loại trừ lô hàng mẫu có khối lượng dưới 50kg, không dùng cho mục đích thương mại, không lưu thông trên thị trường.

Tuy nhiên, hiện nay các lô hàng nhập khẩu là phụ phẩm (trứng cá, dè mực,...), các sản phẩm trong danh sách loại trừ giấy chứng nhận C/C của EU, các lô hàng thuộc phụ lục II kèm theo công ước CITES hay hàng bao gói sẵn nhập khẩu để kinh doanh nội địa không được loại trừ và phải khai báo đang gây bất cập cho doanh nghiệp.

b. Đề xuất

Đề nghị Ban soạn thảo xem xét sửa đổi, bổ sung vào khoản 1, Điều 51 loại trừ áp khai báo hàng công ten nơ nhập khẩu đối với:

- Lô hàng nhập khẩu là phụ phẩm (trứng cá, dè mực...).
- Các sản phẩm trong danh sách loại trừ giấy Chứng nhận nguồn gốc thủy sản khai thác (giấy C/C) của EU.
- Các lô hàng thuộc phụ lục II kèm theo Công ước về thương mại quốc tế các loài động, thực vật hoang dã nguy cấp (Công ước CITES).
- Hàng bao gói sẵn nhập khẩu để kinh doanh nội địa.

c. Lý do

- Các lô hàng phụ phẩm (ví dụ dè mực, trứng cá,...) thường phải thu gom từ rất nhiều lô nguyên liệu mới đủ một công ten nơ hàng để nhập khẩu. Do đó nếu yêu cầu khai báo khi nhập khẩu thì nhà xuất khẩu phải thu gom giấy tờ, hồ sơ rất lâu và rất phức tạp mới đủ hồ sơ cung cấp cho nhà nhập khẩu Việt Nam, nhiều trường hợp là bất khả thi. Vì vậy, DN Việt Nam rất khó để mua và NK được những lô hàng này.

- Quy định EC 1005/2008 (Council Regulation (EC) No 1005/2008) có dạng mục loại trừ các sản phẩm **không cần chứng nhận C/C** (tại Phụ lục 1) nên quy định của Việt Nam cũng không nên bắt DN phải khai báo IUU đối với các sản phẩm này.
- Các lô hàng thuộc phụ lục II kèm theo Công ước về thương mại quốc tế các loài động, thực vật hoang dã nguy cấp (Công ước CITES) là những lô hàng đã được kiểm soát rất kỹ về nguồn gốc xuất xứ theo quy định VN và công ước quốc tế về buôn bán quốc tế các loài động vật, thực vật hoang dã nguy cấp. Việc quy định kiểm soát nguồn gốc xuất xứ của các sản phẩm này theo quy định IUU hoặc các quy định khác sẽ dẫn đến chồng chéo, nhân đôi thêm gánh nặng công việc cho cả cơ quan quản lý Nhà nước và DN, người dân.

Hiệp hội VASEP và cộng đồng doanh nghiệp thủy sản trân trọng đề nghị Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Cục Thủy sản và Kiểm ngư và Ban soạn thảo xem xét, tiếp thu các ý kiến góp ý nêu trên để Dự thảo Nghị định khi ban hành vừa bảo đảm mục tiêu quản lý nhà nước, kiểm soát chặt chẽ chống khai thác IUU, vừa bảo đảm tính khả thi, giảm thủ tục và chi phí tuân thủ cho ngư dân, doanh nghiệp, góp phần duy trì nguồn nguyên liệu hợp pháp cho chế biến, xuất khẩu thủy sản.

Trân trọng cảm ơn và kính chào./

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Tư pháp;
- Ban Thường vụ HH;
- BCH và BKT HH;
- VPĐD HH tại Hà Nội;
- Lưu VP HH.

TUQ. CHỦ TỊCH HIỆP HỘI
TỔNG THƯ KÝ



Nguyễn Hoài Nam