

**HIỆP HỘI CHẾ BIẾN VÀ XUẤT KHẨU
THỦY SẢN VIỆT NAM**



Số: 154/2018/CV-VASEP

*V/v Kiến nghị giải quyết các vướng mắc
trong kiểm dịch nguyên liệu thủy sản NK
từ tàu đánh bắt vận chuyển bằng
container về Việt Nam*

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

-----oOo-----

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 13 tháng 11 năm 2018

**Kính gửi: - Bộ trưởng Nguyễn Xuân Cường
- Thứ trưởng Thường trực Hà Công Tuấn**

Hiệp hội Chế biến và XK Thủy sản Việt Nam (**VASEP**) và cộng đồng các DN thủy sản trân trọng cảm ơn Bộ trưởng, Thứ trưởng và Lãnh đạo Bộ NN&PTNT đã luôn sát sao chỉ đạo, hỗ trợ cho cộng đồng doanh nghiệp (DN) VASEP để kịp thời tháo gỡ các vướng mắc, cải cách thủ tục hành chính và cải thiện môi trường kinh doanh theo các NQ19 của Chính phủ.

Thời điểm Quý 4/2018 không chỉ là Quý quan trọng nhất trong năm khi ngành Thủy sản chạy nước rút sản xuất XK để đáp ứng các đơn hàng nhập khẩu thường tập trung cuối năm. Thêm vào đó, Hiệp hội cũng xin báo cáo Bộ trưởng việc gia tăng rõ rệt (khác biệt) các đơn hàng từ nhiều tập đoàn lớn (*rút khỏi Trung Quốc, do chiến tranh thương mại Trung-Mỹ*) đã & đang chuyển sang các nước lân cận mà Việt Nam là ưu tiên để gia công XK và SXXK.

Bằng văn bản này, VASEP trân trọng báo cáo Bộ trưởng một số vướng mắc trong công tác kiểm dịch nguyên liệu thủy sản nhập khẩu đang trực tiếp ảnh hưởng lớn tới sản xuất-xuất khẩu của các Doanh nghiệp. Cụ thể như sau:

(1) Nguyên liệu thủy sản đông lạnh nhập khẩu dạng xô/xá xếp trong container không thể đáp ứng yêu cầu có bao bì & nhãn phù hợp theo quy định:

Do chưa có Thông tư hướng dẫn Nghị định ghi nhãn (Bộ KHCN), nên hiện nay, Cục Thú y trên cơ sở ý kiến chuyên môn của Tổng cục Đo lường Chất Lượng đã xem xét theo hướng có thể ‘coi container là một đơn vị hàng hóa’ để giải quyết vấn đề của thực tiễn. Tuy nhiên, hướng này vẫn không phải là căn cứ, vì thông lệ quốc tế không có việc dán nhãn hàng hóa lên container vận chuyển quốc tế; mà thông tin lô hàng đã có đầy đủ trong hồ sơ của lô hàng.

(2) Nguyên liệu thủy sản nhập khẩu trực tiếp từ tàu đánh bắt, đóng vào container tại cảng trung chuyển và đưa về Việt Nam không có chứng nhận kiểm dịch H/C:

Vướng mắc tập trung cho hàng nguyên liệu thủy sản đông lạnh nhập khẩu chủ yếu để gia công và sản xuất xuất khẩu. Nguyên liệu này có nguồn gốc từ các tàu cá nước ngoài đánh bắt và đông lạnh ngoài đại dương. Cá nguyên liệu đông lạnh sau đó được đóng vào container và chuyển về Việt Nam. Về bản chất nguyên liệu đông lạnh này chỉ là thay đổi phương thức vận chuyển, không có thêm bất cứ công đoạn bảo quản, sơ chế, chế biến nào khác.

Mặc dù Thông tư 26/2016 của Bộ NN&PTNT quy định không yêu cầu giấy H/C đối với cá nhập khẩu trực tiếp từ tàu đánh bắt. Tuy nhiên từ ngày 26/9/2018, Cơ quan Thú y

yêu cầu các lô hàng từ tàu cá nhưng được vận chuyển bằng Container về VN phải có "Giấy chứng nhận kiểm dịch/ATTP (H/C)" của CQTQ nước XK cấp. Với yêu cầu phải có giấy H/C mới được kiểm dịch, nhiều container của một số DN đã bị ách lại tại các Cảng từ ngày 26/9 đến ngày 17/10/2018 (22 ngày) không được thông quan, chỉ tính riêng 3 Doanh nghiệp (Bidifisco, Amanda, Toàn Thắng) với hơn 40 containers, số tiền lưu cont-lưu bãi phải chi trả là hơn 680 triệu đồng, công nhân không có việc làm và trễ đơn hàng với khách hàng.

Sau khi Cục Thú y có cuộc họp với VASEP và các DN liên quan vào ngày 12/10/2018, ngày 15/10/2018 Cục Thú y có văn bản 2421/TY và đã kịp thời thông quan hàng hóa để các DN có nguyên liệu duy trì sản xuất. Trên cơ sở đó, các Doanh nghiệp vẫn tiến hành đặt hàng mua nguyên liệu bình thường với nước ngoài. Tuy nhiên, Ngày 3/11/2018, Cục Thú y ra văn bản số **2581/TY-TTr,PC** v/v điều chỉnh, sửa đổi văn bản 2421 kể trên. Theo đó, bắt đầu hiệu lực ngay từ ngày ký (3/11/2018) trở lại bắt buộc phải có H/C mới được kiểm dịch và yêu cầu «*Chi cục tổng hợp báo cáo Cục Thú y để Cục báo cáo Bộ NNPTNT xem xét, quyết định*». Trong 3 ngày cuối tuần 9-10-11/11 vừa qua, nhiều container cá nhập khẩu về tiếp tục nằm lại cảng do không được kiểm dịch, thông quan ảnh hưởng rất lớn đến các kế hoạch-sản xuất trong giai đoạn nước rút này. Các Doanh nghiệp đang rất khó khăn về vấn đề này.

Liên quan đến vấn đề này, Hiệp Hội xin được trình bày một số cơ sở thực tiễn và thông lệ quốc tế để làm rõ cho nội dung vướng mắc số 2 mà các DN đang phản ánh kể trên:

Về thông lệ quốc tế:

Không phải tàu đánh bắt nào cũng có điều kiện đưa tàu trực tiếp vào các cảng của Việt Nam để dỡ hàng mà đa phần các tàu đều cập tại các cảng của một quốc gia trung gian trong hành trình đánh bắt để đưa nguyên liệu vào các container chuyên dụng rồi bán lại cho các thị trường nhập khẩu, trong đó có Việt Nam. Do các lô nguyên liệu này chỉ chuyển tải trung gian qua cảng của một số quốc gia, đa phần là các quốc đảo ở Thái Bình Dương như Fiji, American Samoa, Micronesia, Marshall..., một số trường hợp thì trung chuyển qua kho ngoại quan ở một số quốc gia; và hiển nhiên cá chuyển tải tại cảng không phải là thuộc sở hữu của tổ chức/cá nhân nào thuộc quốc gia có cảng chuyển tải này.

Theo tìm hiểu và kiểm tra kỹ càng của các Doanh nghiệp thành viên, hầu hết các quốc gia này không có quy định hoặc không bố trí cơ quan có thẩm quyền của các quốc gia có cảng trung gian cấp Giấy H/C hay xác nhận giấy tờ cho các lô hàng này; ngoại trừ **Fiji** chỉ cấp cho các lô hàng mà do các tàu treo cờ Fiji khai thác mà thôi, lượng này thì lại rất nhỏ. Do đó, hầu hết các lô hàng này từ trước tới nay không thể xin cấp giấy **H/C** của cơ quan thẩm quyền.

Trong khi đó các nguyên liệu này luôn có đủ hồ sơ truy xuất theo đúng yêu cầu IUU của EU (*Captain Statement/xác nhận thuyền trưởng – có ghi rõ các thông tin chuyển tải (nếu có), Bill of lading (vận đơn), transport detail (chi tiết vận chuyển), hồ sơ tàu đánh bắt*). Và trên thực tế Giấy **H/C** là giấy chứng nhận kiểm dịch/ATTP – không liên quan đến vấn đề kiểm soát IUU hoặc hồ sơ giấy tờ IUU.

Về thực tiễn:

Trong trường hợp hàng chuyển tải từ tàu cá đóng container về Việt Nam thì trên Giấy xác nhận của Thuyền trưởng (***Captain statement***) sẽ thể hiện các thông tin về việc chuyển tải.

Thực tế hiện nay, cả các lô hàng SP động vật thủy sản nhập khẩu trực tiếp từ tàu đánh bắt hải sản nước ngoài hay các lô SP động vật thủy sản chứa trong các container đông lạnh được bốc dỡ và xếp lại từ tàu đánh bắt hải sản của nước ngoài tại các cảng trung chuyển của các nước khác, nhập khẩu vào Việt Nam thì đều là cá khai thác, không qua công đoạn bảo quản, sơ chế, chế biến-bao gói nào trên đất liền.

Dòng hàng cá tàu nhập khẩu về sẽ là các loại cá biển đánh bắt ở các vùng khơi của Thái Bình Dương, đặc thù cá nhập khẩu từ tàu về chỉ thường ở **3 dạng nguyên liệu** sau: dạng nguyên con (**Whole-round**), hoặc được sơ chế ở dạng bỏ mang - bỏ nội tạng (**GG**); cắt đầu bỏ nội tạng (**HGT/DWT hoặc Dressed**) được đông lạnh ngay trên tàu và bảo quản lạnh đông. Các loại có chế biến khác (fillet, cắt khúc, xẻ loin....) đều không phải là nguồn cá được bảo quản lạnh trên tàu.

Một thực tế nữa là hiện nay các nước trong khu vực Châu Á đang nhập khẩu dạng sản phẩm này làm nguyên liệu SXXK và gia công chế biến xuất khẩu như Trung Quốc, Thái Lan, Indonesia ...không yêu cầu giấy H/C hay giấy xác nhận của cơ quan thẩm quyền của các quốc gia có cảng trung chuyển.

Việc nhập khẩu nguyên liệu hải sản từ các tàu khai thác (trực tiếp từ tàu hoặc tàu sẽ phân bổ vào các container để vận chuyển tới nơi nhập khẩu – đều không qua bất cứ công đoạn chế biến nào ở nhà xưởng trên đất liền) là một thông lệ quốc tế và Việt Nam là một quốc gia cũng tham gia trong chuỗi giao thương bình thường này từ trước đến nay, ít nhất từ 2010 đến bây giờ.

Tại Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN (tại Điều 32-Direct Consignment) và nhiều Hiệp định FTA khác mà Việt Nam đã ký, hàng hóa quá cảnh qua một hoặc nhiều quốc gia cũng vẫn được coi là **vận chuyển trực tiếp** từ quốc gia này đến quốc gia khác, miễn đảm bảo hai điều kiện là: **1)**Hàng hoá không tham gia vào giao dịch thương mại hoặc tiêu thụ tại nước quá cảnh đó; và **2)**Hàng hoá không trải qua bất kỳ công đoạn nào khác ngoài việc dỡ hàng và tái xếp hàng hoặc những công đoạn cần thiết để giữ sản phẩm trong điều kiện tốt.

Như vậy, các lô hàng thủy sản nhập khẩu được đóng/sang container từ trực tiếp các tàu khai thác hoặc từ kho ngoại quan (không qua chế biến tại nhà xưởng trên đất liền) và đưa về Việt Nam hoàn toàn đáp ứng các yêu cầu và đủ điều kiện để được coi như là các lô hàng trực tiếp từ tàu đánh bắt về Việt Nam và được hưởng các quy định về thủ tục về kiểm dịch như hàng nhập khẩu trực tiếp từ tàu đánh bắt.

Trên cơ sở đó, Hiệp hội kính đề nghị Bộ trưởng, Thứ trưởng xem xét một số kiến nghị sau đây:

1. Thống nhất xem xét các lô hàng cá nhập khẩu từ tàu đánh bắt vận chuyển bằng container (container chỉ là phương tiện vận chuyển hàng hóa), không qua bất cứ công đoạn chế biến nào trên đất liền, với đặc thù 3 dạng sản phẩm như trình bày ở trên, giống như các lô hàng cá nhập khẩu vận chuyển trực tiếp bằng tàu đánh bắt. Trên cơ sở đó kính đề nghị Bộ NN & PTNT sớm có các quy định cho loại hình này.
2. Xin kiến nghị Bộ cho phép kiểm dịch theo quy trình hiện hành trong khi chờ sửa đổi các Thông Tư liên quan để kịp thời giải phóng các lô hàng đang ách tắc tại cảng nhằm giảm bớt tổn thất, thiệt hại cho các DN.
3. Xin kiến nghị Bộ không yêu cầu phía ‘xuất khẩu’ dán nhãn lên container đối với các trường hợp cá đông lạnh dạng xô/xá xếp trong container nhập khẩu cho đến khi Bộ KH-CN ban hành Thông tư hướng dẫn Nghị định số 43/2017 về ghi nhãn.

4. Xin kiến nghị cho VASEP và DN một cuộc họp ngắn trong thời gian sớm nhất để Hiệp hội và DN có cơ hội trình bày, làm rõ thêm về các vướng mắc cũng như đề xuất các giải pháp cần thiết.

Trân trọng cảm ơn và kính chào./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục Thú y;
- Tổng cục Thủy sản;
- Cục NAFIQAD;
- Viện CIEM;
- Chủ tịch HH và các PCT HH;
- Ban Điều hành IUU VASEP;
- CLB cá Ngừ VASEP;
- VPĐD HH tại Hà Nội;
- Lưu VP HH.

TUQ. CHỦ TỊCH HIỆP HỘI CHẾ BIẾN VÀ
XUẤT KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM

TỔNG THỦ KÝ HIỆP HỘI



Trương Đình Hòe