

Số: 47/CV-VASEP

Tp. Hồ Chí Minh, ngày 06 tháng 5 năm 2021

V/v trao đổi, kiến nghị tháo gỡ bất cập
trong thực hiện kiểm soát IUU, cấp S/C,
C/C tại các địa phương

Kính gửi: Tổng cục Thủy sản

Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP) cùng các doanh nghiệp (DN) thành viên chân thành cảm ơn Tổng cục Thủy sản đã luôn hỗ trợ và đồng hành cùng các DN hải sản trong thực hiện tốt các quy định về quản lý chống khai thác IUU và tháo gỡ các vướng mắc, bất cập cho xuất khẩu hải sản trong suốt thời gian qua.

Thực hiện kế hoạch của Hiệp hội, vừa qua Hiệp hội đã tổ chức Đoàn công tác đến làm việc với các đơn vị, doanh nghiệp và ngư dân tại một số tỉnh trọng điểm khai thác hải sản phía nam về công tác chống khai thác IUU, bao gồm việc xác nhận, chứng nhận và xuất khẩu. Hiệp hội xin trao đổi, báo cáo tóm tắt một số nội dung, kết quả chuyến công tác và kiến nghị xem xét giải quyết một số bất cập, vướng mắc.

Trước hết, một cách khách quan nhất, tại các Tỉnh mà Đoàn làm việc (Cà Mau, Kiên Giang) đã và đang tập trung cao độ và làm tốt công tác quản lý khai thác hải sản, chống khai thác IUU cũng như mục tiêu xây dựng nghề cá có trách nhiệm tại địa phương.

Tuy nhiên, với hiện trạng của nghề cá Việt Nam, điều kiện thực tế tại địa phương đang phát sinh những bất cập trong thực hiện một số quy định pháp luật liên quan đến công tác cấp giấy xác nhận nguyên liệu (S/C) và chứng nhận hải sản khai thác (C/C) phục vụ cho sản xuất, xuất khẩu. Cụ thể:

1. Bất cập về hạ tầng và trong công tác quản lý tàu khai thác:

- Số lượng cảng cá đủ "chuẩn" để được Bộ NNPTNT công bố hiện nay còn rất hạn chế (49 cảng/83 cảng trên toàn quốc). Mỗi tỉnh ven biển có chiều dài bờ biển từ trăm đến vài trăm kilomet, cũng chỉ có được 1-3 cảng chỉ định, đa số 1-2 cảng/tỉnh. Như vậy, có thực tế là nhiều tàu cá muốn về cập cảng chỉ định phải đi thêm cả hàng trăm km (*phát sinh xăng dầu, thời gian*), nên có thực trạng là nhiều tàu (cả hơn 15m và dưới 15m) sẽ về các cảng khác hoặc tại bến của gia đình/đại lý nậu vựa. Điều này dẫn đến nhiều tàu cá không cập về cảng chỉ định, số lượng lớn các tàu cá (đồng nghĩa số lượng lớn hải sản khai thác) không đủ điều kiện được làm các giấy tờ cần thiết (biên bản bốc dỡ, S/C...).

- Sự phối hợp của các bên liên quan trong quản lý tàu khai thác bất hợp pháp: Thực tế, tàu vi phạm (nếu có) thường là từ vùng khơi, trong đó vùng khơi hiện nay là do các lực lượng thuộc Kiểm Ngư, Hải quân hoặc Cảnh sát biển quản lý chứ địa phương (Chi cục thủy sản) không quản lý. Khi tàu ở gần bờ thì đã được hướng dẫn, tập huấn, ngư dân thực hiện tốt **nhưng** khi ra đến vùng khơi nếu có vi phạm thì lúc đó thuộc quản lý và trách nhiệm của cơ quan quản lý vùng khơi. Mặc dù, có quy định lắp đặt giám sát hành trình nhưng tàu cá đi ra khơi bỏ thiết bị sang tàu khác nên ở nhà kiểm tra vẫn thấy tàu thực hiện tốt đúng vùng biển quy định. Như vậy, xử lý vi phạm hành chính của các tàu khai thác vùng khơi là như thế nào. Hiện có quan điểm về sự phối hợp, như tàu vi phạm thì Hải quân, Cảnh sát biển, Kiểm ngư không thực hiện xử lý và cho rằng tàu này của Tỉnh nào thì UBND và Sở NNPTNT ở tỉnh đó xử lý, trừ khi Sở điện ra đề nghị. Mặc dù quy định xử phạt hành chính thì các lực lượng chấp pháp ngoài khơi có

được thực hiện nhưng các đơn vị này cũng cho rằng hỗ trợ thôi chứ không phải nhiệm vụ của họ. Sự chia sẻ thông tin giữa các lực lượng chấp pháp kể trên và CQQL địa phương còn thiếu, do đó trong việc phối hợp để giám sát và xử phạt giữa các bên cần có đơn vị là chủ công dưới sự chủ trì của UBND Tỉnh để đứng ra xử phạt trong quá trình đi kiểm tra phát hiện có vi phạm.

- Tình trạng tàu cá, nhất là các tàu dưới 12m còn thiếu “giấy tờ” như đăng ký, đăng kiểm, giấy phép khai thác vẫn còn không ít – gây nên nhiều khó khăn cho việc có được nguồn nguyên liệu hợp pháp cho thu mua-chế biến-XK.

2. Bất cập trong thủ tục xin cấp giấy S/C:

- Có một thực trạng là DN không kiểm tra được nguyên liệu thu mua là hợp pháp hay không hợp pháp. DN cho tàu đi thu mua trên biển, họ chỉ biết mua chứ quy định hiện hành không cho DN quyền kiểm tra ngư dân, kiểm tra giám sát hành trình. Dữ liệu giám sát hành trình không được phép công khai, chỉ có BQL cảng cá biết được nhưng khi đó DN đã mua nguyên liệu (NL) rồi. Vì vậy DN hoàn toàn bị động trong việc kiểm soát nguồn gốc và tính hợp pháp của nguồn nguyên liệu. Hơn nữa, DN hiện khó yêu cầu chủ tàu và đại lý thu mua thực hiện đúng quy định và cung cấp đầy đủ chứng từ được vì thực tế khi DN không mua nguyên liệu thì đại lý sẽ bán cho các DN hoặc đầu mối tiêu thụ khác mà không cần các giấy tờ để xin S/C. Hiện nay, cơ sở thu gom là mắt xích quan trọng nhưng chưa bị ràng buộc thực thi nhiều trong chuỗi cung ứng. Tâm lý của Cơ sở thu gom là không bán được cho chỗ này thì bán cho chỗ khác. DN muốn kiểm tra thông tin về lô nguyên liệu xem “đạt” hay “không đạt” vào thời điểm thu mua cũng bị hạn chế nhiều ngoài danh sách tàu cá vi phạm được đăng tải trên web của Tổng cục Thủy sản. Rất nhiều trường hợp ảnh hưởng đến thủ tục xin S/C của DN sau khi DN đã kiểm tra & thu mua nguyên liệu..

- Các DN chế biến mặt hàng surimi: nguyên liệu chế biến mặt hàng surimi là từ lưới kéo, lưới cào. Trong khi đó các tàu khai thác này lại hoạt động ở vùng lộng, không đúng quy định, nên khi DN đi làm S/C thì cũng bị “tắc” và không được cấp S/C.

- Hiện trạng không ít tàu cá thiếu các giấy tờ (*3 không: không đăng ký, hoặc không đăng kiểm, hoặc không giấy phép khai thác*) khiến DN bị hạn chế nguồn cung nguyên liệu (có giấy tờ) hoặc rất vướng sau đó trong thủ tục xin giấy S/C để XK vào các thị trường có yêu cầu.

- DN mua hàng cân đo xong tại cảng nhưng khi xin S/C thì không được cấp, nguyên nhân do thiếu chứng từ hoặc tư liệu: thiếu giám sát hành trình, thiếu nhật ký khai thác.

- Theo quy định, tàu >15m thì phải khai thác ở vùng khơi, nhưng trong giám sát hành trình mà Cảng cá hoặc Chi cục kiểm tra sau đó, xuất hiện có ở vùng lộng (DN không thể biết khi mua nguyên liệu) thì lô hàng cũng sẽ bị “nghẽn” không có được S/C.

- Nhiều trường hợp DN đã kiểm tra & thu mua nguyên liệu, cân đo đúng tại Cảng cá, nhưng sau đó, do tàu cá khi vào bờ khai báo với Biên phòng với khối lượng không khớp với số lượng cân thực tế tại cảng, cũng sẽ bị “vướng” không được xác nhận S/C.

- Có những trường hợp, lô hàng được kiểm tra nhật ký khai thác và giám sát hành trình và không khớp với nhau, hoặc khi mua nguyên liệu là từ Chủ tàu cũ, nhưng khi DN đi làm S/C thì tàu đó đã bán cho chủ mới... cũng là các trường hợp sẽ không xác nhận được S/C.

3. Bất cập trong thủ tục xin cấp giấy CC và hồ sơ truy xuất nguồn gốc:

- Thông tư 21/2018 quy định thủ tục làm CC thì chỉ cần S/C và form mẫu khai cấp CC. Hiện có Chi cục Thủy sản khi cấp C/C yêu cầu kiểm tra các giấy tờ phục vụ cấp S/C trước đó (thuộc thẩm quyền của Cảng cá) để xác thực S/C đó đúng quy định hay không. Điều này gây

khó, bắt cập cho DN khi phải cung cấp 2 lần hồ sơ, mà trong nhiều trường hợp khi không có đủ thông tin hoặc quá 3 ngày theo quy định, Chi cục trả lại hồ sơ.

- Tên tiếng Việt của con cá: giữa các miền có tên khác nhau trong khi tên Khoa học thì giống nhau. Nên với trường hợp S/C cấp tại miền trung, khi mang về miền Nam cấp C/C thì Chi cục kê sai tên (đưa về miền trung thì họ không xác nhận). VD: cá ngừ sọc dưa (miền trung) - Cá ngừ vằn (miền nam)).

- Các lô hàng XK vào các thị trường ngoài EU nhưng cần giấy chứng thư ATTP (H/C): Trung tâm vùng thuộc cục NAFIQAD đã “thực hiện kiểm tra hồ sơ TXNG” với lô hàng XK cho các thị trường nào có yêu cầu H/C theo quy định mới tại Thông tư 13/2020. Hồ sơ TXNG được yêu cầu gồm: biên bản bốc dỡ hoặc S/C – nếu lô hàng nào không có thì là “không đạt” và đủ điều kiện xem xét cấp H/C. Trong khi bắt cập lớn hiện nay là không nhiều nguyên liệu khai thác “cập cảng” chỉ định để có được giấy tờ (tàu dưới 15m không bắt buộc vào cảng chỉ định và cũng ít tàu về cảng; không ít tàu trên 15m về cảng chỉ định dù quy định bắt buộc). Nội dung bắt cập này, Hiệp hội đã có văn bản báo cáo-kiến nghị với Cục Nafiqad tại CV 44/CV-VASEP, Cục đã chủ động họp bàn ngày 5/5/2021 để có biện pháp phù hợp cho thực thi.

4. Đề xuất, kiến nghị:

Để tháo gỡ các bắt cập, vướng mắc theo điều kiện thực tế tại các địa phương trong quản lý khai thác hải sản, thủ tục cấp S/C, C/C và khơi thông cho sản xuất, XK hải sản, nhất là trong bối cảnh DN đang gặp khó khăn trong SX-XK do đại dịch Covid-19 hiện nay, tạo điều kiện cho ngư dân yên tâm bám biển, đi khai thác và tiêu thụ nguyên liệu hải sản khai thác được, Hiệp hội trân trọng báo cáo và đề nghị Tổng cục xem xét giải quyết và tham mưu phương án tháo gỡ:

- 1) Đề xuất, kiến nghị với Bộ NNPTNT và UBND các Tỉnh ven biển:
 - (i) Xem xét có chương trình (đầu tư, cải tạo) để gia tăng số lượng các Cảng cá đủ “chuẩn” được chỉ định, công bố - góp phần cơ bản giải tỏa nút thắt hiện nay khâu quản lý tàu cá cập bến & xác nhận nguyên liệu.
 - (ii) Có sự đầu tư hơn về cơ sở hạ tầng, giao thông kết nối cảng và thiết bị cho các cảng cá đã được chỉ định/công bố tương xứng với tình hình thực tế để đảm bảo cảng thực hiện được các chức năng của mình.
- 2) Chỉ đạo các địa phương tăng cường các công tác kiểm tra, chế tài để hạn chế và tiến dần đến mức không còn các tàu cá thiếu giấy tờ như hiện nay (*tình trạng tàu cá 3 không: không đăng ký, hoặc không đăng kiểm, hoặc không giấy phép khai thác*) – để không chỉ củng cố hiệu lực của quy định pháp luật mà còn khai thông cho XK, giúp DN không bị hạn chế nguồn cung nguyên liệu (có giấy tờ) hoặc rất vướng trong thủ tục xin giấy S/C.
- 3) Chỉ đạo và hướng dẫn các Chi cục Thủy sản thực hiện thống nhất theo quy định của TT 21/2018 và TT 13/2020 trong quá trình xử lý cấp C/C cho chủ hàng – đảm bảo thực thi đúng và linh hoạt, tránh máy móc đi kiểm tra, xác minh lại toàn bộ các thông tin trong S/C mà Cảng cá đã xác nhận, tăng tính liên thông, công nhận trong hệ thống chuỗi từ Cảng cá-Chi cục.
- 4) Website của TCTS:
 - (i) Thời gian qua, trang thông tin điện tử của TCTS kém ổn định, nhiều khi không vào được, bị đơ hoặc lỗi; đề nghị cso biện pháp khắc phục để củng cố sự liên tục và hỗ trợ cho trước hết là phần “IUU” “ danh sách tàu cá IUU”.
 - (ii) Về danh sách tàu vi phạm IUU cập nhật trên web của TCTS, nhưng sau đó khi đưa một tàu ra khỏi danh sách thì lại không có thông báo chi tiết (thời gian rút, lý

do) để giúp DN thực hiện và cập nhật cho việc mua hàng và cả xác lập các căn cứ khác liên quan đến các lô hàng liên quan.

- 5) Có hướng dẫn thống nhất cho một số tình huống của thực tiễn, để vẫn có thể xác nhận cho những lô hàng hợp pháp, nhưng không bị vướng cho người dân và DN, gồm:
- (i) Việc tàu cá chuẩn bị đi về thì bị hỏng thiết bị giám sát hành trình hoặc mất kết nối hành trình thì lúc đó tàu cá cần làm những việc gì để chứng minh được lô hàng hợp pháp?
 - (ii) Việc một số địa phương có đường bờ biển dài, cảng cá chỉ định được công bố thì ít nên rất khó cho tàu chạy thêm 100-200km để về Cảng chỉ định → khi “phản cứng” là số lượng cảng công bố còn hạn chế, thì xem xét có hướng dẫn về “quản lý thực thi” để giải quyết thực trạng này.
 - (iii) Có biện pháp hay quy định như thế nào để DN khi đi mua nguyên liệu thì biết được nguyên liệu đó là hợp pháp hay không hợp pháp – đối với việc DN đi thu mua nguyên liệu trên biển (vì ngoài thông tin tàu “IUU” trên website TCTS, DN không có quyền kiểm tra ngư dân & giám sát hành trình (GSHT); dữ liệu GSHT không được công khai, chỉ có BQL Cảng cá & Chi cục biết được – nhưng khi đó thì DN đã mua nguyên liệu rồi.
 - (iv) Hiện trong TT 21/2018 và TT13/2020 thì tàu 12-15m không phải về cảng chỉ định nhưng không có quy định nộp NKKT cho đơn vị nào? Cần có hướng dẫn. Đề xuất: tàu từ 12-15m thì nộp NKKT cho Chi cục (nơi cấp đăng kiểm, đăng ký). Tàu <12m thì nộp báo cáo khai thác tại các phòng quản lý nông nghiệp.
 - (v) Theo quy định, tàu cá trước khi xuất bến và trước cập cảng phải báo trước 01 giờ. Nhiều trường hợp, tàu xuất bến không thể qua Cảng được, chỉ qua báo với Biên phòng, nên nguyên liệu về sau đó không được xác nhận. Đề nghị có hướng dẫn cho trường hợp thực tiễn này, liệu chẳng chỉ cần 1 đăng ký với Biên phòng lúc xuất bến?
 - (vi) Tên tiếng Việt của một số loài cá thông dụng khác nhau giữa các miền trong khi tên Khoa học thì giống nhau, khiến lô hàng của DN không được cấp C/C dù đã có S/C do Cảng cá ở địa phương khác cấp. Cần có hướng dẫn thống nhất để tránh ách tắc trong SXKD (VD: cá ngừ sọc dưa (miền trung) nhưng lại là cá ngừ vằn (miền nam)).

Hiệp hội VASEP rất mong nhận được sự quan tâm và hỗ trợ kịp thời của Quý Tổng cục.

Trân trọng cảm ơn và kính chào./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thứ trưởng Phùng Đức Tiến;
- Cục NAFIQAD;
- Chi cục Thủy sản: Cà Mau, Kiên Giang
- BQL Cảng cá: Cà Mau, Kiên Giang
- Chủ tịch, các PCT Hiệp hội;
- BCH và BKT HH;
- VPĐD HH tại Hà Nội;
- Lưu VPHH.

TUQ. CHỦ TỊCH HIỆP HỘI CHẾ BIÊN VÀ
XUẤT KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM
TỔNG THỦ KÝ HIỆP HỘI

