

# การปฏิบัติที่ดีที่สุดในการส่งกลับของเสียที่จัดส่งอย่างผิดกฎหมาย จากเอเชียไปยุโรป

วันที่: 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563

ฉบับ: **1.0**

ชุดงานที่ 4: การสร้างเครือข่ายปฏิบัติการระหว่างประเทศในสหภาพยุโรป-ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

กิจกรรม 4.2: การพัฒนาเนื้อหาที่ใช้เป็นแนวปฏิบัติ

งานส่งมอบ 4.4:

การปฏิบัติที่ดีที่สุดในการส่งกลับของเสียที่จัดส่งอย่างผิดกฎหมายจากเอเชียไปยุโรป

โครงการ **WasteForce**

ได้รับทุนสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความมั่นคงภายในของสหภาพยุโรป - ตำรวจ  
e (ISFP/2017/AG/ENV/821345)



## ประกาศ

เนื้อหาของเอกสารฉบับนี้เป็นลิขสิทธิ์ของสมาคม WasteForce และจะต้องไม่มีการทำสำเนาไม่ว่าจะทั้งหมด บางส่วน หรือทำซ้ำ (ไม่ว่าจะด้วยวิธีการถ่ายภาพ ถ่ายภาพซ้ำ หรือวิธีอื่นใด) และจะต้องไม่เปิดเผยเนื้อหาของเอกสารนี้แก่บุคคลหรือองค์กรอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า ความยินยอมดังกล่าวได้ให้ไว้แก่สมาชิกทั้งปวงที่ได้ร่วมลงนามในข้อตกลงของสมาคม WasteForce ลงวันที่ 01 ธันวาคม พ.ศ. 2561 และแก่คณะกรรมการยุโรปที่จะใช้และเผยแพร่ข้อมูลนี้

ข้อมูลและเนื้อหาของรายงานฉบับนี้เป็นความรับผิดชอบของสมาชิกสมาคม WasteForce เพียงผู้เดียว และไม่จำเป็นต้องเป็นตัวแทนของมุมมองที่คณะกรรมการยุโรปหรือบริการของคณะกรรมการได้แสดง แม้ว่าข้อมูลที่อยู่ในเอกสารและเว็บเพจของโครงการนี้เชื่อว่าถูกต้อง แต่ผู้เขียนหรือผู้ร่วมงานคนอื่นในสมาคม WasteForce ไม่ได้รับประกันแต่อย่างใดเกี่ยวกับเนื้อหา

## สารบัญ

1. คำนำ .....	3
2. อนุสัญญาบาเซลและกฎระเบียบว่าด้วยการจัดส่งของเสียของยุโรป .....	4
3. การขนย้ายที่ผิดกฎหมายและการส่งของเสียกลับประเทศ .....	6
4. การตรวจหาการจัดส่งของเสียอย่างผิดกฎหมาย .....	9
5. การรวบรวมพยานหลักฐาน .....	14
6. ความร่วมมือ .....	17
7. ข้อเสนอแนะ .....	19

## 1. คำนำ

โครงการ “การยับยั้งและขัดขวางการค้าและการจัดการของเสียที่ผิดกฎหมายด้วยการพัฒนาเครื่องมือเพื่อส่งเสริม  
ในงานด้านนิติเวชศาสตร์และการสร้างศักยภาพ” (WasteForce)

คือโครงการริเริ่มที่ได้ทุนสนับสนุนจากกองทุนความมั่นคงภายในของสหภาพยุโรปและตำรวจ  
(ISFP/2017/AG/ENV/821345) โดยมีระยะเวลาสองปี สิ้นสุดในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2563

ชุดงานที่ 4 ของโครงการ WasteForce มุ่งที่จะสนับสนุนการสร้างเครือข่ายปฏิบัติการระหว่างประเทศระหว่างสหภาพยุโรป  
(EU) กับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และจะส่งผลให้มีการส่งมอบงาน 4 ชุด โดยงานที่ส่งมอบชุดที่ 4.1  
จะให้คลังความต้องการและความเป็นไปได้ที่เกี่ยวข้องกับกลไกการแลกเปลี่ยนข้อมูล งานที่ส่งมอบชุดที่ 4.2  
เจาะลึกถึงกลไกต่างๆ และแนวปฏิบัติในการใช้กลไกเหล่านั้น งานที่ส่งมอบชุดที่ 4.3  
ให้แนวปฏิบัติในการดำเนินคดีเกี่ยวกับของเสีย และสุดท้าย งานที่ส่งมอบชุด 4.4 นี้  
คือการรวบรวมวิธีปฏิบัติที่ดีเพื่อสนับสนุนความร่วมมือระหว่าง EU และเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง  
ในการส่งของเสียที่ได้จัดส่งมาอย่างผิดกฎหมายกลับประเทศ

ใน พ.ศ. 2562 โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ (UNEP) ได้ดำเนินการสำรวจภายใต้โครงการ WasteForce  
ในกลุ่มเจ้าหน้าที่จากองค์กรต่างๆ ที่จัดการกับเรื่องการจัดส่งของเสียอย่างผิดกฎหมาย

การสำรวจนี้ได้สืบสวนถึงประสบการณ์จากศุลกากร ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ด้านสิ่งแวดล้อม  
รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่างๆ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล

การใช้กลไกการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจยืนยันจุดหมายปลายทาง

การตรวจจับการจัดส่งของเสียอย่างผิดกฎหมายและการส่งกลับประเทศ

ผลอย่างหนึ่งของการสำรวจนี้แสดงให้เห็นว่าความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ เกี่ยวกับการจัดส่งของเสียโดยผิดกฎหมาย  
นี้ดูเหมือนจะทำหายมาก

การส่งของเสียที่จัดส่งโดยผิดกฎหมายกลับประเทศนั้นถือว่าเป็นกระบวนการที่ยากและเสียเวลา อย่างไรก็ตาม  
ยังมีตัวอย่างที่ดีหลายตัวอย่างจากการปฏิบัติประจำวันเมื่อมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจยืนยันปลายทางในเอ  
เซีย

การตรวจยืนยันเช่นนี้ส่วนใหญ่จะดำเนินการผ่านอีเมลและผ่านการติดต่อระดับทวิภาคีระหว่างเจ้าหน้าที่จากประเทศต้นท  
างและประเทศปลายทาง

รายงานจะเน้นที่ตัวอย่างของการจัดส่งของเสียอย่างผิดกฎหมายที่ตรวจพบในเอเชียซึ่งประสบความสำเร็จในการส่งกลับป  
ระเทศต้นทางในยุโรป

เอกสารฉบับนี้จะอธิบายถึงตัวอย่างความสำเร็จสองสามตัวอย่าง และดึงข้อสรุปเพื่อส่งเสริมความร่วมมือที่ดีซึ่งนำไปสู่ความสำเร็จในการจัดการกับคดีเหล่านี้ในอนาคต ท่านสามารถอ่านวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการจัดการกับการจัดส่งของเสียโดยผิดกฎหมายได้ในห้องสมุด DOTCOM Waste ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติที่ดีและบทเรียนที่ได้เรียนรู้ในการสนับสนุนการตรวจค้น การสืบสวนและการดำเนินคดีการจัดการที่ผิดกฎหมายและการค้าของเสียอย่างผิดกฎหมาย<sup>1</sup>

## 2. อนุสัญญาบาเซลและกฎระเบียบว่าด้วยการจัดส่งของเสียของยุโรป<sup>2</sup>

การเคลื่อนย้ายข้ามเขตแดนของของเสียอันตรายและของเสียอื่นนั้น

ได้รับการควบคุมภายใต้อนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายของเสียอันตรายและการกำจัด

(อนุสัญญาบาเซล)<sup>3</sup>

ซึ่งหมายความว่าจัดส่งเหล่านั้นจะกระทำได้อีกต่อเมื่ออยู่ภายใต้วิธีดำเนินการให้ความยินยอมอย่างมีข้อมูลล่วงหน้า

(Prior Informed Consent (PIC)) เท่านั้น

ภาคีแห่งอนุสัญญานี้จำเป็นต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ผ่านกฎหมายแห่งชาติ ในวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ.

2562 ได้มีการบังคับใช้ส่วนแก้ไขอนุสัญญาเพื่อห้ามการส่งออกของอนุสัญญาฉบับนี้ (BAN amendment)<sup>4</sup> หมายความว่า

ห้ามส่งของเสียอันตรายไปยังประเทศกำลังพัฒนา

หลายประเทศซึ่งเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาบาเซลได้ใช้โอกาสที่เสนอโดยอนุสัญญานี้เพื่อพิจารณาให้ของเสียที่ไม่เป็นอันตรายบางประเภทถือว่าเป็นอันตราย<sup>5</sup> ซึ่งหมายความว่าจัดส่งของเสียประเภทนั้นได้ภายใต้ขั้นตอนการดำเนินงานของ PIC เท่านั้น อนุสัญญานี้ยังทำให้ประเทศต่างๆสามารถจำกัดหรือห้ามการนำเข้าของเสียบางชนิดได้

<sup>1</sup> ท่านสามารถเข้า DOTCOM Waste Library ได้ที่ : <https://dotcomproject.eu/resources/dotcomlibrary/> ; ยิ่งไปกว่านั้น

ภายใต้โครงการ Waste Force ยังมีการพัฒนาและปรับข้อมูลให้ทันสมัยสำหรับห้องสมุด DOTCOM Waste Library

ท่านสามารถเข้าห้องสมุดนี้ได้ที่ : <https://www.wasteorceproject.eu/resources/library/>

<sup>2</sup> อนุสัญญาบาเซลอธิบายไว้ในข้อ 2 วรรค 3 ถึง “การเคลื่อนย้ายข้ามเขตแดน” ของของเสียภายใต้อนุสัญญานี้ ส่วน EU WSR

ให้คำจำกัดความของคำว่า “การจัดส่ง” ของของเสียไว้ใน ข้อ 2 วรรค 34 ซึ่งได้กล่าวถึงในเอกสารฉบับนี้ “การเคลื่อนย้าย” “การจัดส่ง” หรือ “การขนส่ง” มักจะหมายถึงการขนส่งของเสียจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง

<sup>3</sup> หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โปรดดูที่ :

<http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx>

<sup>4</sup> หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติม โปรดดูที่: <http://www.basel.int/Default.aspx?tabid=8120>

<sup>5</sup> <http://www.basel.int/Countries/NationalDefinitions/NationalDefinitionsofHazardousWastes/tabid/1480/Default.aspx>

ในสหภาพยุโรป อนุสัญญาบาเซล รวมทั้งส่วนแก้ไขเพื่อห้ามการส่งออก (BAN amendment) และตราสารระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น การตัดสินใจ (2001)107/บทรูปขององค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD))<sup>6</sup> ได้ถูกย้ายเข้าไปในระดับของสหภาพยุโรปผ่านกฎระเบียบว่าด้วยการจัดส่งของเสียในสหภาพยุโรป (EU Waste Shipment Regulation (WSR))<sup>7</sup> ควรจำไว้ว่า กฎระเบียบของสหภาพยุโรปนั้นสามารถใช้บังคับได้โดยตรงในรัฐสมาชิกทุกรัฐ และไม่จำเป็นต้องมีการย้ายตำแหน่งของกฎหมาย

นอกเหนือจากข้อกำหนดของอนุสัญญาบาเซลแล้ว WSR ยังควบคุมของเสียที่ไม่เป็นอันตราย (non-hazardous wastes) ซึ่งจัดส่งไปเพื่อแปรรูปและนำกลับมาใช้ (recycling) ยังประเทศซึ่งไม่ใช่สมาชิกของ OECD จากข้อมูลของ WSR ทางสหภาพยุโรปได้ถามประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิก OECD ว่าตกลงที่จะรับของเสียที่ไม่เป็นอันตรายซึ่งมีต้นกำเนิดมาจากสหภาพยุโรปหรือไม่ และในกรณีนี้ประเทศเหล่านั้นตกลงให้ระบุว่าของเสียนั้นจะต้องส่งไปภายใต้ขั้นตอนการดำเนินงาน PIC หรือวิธีดำเนินงานที่เรียบง่ายกว่านั้น นอกจากนี้ประเทศที่ไม่ใช่สมาชิกของ OECD ยังสามารถตัดสินใจได้ว่า จะห้ามนำเข้าของเสียที่ไม่เป็นอันตรายจากสหภาพยุโรป รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องนี้อยู่ในกฎระเบียบของคณะกรรมการยุโรป 1418/2007<sup>8</sup>

<sup>6</sup> โปรดดูที่ [https://one.oecd.org/document/C\(2001\)107/FINAL/en/pdf](https://one.oecd.org/document/C(2001)107/FINAL/en/pdf)

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1454069470717&uri=CELEX:02006R1013-20180101>

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1418&from=NL>

### 3. การขนย้ายที่ผิดกฎหมายและการส่งของเสียกลับประเทศ

อนุสัญญาบาเซล (ข้อ 9) พิจารณาการจัดส่งของเสียข้ามเขตแดนว่าผิดกฎหมายภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้:

- ปราศจากการแจ้งบัพัญญัติของอนุสัญญานี้ไปยังรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งปวง
- ปราศจากความยินยอมของรัฐที่เกี่ยวข้อง
- ด้วยการยินยอมที่ได้มาโดยการปลอมแปลง การสำแดงเท็จ หรือกลล่อกลล
- การจัดส่งที่ไม่สอดคล้องในสาระสำคัญกับเอกสาร หรือ
- ซึ่งเป็นผลให้มีการกำจัดของเสียอันตรายอย่างจงใจ (เช่น การถ่ายทิ้ง)โดยขัดต่ออนุสัญญานี้และหลักกฎหมายระหว่างประเทศทั่วไป

นอกจากนี้ ยังถือว่าการขนย้ายโดยผิดกฎหมายเป็นการกระทำทางอาญา ส่วน EU WSR (ข้อ 2.35)

พิจารณาถึงประเด็นข้างต้นว่าเป็นการจัดส่งที่ผิดกฎหมายเช่นเดียวกับหลักอื่นๆ :

- ของเสียที่ส่งออกนอกสหภาพยุโรปเพื่อกำจัด
- ของเสียที่ส่งออกไปยังประเทศที่ได้ห้ามการนำเข้าของเสียดังกล่าว
- ของเสียอันตรายที่ส่งออกไปยังประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิก OECD หรือของเสียที่ถือว่าเป็นอันตรายโดยประเทศที่ไม่ใช่สมาชิก OECD 9

ภายใต้อนุสัญญาบาเซล (ข้อ 9)

หากการจัดส่งนั้นถือว่ามีผิดกฎหมายอันเป็นผลมาจากการกระทำของผู้ส่งออกหรือผู้ก่อกำเนิดรัฐที่ส่งออกจะต้องรับประกันว่าของเสียที่มีปัญหานั้นจะต้อง:

- ถูกนำกลับโดยผู้ส่งออกหรือผู้ก่อกำเนิด หรือถ้าจำเป็น ด้วยตนเองในรัฐที่ส่งออก หรือ ถ้าไม่สามารถปฏิบัติได้
- ให้กำจัดไปโดยสอดคล้องกับบัพัญญัติของอนุสัญญา 10

EU WSR (ข้อ 24) มีพันธกรณีที่คล้ายกันสำหรับผู้ส่งออกและรัฐผู้ส่งออก

แต่ให้รายละเอียดมากกว่าเกี่ยวกับทางเลือกในกรณีที่ไม่สามารถส่งกลับประเทศได้ ทางเลือกเหล่านั้นคือ ของเสียจะต้อง:

- ได้รับการกู้คืน หรือกำจัด ในประเทศปลายทาง หรือ dispatch by โดยหน่วยงานผู้มีอำนาจในการ the competent authority of dispatch หรือโดยบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลในนามของหน่วยงานนั้น หรือหากไม่สามารถปฏิบัติได้

<sup>9</sup> จากข้อ 35, 36 และ 37 ของกฎระเบียบว่าด้วยการจัดส่งของเสียของยุโรป (European Waste Shipment Regulation (WSR)) 1013/2006).

<sup>10</sup><http://www.brsmeas.org/Decisionmaking/COPsandExCOPs/2017COPs/2017COPs/MeetingDocuments/tabid/5385/ctl/Download/mid/16177/language/en-US/Default.aspx?id=553&ObjID=17210>

- อาจเลือกให้กู้คืนหรือทำลายในอีกประเทศหนึ่งโดยหน่วยงานผู้มีอำนาจของประเทศผู้จัดส่งหรือโดยบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลในนามของหน่วยงานนั้น ถ้าหน่วยงานผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องเห็นชอบ



ภาพ 1 พลาสติกผิดกฎหมายที่พบในกัมพูชา (ภาพจาก กระทรวงสิ่งแวดล้อม กัมพูชา)

"เราจำเป็นต้องส่งข้อความถึงชุมชนระหว่างประเทศเกี่ยวกับท่าทีของอาเซียนต่อประเด็นของเสียเป็นพิษนี้" เรทโน มาร์ซูดี (Retno Marsudi) รัฐมนตรีต่างประเทศอินโดนีเซียกล่าวว่า "เราไม่ต้องการให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลายเป็นถังขยะของประเทศอื่น"

ในช่วงสองเดือนที่ผ่านมา บางประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งกัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซียและฟิลิปปินส์ ตัดสินใจที่จะส่งผู้สินค้าหลายร้อยตู้ที่บรรจุพลาสติกผิดกฎหมายกลับไปยังออสเตรเลีย แคนาดา ฝรั่งเศส เยอรมนี ฮังการีและสหรัฐอเมริกา ผู้สินค้าอีกหลายร้อยตู้กำลังอยู่ในระหว่างการตรวจสอบเพื่อที่จะส่งกลับหากเป็นไปได้



กลุ่มอาเซียน ประกอบด้วยบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม<sup>11</sup>

สิ่งสำคัญคือเมื่อการจัดส่งของเสียที่ผิดกฎหมายนั้นเป็นความรับผิดชอบของผู้ส่งออกหรือผู้ก่อกำเริบ  
ของเสียนั้นจะต้องถูกส่งกลับไปยังรัฐผู้ส่งออก

ในกรณีที่ผู้นำเข้าหรือผู้รับของนั้นรับผิดชอบต่อการจัดส่งที่ผิดกฎหมาย  
รัฐผู้นำเข้าจำเป็นต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าของเสียนั้นได้รับการกู้คืนหรือกำจัดในลักษณะที่สมเหตุสมผลด้านสิ่งแวดล้อม  
โดยผู้นำเข้า ผู้รับของ หรือหากไม่อาจปฏิบัติได้ โดยตนเองโดยตรง

ในกรณีที่ไม่สามารถมอบหมายความรับผิดชอบต่อการจัดส่งที่ผิดกฎหมายให้แก่ผู้ส่งออกหรือผู้ก่อกำเริบ  
หรือผู้นำเข้าหรือผู้กำจัด ประเทศที่เกี่ยวข้องหรือประเทศอื่นๆ ตามความเหมาะสม  
จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจผ่านความร่วมมือว่า  
ของเสียที่เป็นปัญหานั้นได้รับการบำบัดโดยเร็วที่สุดในลักษณะที่สมเหตุสมผลด้านสิ่งแวดล้อมในประเทศผู้ส่งออก  
ประเทศผู้นำเข้า หรือที่อื่นตามความเหมาะสม<sup>12</sup>

องค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งสำหรับหน่วยงานรัฐบาลที่จัดการกับการจัดส่งของเสียโดยผิดกฎหมายนั้นคือการตัดสินใจว่า  
ใครเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดส่งที่ผิดกฎหมายนั้น

จำเป็นต้องมีคำตอบสำหรับการตัดสินใจเพื่อกำหนดทางเลือกว่าจะจัดการกับของเสียนี้อย่างไร ทางเลือกต่างๆ ได้แก่  
การส่งกลับไปยังประเทศผู้ส่งออก หรือกู้คืน / กำจัด ในประเทศผู้นำเข้า

<sup>11</sup> ท่านสามารถอ่านบทความโดยสมบูรณ์ได้ทางออนไลน์ ที่: <https://english.kyodonews.net/news/2019/08/fa486d2a0f15-southeast-asia-wont-be-developed-countries-trash-can-asean.html>

<sup>12</sup> จากข้อ 9 วรรค 4 ของอนุสัญญาบาเซล และ/หรือ ข้อ 24 วรรค 5 ของ EU WSR

#### 4. การตรวจค้นการจัดส่งของเสียอย่างผิดกฎหมาย

ก่อนที่จะตอบคำถามเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อการจัดส่งของเสียอย่างผิดกฎหมายได้นั้น ยังมีองค์ประกอบอื่นๆหลายประการที่จะต้องกำหนด<sup>13</sup>

1. เพื่อตัดสินว่ารายการที่จัดส่งไปนั้นมีคุณสมบัติเป็นของเสีย<sup>14</sup> ทั้งอนุสัญญาบาเซล<sup>15</sup> และ EU WSR<sup>16</sup> ล้วนมีคำจำกัดความของคำว่าของเสีย

เพื่อตัดสินว่าจะต้องใช้ขั้นตอนการทำงานใดสำหรับการจัดส่งแต่ละครั้ง ให้ปฏิบัติตามขั้นตอนต่อไปนี้

2. ภายใต้อนุสัญญาบาเซล  
ของเสียอันตรายและของเสียอื่นที่ถูกจัดส่งเพื่อกำจัดนั้นจะต้องผ่านขั้นตอนการดำเนินงาน PIC แต่ภายใต้ EU WSR ของเสียทั้งหมดที่จัดส่งเพื่อกำจัดจะต้องมีขั้นตอน PIC แต่ห้ามส่งออกเพื่อนำไปบำบัดเพื่อการกำจัดภายนอกสหภาพยุโรป

นอกเหนือจากสิ่งที่กล่าวไว้ภายใต้ประเด็นที่ 2 จาก EU WSR และกฎระเบียบของประชาคมยุโรป (Regulation (EC)) 1418/2007 ห้ามส่งออกของเสียบางอย่างออกจากสหภาพยุโรปไปยังประเทศที่ไม่ใช่สมาชิก OECD รวมทั้งของเสียต่อไปนี้:

- ของเสียอันตราย
- ของเสียที่ประเทศปลายทางได้แจ้งว่าเป็นอันตรายภายใต้ข้อ 3 ของอนุสัญญาบาเซล
- ของเสียซึ่งห้ามนำเข้าโดยประเทศปลายทาง หรือ
- ของเสียซึ่งหน่วยงานผู้มีอำนาจในการจัดส่งมีเหตุผลที่จะเชื่อว่าจะไม่ได้รับการจัดการในลักษณะที่สมเหตุสมผลทางสิ่งแวดล้อมในประเทศปลายทางที่เกี่ยวข้อง เช่น เมื่อของเสียถูกส่งไปยังสถานที่ที่ไม่ได้รับอนุญาต

<sup>13</sup> หมายถึงสถานการณ์ตามกฎหมายของสหภาพยุโรป

<sup>14</sup> ข้อ 2 ของอนุสัญญาบาเซล “ของเสีย” คือสารหรือวัตถุซึ่งถูกกำจัด หรือมุ่งที่จะให้ถูกกำจัด หรือจะต้องกำจัดตามบทบัญญัติของกฎหมายแห่งชาติ

<sup>15</sup> ท่านสามารถดาวน์โหลดเอกสารนี้ได้ที่ :

<http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/LegalClarity/Glossaryofterms/SmallInteressionalWorkingGroup/tabid/3622/Default.aspx>

<sup>16</sup> ข้อ 2 ของ EU WSR อ้างถึงข้อ 1 ของคำสั่งว่าด้วยกรอบการทำงานด้านของเสียของสหภาพยุโรป (EU Waste Framework Directive) 2008/98/EC: ‘ของเสีย’ หมายถึงสารหรือวัตถุใดซึ่งผู้ถือครองละทิ้งหรือตั้งใจหรือจะต้องละทิ้ง

ข้อกำหนดเพิ่มเติมต่ออนุสัญญาบาเซล: การเคลื่อนย้ายข้ามเขตแดนของของเสียนั้นสามารถกระทำต่อเมื่อ :

- รัฐผู้ส่งออกไม่มีความสามารถเชิงวิชาการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ศักยภาพหรือสถานที่กำจัดที่เหมาะสมเพื่อที่จะกำจัดของเสียที่เป็นปัญหานั้นใน “ลักษณะที่สมเหตุสมผลด้านสิ่งแวดล้อม” หรือ
- จำเป็นต้องใช้ของเสียที่เป็นปัญหาเพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมการแปรรูปกลับมาใช้หรือการกู้คืนในรัฐผู้นำเข้า หรือ
- การเคลื่อนย้ายข้ามเขตแดนที่เป็นปัญหานั้นสอดคล้องกับเกณฑ์อื่นที่ภาคีได้ตัดสินใจ

3. ภายใต้ EU WSR ของเสียที่จัดส่งซึ่งไม่ได้จัดประเภทไว้ในภาคผนวก 3, 3 ข, 4 หรือ 4 ก ภายใต้รายการเดียวกันจำเป็นต้องผ่านขั้นตอนการดำเนินงาน PIC

4. ส่วนผสมของของเสียที่ไม่เป็นอันตราย จำเป็นต้องผ่านขั้นตอน PIC ภายใต้ EU WSR เมื่อไม่ได้ถูกจัดประเภทไว้ในรายการเดียวกันของภาคผนวก 3, 3 ข, 4 หรือ 4ก นอกเสียจากว่าอยู่ในรายการ 3 ก

5. ภายใต้ EU WSR ไม่ว่าของเสียจะถูกจัดประเภทเป็นของเสียที่ไม่อันตรายและถูกจัดส่งไปเพื่อกู้คืนของเสียเหล่านี้จำเป็นต้องผ่านขั้นตอนการดำเนินงาน PIC ถ้าหากมีการปนเปื้อนกับวัสดุอื่นถึงระดับที่เพิ่มความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับของเสียที่จะถือว่ามีลักษณะอันตรายดังที่ระบุไว้ในคำสั่งว่าด้วยกรอบการทำงานเกี่ยวกับของเสียของสหภาพยุโรป หรือจะทำให้ไม่สามารถกู้คืนของเสียได้ในลักษณะที่สมเหตุสมผลด้านสิ่งแวดล้อม

ประเด็นที่กล่าวถึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการที่จะตัดสินใจว่าการจัดส่งของเสียนั้นถูกกฎหมายหรือผิดกฎหมาย

ในกรณีของการจัดส่งที่ผิดกฎหมาย

จะสัมพันธ์กับผู้รับผิดชอบต่อการจัดส่งนั้นซึ่งจะตัดสินใจว่าจะต้องส่งของเสียกลับไปยังประเทศผู้ส่งออกหรือไม่

กรณีศึกษา	1:	การจัดส่งเศษกระดาษที่ปนเปื้อนจากเนเธอร์แลนด์ไปยังจีน
<p>บริษัทแปรรูปของเสียเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่แห่งหนึ่งในเนเธอร์แลนด์ได้เก็บรวบรวมเศษกระดาษซึ่งจากแหล่งต่างๆและจากหลายประเทศในยุโรปในสถานที่ของบริษัทเอง โดยของเสียเหล่านั้น ถูกส่งเพื่อเก็บไปในประเทศแถบเอเชีย โดยส่วนใหญ่จะไปยังประเทศจีน จากแหล่งข้อมูล/หนังสือพิมพ์ ต่างๆ <sup>17</sup> บริษัทได้ส่งออกตู้สินค้า 450,000 ตู้ไปยังประเทศจีนในระยะเวลาสองทศวรรษ ใน พ.ศ. 2554</p> <p>บริษัทถูกสอบสวนโดยหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายของดัชชีเนื่องจากต้องสงสัยว่าจะมีการส่งของเสียปนเปื้อนจากเนเธอร์แลนด์ไปยังประเทศจีน</p> <p>บริษัทนำเข้าของเสียในครัวเรือนจากสหราชอาณาจักรสู่เนเธอร์แลนด์เพื่อนำมาแยกพลาสติกและของเสียอื่นๆต่อไป แต่แทนที่จะทำเช่นนั้น</p> <p>บริษัทกลับซ่อนท่อของที่บรรจุวัสดุปนเปื้อนไว้ด้านหลังท่อเศษกระดาษที่สะอาดในตู้สินค้าและส่งตู้สินค้าเหล่านี้ไปยังประเทศจีน บริษัทและกรรมการบริษัทถูกตัดสินลงโทษในเนเธอร์แลนด์ใน พ.ศ. 2559 <sup>18</sup></p>		

<sup>17</sup> <https://www.bredavandaag.nl/nieuws/economie/226696/china-stuurt-vervuild-papier-van-puijfelik-breda>

<sup>18</sup> <https://www.ad.nl/breda/celstraf-voor-directeuren-van-puijfelik-breda-ordinaire-milieucriminelen-a0331e50/>



ภาพ 2 เจ้าหน้าที่ศุลกากรจีนกำลังตรวจสอบของเสีย

ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการสืบสวน อัยการดัทซ์ได้ส่งคำขอความช่วยเหลือทางกฎหมายไปยังจีนเกี่ยวกับตู้บรรจุสินค้า 30 ตู้ ที่สงสัยว่าจะบรรจุของเสียในครัวเรือนที่ปนเปื้อน

หรืออย่างน้อยส่วนผสมของของเสียที่เกินเกณฑ์ของประเทศจีนที่กำหนดไว้สำหรับของเสียจากกระดาษ ฝายศุลกากรของประเทศจีน ด้วยความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆของจีน จึงได้สืบสวนการจัดส่งครั้งนี้ และยืนยันว่าของเสียเหล่านั้นไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปยังประเทศจีน

ด้วยความร่วมมืออย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานของจีนและดัทซ์ รวมทั้งความร่วมมือระหว่างบริษัทขนส่งของเสียดังกล่าวจึงถูกส่งกลับไปยังเนเธอร์แลนด์<sup>19</sup>

บทสรุปหลักของคดีนี้และการส่งกลับของเสีย :

- ของเสียที่อยู่ภายในตู้สินค้านั้นปนเปื้อน เกินเกณฑ์มาตรฐานในกฎหมายจีน และถือว่าเป็นของเสียจากครัวเรือน
- ของเสียจากครัวเรือนคือของเสียที่จะต้องได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษภายใต้อนุสัญญาบาเซล (วิธีดำเนินการ PIC)

<sup>19</sup> [http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-06/02/content\\_15454275.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-06/02/content_15454275.htm)

- ห้ามส่งของเสียจากครัวเรือนออกจากกลุ่มประเทศสมาชิก OECD (สหภาพยุโรป) หรือประเทศที่ไม่ใช่สมาชิก OECD (จีน) ตามที่กำหนดไว้ในข้อแก้ไขเพื่อห้ามการส่งออก (Ban Amendment) ที่ได้นำมาใช้ใน EU WSR
- ผู้ส่งออกต้องรับผิดชอบต่อการส่งออกที่ผิดกฎหมายเนื่องจากตระหนักดีว่าของเสียที่ปนเปื้อนนั้นถูกส่งไปในตู้บรรจุสินค้า
- หน่วยงานผู้มีอำนาจของประเทศจีนและเนเธอร์แลนด์ทำงานร่วมกันผ่านวิธีที่เป็นทางการ รวมทั้งการมีส่วนร่วมของสถานทูต
- หน่วยงานของจีนเริ่มการสืบสวนการนำเข้าวัสดุดังกล่าวต่อไปในประเทศจีน
- ผู้ต้องสงสัยชาวต่างชาติถูกศาลตัดสินลงโทษ

ของเสียได้รับการกู้คืนด้วยวิธีการที่สมเหตุสมผลทางสิ่งแวดล้อมในเนเธอร์แลนด์

## 5. การรวบรวมพยานหลักฐาน

ในระหว่างการจัดการการขนส่งของเสีย เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ มีหลายองค์กรหรือเครือข่ายได้จัดทำเอกสารที่เป็นแนวทางเกี่ยวกับหลายๆแง่มุมในการจัดการการขนส่งของเสียและการส่งกลับประเทศ เช่น เครือข่ายสหภาพยุโรปเพื่อการนำมาปฏิบัติและการบังคับใช้กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม (European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL))<sup>20</sup>

ข้อมูลที่สามารถรวบรวมเพื่อเป็นพยานหลักฐานในคดีการขนส่งของเสียอย่างผิดกฎหมายได้ รวมถึง:

### เอกสาร

- เอกสารการขนส่ง
- ประกาศและเอกสารแสดงการเคลื่อนย้าย ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาบาเซล
- เอกสาร EU WSR ภาคผนวก VII
- สัญญา
- ใบกำกับสินค้า
- เอกสารการชั่งน้ำหนัก
- ใบตราส่งสินค้าทางเรือ

ข้อมูลเหล่านี้สามารถหาได้ที่:

- ผู้ส่งออก
- ผู้นำเข้า
- บริษัทขนส่งหรือตัวแทนส่งสินค้า
- บริษัทเดินเรือ
- การท่า
- ศุลกากร
- หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม

<sup>20</sup> [https://www.env.go.jp/en/recycle/asian\\_net/Annual\\_Workshops/2010\\_II\\_PDF/Additional\\_Paper/IMPEL-TFS-Manual-return-of-illegal-waste-shipments-Dec-2008.pdf](https://www.env.go.jp/en/recycle/asian_net/Annual_Workshops/2010_II_PDF/Additional_Paper/IMPEL-TFS-Manual-return-of-illegal-waste-shipments-Dec-2008.pdf)

### การตรวจสอบด้วยตาและการเก็บตัวอย่าง

ควรตรวจสอบของเสียที่เกี่ยวข้องด้วยตาโดยเร็วที่สุด โดยอธิบายถึงส่วนประกอบและลักษณะของของเสีย และแนบภาพถ่ายของของเสียมาด้วย

ในบางกรณี จำเป็นต้องเก็บตัวอย่างเพื่อตัดสินถึงลักษณะที่แท้จริงของของเสียที่เกี่ยวข้อง โดยการเก็บของเสียนั้นจะต้องกระทำโดยบุคคลที่มีคุณสมบัติ โดยปฏิบัติตามมาตรฐานที่เที่ยงตรงและตามมาตรการความปลอดภัย

### คำให้การ/ การสัมภาษณ์

นอกเหนือจากเอกสาร ภาพถ่าย ตัวอย่าง และคำอธิบายถึงของเสียแล้ว ยังจำเป็นต้องมีสิ่งที่จะต้องสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อตัดสินว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดส่งที่ผิดกฎหมายนี้ เนื่องจากบางครั้งมีการออกคำสั่งทางโทรศัพท์ ทางอีเมล และดังนั้น คำอธิบายจึงสำคัญ เช่น คำอธิบายเกี่ยวกับข้อมูลบางอย่างที่พบในเอกสาร เกี่ยวกับเส้นทางที่ใช้ขนส่ง ฯลฯ

### ห่วงโซ่ของพยานหลักฐาน

จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องบันทึกถึงสถานการณ์การที่เผชิญโดยละเอียด ถ้ามีสัญญาณของการละเมิด ผู้ตรวจสอบจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้มีการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในลักษณะที่สอดคล้องกับการสืบสวนคดีอาญา โดยทั่วไป และจะต้องเก็บรวบรวมและเตรียมหลักฐานนั้นในลักษณะที่สามารถนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานที่ยอมรับได้ในศาล

นี่หมายความว่า ควรจะบันทึกทุกขั้นตอนที่ได้กระทำในการคัดเลือก การตรวจสอบ การตัดสิน การรวบรวมพยานหลักฐาน ฯลฯ ในทุกแง่มุม รวมทั้งการบันทึกถึงตราผนึกที่มีการถอดออกหรือทดแทนทุกครั้ง ถ้าของเสียถูกปล่อยออกไปและนำกลับเข้ามาใหม่

นั่นคือของเสียอย่างเดียวกันที่ถูกนำกลับเข้ามาด้วยวิธีการขนส่งเดียวกันกลับที่ถูกปล่อยออกไป

ช่องโหว่แม้เพียงเล็กน้อยในห่วงโซ่ของพยานหลักฐานอาจทำให้ไม่สามารถตัดสินบุคคลผู้รับผิดชอบได้ หรือไม่สามารถทำให้บุคคลดังกล่าวยังคงรับผิดชอบได้ต่อไป และดังนั้น จึงไม่อาจส่งของเสียที่เกี่ยวข้องกลับประเทศ หรือไม่อาจดำเนินคดีกับบุคคลที่เกี่ยวข้องได้



### กรณีศึกษาที่ 2: เศษโลหะที่ปนเปื้อนสามารถถูกส่งจากอินโดนีเซียกลับไปยังสหราชอาณาจักรได้

ใน พ.ศ. 2554 ได้มีการตรวจสอบการจัดส่งตู้สินค้าจำนวน 89 ตู้ ซึ่งบรรจุเศษโลหะปริมาณ 1,800 ตัน โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรในท่าเรือจาการ์ตา อินโดนีเซีย เจ้าหน้าที่อินโดนีเซียให้ข้อมูลว่าเศษโลหะดังกล่าวปนเปื้อนด้วยแอสฟัลต์ พลาสติก และของเหลว<sup>21</sup>



ภาพ 3 การตรวจสอบตู้สินค้าเศษโลหะในท่าเรือจาการ์ตา อินโดนีเซีย (จาก Jakarta Globe)

การจัดส่งตู้สินค้า 89 ตัน ที่กล่าวถึงข้างต้นนั้น เกิดขึ้นใน พ.ศ. 2555 และถูกส่งกลับประเทศโดยเร็วเรียบร้อย เนื่องจากความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของอินโดนีเซียและสหราชอาณาจักร

นอกจากนี้ การส่งกลับนั้นยังประสบความสำเร็จเพราะหน่วยงานอินโดนีเซียได้รวบรวมและแลกเปลี่ยนพยานหลักฐาน รวมทั้งทำให้หน่วยงานในสหราชอาณาจักรเชื่อได้ว่าการจัดส่งที่ต้องสงสัยนั้นตามความจริงแล้วอาจเป็นการจัดส่งของเสียโดยผิดกฎหมาย และผู้ส่งออกอาจต้องรับผิดชอบต่อการจัดส่งครั้งนี้

ทีมงานได้สืบสวนตู้สินค้าที่ถูกส่งกลับจากอินโดนีเซีย – โดยคำร้องนั้นได้ตั้งชื่อไว้อย่างเหมาะสมว่า “ปฏิบัติการแอนวิล (Operation Anvil)” – และค้นสิ่งของในตู้ เพื่อทดสอบและพบหลักฐานว่าโลหะที่เป็นของเสีย ซึ่งผู้ส่งออกอ้างว่าเป็นเศษโลหะที่ส่งออกได้ตามกฎหมายนั้น

จริงๆแล้วมีสารปนเปื้อนที่เป็นอันตรายตามที่อ้างว่าถูกพบโดยหน่วยงานของอินโดนีเซีย

จากภาพที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรในจาการ์ตาได้ถ่ายไว้และส่งกลับมายังอังกฤษ

จะเห็นได้ว่าพบสารอันตรายที่ต้องสงสัยนั้นในตู้สินค้าบางตู้ ซึ่งหมายความว่าปฏิบัติการแอนวิลจะต้องทดสอบเพื่อประเมินต่อไปว่าได้มีการละเมิดกฎระเบียบในการส่งออกของเสียที่เข้มงวดของอังกฤษข้อใดบ้าง

<sup>21</sup> <https://www.ibtimes.co.uk/scrap-illegal-exported-returned-safety-315195>

เจฟฟ์ วอร์เบอร์ตัน (Jeff Warburton) เจ้าหน้าที่อาชญากรรมสิ่งแวดล้อมอาวุโสกล่าวไว้ว่า “กฎหมายนั้นค่อนข้างชัด - ไม่ควรมีการปนเปื้อนใดๆอยู่ในวัสดุนี้ แม้ว่าจะเป็นระยะต้นของการสืบสวน แต่เราก็เอาจริงเอาจังกับเรื่องนี้มาก”<sup>22</sup>

## 6. ความร่วมมือ

อนุสัญญาบาเซลและ EU WSR มักจะเน้นถึงความสำคัญของความร่วมมือระหว่างรัฐเพื่อสร้างความมั่นใจว่าของเสียที่เป็นปัญหาจะถูกกำจัดหรือกักเก็บในลักษณะที่สมเหตุสมผลในด้านสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ความร่วมมือดังกล่าวยังสำคัญสำหรับการส่งของเสียที่จัดส่งโดยผิดกฎหมายกลับประเทศ

เป็นที่รู้กันดีว่าความร่วมมือระหว่างประเทศนั้นเป็นเรื่องท้าทาย อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จในการส่งของเสียที่จัดส่งอย่างผิดกฎหมายกลับประเทศนั้นต้องอาศัยความร่วมมือและการสื่อสารเป็นอย่างดี

หลายองค์กรและเครือข่าย เช่น องค์กรศุลกากรโลก (World Customs Organisation (WCO)) องค์กรตำรวจสากล (Interpol) และ IMPEL ได้พัฒนาช่องทางสื่อสารหรือกลไกแลกเปลี่ยนข้อมูลของตนเอง โดยอาจส่งข้อมูลโดยใช้ช่องทางที่ไม่เป็นทางการ (เช่น ผ่านทางอีเมลส่วนตัว) หรือช่องทางที่เป็นทางการผ่านสถานทูตในประเทศหรือองค์กรระหว่างประเทศ เช่น สำนักเลขาธิการแห่งอนุสัญญาบาเซลหรือองค์การการค้าโลก (WTO) ไม่ว่าจะสื่อสารด้วยวิธีใดก็ตาม

จำเป็นอย่างยิ่งว่าการสื่อสารนั้นจะต้องเกิดขึ้นด้วยความเคารพอย่างสมบูรณ์ต่อกฎหมายของแต่ละประเทศและอำนาจที่มีอยู่เหนือการจัดส่ง

เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประสบความสำเร็จในการส่งของเสียที่จัดส่งโดยผิดกฎหมายกลับประเทศเมื่อจำเป็น

<sup>22</sup><https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/britains-waste-now-its-coming-back-to-haunt-us-7789292.html>

**กรณีศึกษาที่ 3: การส่งของเสียพลาสติกกลับประเทศจากมาเลเซียไปยังสหราชอาณาจักร**

สหราชอาณาจักรตกลงที่จะให้ส่งตู้สินค้าจำนวน 42 ตู้ โดยขณะนี้  
 ซึ่งบรรจุของเสียพลาสติกที่จัดส่งโดยผิดกฎหมายจากมาเลเซียกลับประเทศตามอนุสัญญาบาเซล  
 หน่วยงานผู้มีอำนาจและตัวแทนขนส่งกำลังทำงานร่วมกันในกระบวนการส่งกลับประเทศ  
 ซึ่งมาถึงท่าเรือปีนังในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2561 ถึงมีนาคม พ.ศ. 2562  
 ตู้บรรจุสินค้า  
 ถือว่าผิดกฎหมายเนื่องจากไม่ได้ปฏิบัติตามเอกสารการนำเข้าที่จำเป็น



ภาพ 4 ภาพจาก Breakfreefromplastic.org

มีประกาศออกมาหลังจากการมาเยือนเมื่อไม่นานมานี้ของหน่วยงานสิ่งแวดล้อม (Environment Agency (EA))  
 ของสหราชอาณาจักร

ซึ่งจัดขึ้นโดยเอกอัครราชทูตอังกฤษเพื่อตอบสนองต่อข่าวของการจัดส่งของเสียพลาสติกอย่างผิดกฎหมายมาจากสหราชอาณาจักร

หน่วยงานสิ่งแวดล้อม (EA) ได้จัดประชุมหลายครั้งร่วมกับกระทรวงพลังงาน วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี  
 สิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Ministry of Energy, Science, Technology, Environment and  
 Climate Change (MESTECC)) กรมสิ่งแวดล้อม กรมศุลกากรแห่งมาเลเซีย  
 หน่วยงานการทำและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องในมาเลเซีย การประชุมเหล่านี้  
 ส่งผลให้เกิดความเข้าใจระหว่างกันมากขึ้นถึงกรอบและนโยบายด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการค้าของเสียพลาสติก  
 รวมทั้งทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ในการแบ่งปันข่าวกรอง วิธีดำเนินการตรวจสอบ  
 การบ่งชี้และการส่งของเสียพลาสติกกลับประเทศ

ววยปี เยโอ บี ยิน (Y.B. Yeo Bee Yin) รัฐมนตรีกระทรวงพลังงาน วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี สิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ กล่าวว่าการปฏิบัติภารกิจของเอกอัครราชทูตอังกฤษในการทำงานอย่างใกล้ชิดกับ MESTECC ในการส่งคืนสินค้านำเข้าที่บรรจุพลาสติกจำนวน 42 ตู้ที่ทำเรือปีนกลับประเทศนั้นน่าสรรเสริญอย่างยิ่ง ความร่วมมือครั้งนี้หมายถึงการรับรู้ว่ามีพิษจากพลาสติกนั้นเป็นประเด็นระดับโลก ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความมุ่งมั่นจากประเทศต่างๆที่จะจัดการกับปัญหานี้” และยังสามารถกล่าวได้ว่า “เราหวังว่าความร่วมมือและความเข้าใจระหว่างมาเลเซียและสหราชอาณาจักรจะเป็นตัวอย่างสำหรับประเทศอื่นๆซึ่งมีบริษัทที่ส่งออกของเสียพลาสติกที่ปนเปื้อนไปยังประเทศกำลังพัฒนาอื่น”<sup>23</sup>

## 7. ข้อเสนอแนะ

จากประสบการณ์ของความสำเร็จในการส่งของเสียกลับประเทศ

อาจสรุปข้อเสนอแนะสำหรับทุกองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดส่งดังกล่าวได้ดังต่อไปนี้:

1. สืบสวนว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดส่งที่ผิดกฎหมาย เช่นเดียวกับสรุปว่าการส่งกลับประเทศนั้นเป็นไปได้หรือไม่ และใครจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
2. ร่วมมือในระดับชาติเพื่อตัดสินใจว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดส่งหน่วยงานระดับชาติควรตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของตน รวมทั้งสร้างกลไกความร่วมมือในระดับชาติ
3. เนื่องจากความรับผิดชอบสำหรับการจัดส่งที่ผิดกฎหมายนั้นมักจะเป็นของผู้ส่งออกให้สร้างความมั่นใจถึงความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมในประเทศผู้นำเข้าและประเทศผู้ส่งออก
4. สร้างความมั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ ขณะที่ยอมรับพยานหลักฐานที่จำเป็นจะต้องรักษาห่วงโซ่พยานหลักฐานที่ครบถ้วนและบันทึกทุกอย่างที่จะช่วยบ่งชี้ถึงผู้ละเมิด รวมทั้งช่วยในการดำเนินคดีอาญาที่เกิดขึ้นในที่สุด เช่น ไม่ควรปล่อยให้ “ช่องโหว่” ของพยานหลักฐานที่รวบรวมมาตั้งแต่วินาทีที่สินค้าถูกยกมาบรรจุในตู้สินค้า จนถึงวินาทีที่ของเสียได้รับการตรวจค้นในตู้สินค้าเดียวกันจะต้องบันทึกทุกสิ่งไว้อย่างดี เพื่อให้สามารถพบตัวบุคคลผู้รับผิดชอบซึ่งจะนำไปสู่การพิจารณาคดีให้ประสบความสำเร็จในที่สุด
5. สื่อสารตั้งแต่แรกกับหน่วยงานผู้มีอำนาจในประเทศผู้ส่งออก เพื่อให้เกิดความสำเร็จในความร่วมมือและการส่งกลับประเทศ
6. ติดต่อกับหน่วยงานผู้มีอำนาจด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อการส่งของเสียที่จัดส่งอย่างผิดกฎหมายกลับคืน

<sup>23</sup> <https://www.breakfreefromplastic.org/2019/12/02/uk-to-take-back-42-containers-of-plastic-waste-from-malaysia/>