Waste Force

ការអនុវត្តល្អៗនៃបត្យប័នទំនិញកាកសំណល់ខុសច្បាប់ពី អាស៊ី ទៅអឺរុប

កាលបរិច្ឆេត៖ ថ្ងៃទី២៩ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០

ទម្រង់៖ ១.0

កញ្ចប់ការងារទី៤៖ ការបង្កើតបណ្តាញប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ នៅតំបន់អឺរុប-អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក

សកម្មភាព៤.២៖ ការរៀបចំឯកសារណែនាំ

លទ្ធផល ៤.៤៖ ការអនុវត្តល្អៗនៃបត្យប័នទំនិញកាកសំណល់ខុសច្បាប់ពីអាស៊ី ទៅអឺរ៉ុប

គម្រោង WasteForce ទទួលបានការឧបត្ថម្ភថវិការដោយមូលនិធិសន្តិសុខផ្ទៃក្នុង របស់សហភាពអឺរ៉ុប — Police (ISFP/២០១៧/AG/ENV/៨២១៣៤៥)

សម្គាល់

ខ្លឹមសារនានានៃឯកសារនេះ គឺជាកម្មសិទ្ធិបញ្ញារបស់សិក្ខាសាលារបស់គម្រោងWasteForce និងមិនត្រូវបានយកទៅថតចម្លងទាំងស្រុង ដោយផ្នែក ឬផលិតឡើងវិញឡើយ (មិនថាតាមវិធីថតរូប វិធីផលិតក្រាហ្វិកឡើងវិញ ឬវិធីសាស្ត្រណាមួយផ្សេងទៀតក្តី) ហើយមិនត្រូវចែកចាយខ្លឹមសារទាំងនេះ ទៅឱ្យបុគ្គលឬស្ថាប័នណាមួយដោយមិនការអនុញ្ញាតជាលាយលក្ខណ៍អក្សរជាមុនឡើយ។ ការអនុញ្ញាតបែបនេះ ត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយស្វ័យប្រវត្តិដល់សមាជិកទាំងអស់ដែលបានចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងរបស់សិក្ខាសាលាWasteForce នៅថ្ងៃទី០១ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០១៨ និងផ្តល់ដល់គណៈកម្មការអឺរ៉ុបដើម្បីប្រើប្រាស់និងផ្សព្វផ្សាយព័ត៌មាននេះ។

ព័ត៌មាននិងខ្លឹមសារនៃរបាយការណ៍នេះ គឺជាទំនួលខុសត្រូវតែមួយគត់របស់សមាជិករបស់សិក្ខាសាលា WasteForce និងមិនបានចាំបាច់ត្រូវតែតំណាងឲ្យទស្សនៈដែលបង្ហាញដោយគណៈកម្មការអឺរ៉ុបឬសេវាកម្មរបស់គណៈកម្មការនេះឡើយ ។ ដោយព័ត៌មានដែលមាននៅក្នុងឯកសារនិងគេហទំព័រនានា របស់គម្រោងនេះត្រូវបានគេជឿជាក់ថាមានភាពត្រឹមត្រូវច្បាស់លាស់ អ្នកនិពន្ធឬសិក្ខាកាមផ្សេងៗទៀតនៅក្នុងសិក្ខាសាលា WasteForce មិនជានានូវទំនួលខុសត្រូវណាមួយទាក់ទងនឹងឯកសារនេះឡើយ។

មាតិកា

១. សេចក្តីផ្តើម 3
២. សន្និបាត BASEL និងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីកាកសំណល់អឺរ៉ុប 4
៣. ចរាចរណ៍កាកសំណល់ខុសច្បាប់ និងការបញ្ជូនកាកសំណល់ត្រឡប់ទៅវិញ 5
៤. ការពិនិត្យស្វែររកការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់ 10
៥. ការប្រមូលភស្តុតាង 11
៦. កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ 18
៧. អនុសាសន៍ 20

១. សេចក្តីផ្តើម

"ការធ្វើឱ្យខ្លាចអោនិងបង្ក្រាបពាណិជ្ជកម្មនិងការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ខុសច្បាប់ ដោយការបង្កើតយន្តការនានាសម្រាប់គម្រោងនៃការអនុវត្តអនុវត្តច្បាប់ កោសល្យវិច័យ និងការកសាងសមត្ថភាព" (WasteForce) គឺជាគំនិតផ្តួចផ្តើមមួយដែលទទួលបានការឧបត្ថម្ភថវិកាមូលនិធិសន្តិសុខផ្ទៃក្នុងរបស់សហភាពអឺរ៉ុប Police (ISFP / ២០១៧ / AG / ENV / ៨២១៣៤៥) ដែលមានរយៈពេល ២ ឆ្នាំ ដោយបញ្ចប់នៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២០ ។

កញ្ចប់ការងារទី ៤ នៃគម្រោងWasteForce មានគោលបំណងទ្រទ្រង់ដល់បណ្តាញប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិរវាងសហភាពអឺរ៉ុប (EU) និងតំបន់អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក ហើយនឹងផ្តល់លទ្ធផលចំនួនបួន។ លទ្ធផល៤.១ ផ្តល់នូវបញ្ជីនៃតំរូវការនិងលទ្ធភាពនានា ដែលទាក់ទងទៅនឹងយន្តការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មាន ខណៈពេលលទ្ធផល៤.២ ផ្តោតលើយន្តការផ្សេងៗគ្នានិងគោលការណ៍ណែនាំមួយស្តីពីការប្រើប្រាស់យន្តការទាំងនោះ។ លទ្ធផល៤.៣ ផ្តល់ការណែនាំស្តីពីការកាត់ទោសឧក្រិដ្ឋកម្មកាកសំណល់ ។ ចុងក្រោយ លទ្ធផល៤.៤ គឺជាបណ្តុំនៃការអនុវត្តល្អៗដើម្បីទ្រទ្រង់ដល់កិច្ចសហការរវាងសហភាពអឺរ៉ុប-អាស៊ី ជាពិសេសលើការធ្វើបត្យប័នចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់។

នៅឆ្នាំ ២០១៩ កម្មវិធីបរិស្ថានរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ (UNEP) បានធ្វើការស្ទង់មតិមួយក្រោមគម្រោង WasteForce ទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ ពីមន្ត្រីនានាមកពីអង្គការផ្សេងៗគ្នា ។ ការស្ទង់មតិនេះ សិក្សាស្វែងយល់អំពីបទពិសោធន៍របស់មន្ត្រីគយ ប៉ូលីស និងមន្ត្រីបរិស្ថាន ក៏ដូចជាអង្គការអន្តរជាតិក្នុងការចែករំលែកព័ត៌មាន ដោយប្រើយន្តការផ្លាស់ប្តូរព័ត៌មានទាក់ទងនឹងការផ្ទៀងផ្ទាត់អំពីប្រទេសគោលដៅ ការរកឃើញការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ និងការធ្វើបត្យប័នកាកសំណល់។ លទ្ធផលមួយនៃការស្ទង់មតិនោះបង្ហាញថាកិច្ចសហការរវាងអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ហាក់ដូចជាមានលក្ខណៈប្រឈមខ្លាំង។ ការធ្វើបត្យប័ននៃការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាដំណើរការមួយដ៏លំបាកនិងចំណាយពេលយូរ។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ មានឧទាហរណ៍ល្អៗជាច្រើនដែលទទួលបានពីការអនុវត្តប្រចាំថ្ងៃ ដែលគេបានចែករំលែកព័ត៌មានអំពីការផ្ទៀងផ្ទាត់នៃគោលដៅកាកសំណល់នៅអាស៊ី។ការផ្ទៀងផ្ទាត់ទាំងនោះត្រូវបានធ្វើឡើងជាចម្បងតាមរយៈអ៊ីម៉ែលនិងតាមរយៈទំនាក់ទំនងទ្វេភាគីរវាងមន្ត្រីមកពីប្រទេសដើមនិងទិសដៅ។ របាយការណ៍នេះ នឹងផ្តោតលើឧទាហរណ៍នានាដែលគេ បានធ្វើបត្យប័នចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់នៅអាស៊ីទៅប្រទេសដើមនៅអឺរ៉ុប ប្រកបដោយជោគជ័យ ។

ឧទាហរណ៍អំពីភាពជោគជ័យមួយចំនួន ត្រូវបានពិពណ៌នានៅក្នុងឯកសារនេះ ហើយអនុសាសន៍ ត្រូវបានលើកមកដើម្បីលើកកម្ពស់កិច្ចសហការល្អនិងប្រកបដោយជោគជ័យក្នុងការដោះស្រាយសំណុំបែបនេះនាពេលអនាគត។ ការអនុវត្តល្អៗបន្ថែមទៀតក្នុងការដោះស្រាយចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ មាននៅក្នុងបណ្ណាល័យ DOTCOM Waste ។ នេះ គឺជាបណ្តុំនៃព័ត៌មានស្តីពីការអនុវត្តល្អៗនិងបទពិសោធន៍នានា នៅក្នុងការ

ទ្រទ្រង់ដល់ការត្រួតពិនិត្យស្វែងរក ការស៊ើបអង្កេត និងការកាត់ទោសការគ្រប់គ្រង និងការធ្វើពាណិជ្ជកម្មកាកសំណល់ខុសច្បាប់។[1]

[1] បណ្ណាល័យ DOTCOM Waste Library មានក្នុងអនឡាញនៅ៖ https://dotcomproject.eu/resources/dotcomlibrary/ ; បន្ថែមពីលើនេះ ក្រោមគម្រោង Waste Force បណ្ណាល័យ DOTCOM Waste Library កំពុងត្រូវបានរៀបចំនិងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព អ្នកអាចចូលក្នុងបណ្ណាល័យ Waste Force បានតាមរយៈ៖ https://www.wasteforceproject.eu/resources/library/

២. សន្និបាត BASEL និងបទប្បញ្ញត្តិស្តីអំពីកាកសំណល់អឺរ៉ុប[2]

ការដឹកឆ្លងដែននូវកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់និងកាកសំណល់ផ្សេងទៀត ត្រូវបានកំណត់ដោយសន្និបាត Basel ស្តីអំពីការគ្រប់គ្រងការដឹកឆ្លងព្រំដែននិងការបោះចោលនូវកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ (សន្និបាត Basel) [3] ។ ដូច្នេះ វា មានន័យថាការនាំចេញកាកសំណល់ទាំងនោះ អាចនឹងត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមនីតិវិធីនៃការបង្ហាញការយល់ព្រមដោយជូនដំណឹងជាមុន (PIC) ។ រដ្ឋភាគីនៃសន្និបាតនេះ ត្រូវអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិនានានៃសន្និបាតនេះ តាមរយៈច្បាប់ជាតិរបស់ខ្លួន។ នៅថ្ងៃទី ៥ ខែធ្នូឆ្នាំ ២០១៩ វិសោធនកម្មនៃសន្និបាតនេះ[4] បានចូលជាធរមាន។ ដូច្នេះ វា មានន័យថាគេ ហាមឃាត់ការនាំចេញកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ទៅប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ បណ្តាប្រទេសជាច្រើនដែលជាភាគីនៃសន្និបាត Basel បានប្រើឱកាសផ្តល់ដោយសន្និបាតនេះ ដើម្បីពិចារណាប្រភេទកាកសំណល់ដែលគ្មានគ្រោះថ្នាក់ថាជាកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់[5] ដែលតម្រូវឲ្យ គេដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ប្រភេទនេះ តាមនីតិវិធី PIC ។ សន្និបាតនេះ ក៏ផ្តល់លទ្ធភាពដល់ប្រទេសនានាក្នុងការរឹតត្បិតឬហាមឃាត់ការនាំចូលប្រភេទកាកសំណល់មួយចំនួនផងដែរ។

នៅសហភាពអឺរ៉ុប សន្និបាត Basel ដាក់បញ្ចូលច្បាប់វិសោធនកម្ម BAN amendment និងយន្តការអន្តរជាតិពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត ដែលមានដូចជាសេចក្តីសម្រេច (២០០១) ១០៧ / សេចក្តីសម្រេចចុងក្រោយរបស់អង្គការដើម្បីការអភិវឌ្ឍនិងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច (OECD)[6] ត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរមកត្រឹមកម្រិត EU តាមរយៈបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូន កាកសំណល់នៃសហភាពអឺរ៉ុប (WSR)។[7] ចងចាំថាបទប្បញ្ញត្តិនីមួយៗរបស់សហភាពអឺរ៉ុប អាចអនុវត្តបានដោយផ្ទាល់នៅក្នុងរដ្ឋជាសមាជិកទាំងអស់ ហើយដោយមិនចាំបាច់មានការផ្លាស់ប្តូរបន្ថែមទៀតឡើយ។

បទប្បញ្ញត្តិ WSR បន្ថែមលើលក្ខខណ្ឌនៃសន្និបាត Basel ក៏ធ្វើបទប្បញ្ញត្តិចំពោះកាកសំណល់ដែលគ្មានគ្រោះថ្នាក់ដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនដើម្បីយកទៅកែច្នៃទៅប្រទេសនានាដែលមិនមែនជាសមាជិករបស់អង្គការOECD ។ ផ្អែកលើបទប្បញ្ញត្តិ WSR នេះ សហភាពអឺរ៉ុប បានស្នើដល់បណ្តាប្រទេសដែលមិនមែនជាសមាជិករបស់អង្គការ OECDថា តើថាប្រទេសទាំងនោះ យល់ព្រមទទួលកាកសំណល់ដែលគ្មានគ្រោះថ្នាក់ដែលមានប្រភពមកពីសហ

[2] សន្និបាត Basel កំណត់និយមន័យនៅក្នុងមាត្រា ២ កថាខណ្ឌ ៣ អំពី 'ការដឹកឆ្លងព្រំដែន' នៃកាកសំណល់ ក្រោមសន្និបាតនេះ។ បទប្បញ្ញត្តិ EU WSR កំណត់និយមន័យ 'ការដឹកជញ្ជូន' កាកសំណល់ នៅក្នុងមាត្រា២ កថាខណ្ឌ៤។ នៅពេលណាដែលគេ សរសេរថា 'ការចល័ត' , ' ការដឹក' or 'ការដឹកជញ្ជូន' វា តែងតែមានន័យថា ការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ពីប្រទេសមួយទៅប្រទេសមួយទៀត។

[3] សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែម សូមចូលមើល៖ http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx

[4] សម្រាប់ព័ត៌មានបន្ថែម សូមចូលមើល៖ http://www.basel.int/Default.aspx?tabid=8120

[5] http://www.basel.int/Countries/NationalDefinitions/NationalDefinitionsofHazardousWastes/tabid/1480/Default.asp x

[6] សូមមើល https://one.oecd.org/document/C(2001)107/FINAL/en/pdf

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

ភាពអឺរ៉ុបដែរឬទេ ហើយក្នុងករណីដែលពួកគេយល់ព្រម ត្រូវបញ្ជាក់ថាតើគេ ចាំបាច់បញ្ជូនទៅក្រោមនីតិវិធីនីតិវិធី PIC ឬក៏ក្រោមនីតិវិធីសាមញ្ញមួយ។ បណ្ដាប្រទេសមិនមែនជាសមាជិករបស់អង្គការ OECD ក៏អាចសម្រេចថានឹងហាមឃាត់ការនាំចូលកាកសំណល់ដែលគ្មានគ្រោះថ្នាក់ពីសហភាពអឺរ៉ុប ផងដែរ។ ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមអំពីបញ្ហានេះ អាចរកបាននៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិរបស់គណៈកម្មការអឺរ៉ុប (EC) ១៤១៨/២០០៧។[8]

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

៣. ចរាចរណ៍កាកសំណល់ខុសច្បាប់ និងការបញ្ជូនកាកសំណល់ត្រឡប់ទៅវិញ

សន្និបាត Basel (មាត្រា ៩) ចាត់ទុកការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ឆ្លងដែនថាជាអំពើខុសច្បាប់ តាមលក្ខខណ្ឌដូចខាងក្រោម៖

- ដោយគ្មានការជូនដំណឹងដល់រដ្ឋទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធ ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃសន្និបាតនេះ
- ដោយមិនមានការយល់ព្រមពីរដ្ឋដែលពាក់ព័ន្ធ
- ដោយមានការយល់ព្រម តាមរយៈការក្លែងបន្លំ ការបង្ហាញព័ត៌មានមិនពិត ឬការក្លែងបន្លំ
- ការដឹកជញ្ជូនដែលមិនស្របតាមលក្ខខណ្ឌចាំបាច់ ដោយភ្ជាប់ជាមួយឯកសារនានា ឬ
- ដែលនាំឱ្យមានការបោះចោលដោយចេតនានូវកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ឬកាកសំណល់ផ្សេងទៀត (ឧទាហរណ៍ការចាក់ចោលកាកសំណល់) ដោយរំលោភបំពានលើសន្និបាតនេះនិងគោលការណ៍ទូទៅនានានៃច្បាប់អន្តរជាតិ។

គេ ក៏ចាត់ទុកចរាចរណ៍កាកសំណល់ខុសច្បាប់ថាជាបទឧក្រិដ្ឋផងដែរ។ បទប្បញ្ញត្តិ EU WSR (មាត្រា ២.៣៥) ចាត់ទុកចំណុចខាងលើ និងចំណុចខាងក្រោម ថាជាការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់៖

- កាកសំណល់ដែលនាំចេញទៅក្រៅសហភាពអឺរ៉ុបដើម្បីបោះចោល
- កាកសំណល់ដែលនាំចេញទៅបណ្តាប្រទេសដែលហាមឃាត់ការនាំចូលកាកសំណល់ប្រភេទនោះ
- កាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ដែលត្រូវបាននាំចេញទៅប្រទេសដែលមិនមែនជាសមាជិករបស់អង្គការOECD ឬកាកសំណល់ដែលប្រទេសដែលមិនមែនជាសមាជិករបស់អង្គការOECD ចាត់ទុកថាជាកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់[9]

យោងតាមសន្និបាត Basel (មាត្រា ៩) ប្រសិនបើការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាអំពើខុសច្បាប់ដោយសារការប្រព្រឹត្តរបស់អ្នកនាំចេញឬអ្នកផលិតកាកសំណល់ នោះរដ្ឋនាំចេញ នឹងត្រូវធានាថាកាកសំណល់ដែលស្ថិតក្រោមការសង្ស័យ៖

- ត្រូវបានបញ្ជូនត្រឡប់ទៅវិញដោយអ្នកនាំចេញឬអ្នកផលិត ប្រសិនបើចាំបាច់ ត្រូវបញ្ជូនទៅវិញដោយខ្លួនឯង ឬប្រសិនបើមិនអាចធ្វើដូច្នោះបាន
- កាកសំណល់នោះ ត្រូវបោះចោល ដោយស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិរបស់សន្និបាតនេះ។[10]

---

[9] យោងតាមមាត្រា៣៥ ៣៦ និង៣៧ នៃបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីអំពីកាកសំណល់នៃសហភាពអឺរ៉ុប (WSR ១០១៣/២០០៦)។

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

បទប្បញ្ញត្តិ WSR នៃ សហភាព (មាត្រា ២៤) មានចែងស្រដៀងគ្នាអំពីកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកនាំចេញនិងរដ្ឋនាំចេញ ប៉ុន្តែផ្តល់ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមទៀតអំពីជំរើសបន្ទាប់បន្សំនានា ក្នុងករណីដែលការធ្វើបត្យប័នកាកសំណល់ មិនអាចអនុវត្តទៅបាន។ ជំរើសទាំងនោះ រួមមានដូចជា៖

- កាកសំណល់ នឹងត្រូវបានដួសដុល ឬបោះចោលនៅក្នុងប្រទេសគោលដៅ ឬចាត់ចែងដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការចាត់ចែងកាកសំណល់ ឬដោយរូបវន្តបុគ្គល ឬនីតិបុគ្គលជំនួស ឬប្រសិនបើមិនអាចធ្វើដូច្នោះបាន
- កាកសំណល់ នឹងត្រូវបានដួសដុលឬបោះចោលនៅក្នុងប្រទេសមួយទៀតដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ឬដោយរូបវន្តបុគ្គល ឬនីតិបុគ្គលជំនួសជាអ្នកតំណាង ប្រសិនបើអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការចាត់ចែងកាកសំណល់ទាំងអស់ យល់ព្រម។

រូបភាពទី១ កាកសំណល់ប្លាស្ទិចខុសច្បាប់ ដែលគេរកឃើញនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា (រូបថតរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន នៃប្រទេសកម្ពុជា)

រដ្ឋមន្ត្រីការបរទេសឥណ្ឌូនេស៊ីលោក Retno Marsudi បានមានប្រសាសន៍ថា" យើង ចាំបាច់ត្រូវផ្ញើសារទៅសហគមន៍អន្តរជាតិអំពីគោលជំហររបស់អាស៊ានចំពោះបញ្ហាកាកសំណល់ពុលនេះ។ យើង មិនចង់ឲ្យតំបន់អាស៊ីអាគ្នេយ៍ក្លាយជាធុងសំរាមរបស់ប្រទេសដទៃទេ។"

ក្នុងរយៈពេល ២ ខែកន្លងមកនេះ បណ្តាប្រទេសអាស៊ីអាគ្នេយ៍មួយចំនួន រួមមានកម្ពុជា ឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី និង ហ្វីលីពីន បានសំរេចបញ្ជូនកុងតឺន័ររាប់រយដែលដឹកសំរាមប្លាស្ទិចខុសច្បាប់ទៅអូស្ត្រាលី កាណាដា បារាំង អាឡឺម៉ង់ ហុងកុង និងសហរដ្ឋអាមេរិកវិញ។ កុងតឺន័ររាប់រយទៀត កំពុងត្រូវបានត្រួតពិនិត្យដើម្បីអាចនឹងត្រូវបានបញ្ជូនត្រឡប់ទៅវិញ ។ បណ្តាប្រទេសអាស៊ាន រួមមានព្រុយណេ កម្ពុជា ឥណ្ឌូនេស៊ី ឡាវ ម៉ាឡេស៊ី មីយ៉ាន់ម៉ា ហ្វីលីពីន សឹង្ហបូរី ថៃ និងវៀតណាម[11] ។

រឿងសំខាន់ គឺនៅពេលដែលការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ គឺជាការទទួលខុសត្រូវរបស់អ្នកនាំចេញឬអ្នកផលិត គេ ត្រូវតែបញ្ជូនកាកសំណល់នោះទៅកាន់រដ្ឋនាំចេញវិញ។

ក្នុងករណីដែលអ្នកនាំចូលឬអ្នកដែលទទួលកាកសំណល់ ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់នោះ រដ្ឋនាំចូល ត្រូវតែធានាឱ្យបានថាកាកសំណល់ កំពុងត្រូវបានយកទៅជួសជុលឬយកទៅបោះចោល ដោយអ្នកនាំចូល អ្នកទទួលកាកសំណល់ ឬប្រសិនបើមិនអាច ដោយខ្លួនឯងផ្ទាល់ ដោយមិនឲ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន។

ក្នុងករណីដែលគេ មិនអាចកំណត់ថាអ្នកដែលទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់ ជាក្រុមហ៊ុននាំចេញ ឬអ្នកផលិត ឬអ្នកនាំចូល ឬអ្នកបោះចោលកាកសំណល់បានទេ ប្រទេសដែលពាក់ព័ន្ធឬប្រទេសផ្សេងទៀត តាមភាពសមស្រប ត្រូវធានាថាកាកសំណល់នោះ ត្រូវបានចាត់ចែងឱ្យបានឆាប់រហ័ស តាមរយៈការសហប្រតិបត្តិការ ដោយមិនធ្វើឲ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានទាំងនៅក្នុងប្រទេសនាំចេញ ប្រទេសនាំចូល ឬកន្លែងផ្សេងៗទៀតតាមតម្រូវការ។[12]

ធាតុផ្សំសំខាន់មួយសម្រាប់អង្គភាពរដ្ឋាភិបាលដែលទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ គឺគេ ត្រូវកំណត់ថាអ្នកណាជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់។

---

[11] អត្ថបទទាំងស្រុង មានក្នុងអនឡាញនៅ៖ https://english.kyodonews.net/news/2019/08/fa486d2a0f15-southeast-asia-wont-be-developed-countries-trash-can-asean.html

[12] យោងតាមមាត្រា ៩ កថាខណ្ឌ ៤ នៃសន្និបាត Basel និង/ឬមាត្រា ២៤ កថាខណ្ឌ ៥ នៃបទប្បញ្ញត្តិ WSR នៃសហភាពអឺរ៉ុប

ចម្លើយចំពោះការប្តេជ្ញាចិត្តនេះ ចាំបាច់ត្រូវតែមានសម្រាប់ការកំណត់ជំរើសនានាអំពីវិធីក្នុងការដោះស្រាយចំពោះបញ្ហាកាកសំណល់។ ជម្រើសទាំងនោះ រួមមាន៖ ការធ្វើបញ្ជូនកាកសំណល់ទៅប្រទេសនាំចេញ ឬត្រូវជួសជុល/បោះចោលនៅក្នុងប្រទេសនាំចូល។

៤. ការពិនិត្យស្វែរកេការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់

មុននឹងឆ្លើយសំណួរទាក់ទងនឹងទំនួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ មានជាតុផ្សុំជាច្រើនទៀតដែលត្រូវកំណត់។[13]

1. កំណត់ថាតើវត្ថុដែលគេបានដឹកជញ្ជូន សក្តិសមជាកាកសំណល់ដែរឬទេ។[14] សន្និបាត Basel[15] ដូចជាបទប្បញ្ញត្តិ WSR នៃសហភាពអឺរ៉ុប[16] សុទ្ធតែបានចែងនូវនិយមន័យនៃកាកសំណល់។

ដើម្បីកំណត់ថាតើត្រូវអនុវត្តនីតិវិធីណាមួយចំពោះការដឹកជញ្ជូនជាក់លាក់ ជំហាននានា ដែលត្រូវធ្វើ មានដូចខាងក្រោម។

2. ក្រោមសន្និបាត Basel កាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ និងកាកសំណល់ផ្សេងទៀតដែលគេដឹកជញ្ជូនទៅកន្លែងបោះចោលកាកសំណល់ ត្រូវការលិខិត PIC ។ នៅក្រោមបទប្បញ្ញត្តិ WSR នៃសហភាពអឺរ៉ុប កាកសំណល់ដែលគេដឹកជញ្ជូនយកទៅបោះចោល ត្រូវការលិខិត PIC ។ ក្នុងករណីលាងសម្អាតដើម្បីយកទៅបោះចោលនៅខាងក្រៅសហភាពអឺរ៉ុប ការនាំចេញ ត្រូវបានគេហាមឃាត់។

បន្ថែមលើអ្វីដែលបានលើកឡើងនៅក្នុងចំណុច ២ ដោយផ្អែកលើបទប្បញ្ញត្តិ WSR នៃសហភាពអឺរ៉ុប (EC)១៩០១៨/២០០៧ ការនាំចេញកាកសំណល់មួយចំនួនចេញពីសហភាពអឺរ៉ុបទៅកាន់ប្រទេសមិនមែនជាសមាជិករបស់អង្គការ OECD ត្រូវបានគេហាមឃាត់ ដែលក្នុងនោះរួមមានដូចតទៅ៖

- កាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់
- កាកសំណល់ដែលប្រទេសគោលដៅ បានជូនដំណឹងថាជាកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ ក្រោមមាត្រា៣នៃសន្និបាត Basel
- កាកសំណល់ដែលការនាំចូលនៃកាកសំណល់នោះ ត្រូវបានហាមឃាត់ដោយប្រទេសគោលដៅ ឬ

---

[13] រឿងនេះ យោងតាមស្ថានការណ៍ ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិរបស់សហភាពអឺរ៉ុប។

[14] មាត្រា ២ នៃសន្និបាត Basel ៖ "កាកសំណល់" គឺជាសារធាតុឬវត្ថុដែលត្រូវបានគេបោះចោល ឬដែលតម្រូវឲ្យបោះចោល ដោយបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់ជាតិ។

[15] សន្ទានុក្រមនៃពាក្យគន្លឹះ អាចទាញយកបាននៅ៖ http://www.basel.int/Implementation/LegalMatters/LegalClarity/Glossaryofterms/SmallIntersessionalWorkingGroup/tabid/3622/Default.aspx

[16] មាត្រា ២ នៃបទប្បញ្ញត្តិ WSR របស់សហភាពអឺរ៉ុប យោងតាមមាត្រា ១ នៃសារាចរស្តីពីក្របខណ្ឌកាកសំណល់របស់សហភាពអឺរ៉ុប ២០០៨/៩៨/EC៖ 'កាកសំណល់' មានន័យថាជាសារធាតុឬវត្ថុម្ចាស់របស់វា បានបោះចោល ឬមានបំណង ឬគេតម្រូវឲ្យបោះចោល។

- កាកសំណល់ដែលអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចក្នុងការបញ្ជូនកាកសំណល់ មានហេតុផលក្នុងការជឿថានឹងមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយមិនឲ្យប៉ះពាល់លើបរិស្ថាននៅក្នុងប្រទេសគោលដៅដែលពាក់ព័ន្ធ តួយ៉ាង នៅពេលដែលកាកសំណល់នោះ ត្រូវបានបញ្ជូនទៅកន្លែងដែលមិនមានអាជ្ញាបណ្ណ។

<u>លក្ខខណ្ឌបន្ថែមលើសន្និបាត Basel៖</u> ការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ឆ្លងព្រំដែន ត្រូវបានគេអនុញ្ញាតក្នុងតែករណីដែល៖

- រដ្ឋនាំចេញកាកសំណល់ មិនមានសមត្ថភាពផ្នែកបច្ចេកទេសនិងកន្លែងចាំបាច់នានាឬ មិនមានសមត្ថភាពឬមិនមានកន្លែងសមស្របដើម្បីបោះចោលកាកសំណល់"ដោយមិនឲ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន" ។
- គេ ត្រូវការកាកសំណល់ដែលមានបញ្ហានោះ ធ្វើជាវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ឧស្សាហកម្មកែច្នៃ ឬជួសជុលនៅក្នុងរដ្ឋនាំចូល ឬ
- កាកសំណល់ដែលមានបញ្ហានោះ ត្រូវតែអនុលោមតាមលក្ខន្តិកៈកំណត់ដោយភាគីនានា។

3. ក្រោមបទប្បញ្ញត្តិ WSR របស់សហភាពអឺរ៉ុប កាកសំណល់ដែលគេបានដឹកជញ្ជូនដែលមិនត្រូវបានគេធ្វើចំណាត់ថ្នាក់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ III, IIIB, IV ឬ IVA ក្រោមបញ្ជីតែមួយ ត្រូវការលិខិត PIC។

4. ល្បាយនៃកាកសំណល់ដែលមិនមានគ្រោះថ្នាក់ ក៏ត្រូវការលិខិត PIC ផងដែរ ក្រោមបទប្បញ្ញត្តិ WSR របស់សហភាពអឺរ៉ុប នៅពេលកាកសំណល់ទាំងនោះ មិនត្រូវបានគេធ្វើចំណាត់ថ្នាក់នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ III, IIIB, IV ឬ IV ប្រសិនបើកាកសំណល់ទាំងនោះ មិនត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ IIIA។

5. នៅក្រោមបទប្បញ្ញត្តិ WSR របស់សហភាពអឺរ៉ុប ដោយមិនគិតពីថាតើកាកសំណល់ត្រូវបានគេចាត់ថ្នាក់ថាគ្មានគ្រោះថ្នាក់ឬទេ និងថាតើត្រូវបានគេដឹកជញ្ជូនយកទៅជួសជុលឬទេ កាកសំណល់ត្រូវការលិខិត PIC ប្រសិនបើកាកសំណល់នោះ ត្រូវបានបំពុលដោយវត្ថុធាតុដើមផ្សេងទៀតក្នុងកម្រិតមួយសមល្មមដែលបង្កើនហានិភ័យដែលទាក់ទងនឹងកាកសំណល់ដែលមានលក្ខណៈគ្រោះថ្នាក់ដូចដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងសារាចរស្តីអំពីក្របខណ្ឌកាកសំណល់របស់សហភាពអឺរ៉ុប ឬវា បានទប់ស្កាត់មិនឲ្យគេអាចជួសជុលកាកសំណល់នោះតាមរបៀបដែលមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានបាន។

ចំណុចដែលបានលើកឡើងខាងលើ មានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ក្នុងការកំណត់ថាតើការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់មានលក្ខណៈស្របច្បាប់ឬខុសច្បាប់។ ក្នុងករណីមានការដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់ វាទាក់ទងទៅនឹងអ្នកណាដែលទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូននោះ ដើម្បីអាចសំរេចថាតើការដឹកជញ្ជូននេះចាំបាច់ត្រូវបញ្ជូនត្រឡប់ទៅប្រទេសនាំចេញវិញឬទេ។

ករណីសិក្សាទី១៖ការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ក្រដាស់កខ្វក់ពីប្រទេសហូឡង់ទៅកាន់ប្រទេសចិន

ក្រុមហ៊ុនកែច្នៃកាកសំណល់មួយនៅប្រទេសហូឡង់ ប្រមូលក្រដាសកាកសំណល់របស់ខ្លួនពីប្រភពផ្សេងៗ និងមកពីបណ្ដាប្រទេសនៅអឺរ៉ុប។ កាកសំណល់ ត្រូវបានបញ្ជូនយកទៅជួសជុលបន្តទៀតនៅតាមបណ្តាប្រទេសនៅអាស៊ី និងជាពិសេសទៅកាន់ប្រទេសចិន។ យោងតាមប្រភពផ្សេងៗ/កាសែត[17] ក្រុមហ៊ុន បាននាំចេញកុងតឺន័រចំនួន ៤៥ 0,000 កុងតឺន័រទៅប្រទេសចិនក្នុងរយៈពេលពីរទសវត្ស។ ក្នុងឆ្នាំ ២០១១ ទីភ្នាក់ងារអនុវត្តច្បាប់របស់ប្រទេសហូឡង់ បានស៊ើបអង្កេតក្រុមហ៊ុននេះ នៅពេលដែលគេ សង្ស័យថាក្រុមហ៊ុននេះ បានបញ្ជូនកាកសំណល់កខ្វក់ចេញពីប្រទេសហូឡង់ទៅប្រទេសចិន។ ក្រុមហ៊ុននេះ បាននាំចូលកាកសំណល់តាមផ្ទះពីចក្រភពអង់គ្លេសចូលទៅប្រទេសហូល្លង់ ដើម្បីលាងសម្អាត និងធ្វើការបែងចែកកាកសំណល់ប្លាស្ទិចនិងកាកសំណល់ផ្សេងៗទៀត។ ជំនួសឱ្យការធ្វើបែបនេះ ក្រុមហ៊ុននេះ បានលាក់បាឡេដែលមានសារជាតុកខ្វក់នៅពីក្រោយបាឡេដែលស្អាតជាមួយកាកសំណល់ក្រដាសនៅក្នុងទូរកុងតឺន័រ ហើយបាននាំចេញទូរកុងតឺន័រទាំងនោះទៅកាន់ប្រទេសចិន។ ក្រុមហ៊ុននិងនាយកក្រុមហ៊ុននេះ ត្រូវបានកាត់ទោសនៅប្រទេសហូឡង់កាលពីឆ្នាំ ២០១៦ ។[18]

Aជាផ្នែកមួយនៃការស៊ើបអង្កេតនេះ រដ្ឋអាជ្ញាសាធារណៈហូឡង់បានផ្ញើសំណើសុំជំនួយផ្នែកច្បាប់ទៅកាន់ភាគីចិនរបស់ខ្លួនទាក់ទងនឹងទូរកុងតឺន័រចំនួន ៣០ ដែលគេសង្ស័យថាមានផ្ទុកកាកសំណល់តាមផ្ទះ ឬយ៉ាងហោចណាស់មានល្បាយកាកសំណល់ក្រដាសដែលលើសកម្រិតស្របច្បាប់ដែលកំណត់ដោយរបស់ប្រទេសចិន ។ ភ្នាក់ងារគយរបស់ប្រទេសចិន ដោយបានសហការជាមួយអាជ្ញាធរចិនដទៃទៀត បានធ្វើការស៊ើបអង្កេតលើការដឹកជញ្ជូននេះ ហើយបានបញ្ជាក់ថាកាកសំណល់មិនត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យនាំចូលក្នុងប្រទេសចិនឡើយ។

សូមអរគុណចំពោះកិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និទ្ធរវាងអាជ្ញាធរចិននិងអាជ្ញាធរហូឡង់ ដែលរួមទាំងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនៃខ្សែសង្វាក់នៃការដឹកទំនិញ កាកសំណល់ទាំងនោះ ត្រូវបានគេបញ្ជូនទៅប្រទេសហូឡង់វិញ។[19]

សេចក្ដីសន្និដ្ឋានសំខាន់ពីសំណុំរឿងនេះ និងពីការធ្វើបត្យប័នកាកសំណល់៖

- កាកសំណល់នៅខាងក្នុងទូរកុងតឺន័រមានភាពកខ្វក់លើសកម្រិតកំណត់នៃច្បាប់របស់ប្រទេសចិន ហើយត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាកាកសំណល់តាមផ្ទះ។
- កាកសំណល់តាមផ្ទះ គឺជាកាកសំណល់ដែលទាមទារឲ្យមានការពិចារណាជាពិសេស ក្រោមសន្និបាត Basel (នីតិវិធី PIC) ។

[17] https://www.bredavandaag.nl/nieuws/economie/226696/china-stuurt-vervuild-papier-van-puijfelik-breda

[18] https://www.ad.nl/breda/celstraf-voor-directeuren-van-puijfelik-breda-ordinaire-milieucriminelen~a0331e50/

[19] http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-06/02/content_15454275.htm

រូបភាពទី២ មន្ត្រីគយចិន កំពុងធ្វើការត្រួតពិនិត្យកាកសំណល់

- អ្នកនាំចេញកាកសំណល់ ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការនាំចេញកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់ ស្របពេលដែលគេ បានដឹងហើយថាមានកាកសំណល់កខ្វក់ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនទៅក្នុងទូរកុងតឺន័រ។
- អាជ្ញាធរនៅក្នុងប្រទេសចិននិងហូល្លង់បានធ្វើការជាមួយគ្នាតាមរយៈមធ្យោបាយផ្លូវការ ដែលរួមទាំងការចូលរួមពីស្ថានទូតរបស់ភាគីទាំងពីរផងដែរ។
- អាជ្ញាធរចិន បានចាប់ផ្តើមការស៊ើបអង្កេតបន្ថែមទៀតនៅក្នុងប្រទេសចិនចំពោះការនាំចូលវត្ថុធាតុប្រភេទនេះផ្សេងទៀត។
- ជនសង្ស័យជនជាតិហូឡង់ត្រូវបានតុលាការកាត់ទោស។

កាកសំណល់នេះ ត្រូវបានគេជួសជុលស្របតាមលក្ខណៈដែលមិនប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាននៅហូឡង់។

៥. ការប្រមូលភស្តុតាង

ក្នុងអំឡុងពេលដែលគេធ្វើការដោះស្រាយចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ មន្ត្រីពាក់ព័ន្ធ ត្រូវប្រមូលព័ត៌មានពីប្រភពផ្សេងៗ។ ឯកសារណែនាំស្តីពីទិដ្ឋភាពផ្សេងៗស្តីពីវិធីក្នុងការដោះស្រាយចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់និងការបញ្ជូនកាកសំណល់ត្រឡប់ទៅវិញ ត្រូវបានផ្តល់ឲ្យដោយស្ថាប័នឬបណ្តាញមួយចំនួនដូចជាបណ្តាញសហភាពអឺរ៉ុបដើម្បីការពង្រឹងនិងអនុវត្តច្បាប់បរិស្ថាន (IMPEL) ជាដើម។[20]

ព័ត៌មានដែលគេអាចប្រមូលជាភស្តុតាង ក្នុងសំណុំរឿងដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ខុសច្បាប់ រួមមាន៖

ឯកសារ

- ឯកសារដឹកជញ្ជូន / លិខិតទំនិញ
- សេចក្តីជូនដំណឹង និងឯកសារដឹកជញ្ជូន តាមតម្រូវការរបស់សន្និបាត Basel
- ឯកសារ ឧបសម្ព័ន្ធ VII នៃបទប្បញ្ញត្តិ WSR នៃសហភាពអឺរ៉ុប
- កិច្ចសន្យា
- វិក្កយប័ត្រ
- ចុងសន្លឹកថ្លឹងទម្ងន់
- និវេទប័ណ្ណ

ព័ត៌មានទាំងនេះ អាចរកបាននៅ៖

- អ្នកនាំចេញ
- អ្នកនាំចូល
- ភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូនទំនិញ
- ខ្សែសង្វាក់ដឹកជញ្ជូន
- អាជ្ញាធរកំពង់ផែ
- ភ្នាក់ងារគយ
- អាជ្ញាធរបរិស្ថាន

[20] 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

ការធ្វើអធិការកិច្ចដោយភ្នែកផ្ទាល់ និងការធ្វើសំណាកគំរូ

កាកសំណល់ពាក់ព័ន្ធ គួរតែត្រូវបានគេត្រួតពិនិត្យដោយមើលនឹងភ្នែកផ្ទាល់ សមាសធាតុនិងលក្ខណៈរបស់វា គប្បីត្រូវមានការពណ៌នា ហើយរូបថតនៃកាកសំណល់ គប្បីភ្ជាប់មកជាមួយកាកសំណល់ ។

ក្នុងករណីមួយចំនួន ការធ្វើសំណាក មានលក្ខណៈចាំបាច់ដើម្បីកំណត់លក្ខណៈពិតប្រាកដនៃកាកសំណល់ ដែលពាក់ព័ន្ធ។ ការធ្វើសំណាកគំរូ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងដោយអ្នកដែលមានសមត្ថភាព ដោយអនុវត្តតាមបទដ្ឋាន ច្បាស់លាស់និងគោរពវិធានការសុវត្ថិភាពនានា។

សេចក្តីថ្លែង/កិច្ចសម្ភាសន៍

បន្ថែមលើឯកសារ រូបថត សំណាកគំរូ និងការពិពណ៌នាអំពីកាកសំណល់ វា អាចនឹងមានសារៈសំខាន់ខ្លាំង ណាស់ក្នុងការសម្ភាសបុគ្គលដែលពាក់ព័ន្ធនានា ដើម្បីកំណត់ថាតើនរណាជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹក ជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់ ព្រោះពេលខ្លះ គេ ផ្តល់ការណែនាំតាមទូរស័ព្ទ តាមអ៊ីម៉ែល ដូច្នេះហើយគេ ចាំបាច់ត្រូវការការពន្យល់ តួយ៉ាងដូចជា អំពីព័ត៌មានជាក់លាក់ដែលមានលើឯកសារ អំពីផ្លូវនៃការដឹកជញ្ជូន ។ល។

ខ្សែសង្វាក់នៃភស្តុតាង

វា មានសារៈសំខាន់ខ្លាំងណាស់ដែលគេ ត្រូវតែកត់ត្រានូវស្ថានការណ៍ដែលបានជួបប្រទះឲ្យបានលម្អិត។ ប្រសិនបើមានសញ្ញាណនៃការរំលោភបំពានណាមួយ មន្ត្រីអធិការកិច្ច គប្បីធានាថាភស្តុតាងត្រូវបានប្រមូល តាមរបៀបសមស្របនឹងការស៊ើបអង្កេតសំណុំរឿងតព្រហ្មទណ្ឌទូទៅ ហើយគេ ត្រូវប្រមូលនិងរៀបចំភស្តុតាងតាម របៀបដែលតុលាការអាចទទួលយកបាន។

មានន័យថារាល់ជំហានក្នុងការជ្រើសរើស ការធ្វើអធិការកិច្ច ការសន្និដ្ឋាន ការប្រមូលព័ត៌មានជាដើម គប្បីកត់ត្រានូវគ្រប់ទិដ្ឋភាពទាំងអស់។ នេះរួមបញ្ចូលទាំងការកត់ត្រានូវសោ seal ទាំងអស់ដែលគេបានយកចេញឬជំនួស។ ប្រសិនបើកាកសំណល់ត្រូវបានគេដកចេញ និងដាក់បញ្ចូលវិញ ការរៀបដាក់បញ្ចូលវិញ ត្រូវតែធ្វើឡើង ដោយមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនដដែលដូចគ្នានឹងអ្វីដែលគេបានដកវាចេញ។

ចន្លោះប្រហោងតូចមួយនៅក្នុងខ្សែសង្វាក់នៃភស្តុតាង អាចជាមូលហេតុដែលគេ មិនអាចរកឃើញអ្នកដែលត្រូវ ទទួលខុសត្រូវ ហើយធ្វើឲ្យគេ មិនអាចបញ្ជូនកាកសំណល់ត្រឡប់ទៅវិញ ឬ ធ្វើឲ្យគេ មិនអាចកាត់ទោសបុគ្គល នានាដែលពាក់ព័ន្ធ។

ករណីសិក្សាទី ២៖ ដែកអេតចាយកខ្វក់ត្រូវបានបញ្ជូនត្រឡប់ទៅវិញពីឥណ្ឌូនេស៊ីទៅចក្រភពអង់គ្លេស

នៅឆ្នាំ ២០១១ ការដឹកជញ្ជូនទូរកុងតឺន័រចំនួណ ៨៩ ទូរ ដែលមានដែកអេតចាយទម្ងន់១៨០០ tons (១ ton = ២០០០ ផោន)ត្រូវបានត្រួតពិនិត្យដោយមន្ត្រីគយនៅកំពង់ផែ ហ្សាកាតា ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី។ យោងតាមអាជ្ញាធរឥណ្ឌូនេស៊ី ដែកអេតចាយនោះ ប្រលាក់ប្រឡូកដោយកៅស៊ូ ប្លាស្ទិច និងសារជាតុពុល។[21]

រូបភាពទី៣ អធិការកិច្ចទូរកុងតឺន័រដែលមានដែកអេតចាយ នៅកំពង់ផែហ្សាកាតា ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី (រូបថតផ្តល់ដោយទស្សនាវដ្តី Jakarta Globe)

ទំនិញដែកអេតចាយក្នុងទូរកុងតឺន័រចំនួន ៨៩ កុងតឺន័រខាងលើ ក្នុងឆ្នាំ ២០១២ ត្រូវបញ្ជូនត្រឡប់ទៅវិញ ប្រកបដោយជោគជ័យ ដោយសារមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងអាជ្ញាធរក្នុងប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ីនិងចក្រភពអង់គ្លេស។

ការធ្វើបត្យប័ននេះ ទទួលបានជោគជ័យ ក៏ព្រោះអាជ្ញាធរឥណ្ឌូនេស៊ីបានប្រមូល និងចែករំលែងភស្តុតាង ហើយបានបញ្ចុះបញ្ចូលអាជ្ញាធរនៅចក្រភពអង់គ្លេសថាការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដ៏គួរឲ្យសង្ស័យនោះ អាចជាការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់ ហើយអ្នកនាំចេញកាកសំណល់ អាចនឹងទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនមួយនោះ។

ក្រុមស៊ើបអង្កេតកុងតឺន័រទាំងនោះដែលត្រូវបានបញ្ជូនត្រឡប់ពីប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ីទៅវិញ ដែលការស៊ើបអង្កេតនោះ ត្រូវបានគេដាក់ឈ្មោះដ៏សមរម្យថា "ប្រតិបត្តិការ Anvil" បានធ្វើការឆែកឆេររាល់វត្ថុដែលមានក្នុងទូរកុងតឺន័រទាំងនោះ ដើម្បីព្យាយាមរកភស្តុតាងដែលបញ្ជាក់ថាដែកអេតចាយដែលអ្នកនាំចេញអះអាងថាជាកាកសំណល់ដែកដែលអាចនាំចេញបានដោយស្របច្បាប់នោះ មានលាយជាមួយសារជាតុកខ្វក់ដែលត្រូវបានចោទប្រកាន់ដោយអាជ្ញាធរឥណ្ឌូនេស៊ី។

យោងតាមរូបថតដែលថតដោយមន្ត្រីគយនៅហ្សាកាតា ហើយបញ្ជូនត្រឡប់ទៅអង់គ្លេសវិញ គេ រកឃើញមានសារជាតុគ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងទូរកុងតឺន័រមួយចំនួន។ នេះ មានន័យថាប្រតិបត្តិការ Anvil នឹងត្រូវធ្វើតេស្តបន្ថែមទៀតដើម្បីវាយតម្លៃថាតើបទបញ្ញត្តិនៃការនាំចេញសំរាមដ៏តឹងរឹងរបស់អង់គ្លេសត្រូវរំលោភបំពាន ដែរឬទេ។

[21] https://www.ibtimes.co.uk/scrap-illegal-exported-returned-safety-315195

> លោក Jeff Warburton មន្ត្រីជាន់ខ្ពស់ផ្នែកឧក្រិដ្ឋកម្មបរិស្ថាន បានមានប្រសាសន៍ថា "ច្បាប់នេះ បានបញ្ជាក់ច្បាស់ណាស់ - មិនគួរមានសារធាតុកខ្វក់នៅក្នុងវត្ថុធាតុនេះទេ។ វាគឺជាជំណាក់កាលដំបូងនៃការស៊ើបអង្កេតនេះ ប៉ុន្តែយើង យកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងខ្លាំងចំពោះរឿងរ៉ាវទាំងនេះ។"[22]

៦. កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ

សន្និបាត Basel និងបទប្បញ្ញត្តិ WSR នៃសហភាពអឺរ៉ុប ជាញឹកញាប់បង្ហាញពីសារៈសំខាន់នៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរវដ្ឋដើម្បីធានាថាកាកសំណល់ដែលមានបញ្ហាដែលគេបានបោះចោលឬយកមកជួសជុលឡើងវិញដោយមិនឲ្យប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការបែបនេះ ក៏ពាក់ព័ន្ធផងដែរសម្រាប់ការធ្វើបត្យប័នចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់នោះ។

គេដឹងច្បាស់ថាកិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ មានលក្ខណៈលំបាកខ្លាំង។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ការធ្វើបត្យប័នចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់ប្រកបដោយជោគជ័យ ពឹងផ្អែកយ៉ាងខ្លាំងលើកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នានេះឯង។

ស្ថាប័ននិងបណ្តាញមួយចំនួន ដូចជាអង្គការគយពិភពលោក (WCO) Interpol និងអ៊ី IMPEL បានបង្កើតបណ្តាញទំនាក់ទំនង ឬយន្តការចែករំលែកព័ត៌មានផ្ទាល់ខ្លួន។ គេ អាចបញ្ជូនព័ត៌មាន ដោយប្រើបណ្តាញក្រៅផ្លូវការនានា (ដូចជាតាមរយៈអ៊ីមែលផ្ទាល់ខ្លួន) ឬមធ្យោបាយផ្លូវការបន្ថែមទៀតតាមរយៈស្ថានទូតជាតិ អង្គការអន្តរជាតិ ដូចជាលេខាធិការដ្ឋាននៃសន្និបាត Basel ឬអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក (WTO)។ ដោយមិនគិតពីមធ្យោបាយនៃការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នា វាជារឿងសំខាន់ណាស់ដែលការងារនេះ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមានការគោរពពេញលេញចំពោះច្បាប់និងដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ប្រទេសនីមួយៗ លើការដឹកជញ្ជូននោះ ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការធ្វើបត្យប័នចំពោះការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ដោយខុសច្បាប់ប្រកបដោយជោគជ័យ ប្រសិនបើចាំបាច់។

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

ករណីសិក្សាទី៣៖ ការបញ្ជូនកាកសំណល់ប្លាស្ទិចពីម៉ាឡេស៊ីទៅចក្រភពអង់គ្លេសវិញ

ចក្រភពអង់គ្លេស បានយល់ព្រមបញ្ជូនទូរកុងតឺន័រ ចំនួន ៤២ ទូដែលរួមមានផ្ទុកកាកសំណល់ប្លាស្ទិចខុសច្បាប់ពីប្រទេស ម៉ាឡេស៊ី ដោយយោងតាមសន្ធិបាត Basel ។ បច្ចុប្បន្ននេះអាជ្ញាធរនិងភ្នាក់ងារដឹកជញ្ជូន កំពុងធ្វើការជាមួយគ្នាក្នុងនីតិវិធី បញ្ជូនទូរកុងតឺន័រទាំងនោះត្រឡប់ទៅវិញ ។ ទូរកុងតឺន័រដែលបានទៅដល់កំពង់ផែ Penang នៅចន្លោះខែមីនា ឆ្នាំ ២០១៨ និងខែមីនា ឆ្នាំ២០១៩ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាខុសច្បាប់ ព្រោះកុងតឺន័រទាំងនោះ មិនបានអនុលោមតាមឯកសារនាំចូល ដែលគេត្រូវការ។

រូបភាពទី៤ រូបថតរបស់ Breakfreefromplastic.org

សេចក្តីប្រកាសនេះ បានធ្វើឡើងបន្ទាប់ពីដំណើរទស្សនកិច្ចរបស់ទីភ្នាក់ងារបរិស្ថានអង់គ្លេស (EA) ដែលរៀបចំដោយគណៈកម្មការជាន់ខ្ពស់អង់គ្លេស ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងព័ត៌មាននៃការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់ប្លាស្ទិចដោយខុសច្បាប់ពីចក្រភពអង់គ្លេស។

ភ្នាក់ងារបរិស្ថានអង់គ្លេស បានរៀបចំកិច្ចប្រជុំជាច្រើនជាមួយក្រសួងថាមពល វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា បរិស្ថាន និងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ(MESTECC) នាយកដ្ឋានបរិស្ថាន នាយកដ្ឋានគយម៉ាឡេស៊ី អាជ្ញាធរកំពង់ និងទីភ្នាក់ងារផែពាក់ព័ន្ធនានានៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី។ កិច្ចប្រជុំទាំងនេះ បានបង្កើននូវការស្វែងយល់គ្នាទៅវិញទៅមកអំពីក្របខ័ណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ និងគោលនយោបាយនានាទាក់ទងនឹងពាណិជ្ជកម្មកាកសំណល់ប្លាស្ទិច ក៏ដូចជាការផ្លាស់ប្តូរចំណេះដឹងក្នុងការចែករំលែកព័ត៌មានចារកម្ម នីតិវិធីអធិការកិច្ច ការកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងការបញ្ជូនកាកសំណល់ប្លាស្ទិចត្រឡប់ទៅវិញ។

លោក Y.B. Yeo Bee Yin រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងថាមពល វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា បរិស្ថាន និងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុ បានមានប្រសាសន៍ថា "រីជានការប្រតិសកម្មរបស់គណៈកម្មការជាន់ខ្ពស់របស់ចក្រភពអង់គ្លេសក្នុងការធ្វើការយ៉ាងជិតស្និទ្ធជាមួយក្រសួង MESTECC ក្នុងការធ្វើបញ្ជូនកុងតឺន័រប្លាស្ទិចចំនួន ៤២ទូរ នៅក្នុងកំពង់ផែ Penang គឺពិតជាគួរកោតសរសើរខ្លាំងណាស់។.កិច្ចសហប្រតិបត្តិការនេះ បង្ហាញពីការទទួលស្គាល់ថាការបំពុលបរិស្ថានដោយប្លាស្ទិច គឺជាបញ្ហាសកលដែលទាមទារឱ្យមានការប្តេជ្ញាចិត្តពីប្រទេសផ្សេងៗគ្នាដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានេះ។ "យើងសង្ឃឹមថាកិច្ចសហប្រតិបត្តិការនិងការ

យោគយល់គ្នារវាងប្រទេសម៉ាឡេស៊ីនិងចក្រភពអង់គ្លេស នឹងធ្វើជាគំរូដល់ប្រទេសដទៃទៀតដែលមានក្រុមហ៊ុននាំចេញកាកសំណល់ប្លាស្ទិចកខ្វក់ទៅកាន់ប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ផ្សេងៗទៀត”។[23]

៧. អនុសាសន៍

ផ្អែកលើបទពិសោធន៍នៃការធ្វើការបញ្ជូនកាកសំណល់ត្រឡប់ទៅវិញប្រកបដោយជោគជ័យ យើង អាចផ្តល់នូវអនុសាសន៍ដល់ស្ថាប័នទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធក្នុងការដឹកជញ្ជូនកាកសំណល់បែបនេះ ដូចតទៅ៖

1. ត្រូវស៊ើបអង្កេតថាតើអ្នកណាជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់ ក៏ដូចជាដើម្បីសន្និដ្ឋានថាតើគេអាចបញ្ជូនកាកសំណល់ត្រឡប់ទៅវិញបានឬមិនបាន ហើយអ្នកណាជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការចំណាយនានា។
2. ត្រូវសហការនៅថ្នាក់ជាតិដើម្បីកំណត់ថាតើអ្នកណាជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូននោះ។ ទីភ្នាក់ងារជាតិ គួរតែយល់ដឹងអំពីតួនាទីនិងទំនួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួនហើយគួរតែបង្កើតយន្តការសហប្រតិបត្តិការនៅថ្នាក់ជាតិ។
3. ដោយហេតុថាការទទួលខុសត្រូវចំពោះការដឹកជញ្ជូនខុសច្បាប់ ច្រើនតែពឹងផ្អែកលើអ្នកនាំចេញ គេត្រូវធានាឲ្យមានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងអាជ្ញាធរបរិស្ថានក្នុងប្រទេសនាំចូលនិងប្រទេសនាំចេញ។
4. ត្រូវធានាថាក្នុងខណៈពេលកំពុងប្រមូលភស្តុតាងចាំបាច់នានា មន្ត្រីទទួលបន្ទុក ត្រូវរក្សាខ្សែសង្វាក់ភស្តុតាងឲ្យបានល្អិតល្អន់ និងត្រូវកត់ត្រានូវអ្វីៗទាំងអស់ដែលជាជំនួយក្នុងការស្វែងរកអ្នករំលោភបំពាន និងជាជំនួយក្នុងការកាត់ទោសបទឧក្រិដ្ឋនៅពេលក្រោយ។ ជាឧទាហរណ៍ មិនត្រូវមានចន្លោះប្រហោងចំពោះភស្តុតាងដែលបានប្រមូល ចាប់ពីពេលដែលគេបញ្ចូលកាកសំណល់ទូកុងតឺន័រ រហូតដល់ពេលដែលគេរកឃើញកាកសំណល់ក្នុងទូកុងតឺន័រដដែលនោះ។ ត្រូវកត់ត្រានូវអ្វីគ្រប់ឲ្យបានល្អ ដើម្បីទទួលបានជោគជ័យក្នុងការស្វែងរកអ្នកទទួលខុសត្រូវ និងដើម្បីធ្វើការកាត់ទោសដោយជោគជ័យ នៅចុងក្រោយ។
5. ត្រូវទាក់ទងជាមួយអាជ្ញាធរក្នុងប្រទេសនាំចេញនៅដំណាក់កាលដំបូងដើម្បីទទួលបានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការបញ្ជូនកាកសំណល់ត្រឡប់ទៅវិញប្រកបដោយជោគជ័យ។
6. ត្រូវចូលរួមជាមួយអាជ្ញាធរបរិស្ថានមានសមត្ថកិច្ច ដើម្បីធ្វើការបញ្ជូនទំនិញកាកសំណល់ខុសច្បាប់ត្រឡប់ទៅវិញ។

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