

Các thông lệ tốt nhất để xuất trả lại nước xuất xứ các lô hàng chất thải bất hợp pháp từ Châu Á sang Châu Âu

Ngày: 29 Tháng 2, 2020

Ấn bản: 1.0

Gói 4: Mạng lưới hoạt động Quốc tế tại Châu Âu – Khu vực Châu Á Thái Bình Dương

Hoạt động 4.2: Phát triển các tài liệu hướng dẫn

Giao phẩm 4.4: Các thông lệ tốt nhất để xuất trả nơi xuất xứ các lô hàng chất thải bất hợp pháp từ Châu Á đến Châu Âu



Dự án WasteForce được tài trợ bởi Quỹ an ninh Nội bộ - Cảnh sát (ISFP/2017/AG/ENV/821345) của Liên minh Châu Âu

THÔNG BÁO

Nội dung của tài liệu này là bản quyền của WasteForce và sẽ không được phép sao chép toàn bộ, một phần hoặc sao chép theo cách khác (cho dù bằng cách chụp ảnh, tái bản hoặc bất kỳ phương pháp nào khác) và nội dung trong đó sẽ không được tiết lộ cho bất kỳ người nào khác hoặc tổ chức khác mà không có sự cho phép trước bằng văn bản. Theo đây, sự đồng thuận đó sẽ tự động được trao cho tất cả các thành viên đã tham gia Thỏa thuận WasteForce Consortium, vào ngày 1 tháng 12 năm 2018 và cho Ủy ban Châu Âu để sử dụng và phổ biến thông tin này.

Thông tin và nội dung của báo cáo này là trách nhiệm duy nhất của các thành viên WasteForce Consortium và không nhất thiết thể hiện quan điểm của Ủy ban Châu Âu hoặc các cơ quan của Ủy ban Châu Âu. Mặc dù thông tin có trong các tài liệu và trang web của dự án được cho là chính xác, (các) tác giả hoặc bất kỳ thành viên nào khác trong WasteForce consortium không bảo đảm dưới bất kỳ hình thức nào liên quan đến tài liệu này.

MỤC LỤC

1. GIỚI THIỆU.....	3
2. CÔNG ƯỚC BASEL VÀ QUY ĐỊNH VẬN CHUYỂN CHẤT THẢI CHÂU ÂU	4
3. VẬN CHUYỂN BẤT HỢP PHÁP VÀ XUẤT TRẢ CÁC CHẤT THẢI	5
4. PHÁT HIỆN CÁC LÔ HÀNG CHẤT THẢI BẤT HỢP PHÁP	8
5. THU THẬP CHỨNG CỨ	12
6. HỢP TÁC	15
7. KHUYẾN NGHỊ.....	17

1. GIỚI THIỆU

Dự án “Ngăn ngừa và ngăn chặn hoạt động mua bán và quản lý chất thải bất hợp pháp bằng cách phát triển các Công cụ thực thi, pháp y và nâng cao năng lực” (WasteForce), là một sáng kiến được tài trợ bởi Quỹ An ninh Nội bộ - Cảnh sát của Liên minh Châu Âu (ISFP/ 2017/AG/ ENV/ 821345), với thời hạn hai năm, kết thúc vào tháng 11 năm 2020.

Gói 4 của dự án WasteForce nhằm hỗ trợ mạng lưới hoạt động quốc tế giữa Liên minh Châu Âu (EU) và khu vực Châu Á - Thái Bình Dương và sẽ tạo ra bốn sản phẩm. Giao phẩm 4.1 cung cấp một bản tổng kê các nhu cầu và khả năng liên quan đến các cơ chế trao đổi thông tin, trong khi giao phẩm 4.2 đi sâu vào các cơ chế khác nhau và hướng dẫn về cách sử dụng các cơ chế. Giao phẩm 4.3 cung cấp hướng dẫn về việc truy tố tội phạm chất thải. Cuối cùng, giao phẩm 4.4 này là tập hợp các thông lệ tốt nhằm hỗ trợ sự hợp tác EU-Châu Á, đặc biệt là về công tác xuất trả về nước xuất xứ các lô hàng chất thải bất hợp pháp.

Vào năm 2019, Chương trình Môi trường Liên hợp quốc (UNEP) đã thực hiện một cuộc khảo sát trong khuôn khổ dự án WasteForce với nhiều cán bộ từ các tổ chức khác nhau có thẩm quyền xử lý các lô hàng chất thải bất hợp pháp. Cuộc khảo sát nhằm tìm hiểu kinh nghiệm của các cán bộ hải quan, cảnh sát và môi trường cũng như các tổ chức quốc tế trong việc chia sẻ thông tin; sử dụng các cơ chế trao đổi thông tin liên quan đến việc xác minh các điểm đến, phát hiện các lô hàng chất thải bất hợp pháp và việc xuất trả nơi xuất xứ các lô hàng đó. Một trong những kết quả của cuộc khảo sát cho thấy sự hợp tác giữa các cơ quan có thẩm quyền liên quan đến các lô hàng chất thải bất hợp pháp dường như rất khó khăn. Việc xuất trả các lô hàng chất thải bất hợp pháp được coi là một quá trình khó khăn và tốn nhiều thời gian. Tuy nhiên, có một số ví dụ điển hình từ thực tiễn hàng ngày, nơi thông tin xác minh các điểm đến ở châu Á được chia sẻ. Các cuộc xác minh đó chủ yếu được thực hiện qua email và thông qua các cuộc tiếp xúc song phương giữa các cán bộ từ nước xuất xứ và nước đích đến. Báo cáo sẽ tập trung vào các ví dụ mà các lô hàng chất thải bất hợp pháp được phát hiện ở châu Á đã được xuất trả thành công về nước xuất xứ ở châu Âu.

Một số ví dụ về việc xuất trả thành công được mô tả trong tài liệu này và các khuyến nghị được rút ra để thúc đẩy sự hợp tác tốt hơn và thành công trong việc giải quyết các trường hợp như vậy trong tương lai. Bạn có thể tham khảo thêm các thông lệ tốt nhất trong việc xử lý các lô hàng chất thải bất hợp pháp trong thư viện DOTCOM Waste. Đây là một tập hợp thông tin về các thực hành tốt và bài học kinh nghiệm trong việc hỗ trợ phát hiện, điều tra và truy tố hành vi quản lý bất hợp pháp và mua bán trái phép chất thải.¹

¹ Thư viện DOTCOM Waste sẵn có trực tuyến tại: <https://dotcomproject.eu/resources/dotcomlibrary/>; hơn thế nữa, trong khuôn khổ dự án Waste Force, thư viện DOTCOM Waste đang được tiếp tục phát triển và cập nhật, thư viện Waste Force library có sẵn trực tuyến tại: <https://www.wasteforceproject.eu/resources/library/>

2. CÔNG ƯỚC BASEL VÀ QUY ĐỊNH VẬN CHUYỂN CHẤT THẢI CHÂU ÂU²

Việc vận chuyển qua biên giới của các chất thải nguy hại và các chất thải khác được quy định theo Công ước Basel về Kiểm soát vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại và việc Tiêu hủy chúng (Công ước Basel).³ Điều này có nghĩa là những lô hàng đó chỉ có thể được vận chuyển theo thủ tục Chấp thuận thông báo trước (PIC). Các bên của Công ước cần thực hiện các quy định của Công ước thông qua luật pháp quốc gia của họ. Vào ngày 5 tháng 12 năm 2019, Văn kiện Sửa đổi⁴ của Công ước này có hiệu lực. Có nghĩa là cấm xuất khẩu chất thải nguy hại sang các nước đang phát triển. Nhiều quốc gia là Thành viên của Công ước Basel đã sử dụng cơ hội mà Công ước đưa ra, coi một số loại chất thải không nguy hại là nguy hại,⁵ điều này đòi hỏi rằng những loại chất thải đó chỉ có thể được vận chuyển theo thủ tục PIC. Công ước cũng cho phép các quốc gia hạn chế hoặc cấm nhập khẩu một số loại chất thải.

Tại EU, Công ước Basel, bao gồm cả Văn kiện Sửa đổi và các văn kiện quốc tế liên quan khác như Quyết định (2001) 107/cuối cùng của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD)⁶ đã được chuyển sang cấp EU thông qua Quy định Vận chuyển Chất thải của EU (WSR).⁷ Cần nhớ rằng bất kỳ quy định nào của EU đều có thể áp dụng trực tiếp ở mọi quốc gia thành viên và không cần chuyển đổi thêm.

WSR, ngoài các yêu cầu của Công ước Basel, còn quy định chất thải không nguy hại được vận chuyển để tái chế cho các quốc gia không phải là thành viên của OECD. Dựa trên WSR này, EU đã hỏi các nước không thuộc OECD liệu họ có đồng ý tiếp nhận chất thải không nguy hại có nguồn gốc từ EU hay không và trong trường hợp họ đồng ý, xác định rõ chất thải cần được gửi theo thủ tục PIC hay thủ tục đơn giản hóa. Các nước không thuộc OECD cũng có thể quyết định rằng việc nhập khẩu chất thải không nguy hại từ EU bị cấm. Có thể tìm thấy thêm chi tiết về vấn đề này trong Quy định của Ủy ban (EC) 1418 / 2007.⁸

² Công ước Basel quy định tại Điều 2 khoản 3 về 'Vận chuyển qua biên giới' chất thải theo Công ước. WSR của EU định nghĩa "vận chuyển" chất thải trong Điều 2 khoản 34. Khi có đề cập trong tài liệu này là "Di chuyển", "Lô hàng" hoặc "Vận chuyển", các thuật ngữ luôn có nghĩa là vận chuyển chất thải từ quốc gia này sang quốc gia khác.

³ Để biết thêm thông tin, hãy xem:

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

⁴ Để biết thêm thông tin, hãy xem: <http://www.basel.int/Default.aspx?tabid=8120>

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

⁶

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

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

3. VẬN CHUYỂN BẤT HỢP PHÁP VÀ XUẤT TRẢ CÁC CHẤT THẢI

Công ước Basel (Điều 9) coi vận chuyển chất thải qua biên giới là bất hợp pháp theo các điều kiện sau:

- không thông báo cho tất cả các quốc gia liên quan theo các điều khoản của công ước
- không có sự đồng ý của Quốc gia liên quan;
- có được sự đồng ý thông qua việc khai man, khai không đúng hoặc gian lận;
- vận chuyển được tiến hành không phù hợp với giấy tờ; hoặc
- đưa đến việc tiêu hủy cố ý (chẳng hạn như đổ xuống một nơi nào đó) các chất thải nguy hại không tuân thủ các điều khoản của Công ước này và các nguyên tắc chung của luật pháp quốc tế.

Vận chuyển bất hợp pháp cũng bị coi là một hành vi phạm tội. EU WSR (Điều 2.35) coi những điểm trên là vận chuyển bất hợp pháp và cùng với một số những điểm khác:

- chất thải xuất khẩu ra ngoài EU để tiêu hủy;
- chất thải xuất khẩu sang các nước cấm nhập khẩu chất thải đó;
- chất thải nguy hại được xuất khẩu sang các quốc gia không thuộc OECD hoặc chất thải được coi là nguy hại theo quốc gia không thuộc OECD.⁹

Theo Công ước Basel (Điều 9), trong trường hợp vận chuyển bị coi là bất hợp pháp do hành vi của người xuất khẩu hoặc người sản sinh ra chất thải, thì Quốc gia xuất khẩu phải đảm bảo rằng chất thải đó:

- được người xuất khẩu hoặc người sản sinh ra chất thải đó, hoặc chính quốc gia xuất khẩu mang trở về nước mình, hoặc nếu việc đó không thể thực hiện, thì
- phải được tiêu hủy bằng cách khác phù hợp với các điều khoản của Công ước này.¹⁰

EU WSR (Điều 24) có các nghĩa vụ tương tự đối với nhà xuất khẩu và Quốc gia xuất khẩu nhưng cung cấp thêm chi tiết về các phương án thay thế trong trường hợp việc xuất trả nơi xuất xứ không thể thực hiện được. Các phương án này là chất thải sẽ:

- được thu hồi hoặc tiêu hủy tại quốc gia đích đến hoặc do cơ quan có thẩm quyền điều phối hoặc một thể nhân hoặc pháp nhân thay mặt cho nước đó thu hồi hoặc tiêu hủy; hoặc, nếu không thể thực hiện được, thì
- thu hồi hoặc tiêu hủy tại quốc gia khác do cơ quan có thẩm quyền điều phối hoặc bởi một thể nhân hoặc pháp nhân thay mặt nước đó nếu tất cả các cơ quan có thẩm quyền liên quan đồng ý.

⁹ Theo Điều 35, 36 và 37 của Quy định về Vận chuyển chất thải của Châu Âu (WSR 1013/2006).

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>



Hình 1 nhựa bất hợp pháp được phát hiện ở Campuchia (ảnh của Bộ Môi trường Campuchia)

"Chúng ta cần gửi thông điệp tới cộng đồng quốc tế về lập trường của ASEAN đối với vấn đề chất thải độc hại này", Ngoại trưởng Indonesia Retno Marsudi nói. "Chúng tôi không muốn khu vực Đông Nam Á trở thành thùng rác của các quốc gia khác."

Trong hai tháng qua, một số quốc gia Đông Nam Á, bao gồm Campuchia, Indonesia, Malaysia và Philippines đã quyết định xuất trả lại hàng trăm container chở chất thải nhựa bất hợp pháp về Úc, Canada, Pháp, Đức, Hồng Kông và Hoa Kỳ. Hàng trăm container khác đang được kiểm tra để có thể đưa trả về nơi xuất xứ. Các nước ASEAN Brunei, Campuchia, Indonesia, Lào, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thái Lan và Việt Nam¹¹.

¹¹ Toàn bộ bài báo có sẵn trực tuyến tại: <https://english.kyodonews.net/news/2019/08/fa486d2a0f15-southeast-asia-wont-be-developed-countries-trash-can-asean.html>

Cơ bản là khi việc vận chuyển chất thải bất hợp pháp thuộc trách nhiệm của người xuất khẩu hoặc người sản sinh ra chất thải đó phải được xuất trả về Quốc gia xuất khẩu.

Trong trường hợp người nhập khẩu hoặc người nhận hàng chịu trách nhiệm về lô hàng bất hợp pháp, Quốc gia nhập khẩu cần đảm bảo rằng chất thải đang được người nhập khẩu, người nhận hàng thu hồi hoặc tiêu hủy theo cách hợp lý với môi trường hoặc khi nước xuất khẩu không thể thực hiện trực tiếp được.

Trong trường hợp không thể quy trách nhiệm về lô hàng bất hợp pháp cho người xuất khẩu hoặc người sản sinh hoặc người nhập khẩu hoặc người tiêu hủy chất thải, các quốc gia liên quan hoặc các quốc gia khác, nếu thích hợp, sẽ đảm bảo thông qua hợp tác rằng các chất thải được đề cập sẽ được xử lý ngay khi có thể theo phương thức hợp lý với môi trường ở nước xuất khẩu, nước nhập khẩu hoặc ở nơi khác nếu thích hợp.¹²

Một trong những yếu tố quan trọng đối với các cơ quan chính phủ xử lý các lô hàng chất thải bất hợp pháp là xác định ai chịu trách nhiệm về lô hàng bất hợp pháp.

Cần có câu trả lời cho quyết định này để xác định các phương án xử lý chất thải. Các phương án lựa chọn bao gồm: xuất trả về nước xuất khẩu hoặc thu hồi/tiêu hủy tại nước nhập khẩu.

¹² Theo Điều 9 khoản 4 của Công ước Basel và/ hoặc Điều 24 khoản 5 của EU WSR SR

4. PHÁT HIỆN CÁC LÔ HÀNG CHẤT THẢI BẤT HỢP PHÁP

Trước khi câu hỏi liên quan đến trách nhiệm đối với một lô hàng chất thải bất hợp pháp có thể được trả lời, có một số yếu tố khác cần được xác định.¹³

1. Quyết định xem các hạng mục được vận chuyển có phải là chất thải không.¹⁴ Công ước Basel¹⁵ và EU WSR¹⁶ đều có định nghĩa về chất thải.

Để xác định thủ tục nào có thể áp dụng cho một lô hàng cụ thể, các bước cần tuân theo được liệt kê dưới đây.

2. Theo Công ước Basel, chất thải nguy hại và các chất thải khác được vận chuyển để xử lý cần có PIC. Theo WSR của EU, chất thải được vận chuyển để xử lý cần có PIC. Trong trường hợp xử lý để tiêu hủy bên ngoài EU, việc xuất khẩu bị cấm.

Ngoài những gì được đề cập trong điểm 2, theo WSR và Quy định của EU (EC) 1418/2007, một số hoạt động xuất khẩu chất thải ra khỏi EU sang các nước không thuộc OECD bị cấm, bao gồm như sau:

- chất thải nguy hại;
- chất thải mà quốc gia đích đến đã thông báo là nguy hại theo Điều 3 của Công ước Basel;
- chất thải mà việc nhập khẩu đã bị cấm bởi quốc gia đích đến; hoặc
- các chất thải mà Cơ quan có thẩm quyền điều phối có lý do để tin rằng sẽ không được quản lý theo cách hợp lý với môi trường ở quốc gia đích đến liên quan, ví dụ: khi chất thải được gửi đến một cơ sở không được cấp phép.

Yêu cầu bổ sung đối với Công ước Basel: vận chuyển qua biên giới chất thải chỉ được phép nếu:

- Quốc gia xuất khẩu không có năng lực kỹ thuật và các cơ sở cần thiết hoặc các địa điểm xử lý phù hợp để tiêu hủy các chất thải được đề cập theo phương thức “hợp lý về môi trường”; hoặc
- chất thải đề cập được yêu cầu làm nguyên liệu thô cho các ngành công nghiệp tái chế hoặc phục hồi ở Quốc gia nhập khẩu; hoặc
- TBM được đề cập phù hợp với các tiêu chí khác do các Bên quyết định.

¹³ Điều này đề cập đến một tình huống theo Quy định của EU.

¹⁴ Điều 2 của Công ước Basel: “Chất thải” là các chất hoặc đồ vật mà người ta tiêu hủy hoặc có ý định tiêu hủy hoặc phải tiêu hủy theo các điều khoản của luật pháp quốc gia.

¹⁵ Danh sách các thuật ngữ có thể tải tại:

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

¹⁶ Điều 2 của EU WSR đề cập đến Điều 1 của Chỉ thị Khung về Chất thải của EU 2008/98 / EC: 'chất thải' có nghĩa là bất kỳ chất hoặc đồ vật nào mà chủ sở hữu loại bỏ hoặc có ý định loại bỏ hoặc được yêu cầu loại bỏ.

3. Theo EU WSR, các lô hàng chất thải không được phân loại trong Phụ lục III, IIIB, IV hoặc IVA theo từng mục cần PIC
4. Hỗn hợp chất thải không nguy hại cũng cần có PIC theo EU WSR khi chúng không được phân loại theo từng mục trong Phụ lục III, IIIB, IV hoặc IV trừ phi được liệt kê trong IIIA.
5. Theo EU WSR, bất kể chất thải có được phân loại là không nguy hại và được vận chuyển để phục hồi hay không, chúng cần PIC nếu chúng bị ô nhiễm bởi các vật liệu khác ở mức độ làm tăng rủi ro liên quan đến chất thải đủ các đặc tính nguy hiểm được đề cập trong Chỉ thị Khung về Chất thải của EU hoặc ngăn chặn việc thu hồi chất thải theo phương thức hợp lý với môi trường.

Những điểm được đề cập có tầm quan trọng lớn để xác định xem lô hàng chất thải là hợp pháp hay bất hợp pháp. Trong trường hợp lô hàng bất hợp pháp, liên quan đến người chịu trách nhiệm về lô hàng để quyết định xem lô hàng có cần xuất trả về nước xuất khẩu hay không.

Trường hợp nghiên cứu 1: Lô hàng giấy phế liệu bị ô nhiễm từ Hà Lan đến Trung Quốc

Một công ty tái chế chất thải ở Hà Lan thu gom giấy phế liệu tại cơ sở của mình từ nhiều nguồn khác nhau và từ các quốc gia khác nhau ở Châu Âu. Chất thải được gửi để tiếp tục thu hồi tới các nước ở châu Á và chủ yếu là Trung Quốc. Theo các nguồn tin/ tờ báo khác nhau,¹⁷ 17 công ty đã xuất khẩu 450.000 container sang Trung Quốc, trong hai thập kỷ. Vào năm 2011, công ty đã bị các Cơ quan Thực thi Pháp luật Hà Lan điều tra vì công ty bị nghi ngờ gửi chất thải ô nhiễm từ Hà Lan sang Trung Quốc. Công ty đã nhập khẩu chất thải sinh hoạt từ Vương quốc Anh vào Hà Lan để tiếp tục xử lý và phân loại nhựa cũng như các chất thải khác. Thay vì làm điều này, công ty đã giấu những kiện hàng có nguyên liệu bị ô nhiễm đằng sau những kiện hàng sạch bằng giấy phế liệu khác trong các container và xuất những container đó sang Trung Quốc. Công ty và các giám đốc của công ty đã bị kết án ở Hà Lan vào năm 2016.¹⁸



Hình 2 Hải quan Trung Quốc đang kiểm tra chất thải

Một phần của cuộc điều tra, công tố viên Hà Lan đã gửi yêu cầu tương trợ tư pháp tới đối tác Trung Quốc liên quan đến 30 container bị nghi ngờ chứa chất thải sinh hoạt bị ô nhiễm, hoặc ít nhất là hỗn hợp chất thải

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/>

vượt quá ngưỡng cho phép của Trung Quốc về chất thải giấy. Hải quan Trung Quốc phối hợp với các cơ quan chức năng khác của Trung Quốc đã điều tra lô hàng này và xác nhận rằng chất thải không được phép nhập khẩu vào Trung Quốc. Nhờ sự hợp tác chặt chẽ giữa chính quyền Trung Quốc và Hà Lan, trong đó có sự hợp tác của Hãng tàu, chất thải đã được đưa trả lại về Hà Lan.¹⁹

Kết luận chính về trường hợp này và việc xuất trả chất thải:

- Chất thải bên trong container bị ô nhiễm, vượt ngưỡng cho phép của Luật pháp Trung Quốc và được coi là chất thải sinh hoạt.
- Chất thải sinh hoạt là chất thải cần được xem xét đặc biệt theo Công ước Basel (Thủ tục PIC).
- Chất thải sinh hoạt bị cấm xuất khẩu từ OECD (EU) sang quốc gia không thuộc OECD (Trung Quốc), như một phần của Văn kiện Sửa đổi, được thực hiện trong EU WSR .
- Người xuất khẩu phải chịu trách nhiệm về việc xuất khẩu bất hợp pháp vì anh ta biết rằng chất thải bị ô nhiễm đã được vận chuyển trong các container.
- Các nhà chức trách ở Trung Quốc và Hà Lan đã làm việc với nhau thông qua các phương thức chính thức, bao gồm cả sự tham gia của các đại sứ quán của họ.
- Các nhà chức trách Trung Quốc bắt đầu mở rộng điều tra ở Trung Quốc đối với các hoạt động nhập khẩu khác của các nguyên liệu này.
- Các đối tượng người Hà Lan đã bị tòa tuyên án.

Chất thải đã được thu hồi theo phương thức hợp lý với môi trường tại Hà Lan.

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

5. THU THẬP CHỨNG CỨ

Trong quá trình xử lý một lô hàng chất thải, các cán bộ liên quan cần thu thập thông tin từ các nguồn khác nhau. Tài liệu hướng dẫn về các khía cạnh khác nhau về cách xử lý các lô hàng chất thải bất hợp pháp và việc xuất trả lô hàng được cung cấp bởi một số tổ chức hoặc mạng lưới như Mạng lưới Liên minh Châu Âu về Thực thi và Thi hành Luật Môi trường (IMPEL).²⁰

Thông tin có thể được thu thập làm chứng cứ trong trường hợp vận chuyển chất thải bất hợp pháp bao gồm:

Các giấy tờ chứng từ

- Chứng từ vận tải/Chứng từ vận chuyển hàng hóa
- Giấy tờ thông báo và vận chuyển theo yêu cầu của Công ước Basel
- Tài liệu Phụ lục VII EU WSR
- Các hợp đồng
- Các hóa đơn
- Phiếu cân
- Vận đơn.

Thông tin như vậy có thể có sẵn tại:

- người xuất khẩu
- người nhập khẩu
- đại lý giao nhận hoặc vận chuyển
- hãng tàu
- cảng vụ
- hải quan
- các cơ quan quản lý môi trường

Kiểm tra trực quan và lấy mẫu

Lý tưởng nhất là chất thải liên quan phải được kiểm tra trực quan, thành phần và đặc điểm của nó phải được mô tả và ảnh chụp chất thải phải được đính kèm.

Trong một số trường hợp nhất định, việc lấy mẫu là cần thiết để xác định chính xác các đặc tính của chất thải có liên quan. Việc lấy mẫu cần được thực hiện bởi những cán bộ có chuyên môn, tuân theo các tiêu chuẩn chính xác và tuân theo các biện pháp an toàn.

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

Lời khai/phỏng vấn

Ngoài giấy tờ chứng từ, ảnh, mẫu và mô tả về chất thải, việc lấy lời khai của những người có liên quan có thể rất quan trọng để xác định ai chịu trách nhiệm về lô hàng bất hợp pháp, vì đôi khi các hướng dẫn được đưa ra qua điện thoại, qua email và chẳng hạn cần phải giải thích về một số thông tin nhất định trên chứng từ, về tuyến đường vận chuyển tiếp theo, v.v.

Chuỗi chứng cứ

Điều cực kỳ quan trọng là tình huống gặp phải phải được ghi lại một cách chi tiết. Nếu có dấu hiệu vi phạm, thanh tra viên cần đảm bảo rằng các chứng cứ được thu thập theo phương thức phù hợp với điều tra tội phạm nói chung và các chứng cứ phải được thu thập và chuẩn bị sao cho chúng có thể là bằng chứng có thể chấp nhận được trước tòa án.

Điều này có nghĩa là mọi bước được thực hiện trong việc lựa chọn, kiểm tra, xác định, thu thập thông tin, v.v. đều phải được lập thành văn bản ở mọi khía cạnh. Điều này bao gồm lập biên bản mọi seal niêm phong được tháo hoặc thay thế; nếu chất thải đã được dỡ ra và được chất lại, phải đúng chất thải đó đang được chất lại vào cùng một phương tiện vận chuyển mà chất thải đã được dỡ ra.

Một kẽ hở nhỏ trong chuỗi chứng cứ cũng có thể là lý do tại sao không xác định được người chịu trách nhiệm hoặc phải chịu trách nhiệm và do đó chất thải liên quan không thể xuất trả được hoặc những người liên quan không thể bị truy tố.

Trường hợp nghiên cứu 2: Phế liệu kim loại bị ô nhiễm được xuất trả thành công từ Indonesia về Vương quốc Anh

Năm 2011, một lô hàng 89 container chứa 1.800 tấn phế liệu kim loại đã bị các nhân viên Hải quan kiểm tra tại cảng Jakarta, Indonesia. Theo các nhà chức trách Indonesia, phế liệu kim loại đã bị nhiễm nhựa đường, nhựa và chất lỏng.²¹



Hình 3 Kiểm tra các container phế liệu kim loại ở cảng Jakarta, Indonesia (ảnh của Jakarta Globe)

Lô hàng 89 container nói trên đã được xuất trả thành công trong năm 2012, nhờ sự hợp tác giữa các cơ quan chức năng của Indonesia và Vương quốc Anh.

Việc xuất trả thành công cũng do các nhà chức trách Indonesia đã thu thập, trao đổi chứng cứ và thuyết phục các nhà chức trách ở Anh quốc rằng lô hàng đáng ngờ có thể thực sự là một lô hàng chất thải bất hợp pháp và nhà xuất khẩu có thể phải chịu trách nhiệm về lô hàng này.

Đội điều tra các container được trả lại từ Indonesia - cuộc điều tra được đặt tên thích hợp là "Operation Anvil" - đã kiểm tra bên trong container để cố gắng tìm ra bằng chứng cho thấy phế liệu kim loại, được các nhà xuất khẩu tuyên bố là kim loại phế liệu có thể xuất khẩu hợp pháp, đã được trộn lẫn với các chất gây ô nhiễm độc hại phát hiện bởi nhà chức trách Indonesia.

Theo những bức ảnh do các nhân viên hải quan ở Jakarta chụp và gửi về Anh quốc, các chất nghi ngờ là độc hại đã được tìm thấy trong một số container. Điều này có nghĩa là Operation Anvil sẽ phải tiến hành thêm các cuộc kiểm tra để đánh giá xem liệu quy định xuất khẩu chất thải nghiêm ngặt của Anh quốc có bị vi phạm hay không.

Jeff Warburton, một quan chức cấp cao về tội phạm môi trường, cho biết: "Luật pháp khá rõ ràng - không được có bất kỳ chất gây ô nhiễm nào trong vật liệu này. Đây là giai đoạn đầu của cuộc điều tra này, nhưng chúng tôi thực hiện những điều này cực kỳ nghiêm túc."²²

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

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

6. HỢP TÁC

Công ước Basel và EU WSR thường nêu bật tầm quan trọng của việc hợp tác giữa các quốc gia để đảm bảo rằng chất thải được tiêu hủy hoặc thu hồi một cách hợp lý về môi trường. Sự hợp tác như vậy cũng có liên quan đến việc xuất trả các lô hàng chất thải bất hợp pháp.

Ai cũng biết rằng hợp tác quốc tế là một thách thức lớn. Tuy nhiên, việc xuất trả thành công một lô hàng chất thải bất hợp pháp phụ thuộc rất nhiều vào sự hợp tác và liên lạc.

Một số tổ chức và mạng lưới như Tổ chức Hải quan Thế giới (WCO), Interpol và IMPEL đã phát triển các kênh liên lạc hoặc cơ chế trao đổi thông tin của riêng họ. Thông tin có thể được gửi bằng các kênh không chính thức (chẳng hạn như qua email cá nhân) hoặc các con đường chính thức hơn, thông qua các đại sứ quán quốc gia, các tổ chức quốc tế như Ban Thư ký Công ước Basel hoặc Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO). Bất kể cách thức liên lạc nào được thực hiện, điều quan trọng là nó phải được thực hiện với sự tôn trọng đầy đủ luật pháp và thẩm quyền của mỗi quốc gia đối với lô hàng để tạo điều kiện cho việc xuất trả thành công các lô hàng chất thải bất hợp pháp khi cần thiết.

Trường hợp nghiên cứu 3: Xuất trả nhựa phế thải từ Malaysia về UK

Vương quốc Anh đã đồng ý cho xuất trả 42 container chứa chất thải nhựa vận chuyển bất hợp pháp từ Malaysia, phù hợp với Công ước Basel. Các nhà chức trách và đại lý hãng tàu hiện đang làm việc cùng nhau trong quá trình xuất trả. Các container đã cập cảng Penang từ tháng 3 năm 2018 đến tháng 3 năm 2019, bị coi là bất hợp pháp vì chúng không tuân thủ các giấy tờ nhập khẩu cần thiết.



Hình 4 Ảnh của *Breakfreefromplastic.org*

Thông báo được đưa ra sau chuyến thăm gần đây của Cơ quan Môi trường Vương quốc Anh (EA) được tổ chức bởi Cao ủy Anh phản hồi về việc vận chuyển trái phép chất thải nhựa từ Vương quốc Anh.

EA đã tổ chức một loạt các cuộc họp với Bộ Năng lượng, Khoa học, Công nghệ, Môi trường và Biến đổi Khí hậu (MESTECC), Cục Môi trường, Cục Hải quan Hoàng gia Malaysia, các cảng vụ và cơ quan liên quan tại Malaysia. Các cuộc họp này đã mang lại sự hiểu biết lẫn nhau nhiều hơn về khuôn khổ quy định và các chính sách liên quan đến mua bán chất thải nhựa, cũng như trao đổi kiến thức trong việc chia sẻ thông tin tình báo, quy trình kiểm tra, xác định và xuất trả chất thải nhựa.

Y.B. Yeo Bee Yin, Bộ trưởng Bộ Năng lượng, Khoa học, Công nghệ, Môi trường và Biến đổi Khí hậu cho biết "Hành động tích cực của Cao ủy Anh trong việc phối hợp chặt chẽ với MESTECC về việc xuất trả 42 container nhập khẩu nhựa tại Cảng Penang là rất đáng khen ngợi. Hợp tác này thể hiện sự công nhận rằng ô nhiễm chất nhựa là một vấn đề toàn cầu, đòi hỏi sự cam kết từ các quốc gia để giải quyết vấn đề này. Bà nói: "Chúng tôi hy vọng sự hợp tác và hiểu biết giữa Malaysia và Vương quốc Anh sẽ là tấm gương cho các quốc gia khác có các công ty xuất khẩu chất thải nhựa bị ô nhiễm sang các quốc gia đang phát triển khác."²³

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

7. KHUYẾN NGHỊ

Dựa trên kinh nghiệm của những lần xuất trả thành công, có thể rút ra các khuyến nghị sau đây cho tất cả các tổ chức liên quan:

1. Điều tra xem ai là người chịu trách nhiệm về chuyến hàng bất hợp pháp, để kết luận xem có thể xuất trả hay không và ai là người chịu trách nhiệm về các chi phí.
2. Hợp tác ở cấp quốc gia để xác định ai chịu trách nhiệm về lô hàng. Các cơ quan quốc gia cần nhận thức được vai trò và trách nhiệm của mình và nên thiết lập các cơ chế hợp tác ở cấp quốc gia.
3. Do trách nhiệm đối với lô hàng bất hợp pháp thường thuộc về nhà xuất khẩu, đảm bảo sự hợp tác giữa các cơ quan quản lý môi trường ở nước nhập khẩu và nước xuất khẩu.
4. Đảm bảo rằng các cán bộ có trách nhiệm, trong khi thu thập bằng chứng cần thiết, duy trì một chuỗi chứng cứ khép kín và ghi lại mọi thứ sẽ hỗ trợ việc xác định những kẻ vi phạm và hỗ trợ việc truy tố tội phạm cuối cùng. Ví dụ, không được phép có 'khoảng trống' nào trong các chứng cứ thu thập được, kể từ thời điểm lô hàng được chất lên, v.d. container cho đến thời điểm chất thải được phát hiện trong cùng một container. Mọi thứ cần phải được ghi chép rất đầy đủ, để thành công trong việc tìm ra những người chịu trách nhiệm và cuối cùng là truy tố thành công.
5. Liên lạc ngay từ đầu với các cơ quan có thẩm quyền của nước xuất khẩu để hợp tác và xuất trả thành công.
6. Hợp tác với các cơ quan có thẩm quyền về môi trường về việc trả lại các lô hàng bất hợp pháp.