

Chương 2: Vấn đề kiểm soát xuất nhập khẩu chất thải và việc xử lý chúng theo công ước BASEL

Công ước Basel, công ước quốc tế về kiểm soát việc vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại và việc xử lý chúng được thảo luận thông qua từ ngày 22/3/1989 đến ngày 24/5/1989 tại Basel, Thụy Sĩ, dưới sự bảo trợ của Chương trình Phát triển Môi trường của Liên Hiệp Quốc (UNEP), dựa trên cơ sở những nội dung đã được phác thảo trong Nguyên tắc Cairo năm 1987. Công ước ra đời dự định xây dựng một chế độ pháp lý mang tính toàn cầu đối với việc hạn chế và kiểm soát việc mua bán quốc tế các chất thải nguy hại và các chất thải khác. Công ước có hiệu lực vào ngày 05/5/1992, thiết lập những quy tắc quốc tế điều chỉnh việc mua bán các chất thải thay vì cấm chúng. Đây là văn bản pháp lý quốc tế thể hiện bước đi đầu tiên trong việc xác định giải pháp mang tính toàn cầu nhằm giảm thiểu và kiểm soát chặt chẽ các hoạt động vận chuyển các chất thải nguy hại, đảm bảo rằng các chất thải này phải được xử lý theo những cách thức hợp lý về mặt môi trường; đồng thời quy định những tiêu chuẩn đánh giá nhằm tăng cường sự bảo vệ môi trường toàn cầu trước những tác động xấu có thể xảy ra từ các hoạt động này.

Công ước kêu gọi sự hợp tác giữa các quốc gia thành viên trong việc xây dựng và đẩy mạnh cơ chế quản lý các chất thải nguy hại có cơ sở về mặt môi trường. Công ước khẳng định lại nguyên tắc nền tảng của việc quản lý chất thải trước hết là phải ngăn chặn và hạn chế việc sản sinh chất thải, và sau đó là cân đối các chất thải cho các mục đích tái chế, tái sử dụng hoặc xử lý. Khi đó sẽ có thể giảm thiểu được các đặc tính nguy hại của chúng. Trên cơ sở đó, Công ước hướng tới 3 mục tiêu chính:

Một là, cố gắng giảm thiểu đến mức tối đa khối lượng và độc tố các chất thải được sản sinh

Hai là, khuyến khích xử lý các chất thải càng gần nơi sản sinh ra nó càng tốt (“Nguyên tắc trạng thái gần”)

Ba là, đảm bảo cho các chất thải được quản lý một cách tốt nhất để bảo vệ môi trường.

Trong số hơn 180 hiệp định môi trường đa phương, hiện chỉ có 20 hiệp định là có những biện pháp thương mại. Một trong số đó có Công ước Basel, sử dụng các biện pháp thương mại để đạt được và củng cố các mục tiêu, chính sách môi trường. Nếu không sử dụng các biện pháp này thì các mục tiêu đã đề ra rất khó có thể đạt được. Do đó, để đạt được 3 mục tiêu trên, Công ước đã áp dụng một số các biện pháp thương mại như:

Thứ nhất: Công nhận chủ quyền của các quốc gia tham gia Công ước trong việc cấm nhập khẩu các chất thải nguy hại. Các quốc gia có quyền đặt ra danh mục những loại chất thải cấm nhập. Các chất thải vận chuyển có thể được yêu cầu bảo hiểm hoặc áp dụng các biện pháp an toàn khác theo đòi hỏi của quốc gia nhập khẩu hoặc quốc gia quá cảnh thành viên.

Thứ hai: Cấm buôn bán với các nước không phải là thành viên Công ước nhưng khuyến khích các nước này tham gia Công ước hoặc tham gia các Hiệp định song phương, đa phương hoặc khu vực nhằm kiểm soát các hoạt động vận chuyển qua biên giới và tiêu hủy chất thải nguy hại. Việc một nước từ chối tham gia Công ước Basel hoặc một văn bản pháp lý quốc tế khác sẽ dẫn đến việc các quốc gia thành viên của Basel từ chối buôn bán chất thải nguy hại với những nước đó. Đồng thời, cấm các quốc gia thành viên không được phép xuất khẩu chất thải sang tiêu hủy ở vùng phía Nam vĩ độ 60; cấm việc chuyển giao nghĩa vụ xử lý các chất thải về mặt môi trường cho các quốc gia nhập khẩu hay quá cảnh.

Thứ ba: Các quốc gia có nghĩa vụ hạn chế đến mức thấp nhất việc sản sinh chất thải nguy hại và tiêu hủy chúng tại nơi càng gần nguồn phát thải càng tốt.

Thứ tư: Khuyến nghị các quốc gia công nghiệp phát triển hợp tác, hỗ trợ kỹ thuật cho các nước đang phát triển trong tất cả mọi lĩnh vực của việc quản lý chất thải.

Thứ năm: Áp dụng các biện pháp thương mại khác có liên quan đến Tổ chức Thương Mại quốc tế (WTO), thủ tục thông báo PIC (Prior Informed Consent), đóng gói, bảo quản hàng hóa khi vận chuyển, dán nhãn hàng hóa...

Ngoài ra, Công ước còn áp dụng một số biện pháp khác như kinh tế, hành chính, hình sự, dân sự... Với việc xác định các mục tiêu và sử dụng một hệ thống các biện pháp nói trên, đặc biệt là các biện pháp thương mại, Công ước đã thiết lập một cơ chế kiểm soát tương đối hiệu quả đối với các hoạt động xuất, nhập khẩu chất thải.

2.1 Kiểm soát việc vận chuyển qua biên giới

Theo qui định tại Khoản 3, Điều 2 Công ước Basel, “Vận chuyển qua biên giới là mọi sự vận chuyển các chất thải nguy hại hoặc các chất thải khác từ một vùng thuộc thẩm quyền của một quốc gia đến hoặc quá cảnh qua một vùng thuộc thẩm quyền của một quốc gia khác, hoặc một vùng không thuộc quốc gia nào, đòi hỏi có ít nhất hai quốc gia liên quan trong việc vận chuyển này”. Như vậy, quá trình vận chuyển sẽ có hai hoặc nhiều chủ thể tham gia như: bên xuất khẩu, bên nhập khẩu, người vận chuyển, người tiêu hủy, quốc gia quá cảnh, các quốc gia liên quan.

Công ước Basel qui định các quốc gia thành viên có nghĩa vụ cấm xuất khẩu các chất thải nguy hại và các chất thải khác sang các quốc gia cấm nhập khẩu đối với những loại chất thải đó. Hay nói cách khác là các bên không được phép xuất khẩu các chất thải sang các nước thành viên cấm nhập khẩu hoặc nếu quốc gia nhập khẩu có lý do tin rằng những chất thải được nhập sẽ không được quản lý theo những cách thức phù hợp về mặt môi trường. Trong trường hợp quốc gia nhập khẩu không có các qui định cấm như vậy thì việc xuất khẩu từ quốc gia khác đến quốc gia nhập khẩu chỉ được tiến hành khi quốc gia này cho phép; và các nước nhập khẩu phải đồng ý đối với bất kỳ yêu cầu nhập khẩu đặc biệt nào mà họ không cấm.

Cơ chế kiểm soát việc xuất khẩu, nhập khẩu các chất thải của Công ước bao gồm các nội dung liên quan đến thủ tục (vấn đề thông báo), qui trình vận chuyển (đóng gói, bảo quản, dán nhãn...), xử lý chất thải (tập trung vào các biện pháp tiêu hủy như chôn

lấp, đốt...), vấn đề xử lý vi phạm, xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại do vi phạm và giải quyết tranh chấp phát sinh.

2.1.1 Vấn đề thông báo giữa các quốc gia

Công ước quy định những điều kiện chi tiết cho việc kiểm soát quốc tế đối với việc vận chuyển qua biên giới các chất thải giữa các thành viên trên cơ sở một hệ thống gọi là “Sự đồng ý được thông báo trước” (PIC). Vấn đề thông báo giữa các quốc gia về các hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu các chất thải đã được Công ước ghi nhận thành nguyên tắc.

- Thủ tục thông báo: (Điều 6)

Các bên liên quan thông báo cho nhau bằng văn bản về đề nghị xuất khẩu, sự đồng ý cho phép nhập khẩu, quá cảnh hoặc những yêu cầu bổ sung thông tin. Các thông tin cung cấp phải chi tiết, đầy đủ để có thể cho phép các quốc gia liên quan đánh giá, ước tính được những rủi ro có thể phát sinh.

Ngoài ra, Công ước Basel còn quy định thêm một loại thủ tục nữa tạo điều kiện thuận lợi cho các bên trong hoạt động xuất nhập chất thải. Đó là thủ tục thông báo chung. Theo đó, quốc gia xuất khẩu có thể, tùy thuộc vào sự đồng ý của bằng văn bản của các quốc gia liên quan, cho phép người sản sinh ra chất thải hoặc người xuất khẩu được sử dụng thủ tục thông báo chung nếu các chất thải có cùng đặc tính về lý, hóa được vận chuyển thường xuyên đến cho cùng một người tiêu hủy qua cùng một trạm hải quan cửa khẩu của quốc gia xuất khẩu và quốc gia nhập khẩu. Và trong trường hợp quá cảnh thì phải qua cùng một trạm hải quan cửa khẩu của các quốc gia quá cảnh. Các quốc gia liên quan có thể đồng ý bằng văn bản đối với việc sử dụng thủ tục thông báo chung nêu trên tùy thuộc vào việc cung cấp các thông tin nhất định như là số lượng chính xác hoặc danh sách các chất thải được vận chuyển. Thủ tục thông báo chung và sự đồng ý bằng văn bản của các quốc gia được thông báo có thể được áp dụng cho nhiều lần vận chuyển trong thời hạn tối đa là 12 tháng.

Tất cả các thông báo và trả lời phải được thực hiện qua cơ quan có thẩm quyền của các quốc gia thành viên liên quan hoặc qua cơ quan Chính phủ trong trường hợp quốc gia liên quan không phải là thành viên Công ước. Và chỉ sau khi việc thông báo được hoàn tất thì việc xuất khẩu chất thải tại nước xuất khẩu mới được tiến hành, trừ trường hợp được mặc nhận.

- Điều kiện cho phép việc xuất khẩu tại quốc gia xuất khẩu được tiến hành:

Quốc gia xuất khẩu chỉ được cho phép người sản xuất ra chất thải hoặc người xuất khẩu bắt đầu việc vận chuyển chất thải qua biên giới khi nhận được hai sự xác nhận bằng văn bản là:

Một là, người thông báo đã nhận được sự đồng ý cho phép việc nhập khẩu của quốc gia nhập khẩu

Hai là, người thông báo đã nhận được từ quốc gia nhập khẩu xác nhận về sự tồn tại một hợp đồng giữa người xuất khẩu và người tiêu hủy, chỉ rõ vấn đề quản lý các chất thải phù hợp với môi trường.

Điều này có nghĩa là sẽ không có bất kỳ một sự vận chuyển chất thải qua biên giới nào được thực hiện cho đến khi có được xác nhận đồng ý của quốc gia nhập khẩu và tương tự đối với quốc gia quá cảnh. Tuy nhiên, Công ước cũng loại trừ một trường hợp là nếu một bên tham gia quyết định không yêu cầu sự đồng ý trước bằng văn bản cho việc vận chuyển quá cảnh qua biên giới các chất thải hoặc giảm nhẹ những yêu cầu đối với vấn đề này thì ngay lập tức phải thông báo cho các bên tham gia khác về quyết định của họ theo điều 13 Công ước và đồng thời, việc xuất khẩu có thể được phép tiến hành.

Ngoài việc thông báo về đề nghị xuất khẩu, về sự cho phép nhập khẩu, quá cảnh, các quốc gia còn phải thông báo cho nhau qua Ban thư ký của Công ước các thông tin liên quan đến việc chỉ định các cơ quan có thẩm quyền, thông tin viên, những thay đổi trong việc định nghĩa chất thải nguy hại, những quyết định nhằm hạn chế, cấm xuất các chất thải...; đồng thời, bảo đảm cung cấp ngay lập tức những thông tin mỗi khi biết được tai nạn xảy ra trong quá trình vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại hoặc trong

quá trình tiêu hủy chúng có nguy cơ gây nguy hiểm cho sức khỏe con người và môi trường của quốc gia khác nhằm thực hiện tốt nghĩa vụ hợp tác, cung cấp thông tin giữa các quốc gia.

Việc ghi nhận nghĩa vụ thông báo bằng văn bản giữa các quốc gia, hay nguyên tắc, tạm gọi là “Sự đồng ý được thông báo trước” (PIC) là nội dung chủ yếu của hệ thống kiểm soát quốc tế được thiết lập bởi Công ước Basel. Đây có thể nói là một trong những điểm nổi bật của Công ước. Bởi lẽ vấn đề thông báo để nhận được sự chấp thuận cho phép trước từ phía các quốc gia khác trước khi các hoạt động gây hại cho môi trường có thể được thực hiện hầu như rất ít được đặt ra trong luật quốc tế nói chung và luật quốc tế về môi trường nói riêng.

Xoay quanh qui định xin phép trước khi xuất khẩu, có quan điểm cho rằng Công ước Basel là sự hạn chế đáng kể trong thương mại quốc tế. Xét ở khía cạnh thương mại, việc Công ước cho phép xuất khẩu nhưng phải có điều kiện, có phần tạo nên rào cản cho sự phát triển thương mại các nước. Nhưng nếu đánh giá ở góc độ bảo vệ môi trường thì chỉ với qui định trên, cơ chế kiểm soát xuất nhập khẩu chất thải theo Công ước mới có thể phát huy tối đa hiệu quả. Tuy có sự mâu thuẫn giữa các chính sách thương mại và chính sách môi trường nhưng xem xét thực tế hiện nay, thương mại không ngừng phát triển trong khi môi trường đang dần dần bị suy thoái nghiêm trọng thì yêu cầu bảo vệ môi trường phải được ưu tiên. Do đó, các biện pháp thương mại vẫn sẽ được duy trì áp dụng trong Công ước để đạt được các mục tiêu môi trường đã đề ra.

Qui định về PIC đóng vai trò rất quan trọng trong cơ chế kiểm soát các hoạt động vận chuyển các chất thải nguy hại và các chất thải khác qua biên giới. Nó tạo điều kiện cho các quốc gia đánh giá, ước tính được các tác động ảnh hưởng đến môi trường và sức khỏe con người, phát sinh từ việc vận chuyển, nhập khẩu và tiêu hủy các chất thải nguy hại; từ đó đưa ra các quyết định cho phép hoặc từ chối đối với đề nghị xin nhập khẩu cũng như quá cảnh các chất thải nguy hại. Tuy nhiên, PIC chẳng qua cũng chỉ là một thuật ngữ nói đến chủ quyền quốc gia đối với các vùng lãnh thổ và nguồn tài nguyên.

Điều này có nghĩa là bất kỳ một phương tiện vận tải nào của một quốc gia muốn vào lãnh thổ một quốc gia khác đều phải xin phép. Vấn đề này được đặc biệt chú ý đối với trường hợp vận tải đường biển. Bởi lẽ, tàu thuyền nước ngoài bất luận có chứa các loại chất nguy hại hay không cũng đều có quyền “qua lại vô hại” trong vùng đặc quyền kinh tế của một quốc gia mà không cần phải xin phép. Chính vì vậy mà PIC theo Công ước Basel vẫn bị hạn chế bởi các qui định của Công pháp quốc tế.

2.1.2 Qui trình kiểm soát vận chuyển chất thải

Công ước Basel là một trong những Công ước quốc tế về môi trường có sử dụng biện pháp thương mại để giải quyết vấn đề môi trường. Do đó, việc vận chuyển các chất thải theo Công ước cũng chịu sự điều chỉnh của một số các qui định thương mại như các qui định, tập quán về vận chuyển hàng hóa quốc tế, đóng gói, bảo quản, dán nhãn hàng hóa trong quá trình vận chuyển...

❖ Các điều kiện cho việc vận chuyển

Việc vận chuyển các chất thải, đặc biệt là các chất thải nguy hại có khả năng tiềm ẩn các mối nguy hiểm như đổ tràn gây ô nhiễm các thành phần môi trường nước, đất, không khí..., các chất nguy hại tiếp xúc với cộng đồng dân cư ảnh hưởng đến sức khỏe... Chính vì vậy mà người sản xuất cũng như người nhập khẩu cần thiết phải quán triệt và thực hiện nghiêm túc một số các vấn đề như:

- Về phía bên xuất khẩu:

- ✓ Các chất thải phải được quản lý phù hợp về mặt môi trường
- ✓ Không được giao các chất thải nguy hại cho người vận chuyển lưu trữ và xử lý nếu không có giấy phép hợp lệ.
- ✓ Trước khi vận chuyển hay giao nhận để chuyển ra bên ngoài, các chất thải nguy hại phải được đóng gói và dán nhãn theo qui định.

- Về phía người vận chuyển:

- ✓ Người vận chuyển phải đảm bảo việc vận chuyển chất thải nguy hại không gây rò rỉ, đổ vỡ, xảy ra tai nạn, hạn chế đến mức thấp nhất mọi rủi ro có thể xảy ra trong quá trình vận chuyển.
- ✓ Người vận chuyển có nhiệm vụ phải làm sạch, xử lý các chất nguy hại vương vãi, phát tán trên đường và thông báo cho chính quyền địa phương để có biện pháp ứng phó kịp thời.

Các chất thải có thể được vận chuyển bằng nhiều loại phương tiện: đường bộ, đường thủy, đường hàng không...Do đó, ngoài việc hoạch định lộ trình vận chuyển nhằm tránh các sự cố về giao thông thì để bảo đảm an toàn cho quá trình vận chuyển, cần thiết phải có những yêu cầu cụ thể áp dụng cho mỗi loại.

➤ ***Vận chuyển bằng đường bộ***

- Thời gian và tuyến đường vận chuyển phải được xác định ngắn nhất, đảm bảo khoảng cách an toàn với khu dân cư, khu vực có nguồn nước sinh hoạt, không đi qua các giao lộ lớn nhiều xe và người đi lại.

- Chất nguy hại phải được vận chuyển trong những thùng chứa an toàn và chắc chắn, được sắp xếp gọn gàng và được buộc chặt tránh di chuyển tự do.

- Những loại xe chở phải đáp ứng đủ yêu cầu đã được phê chuẩn. Ví dụ như xe bồn chở chất nguy hại phải thỏa mãn các yêu cầu về vỏ bồn chứa làm bằng kim loại có khả năng thích ứng với môi trường bên ngoài, thùng chứa có cấu trúc thỏa mãn tiêu chuẩn kỹ thuật đã được thế giới chấp nhận (Tiêu chuẩn USNFPA-385, tiêu chuẩn USNFPA-407...), kết cấu và thiết kế của bồn chứa cần chú ý về khả năng chịu nhiệt, áp lực, tải trọng, tác dụng... Ngoài ra, Liên Hiệp Quốc còn yêu cầu đặc biệt đối với xe chở chất nguy hại phải có bảng hiệu đặt ở ngoài để báo hiệu trước, cho biết dung tích của thùng chứa và rủi ro có thể xảy ra trên xe chở chất nguy hại.

- Việc sắp xếp hàng vận chuyển cũng phải bảo đảm các container được chất đầy theo những phương pháp giảm nhẹ áp lực một cách phù hợp. Tất cả các thùng chứa có

liên hệ nên được làm dấu nổi bật và được chia khu để thuận tiện cho việc kiểm tra. Dây buộc nên làm bằng vật liệu phù hợp để có thể đảm bảo an toàn tối đa.

➤ ***Vận chuyển bằng đường hàng không***

Việc vận chuyển các chất nguy hại đòi hỏi phải tuân thủ theo các qui định của Tổ chức Vận chuyển hàng không dân dụng quốc tế (IATA) gồm các yêu cầu kỹ thuật nghiêm ngặt áp dụng đối với máy bay chở chất nguy hại.

➤ ***Vận chuyển bằng đường biển***

Vận chuyển bằng đường biển là một trong những cách thức được sử dụng phổ biến trong việc vận chuyển chất thải qua biên giới. Ngày nay, việc sử dụng các phương tiện giao thông đường biển để chuyên chở chất thải gia tăng một cách đáng kể. Chất thải, đặc biệt là các chất thải nguy hại là một trong những loại hàng hóa đặc biệt, do đó, việc vận chuyển chúng cũng phải cần đến một qui trình kiểm soát đặc biệt. Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) đã đặt ra rất nhiều các qui định về qui trình bốc xếp, vận chuyển, khoảng cách an toàn, ngăn ngừa sự cố, giải quyết tai nạn xảy ra, thông báo cho cảng đến biết trước khi nhập cảng các loại chất nguy hại, lưu kho, chuyển hàng (cũng tương tự như vận chuyển đường bộ), các qui định về mã hàng hóa chất nguy hại... áp dụng đối với chất thải nguy hại.

Mã hàng hóa chất nguy hại (IMDG-Code) do IMO cấp đóng vai trò rất quan trọng trong vận chuyển đường biển. Khi chất nguy hại được đề nghị vận chuyển bằng đường biển, người vận chuyển phải nhận thức được là để được chấp nhận họ phải rất chú ý và giữ gìn cẩn thận lô hàng. Ngoài mã hàng hóa, tên con tàu và các chất chuyên chở còn phải có số hiệu của UN. Việc áp dụng IMDG-Code đối với các chất thải vận chuyển nhằm mục đích có thể dễ dàng nhận dạng chúng bất cứ lúc nào trong quá trình vận chuyển. Điều này rất quan trọng trong trường hợp có rắc rối liên quan đến các kiện hàng. Mỗi tàu phải mang theo danh sách hàng hóa hay bảng kê khai, chỉ ra vị trí của các chất thải nguy hại trên tàu.

Chất thải nguy hại phải được sắp xếp gọn gàng một cách an toàn theo đúng các qui định về sắp xếp hàng hóa. Mỗi loại chất thải nguy hại có một đặc tính và yêu cầu an toàn riêng do đó, cần có sự phân loại các loại chất thải nguy hại khi sắp xếp. Ví dụ như những loại có khả năng phát nhiệt hay cháy nổ thì cần phải áp dụng các biện pháp ngăn ngừa đến mức tối đa khả năng phát lửa của chúng. Những kiện hàng không tương thích nên để cách ly...

Việc sử dụng phương tiện, cách thức, thời gian, địa điểm vận chuyển chất thải... do bên xuất khẩu và người vận chuyển thỏa thuận. Nhưng trong mọi trường hợp, chất thải được vận chuyển qua biên giới phải có xuất xứ rõ ràng, đảm bảo một số yêu cầu về mặt môi trường và phải được đóng gói, dán nhãn phù hợp nhằm bảo đảm an toàn trong suốt quá trình vận chuyển.

❖ **Đóng gói**

Đóng gói là tạo nên sự ngăn cách giữa các chất thải nguy hại và môi trường bên ngoài. Nó đóng một vai trò quan trọng trong việc bảo đảm quản lý an toàn những loại này. Cách thức đóng gói được kiểm soát bởi những qui định của Liên Hiệp Quốc (UN). Những chỉ dẫn của UN định rõ các tiêu chuẩn cho mỗi loại bao bì. Và để kiểm tra tính đạt yêu cầu, các bao bì phải được thử nghiệm theo qui định. Một trong các thử nghiệm thường được áp dụng là thả rơi (drop tests) để chắc chắn có ít nguy hiểm khi kiện hàng chứa chất thải nguy hại bị rơi rớt. Nói chung, khi đóng gói các chất nguy hại cần phải thỏa mãn các quy định sau:

Chất nguy hại phải được đóng gói bằng bao bì có chất lượng tốt. Bao bì phải không có dấu hiệu khả nghi nào cho thấy nó không còn nguyên vẹn, phải được đóng kín và ngăn ngừa rò rỉ khi vận chuyển. Không để chất nguy hại dính bên ngoài bao bì. Những qui định áp dụng cho cả bao bì mới và bao bì tái sử dụng. Bao bì mới, bao bì tái sử dụng hay bao bì được tu sửa đều phải thỏa mãn các yêu cầu thử nghiệm về tính năng và về các chi tiết kỹ thuật được phép sử dụng trong một chương trình đảm bảo chất lượng và được giám sát chặt chẽ bởi nhiều chuyên gia để chắc chắn chúng đạt yêu cầu.

Bao bì (kể cả các phụ tùng đi kèm như nắp, vòi, vật liệu bịt kín...) tiếp xúc trực tiếp với chất nguy hại phải bền với tương tác hóa học hay các tác động khác của chất đó. Vật liệu làm bao bì không chứa các thành phần có thể phản ứng với các chất chứa bên trong tạo ra những sản phẩm nguy hiểm hay làm giảm độ bền của bao bì. Không được sử dụng một số loại vật liệu plastic có thể trở nên mềm, bị nứt, gãy hay bị thấm do thay đổi nhiệt độ, do những phản ứng hóa học của vật chứa hay do việc sử dụng các tác nhân lạnh.

Thân và phần bao quanh bao bì phải được bao gói, giữ chặt hay lót đệm nhằm ngăn ngừa sự gãy vỡ hay rò rỉ và định vị chúng trong lớp bao bì bên ngoài. Vật liệu đệm phải không phản ứng nguy hiểm với chất chứa trong bao bì. Bất kỳ sự rò rỉ nào nếu có cũng không được làm giảm đáng kể tính chất bảo vệ của lớp đệm. Trong trường hợp bao bì trong được bảo vệ tốt đảm bảo không xảy ra nứt vỡ hay rò rỉ ở điều kiện vận chuyển thông thường thì không cần lớp vật liệu đệm. Tính chất và độ dày của lớp bao bì ngoài phải thích hợp sao cho ma sát trong khi vận chuyển không gây ra nhiệt độ có làm thay đổi độ ổn định hóa học của chất chứa bên trong.

Những kiện hàng chứa các chất thải nguy hại ở dạng lỏng (ngoại trừ chất lỏng dễ cháy) đựng trong bao bì dung tích nhỏ hơn 120ml hoặc chất truyền nhiễm phải được sắp xếp sao cho phần nắp bao bì hướng lên phía trên và phải dùng nhãn chỉ hướng hiển thị vị trí thẳng đứng của bao bì, cũng có thể ghi lên phía trên kiện hàng dòng chữ “Hướng lên trên” (“This side up”) hay “Hướng xuống dưới” (“This end up”). Kiện hàng cũng phải có đủ chỗ trống để dán nhãn và những dấu hiệu theo yêu cầu về dán nhãn.

❖ **Dán nhãn**

Mọi chất thải nguy hại phải được dán nhãn phù hợp. Vật liệu làm nhãn và mực in trên nhãn phải bền trong điều kiện vận chuyển thông thường và bảo đảm độ còn rõ ràng, dễ nhận ra bất cứ lúc nào. Có hai loại nhãn:

- ✓ **Nhãn báo nguy hiểm:** Nhãn báo nguy hiểm (có dạng hình vuông đặt nghiêng 45⁰) được quy định dán cho hầu hết các chất thải nguy hại trong tất cả các nhóm. Nhãn nêu loại chất nguy hại, biểu diễn bằng hình ảnh và chữ viết.

- ✓ **Nhãn chỉ dẫn bảo quản (handling label):** Có nhiều dạng hình chữ nhật khác nhau được đặt một mình hoặc kèm thêm nhãn nguy hiểm đối với vài chất nguy hại. Nhãn hướng dẫn bảo quản nêu các tính chất cần chú ý (như tính dễ vỡ, có từ tính...) điều kiện bảo quản khi vận chuyển, lưu trữ hay sử dụng.

Tất cả nhãn hiệu trên thùng hàng chứa chất thải nguy hại phải có hình dạng, màu sắc, ký hiệu và chữ viết theo đúng qui định. Kích cỡ tối thiểu của nhãn chữ là 10 cm x 10 cm, trừ trường hợp có những qui định khác. Một loại chất có nhiều dạng nguy hại có thể được dán nhiều nhãn báo, nhãn phụ phải được dán ngay bên cạnh nhãn chính. Các kiện hàng hình trụ hay thon nhỏ phải có chu vi sao cho nhãn dán không phủ lên chính nó. Các mũi tên vì lý do khác mà không biểu thị định hướng đóng gói của kiện hàng chứa chất lỏng nguy hại thì không được hiển thị trên kiện hàng.

Mọi nhãn dán phải được in hay dán chắc chắn trên bao bì để dễ nhận biết và không bị che khuất bởi bất kỳ phần nào trên bao bì hay bị che bởi nhãn khác. Các nhãn không được bị gấp nếp và không được dán theo cách mà các phần của nhãn nằm trên các mặt khác nhau của kiện hàng. Nếu bề mặt kiện hàng không đủ chỗ thì chấp nhận dùng móc gắn kèm nhãn lên kiện hàng. Khi dán các nhãn định hướng thì phải dán ít nhất hai nhãn ở hai mặt đối diện của kiện hàng và phải bảo đảm hướng các mũi tên được chỉ đúng. Các nhãn theo các qui định thích hợp khác không được làm rối hay mâu thuẫn với các qui định trên. Một điều rất quan trọng là mọi kiện hàng phải được ghi tên thích hợp khi vận chuyển bằng đường thủy theo đúng hướng dẫn của Liên Hiệp Quốc và ghi số chỉ định quốc tế sau ký hiệu “UN”.

Qui trình kiểm soát vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại hoặc các chất thải khác theo qui định của Công ước Basel và các qui định pháp lý quốc tế khác được thiết lập khá chặt chẽ. Vấn đề còn lại là thực hiện và sẽ không có gì đáng nói nếu như người ta tuân thủ đúng theo các qui định này. Tuy nhiên cũng có trường hợp rất có thể do sơ suất hoặc do nguyên nhân khác dẫn đến không đảm bảo an toàn cho việc vận chuyển.

Sau khi chất thải được bảo đảm thỏa các điều kiện về thông báo, xác nhận đồng ý cho phép nhập khẩu, quá cảnh, các điều kiện về vận chuyển (sắp xếp, giấy tờ, đóng gói, dán nhãn...) và bảo hiểm (nếu có theo yêu cầu của quốc gia nhập khẩu, quá cảnh), việc vận chuyển qua biên giới các chất thải sẽ được tiến hành đưa đến các quốc gia nhập khẩu. Tại đây, chất thải sẽ được làm thủ tục nhập khẩu, cho phép thông quan và đưa đến nơi tiêu hủy theo đúng như hợp đồng đã thỏa thuận giữa bên xuất khẩu và người tiêu hủy.

2.2 Kiểm soát việc xử lý

Các chất thải vận chuyển qua biên giới đến các quốc gia không chỉ nhằm mục đích tiêu hủy mà còn có cả mục đích tái sử dụng, dùng làm nguyên liệu sản xuất. Có thể bắt gặp điều này ở một số quốc gia đang phát triển như Việt Nam. Tuy nhiên, vấn đề nhập khẩu những loại chất thải làm nguyên liệu sản xuất trong nước sẽ có cơ chế điều chỉnh cụ thể bởi luật quốc gia. Cách thức tái chế chất thải làm nguyên liệu sản xuất cũng như các yêu cầu về bảo vệ môi trường sẽ tùy thuộc vào nhà nhập khẩu và pháp luật quốc gia. Ở cấp độ quốc tế, Công ước Basel tập trung kiểm soát vấn đề vận chuyển chất thải đến các quốc gia để xử lý bằng việc tiêu hủy.

Theo thông lệ quốc tế, có rất nhiều cách thức, biện pháp tiêu hủy khác nhau nhưng thường được sử dụng phổ biến là phương pháp nhiệt và chôn lấp.

❖ Phương pháp nhiệt:

✓ **Đốt:** Đốt là quá trình oxy hóa ở nhiệt độ cao bằng oxy không khí. Đây là phương pháp được sử dụng khi một lượng lớn các chất thải nguy hại cần được tiêu hủy. Bằng cách đốt các chất thải nguy hại, ta có thể giảm thể tích của nó đến 80-90%, bảo đảm khả năng phân hủy có hiệu quả cao đối với hầu hết các chất hữu cơ và lượng khí thải sinh ra với lượng nhỏ có thể kiểm soát được. Nhiệt độ buồng đốt phải cao hơn 800⁰C. Sản phẩm cuối cùng của quá trình đốt phải là chất không nguy hại như nước, CO₂... Phương pháp đốt có 3 loại:

- **Đốt bằng phương pháp phun chất lỏng:** Chất thải nguy hại dạng lỏng được đốt trực tiếp trong lò đốt bằng cách phun vào vùng ngọn lửa hay vùng cháy của lò phụ thuộc vào nhiệt trị chất thải. Lò đốt được duy trì nhiệt độ khoảng trên 1000⁰ C. Thời gian lưu các chất lỏng trong lò từ vài giây đến 2,5 giây.
- **Đốt thùng quay:** Lò đốt thùng quay được dùng để xử lý chất thải nguy hại ở dạng rắn, bùn, cặn và cũng có thể ở dạng lỏng. Thùng quay hoạt động ở nhiệt độ khoảng 1100⁰ C.
- **Đốt xúc tác:** Sử dụng xúc tác cho vào lò đốt để tăng cường tốc độ oxy hóa ở nhiệt độ thấp hơn so với lò đốt thông thường (> 573⁰ C). Phương pháp này chỉ áp dụng cho chất thải lỏng.

✓ **Sử dụng chất thải nguy hại làm nguyên liệu:** Đây là cách tiêu hủy chất thải nguy hại bằng cách đốt cùng với các nhiên liệu thông thường khác để tận dụng nhiệt cho các thiết bị tiêu thụ nhiệt như nồi hơi, lò nung, lò luyện kim, lò nấu thủy tinh... Lượng chất thải bổ sung vào lò đốt có thể chiếm 12-25% tổng lượng nhiên liệu.

✓ **Nhiệt phân:** Nhiệt phân là quá trình tiêu hủy hay biến đổi hóa học xảy ra do nung nóng trong điều kiện không có ôxy. Quá trình nhiệt phân gồm 2 giai đoạn: Giai đoạn 1 là quá trình khí hóa. Chất thải được gia nhiệt để tách thành phần dễ bay hơi như khí cháy, hơi nước,... ra khỏi thành phần cháy không hóa hơi và tro. Giai đoạn 2: các thành phần bay hơi được đốt ở điều kiện phù hợp để tiêu hủy hết các chất nguy hại. Người ta có thể điều chỉnh nhiệt độ lên đến 10000⁰ C để tiêu hủy các chất có độc tính cực mạnh (Nhiệt phân bằng hồ quang-Plasma).

Mặc dù phương pháp này có nhiều thuận lợi so với các phương pháp tiêu hủy khác song cũng tồn tại một số hạn chế nhất định như: chi phí đầu tư ban đầu cao, kiểm soát và vận hành phức tạp đòi hỏi trình độ chuyên môn cao, có thể tiềm ẩn những tác động xấu đến sức khỏe con người, có thể hình thành các chất gây ô nhiễm trong quá trình đốt như: HCl, CO, SO₂, NO_x, kim loại nặng, bụi...

❖ **Phương pháp chôn lấp:**

Hiện nay, một trong những phương pháp tiêu hủy chất thải thông dụng nhất là phương pháp chôn lấp. Chôn lấp là biện pháp cô lập chất thải nhằm giảm thiểu khả năng phát tán chất nguy hại vào môi trường. Trong quá trình tiêu hủy chất thải nguy hại, người ta phải kiểm soát được các phản ứng xảy ra, các chất sinh ra trong khu vực thải và môi trường xung quanh, thực hiện giám sát môi trường, bảo trì cho bãi thải sau khi đóng cửa nhằm tránh tiếp xúc các chất nguy hại với môi trường trong mọi tình huống, kể cả khi có sự cố. Để đảm bảo công tác này, một số nguyên tắc được đặt ra cần phải được tuân thủ trong khi chôn lấp chất thải, thiết kế và vận hành bãi chôn lấp:

- ✓ Xử lý chất thải trước khi chôn lấp. Chất thải cần phải được đóng gói theo đúng tiêu chuẩn về an toàn trước khi chôn lấp, đặc biệt là đối với các chất thải dạng lỏng. Riêng đối với chất thải nguy hại dạng rắn, có thể không cần đóng gói mà người ta có thể cố định hoặc hóa rắn trước khi chôn lấp.
- ✓ Lựa chọn vị trí bãi chôn lấp: xem xét đến các vấn đề về địa hình, thổ nhưỡng, thủy văn..., các điều kiện khí hậu, môi trường của địa phương, bố trí mặt bằng của khu vực, đảm bảo các khoảng cách đến các công trình liên quan, khoảng cách vận chuyển. Hạn chế đặt gần khu dân cư, sân bay, khu ruộng đồng lương thực, đất ước, đất nứt, vùng có nguy cơ động đất, khu vực không ổn định gần sông, suối, các nguồn nước sử dụng trong sinh hoạt.
- ✓ Nguyên tắc thiết kế bãi chôn lấp: Các chất nguy hại khi tiếp xúc với nhau có thể sinh ra các chất có độc tính cao hơn hay có thể xảy ra phản ứng tạo thành các chất gây ô nhiễm. Cho nên, cần thiết phải thiết kế các ngăn chôn lấp riêng biệt đối với từng chất để chúng không có cơ hội tiếp xúc với nhau.
- ✓ Quy tắc vận hành bãi chôn lấp: Trong khi bãi đang hoạt động, cần có biện pháp kiểm soát các tác nhân gây bệnh, các khí sinh ra, nước rò rỉ, nước chảy qua, nước chảy tràn, nước thấm. Thực hiện chương trình giám sát môi trường về chất lượng nước ngầm xung quanh khu vực bãi chôn lấp, các loại khí độc và dễ cháy,... khi vận hành cũng như sau khi đóng cửa bãi chôn lấp và duy trì cho đến vài chục năm sau.

- ✓ Xây dựng và thực hiện chương trình sửa chữa, hiệu chỉnh bãi chôn lấp: Phải có biện pháp hiệu chỉnh kịp thời nếu phát hiện có sự cố kỹ thuật. Bảo hiểm bãi chôn lấp sau khi đóng cửa.

Phương pháp này là một trong những phương pháp thường được sử dụng để tiêu hủy chất thải. Vì nếu có thể thực hiện tốt việc chôn lấp các chất thải thì có thể tận dụng được phần diện tích bãi chôn lấp sử dụng cho các mục đích khác. Tuy nhiên, việc chôn lấp này đòi hỏi rất nhiều yêu cầu về kỹ thuật, chi phí đầu tư xây dựng bãi chôn lấp rất lớn. Hơn nữa, độ an toàn của nó cũng không cao lắm, các nguy cơ rủi ro vẫn có thể xảy ra. Ở các quốc gia đang phát triển, các chất thải được nhập khẩu vào, đưa đến những bãi chôn lấp để tiêu hủy nhưng những nơi này lại không đáp ứng được hết các yêu cầu kỹ thuật theo qui định. Ngoài hai phương pháp này, còn có rất nhiều các phương pháp khác được sử dụng để tiêu hủy chất thải như: các phương pháp đóng rắn, khử, các phương pháp vật lý, sinh học... Nhưng cho dù chất thải được tiêu hủy bằng bất kỳ phương pháp nào đi nữa thì tất cả cũng đều phải bảo đảm yêu cầu bảo vệ môi trường, hạn chế đến mức thấp nhất các tác động gây hại sức khỏe con người.

Qui mô công nghiệp hóa không ngừng mở rộng và do đó, việc tiêu hủy các chất thải, đặc biệt là các loại nguy hại không thể không thực hiện. Vấn đề đặt ra là cần phải có cơ chế cho việc kiểm soát các hoạt động xử lý này đảm bảo phù hợp về mặt môi trường và giảm thiểu khả năng gây hại cho sức khỏe con người. Công ước Basel đã phân nào giải quyết được vấn đề này. Công ước không chỉ liệt kê các biện pháp xử lý (Phụ lục IV) mà còn qui định cho phép các quốc gia thành viên có những qui chế riêng về kiểm soát xử lý các chất thải nguy hại. Tuy nhiên, các qui định của Công ước vẫn chưa đạt được mục tiêu đề ra là thực hiện “Nguyên tắc trạng thái gần”, có nghĩa là các chất thải được xử lý càng gần nơi sản sinh ra nó càng tốt. Đây vẫn chỉ là qui định mang tính khuyến khích. Do đó, để có thể thực hiện được mục tiêu này, Công ước cần phải có những giải pháp hữu hiệu để hạn chế việc vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại nhằm mục đích tiêu hủy.

2.3 Vấn đề xử lý vi phạm, vấn đề xác định trách nhiệm bồi thường và giải quyết tranh chấp phát sinh.

2.3.1 Vấn đề xử lý vi phạm

Tuy Công ước Basel thiết lập một cơ chế kiểm soát tương đối hiệu quả đối với các hoạt động vận chuyển qua biên giới các chất thải, đặc biệt là các chất thải nguy hại nhưng không thể không tránh khỏi những trường hợp vận chuyển bất hợp pháp được qui định tại Điều 9 Công ước. Đồng thời với việc khẳng định mọi sự vi phạm đều bị coi là tội phạm, Công ước đề ra các hình thức xử lý như buộc tái nhập trở lại nơi xuất hoặc tiêu hủy theo những phương thức phù hợp về mặt môi trường trong trường hợp không thể tái nhập (điều 9).

Một trong những hình thức xử lý đối với trường hợp vận chuyển bất hợp pháp theo qui định của Công ước là buộc quốc gia xuất khẩu tái nhập khẩu số chất thải đã xuất. Đây là một cách xử lý rất hay nhưng lại không được thực hiện một cách triệt để, gây phản tác dụng. Công ước chỉ đặt ra nghĩa vụ này đối với các quốc gia xuất khẩu nhưng lại không chỉ định cơ quan giám sát việc tái nhập. Hay nói cách khác là cơ chế kiểm soát theo Công ước chỉ được thực hiện một chiều. Đó là kiểm soát việc vận chuyển qua biên giới các chất thải từ quốc gia xuất đến quốc gia nhập khẩu hay quá cảnh và chấm dứt khi chúng được tiêu hủy xong. Đối với trường hợp buộc phải vận chuyển ngược trở lại thì Công ước lại buông lỏng. Pháp luật quốc gia cũng chỉ dừng lại ở việc kiểm soát quá trình vận chuyển trở về nước xuất các chất thải đến trạm cuối cùng của biên giới quốc gia mình mà thôi. Và tuy số chất thải nguy hại đó đã được đưa ra khỏi quốc gia nhập hay quá cảnh nhưng chúng có được đưa trở về nơi xuất hay không vẫn tùy thuộc vào ý chí của quốc gia xuất khẩu, bởi lẽ mọi vấn đề lúc này đều do họ quyết định.

Ai cũng có thể hiểu được rằng một khi những loại chất thải nguy hại được “tống khứ” khỏi biên giới một quốc gia thì sẽ ít bao giờ có chuyện chúng sẽ được tái nhập trở lại. Do Công ước không chỉ định cơ quan giám sát và luật quốc tế về môi trường cũng không có cơ chế xử lý vi phạm hiệu quả nên rất có thể những chất thải nguy hại buộc tái

nhập đó sẽ được đổ xuống vùng biển quốc tế hoặc một nơi nào đó không thuộc chủ quyền của bất kỳ quốc gia nào.

Các qui định pháp luật quốc tế về môi trường chẳng hạn như Công ước Luân Đôn 1972, Công ước Luật biển 1982 cũng chỉ giới hạn kiểm soát các hoạt động xả thải, nhận chìm, đổ chất thải... đến những vùng thuộc quyền chủ quyền của các quốc gia. Không có bất cứ sự đề cập nào đến trách nhiệm cũng như cơ chế kiểm soát các hoạt động này ở vùng biển quốc tế. Chính vì vậy, để có thể tạo được một cơ chế kiểm soát toàn diện, Công ước cần phải được bổ sung thêm những qui định kiểm soát đối với các trường hợp buộc tái nhập khẩu.

2.3.2 Vấn đề xác định trách nhiệm bồi thường và giải quyết tranh chấp

Điều 12 của Công ước được coi là cố gắng đầu tiên của cộng đồng quốc tế giải quyết vấn đề trách nhiệm bồi thường. Theo đó, Công ước qui định các bên tham gia hợp tác nhằm thông qua càng sớm càng tốt một Nghị định thư thiết lập các thủ tục thích hợp về trách nhiệm và bồi thường thiệt hại do việc vận chuyển qua biên giới các chất thải gây ra. Tuy nhiên, qui định này vẫn còn mang tính chất khuyến nghị. Cho đến nay, Nghị định thư này vẫn đang tiếp tục được thương lượng. Do đó, vấn đề xác định trách nhiệm bồi thường cũng chỉ được qui định mang tính chất chung chung, bởi vì nhìn chung rất khó xác định những khoản bồi thường thiệt hại trong các lĩnh vực môi trường hoặc liên quan đến môi trường.

Trước mắt tuy chưa thể thiết lập được các qui định về xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại nhưng Công ước cũng đã xây dựng được một cơ chế giải quyết tranh chấp được ghi nhận tại Điều 20 và Phụ lục VI (tạm dịch là về trọng tài) của Công ước. Công ước cho phép các bên tranh chấp có thể tự giải quyết với nhau thông qua thương lượng hoặc các biện pháp hòa bình khác do các bên tự lựa chọn. Trong trường hợp các bên liên quan không thể giải quyết được thì có thể đưa tranh chấp ra tòa án quốc tế hoặc cơ quan trọng tài.

Một trong những hạn chế của Công ước về các qui định trọng tài là không thiết lập được cơ chế thi hành các phán quyết của trọng tài, do đó gần như vô hiệu hóa các quyết định được tuyên, không giải quyết được triệt để các tranh chấp phát sinh. Thông thường, các tranh chấp giữa các bên không thể giải quyết được thông qua các cuộc đàm phán, thương lượng phần lớn là liên quan đến vấn đề bồi thường thiệt hại. Do không có qui định cụ thể nên các phán quyết của trọng tài đưa ra sẽ thiếu đi cơ sở pháp lý của nó. Mặt khác, ngay cả trong trường hợp phán quyết hoàn toàn hợp lý đi nữa thì nó cũng sẽ chỉ được thực hiện tùy thuộc vào thiện chí của bên phải thi hành mà không có bất kỳ một sự bảo đảm nào cho hiệu lực thi hành của phán quyết.

Hiệu quả điều chỉnh của Công ước Basel phần nào được đánh giá qua cơ chế xử lý vi phạm và giải quyết tranh chấp. Nhìn chung Công ước đã có đề cập đến nhưng nếu xét ở mức độ hoàn thiện thì những qui định này vẫn chưa đạt được. Có biện pháp xử lý vi phạm nhưng thiếu cơ chế giám sát hiệu quả; có xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại nhưng chỉ dừng lại ở qui định chung; có cơ chế giải quyết tranh chấp nhưng các phán quyết thiếu cơ sở pháp lý và không được đảm bảo cưỡng chế thi hành. Chính vì vậy mà cần thiết phải xúc tiến thông qua Nghị định thư nhằm đưa ra một hệ thống gồm các hình thức giải quyết tranh chấp liên quan đến trách nhiệm dân sự của các cá nhân, pháp nhân và quốc gia gây thiệt hại; đồng thời kêu gọi thiết lập quỹ bồi thường thiệt hại hỗ trợ cho việc giải quyết thiệt hại trong những trường hợp khẩn cấp phát sinh từ các tai nạn trong quá trình vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại.

* * *

Công ước Basel là lời đáp quốc tế trước sự đe dọa ngày càng tăng của việc sản xuất và vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại. Tuy nhiên, vấn đề mua bán chất thải nguy hại đã từng được Liên Hiệp Quốc khẳng định là một trong những vấn đề về quyền con người nhưng Công ước Basel lại không nghiêm cấm các hoạt động này. Có rất nhiều quan điểm chỉ trích Công ước Basel về việc đã hợp pháp hóa việc mua bán mà vốn dĩ không thể kiểm soát hay giám sát một cách toàn diện. Từ đó đã đẩy các quốc

gia đang phát triển vào tình trạng dễ bị tổn thương trước những thực tế tiêu hủy không an toàn.

Xét ở một góc độ khác, mặc dù Công ước không cấm hoàn toàn các hoạt động vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại nhưng nó vẫn có cơ sở tồn tại của nó. Bởi lẽ, Công ước chỉ cho phép tiến hành các hoạt động này khi nơi sản sinh ra các chất thải nguy hại không có khả năng, phương tiện hoặc địa điểm thích hợp để tiêu hủy. Cơ sở đưa ra trong Công ước hoàn toàn hợp lý nhưng lại tạo điều kiện cho các quốc gia công nghiệp phát triển lợi dụng điều này như là một kẽ hở của luật pháp để tìm kiếm lợi nhuận, tăng cường đưa chất thải nguy hại vào các quốc gia đang phát triển, biến những nơi này trở thành những bãi thải chất thải. Chính vì vậy mà có rất ít các quốc gia đang phát triển gia nhập Công ước. Tuy vậy phải thừa nhận hiệu quả điều chỉnh của Công ước, Công ước đã thiết lập được một khung pháp lý toàn cầu cho việc kiểm soát các hoạt động vận chuyển qua biên giới các loại chất thải, hướng đến bảo vệ môi trường, sức khỏe con người và phát triển bền vững.