

Môi trường Việt Nam và việc thực thi Công ước Basel 1989 trong thời kỳ hội nhập : Luận văn ThS. Luật: 60 38 60 / Nguyễn Đức Việt ; Nghd. : TS. Nguyễn Lan Nguyên

MỤC LỤC CỦA LUẬN VĂN

	Trang
<i>Trang phụ bì</i>	
<i>Lời cam đoan</i>	
<i>Mục lục</i>	
<i>Danh mục các bảng</i>	
<i>Danh mục các biểu đồ</i>	
<i>Danh mục các từ viết tắt</i>	
MỞ ĐẦU	1
Chương 1: CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ BASEL 1989 VÀ MỘT SỐ VẤN ĐỀ CƠ BẢN VỀ MÔI TRƯỜNG	7
1.1. Nội dung của Công ước quốc tế Basel 1989	7
1.1.1. Các loại chất thải là đối tượng điều chỉnh của Công ước	8
1.1.2. Một số quyền và nghĩa vụ của các quốc gia tham gia Công ước	10
1.1.3. Cơ chế thực hiện đối với các quốc gia tham gia Công ước	21
1.1.4. Tranh chấp và giải quyết tranh chấp	25
1.2. Một số khái niệm cơ bản liên quan đến nội dung Công ước Basel 1989	26
1.2.1. Môi trường	26
1.2.2. Chất thải	27
1.2.3. Chất thải nguy hại	29
1.2.4. Vận chuyển qua biên giới	32
1.2.5. Tiêu hủy	32
1.2.6. Quốc gia xuất khẩu	35
1.2.7. Quốc gia nhập khẩu	35
1.2.8. Quốc gia quá cảnh	35
1.3. Các công ước quốc tế có liên quan đến kiểm soát vận chuyển qua biên giới các chất thải hoặc vật chất có tính nguy hại	36
1.3.1. Công ước Stockholm 2001 về các chất ô nhiễm hữu cơ khó phân hủy	36
1.3.2. Công ước quốc tế Rotterdam 2004 về các thủ tục thỏa thuận thông báo trước một số hóa chất và thuốc trừ sâu độc hại trong thương mại quốc tế	40
1.3.3. Công ước MARPOL 1973 (hay còn gọi là Công ước MARPOL 73/78) về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra	41
Chương 2: CÁC QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ KIỂM SOÁT VẬN CHUYỂN CHẤT THẢI NGUY HẠI VÀ VIỆC TIÊU HỦY CHÚNG	43
2.1. Tình hình kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và tiêu hủy chúng ở Việt Nam	43
2.2. Các quy định pháp luật Việt Nam về bảo vệ môi trường liên quan đến kiểm soát vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng	49
2.3. Thực tiễn pháp luật Việt Nam về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực quản lý chất thải nguy hại, kiểm soát việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng trước khi gia nhập Công ước Basel	72
2.4. Việt Nam với việc gia nhập Công ước Basel 1989	73
Chương 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM XÂY DỰNG VÀ HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ KIỂM SOÁT VẬN CHUYỂN CHẤT THẢI NGUY HẠI	76
3.1. Tình hình tổ chức thực hiện xử lý những trường hợp nhập khẩu, quá cảnh chất thải nguy hại tại Việt Nam	76
3.2. Những bất cập về cơ chế tổ chức thực hiện, yếu tố con người và hệ thống pháp luật	79

	về bảo vệ môi trường ở Việt Nam trong lĩnh vực kiểm soát chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng	
3.2.1.	Cơ chế tổ chức thực hiện	79
3.2.2.	Hệ thống pháp luật	82
3.2.3.	Yếu tố con người	85
3.3.	Các giải pháp xây dựng và hoàn thiện cơ chế tổ chức thực hiện, yếu tố con người và hệ pháp luật về bảo vệ môi trường	86
3.3.1.	Xây dựng và hoàn thiện pháp luật	86
3.3.1.1.	Quan điểm về xây dựng và hoàn thiện pháp luật trong lĩnh vực quản lý chất thải nguy hại và kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng	86
3.3.1.2.	Một số kiến nghị cụ thể cho việc hoàn thiện các quy định pháp luật về quản lý, kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng	88
3.3.2.	Về con người và cơ chế tổ chức thực hiện	91
3.4.	Tổ chức thực hiện Công ước quốc tế về kiểm soát việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc xử lý chúng	92
	KẾT LUẬN	96
	DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	98
	PHỤ LỤC	102

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong những năm gần đây, vấn đề ô nhiễm môi trường đã trở nên nóng bỏng trên phạm vi toàn cầu. Môi trường sống quanh ta đang bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi các nguồn chất thải độc hại như: Bụi công nghiệp, chất thải công nghiệp, chất thải y tế, chất thải sinh hoạt... từ những hoạt động sống của con người sinh ra. Đặc biệt ở các nước chậm phát triển và các nước đang phát triển, trong đó có Việt Nam, môi trường ở những nước này chẳng những phải chịu tác động từ những nguồn phế thải nguy hại sinh ra từ các cơ sở sản xuất, dịch vụ, khu dân cư tại chỗ như nói ở trên mà đang hàng ngày, hàng giờ phải gánh chịu thêm nguồn phế thải nhập khẩu từ các nước phát triển.

Từ khi Việt Nam mở cửa buôn bán thương mại, giao lưu kinh tế với các nước trên thế giới và phát triển nền sản xuất hàng hóa, vấn đề môi trường cũng bắt đầu trở thành một vấn nạn. Lĩnh vực này càng trở nên phức tạp hơn từ khi có hiện tượng nhập khẩu, tạm nhập tái xuất các phế liệu làm nguyên liệu sản xuất có dính hoặc chứa chất thải nguy hại ngày càng nhiều và tính chất ngày càng phức tạp. Trong số các vụ nhập khẩu đó có rất ít những trường hợp hợp pháp, nghĩa là tuân thủ Công ước quốc tế BASEL 1989 (sau đây gọi tắt là Công ước BASEL) về kiểm soát vận chuyển qua biên giới các chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng mà có rất nhiều trường hợp là bất hợp pháp do nhiều lý do khác nhau. Hậu quả là buộc Nhà nước ta phải bỏ tiền ra để xử lý bằng cách hoặc là buộc các pháp nhân nhập khẩu có nghĩa vụ tái xuất sang nước thứ ba hoặc phải tổ chức tiêu hủy. Tuy nhiên, do điều kiện lạc hậu về công nghệ, trình độ và khó khăn về tài chính nên nhiều khi các chất thải nguy hại trong khi chờ được xử lý đã gây ra và có nguy cơ gây ra những ảnh hưởng rất xấu đối với môi trường và sức khỏe của con người. Vì những nguyên nhân khách quan và chủ quan, cho đến nay tình hình nhập khẩu chất thải nguy hại vào Việt Nam dưới danh nghĩa phế liệu vẫn đang diễn ra rất phức tạp. Có thể nêu vài trường hợp điển hình như:

Chỉ tính từ đầu năm 2004 đến tháng 9-2005, bằng đường biển qua cảng Hải Phòng, có tới 14 doanh nghiệp (chủ yếu ở Hải Phòng, Quảng Ninh) đã nhập khẩu loại ắc-quy chì đã qua sử dụng vào trong nước với số lượng hàng trăm nghìn tấn, sau đó xuất đi nước thứ ba.

Theo qui định của pháp luật, việc nhập số ắc-quy chì này đã vi phạm các quy định về quản lý chất thải nguy hại của Việt Nam và vi phạm các quy định của Công ước BASEL.

- Trong 8 tháng năm 2008, chỉ riêng Hải quan Thành phố Hồ Chí Minh phối hợp với Cảnh sát môi trường và Sở Tài nguyên và Môi trường kiểm tra chất lượng hàng nhập khẩu, đã phát hiện và xử lý gần 20 vụ nhập khẩu phế liệu không đạt tiêu chuẩn theo quy định bảo vệ môi trường, với số lượng phế liệu lên đến hàng trăm tấn... Đặc biệt, ngày 30/7/2008 Sở Tài nguyên - Môi trường Đà Nẵng cùng với các cơ quan chức năng của thành phố là Cảnh sát Môi trường và Chi cục Hải quan Cảng Đà Nẵng khu vực II đã kiểm tra và phát hiện công ty cổ phần thép Thành Lợi nhập khẩu 18 Container rác phế liệu không đủ điều kiện nhập khẩu do lẫn các chất độc hại như: thủy ngân, asen, selen... đã bị công luận lên tiếng phản đối mạnh mẽ và đề nghị các cơ quan chức năng xử lý nghiêm v.v...

Theo thống kê của Tổng cục Môi trường - Bộ Tài nguyên và Môi trường, tính từ năm 2004 đến nay (tháng 6/2009) có đến 1.400 vụ việc vi phạm các quy định về quản lý chất thải nguy hại.

Những vụ nhập khẩu chất thải kể trên đã và đang trở nên ngày càng phức tạp, nó không chỉ gây ô nhiễm cho môi trường sống của chúng ta vốn đang bị quá tải, đe dọa sức khỏe của cộng đồng mà còn làm phức tạp thêm trật tự quản lý nhà nước, đồng thời việc xử lý chúng tiêu tốn nhiều tiền bạc của ngân sách nhà nước vốn đang hạn hẹp.

Nguy cơ vận chuyển qua biên giới phế thải nguy hại trên thế giới nói chung và việc nhập khẩu phế liệu có dính hoặc chứa chất thải nguy hiểm của Việt Nam nói riêng ngày càng tăng do các nước phát triển ngày càng

sản xuất ra cũng như tiêu thụ ngày càng nhiều các sản phẩm công nghiệp, nhân tạo... Điều đó đồng nghĩa với việc các nước đó ngày càng sản sinh ra nhiều các chất thải nói chung và chất thải nguy hại nói riêng. Hơn nữa, mức thuế môi trường ở các nước phát triển đối với việc tiêu hủy chất thải nguy hại cao hơn nhiều lần so với các nước chậm phát triển và các nước đang phát triển. Trong khi đó, ở những nước có trình độ phát triển thấp, trong đó có Việt Nam, việc nhập khẩu những phế liệu (là chất thải) từ những nước phát triển nhiều khi mang lại những lợi ích kinh tế không nhỏ.

Những nỗ lực nhằm giải quyết ô nhiễm môi trường do nhập khẩu phế thải nguy hiểm ở Việt Nam từ trước tới nay còn nhiều hạn chế, thiếu hiệu quả do những bất cập về thể chế và thiếu chính sách liên hoàn về phòng ngừa, xử lý, xử phạt những hành vi nhập khẩu phế thải nguy hiểm trái pháp luật của các bộ ngành có liên quan, trong đó có vấn đề kiểm soát và vận chuyển qua biên giới phế thải nguy hiểm và loại bỏ chúng phù hợp với luật quốc tế. Đây chính là mối quan tâm của cộng đồng môi trường thế giới nói chung và của Việt Nam nói riêng.

Cho đến nay cộng đồng môi trường quốc tế đã thiết lập một hệ thống pháp lý về để bảo vệ môi trường với gần 30 điều ước quốc tế, trong đó có Công ước BASEL năm 1989 về kiểm soát việc vận chuyển qua biên giới phế thải nguy hiểm và việc tiêu hủy chúng. Việc tham gia công ước này là một hướng đi chung của hầu hết các quốc gia trên thế giới.

Trong xu thế hội nhập, toàn cầu hóa, nhằm hoàn thiện và thống nhất hóa chính sách của quốc gia, tạo điều kiện cho các ngành kinh tế hội nhập với kinh tế thế giới, cũng như bảo vệ môi trường sống của Việt Nam được xanh, sạch, đẹp; Ngày 13/3/1995 Việt Nam đã gia nhập Công ước BASEL 1989. Việc tham gia công ước đã và đang góp phần hoàn thiện các hạn chế của các cơ chế, chính sách kiểm soát và vận chuyển phế thải nguy hại qua biên giới và việc loại bỏ chúng.

Tuy nhiên, một thực tế hiện nay, các quy định pháp luật về bảo vệ môi trường của Việt Nam chưa có khả năng đáp ứng được yêu cầu mà Công ước đề ra. Hơn mười năm qua kể từ ngày Công ước có hiệu lực với Việt Nam, tình hình kiểm soát vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại qua biên giới vẫn đang là bài toán khó đối với các cơ quan có thẩm quyền. Vấn đề này có xu hướng trở nên ngày càng phức tạp hơn bởi một số cơ chế chính sách chưa hoàn thiện, trình độ quản lý yếu kém của công chức... Nhìn chung, có thể nói rằng, với cơ chế và chính sách pháp luật liên quan đến bảo vệ môi trường hiện nay thì việc kiểm soát vận chuyển qua biên giới phế thải nguy hại và loại bỏ chúng theo Công ước BASEL khó có thể thực hiện được một cách có hiệu quả. Vì vậy tác giả chọn đề tài: "**Môi trường Việt Nam và việc thực thi công ước BASEL 1989 trong thời kỳ hội nhập**" làm đề tài cho luận văn thạc sĩ Luật, chuyên ngành Luật quốc tế.

2. Tình hình nghiên cứu

- Về mặt lý luận, từ trước tới nay hầu như chưa có công trình khoa học nào nghiên cứu đầy đủ về việc thực thi Công ước BASEL ở Việt Nam. Phần lớn là những bài báo, tạp chí chuyên ngành về vấn đề ô nhiễm môi trường nói chung, hoặc là vấn đề nhập khẩu phế liệu, vận chuyển chất thải xuyên biên giới nói riêng như: Bài viết của Nguyễn Văn Phương: "*Việt Nam với việc thực thi công ước BASEL về kiểm soát chất thải xuyên biên giới và việc tiêu hủy chúng*", Tạp chí Khoa học pháp lý, số 2/2006; bài viết của thạc sĩ Vũ Thị Duyên Thủy: "*Vai trò pháp của pháp luật quản lý chất thải nguy hại ở Việt Nam*", Tạp chí Luật học, số 3/2009; luận án tiến sĩ của Nguyễn Văn Phương với đề tài: "*Pháp luật môi trường về hoạt động xuất nhập khẩu phế liệu ở Việt Nam*"... Đây là những khó khăn rất lớn đối với tác giả trong việc tìm kiếm thông tin cho việc hoàn thiện luận văn.

3. Mục đích nghiên cứu của luận văn

Nghiên cứu, làm sáng tỏ cơ sở lý luận và thực tiễn của việc gia nhập Công ước BASEL, phân tích một số nội dung cơ bản của công ước như: Đối tượng điều chỉnh của công ước; các qui định về quyền và nghĩa vụ của

các bên tham gia công ước; cơ chế thực hiện đối với các quốc gia tham gia Công ước; vấn đề tranh chấp và giải quyết tranh chấp. Nghiên cứu quá trình tổ chức, thực thi Công ước tại Việt Nam trong việc kiểm soát vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại (là đối tượng điều chỉnh của Công ước) và việc tiêu hủy chúng, thông qua đó đưa ra những kiến nghị, đề xuất, giải pháp để thực hiện công ước có hiệu quả.

4. Phương pháp nghiên cứu

Dựa trên nguyên lý và phương pháp luận của chủ nghĩa duy vật biện chứng Mác - Lênin để tiến hành nghiên cứu. Các phương pháp nghiên cứu được sử dụng trong luận văn là phương pháp thống kê, tổng hợp, phân tích và so sánh được thực hiện trên cơ sở vận dụng những quan điểm của Đảng và Nhà nước về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

5. Ý nghĩa của luận văn

Kết quả nghiên cứu của luận văn làm cơ sở khoa học và thực tiễn để phục vụ công tác quản lý việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng nói riêng và việc quản lý chất thải nguy hại nói chung.

- Làm cơ sở cho việc xây dựng và hoàn thiện pháp luật về môi trường nói chung và pháp luật về quản lý các chất thải nguy hại nói riêng.

- Làm tài liệu nghiên cứu, học tập về xây dựng, hoàn thiện cơ chế chính sách quản lý vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng.

6. Kết cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, nội dung của luận văn gồm 3 chương.

Chương 1: Công ước quốc tế BASEL 1989 và một số vấn đề cơ bản về môi trường.

Chương 2: Nội dung cơ bản của các quy định pháp luật Việt Nam về kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng.

Chương 3: Một số giải pháp nhằm xây dựng và hoàn thiện pháp luật Việt Nam về kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng.

Chương 1

CÔNG ƯỚC QUỐC TẾ BASEL 1989 VÀ MỘT SỐ VẤN ĐỀ CƠ BẢN VỀ MÔI TRƯỜNG

1.1. Nội dung của Công ước quốc tế BASEL 1989

1.1.1. Các loại chất thải là đối tượng điều chỉnh của Công ước

Theo khoản 1 Điều 1 của Công ước, tại các điểm a, b qui định: "Các chất thải thuộc một trong những loại ghi trong phụ bản I, trừ khi các phế thải này không có tính chất gì ghi trong phụ bản III", và: "Các chất thải không thuộc các phế thải quy định trong các điều khoản trong tiết mục (a), nhưng lại được xác định hoặc được coi là nguy hiểm bởi pháp luật của nước xuất khẩu, nhập khẩu hoặc quá cảnh".

Như vậy, chất thải là đối tượng điều chỉnh của công ước gồm:

+ Các chất thải thuộc một trong những loại ghi trong phụ bản I của Công ước BASEL, trừ khi các chất thải này không có 1 tính chất gì ghi trong phụ bản III của Công ước BASEL. Nghĩa là các chất thải trong phụ lục I có ký hiệu từ Y1: phế thải từ bệnh viện, trung tâm y tế, trạm xá; Y2: Phế thải từ sản xuất và pha chế các sản phẩm dược, Y3: Phế thải từ thuốc và sản phẩm dược; Y4: Phế thải từ việc sản xuất, pha chế và sử dụng các loại thuốc diệt sinh vật thiocidet và sản phẩm thuốc chữa bệnh cho cây trồng phytopharmaceutique... cho

đến Y45 (phế thải có thành phần halogène hữu cơ ngoài những chất đã nêu trong phụ lục(I) này là đối tượng điều chỉnh của công ước, trừ khi các phế thải nêu trên không có 1 tính chất gì trong phụ lục III (phụ lục này là danh sách các đặc tính nguy hiểm như: vật liệu dễ nổ, dễ cháy...).

+ Chất thải có trong danh mục được pháp luật các quốc gia thành viên của Công ước BASEL qui định là chất thải nguy hại thì cũng là đối tượng điều chỉnh của công ước này (theo quy định tại điểm b khoản 1). Như vậy, không chỉ các phế thải nguy hại đã được qui định trong công ước này là đối tượng điều chỉnh của công ước, mà còn cả những phế thải nguy hại được xác định bằng pháp luật của các quốc gia thành viên.

1.1.2. Một số quyền và nghĩa vụ của các quốc gia tham gia Công ước

Cũng như những điều ước quốc tế khác, quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia được coi là những nội dung cơ bản của điều ước. Trong công ước này, có nhiều nội dung qui định nghĩa vụ (obligations) của các bên tham gia trong việc kiểm soát các hoạt động vận chuyển, xuất, nhập, tiêu hủy...các phế thải.

+ *Nghĩa vụ của quốc gia xuất khẩu.* Đối với việc vận chuyển qua biên giới giữa các bên tham gia (Điều 6).

+ *Nghĩa vụ của quốc gia nhập khẩu.* Đối với các quốc gia nhập khẩu thì nghĩa vụ của họ được qui định tại Điều 6 (khoản 2):

+ *Nghĩa vụ của quốc gia quá cảnh.* Quốc gia quá cảnh là thành viên công ước có những nghĩa vụ được qui định ở khoản 4 Điều 6.

+ *Nghĩa vụ tái nhập khẩu.* Quốc gia xuất khẩu phế liệu là đối tượng điều chỉnh của công ước có nghĩa vụ tái nhập khẩu trong những trường hợp qui định ở điều 8.

Bên cạnh những nghĩa vụ ràng buộc với các quốc gia thành viên thì công ước đồng thời cũng ghi nhận các quyền của mỗi thành viên. Thông thường, trong một điều ước quốc tế thì nghĩa vụ của một hoặc nhiều bên bao giờ cũng là quyền tương ứng của bên hoặc các bên còn lại. Ví dụ: nghĩa vụ "tái nhập khẩu" phế thải nguy hại và các phế thải khác của quốc gia xuất khẩu (Điều 8) thì đồng thời là quyền đưa ra khỏi quốc gia mình những phế thải đó của quốc gia nhập khẩu hay quốc gia quá cảnh trở lại quốc gia xuất khẩu.

1.1.3. Cơ chế thực hiện đối với các quốc gia tham gia Công ước

Cơ chế thực hiện đối với các thành viên Công ước được hiểu là bộ máy điều hành các hoạt động, chế độ hoạt động, loại chủ thể và năng lực chủ thể để thực hiện các quyền và nghĩa vụ cũng như triển khai các quy định trong công ước.

1.1.4. Tranh chấp và giải quyết tranh chấp

Các tranh chấp trong quá trình thực hiện các điều ước quốc tế xảy ra là điều không tránh khỏi. Vì vậy, Công ước đã đặt ra những trường hợp có thể xảy ra mang tính tất yếu, trên cơ sở đó đưa ra những phương án xử lý phù hợp với những nguyên tắc cơ bản của luật quốc tế.

1.2. Một số khái niệm cơ bản liên quan đến nội dung Công ước BASEL 1989

1.2.1. Môi trường,

Môi trường, theo định nghĩa trong từ điển Anh - Việt, Nhà xuất bản Đồng nai 1998 là điều kiện xung quanh ảnh hưởng đến đời sống; theo qui định ở khoản 1 Điều 3 Luật Bảo vệ môi trường năm 2005 của Việt Nam thì khái niệm môi trường được định nghĩa cụ thể như sau: "Bao gồm các yếu tố tự nhiên và vật chất nhân tạo bao quanh con người, có ảnh hưởng đến đời sống, sản xuất, sự tồn tại, phát triển của con người và sinh vật". Như vậy, môi trường được hiểu là những yếu tố tự nhiên như: Nước, không khí, đất đai, sông hồ, cây cối, động vật... và các yếu tố vật chất nhân tạo quanh ta như: nhà xưởng, thiết bị máy móc, vật dụng.

1.2.2. Chất thải

Dưới góc độ ngữ nghĩa, chất thải được hiểu là những "chất" không còn sử dụng được nữa, bị con người thải ra trong các hoạt động khác nhau của con người thì được gọi là rác thải; chất thải phát sinh sau khi sử dụng nguyên liệu trong quá trình sản xuất thì được gọi là phế liệu; chất thải phát sinh sau quá trình sử dụng nước gọi là nước thải...

1.2.3. Chất thải nguy hại.

Chất thải nguy hại (Hazardous waste) là chất thải có những đặc tính, tính chất vật lý hay hóa học có khả năng gây ra những nguy hiểm cho con người và môi trường.

Định nghĩa "chất thải nguy hại" được nêu trong Điều 3 khoản 11 Luật Bảo vệ môi trường: "Là chất thải chứa yếu tố độc hại, phóng xạ, dễ cháy, dễ nổ, dễ ăn mòn, gây ngộ độc hoặc đặc tính nguy hại khác".

Vật chất dễ nổ, nghĩa là vật chất hoặc chất thải hoặc hỗn hợp vật chất ở thể rắn hoặc thể lỏng, bản thân nó có thể do tác động hóa học, tạo ra các loại khí ga mà ở một nhiệt độ nhất định, áp suất nhất định và độ nhanh nhất định gây ra thiệt hại cho môi trường.

Chất lỏng dễ cháy, chất lỏng dễ cháy là các chất lỏng, hỗn hợp chất lỏng hoặc chất lỏng chứa các chất rắn có thể tan hoặc không tan (sơn, vecni, sơn mài... chẳng hạn, tuy nhiên phải không tính các vật liệu hoặc các phế thải đã được xếp loại ở nơi khác vì tính nguy hiểm), các chất đó có thể tạo ra các loại hơi nước dễ cháy ở nhiệt độ không quá 60,5°C ở trong nồi hơi kín hoặc 65,5°C ở trong nồi hơi hở.

Chất rắn dễ cháy, vật chất có khả năng tự bốc cháy bất thành lình (substances or wastes liable to spontaneous combustion),

Vật liệu là nguyên liệu đốt cháy.

Độc tố (cấp tính).

Vật liệu gây bệnh.

Vật liệu ăn mòn.

Chất độc tác hại khác hoặc kinh niên.

Vật liệu gây độc hại cho hệ sinh thái.

1.2.4. Vận chuyển qua biên giới

Khái niệm "vận chuyển qua biên giới" được định nghĩa tại khoản 3 Điều 2 Công ước BASEL: Là mọi sự vận chuyển các phế thải nguy hại và các phế thải khác từ một vùng thuộc thẩm quyền của một quốc gia và đến một vùng của một quốc gia, hoặc quá cảnh qua vùng này hoặc một vùng không thuộc quốc gia nào, hoặc quá cảnh qua vùng này, miễn sao có 2 quốc gia liên quan trong việc vận chuyển này.

1.2.5. Tiêu hủy

Theo cuốn Đại từ điển Tiếng Việt, khái niệm tiêu hủy có nghĩa phá cho tan biến, làm cho mất hẳn đi, không để lại dấu vết.

Còn theo định nghĩa "tiêu hủy" trong khoản 4 Điều 2 Công ước BASEL 1989 là "mọi hình thức hoạt động nêu trong phụ lục IV của Công ước này".

1.2.6. Quốc gia xuất khẩu

Quốc gia xuất khẩu phế thải là đối tượng điều chỉnh của Công ước BASEL, theo khoản 10 Điều 2 Công ước BASEL định nghĩa: "Là tất cả các Bên tham gia mà từ đó dự kiến xuất phát hoặc xuất phát điểm của một sự vận chuyển qua biên giới các phế thải nguy hiểm hoặc các phế thải khác".

1.2.7. Quốc gia nhập khẩu

Không giống như khái niệm quốc gia nhập khẩu theo nghĩa thương mại thông thường, khoản 11 Điều 2 Công ước BASEL đưa ra định nghĩa về "quốc gia nhập khẩu".

1.2.8. Quốc gia quá cảnh

Khái niệm "quốc gia quá cảnh" được định nghĩa trong Điều 2, khoản 12 Công ước BASEL bao gồm: "Là tất cả các quốc gia, ngoài quốc gia xuất khẩu và nhập khẩu, mà qua đó việc vận chuyển qua biên giới phế thải nguy hiểm hoặc các phế thải khác được dự kiến hoặc đang được thực hiện".

1.3. Các công ước quốc tế có liên quan đến kiểm soát vận chuyển qua biên giới các chất thải hoặc vật chất có tính nguy hại

1.3.1. Công ước Stockholm 2001 về các chất ô nhiễm hữu cơ khó phân hủy.

1.3.2 Công ước quốc tế Rotterdam 2004 về các thủ tục thỏa thuận thông báo trước một số hóa chất và thuốc trừ sâu độc hại trong thương mại quốc tế

Công ước Rotterdam có hiệu lực từ 24-2-2004. Mục tiêu của Công ước nhằm bảo vệ sức khỏe con người và môi trường thông qua việc chia sẻ trách nhiệm và hợp tác trong thương mại quốc tế liên quan đến hóa chất và thuốc bảo vệ thực vật độc hại. Hiện nay đã có 39 hóa chất và hợp chất được Công ước đưa vào danh mục phụ lục III. Khi một hóa chất được đưa vào phụ lục này, tất cả các bên tham gia Công ước sẽ nhận được tài liệu, những thông tin về hóa chất này và quyết định áp dụng cấm hoặc kiểm soát chặt chẽ. Ngoài ra, Công ước còn tăng cường trao đổi thông tin nhiều mặt về hóa chất thông qua các quy định của Công ước đối với các nước thành viên.

1.3.3. Công ước MARPOL 1973 (hay còn gọi là Công ước MARPOL 73/78) về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra

Trên cơ sở phát triển các nỗ lực và cố gắng của các quốc gia trong vùng hoặc trên phạm vi quốc tế bằng nhiều hiệp định, văn bản pháp lý hoặc công ước kể từ đầu thế kỷ XX, ngày 2/11/1973, Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm biển do tàu gây ra đã được thông qua tại Luân Đôn. Công ước này được bổ sung bằng nghị định thư 1978 cấm và hạn chế chất thải gây ô nhiễm từ việc thăm dò và khai thác tài nguyên.

Chương 2

CÁC QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ KIỂM SOÁT VẬN CHUYỂN CHẤT THẢI NGUY HẠI VÀ VIỆC TIÊU HỦY CHÚNG

2.1 Tình hình kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và tiêu hủy chúng ở Việt Nam

Như đã nói ở trên, từ khi Việt Nam thực hiện chính sách mở cửa nền kinh tế, các hoạt động thương mại, dịch vụ, và mua bán hàng hóa quốc tế có điều kiện phát triển mạnh mẽ. Nhà nước cho phép mọi thành phần kinh tế được tham gia các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa theo qui định của pháp luật. Tuy nhiên, trong điều kiện quản lý nhà nước và cơ chế chính sách còn những bất cập thì đã làm nảy sinh những hiện tượng tiêu cực trong xuất nhập khẩu hàng hóa nói chung và nhập khẩu phế liệu (thực chất là chất thải) nói riêng.

2.2. Các quy định pháp luật Việt Nam về bảo vệ môi trường liên quan đến kiểm soát vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng

Đối với mỗi quốc gia, sự trong sạch của môi trường có tầm quan trọng sống còn. Nó đảm bảo môi sinh cân bằng cho động thực vật và con người tồn tại, phát triển. Chính phủ Việt Nam cũng đã nhận thức rõ phát triển kinh tế nhưng phải đảm bảo môi sinh, môi trường để phát triển bền vững. Khi tiến hành hội nhập kinh tế

với cộng đồng quốc tế để phát triển nền kinh tế và đạt được mục tiêu hiện đại hóa, công nghiệp hóa đất nước mà Đảng ta đã đề ra thì tất yếu sẽ nảy sinh nhiều vấn đề về môi trường phải giải quyết.

Tuy nhiên những qui định hiện hành còn thiếu, chưa thống nhất và chưa phù hợp với yêu cầu thực tế. Ví dụ các quy định của pháp luật hình sự đối với những tội phạm vi phạm pháp luật về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực quản lý chất thải còn chưa đầy đủ, chưa đảm bảo tính nghiêm khắc, chưa phù hợp với thực tế, khó thực hiện. Từ khi được sửa đổi đến nay thì vẫn thiếu vắng những văn bản hướng dẫn.

2.3. Thực tiễn pháp luật Việt Nam về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực quản lý chất thải nguy hại, kiểm soát việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng trước khi gia nhập công ước BASEL

Trước đây, khi chưa tham gia Công ước Basel (13/3/1995), Việt Nam đã xây dựng những quy định về quản lý chất thải nói chung, chưa đặt ra vấn đề chất thải nguy hại. Các văn bản quan trọng nhất là Luật Bảo vệ môi trường năm 1994 và Nghị định 175/CP ngày 18/10/1994 Hướng dẫn thi hành Luật Bảo vệ môi trường năm 1993.

2.4. Việt Nam với việc gia nhập công ước BASEL 1989

Xuất phát từ thực trạng trên, phù hợp với xu thế chung của thế giới và khu vực, sau nhiều năm nghiên cứu, ngày 13/3/1995 Chủ tịch nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã ký quyết định Việt Nam tham gia BASEL 1989. Việc tham gia BASEL đã góp phần hoàn thiện cơ chế chính sách quản lý chất thải nguy hại và một số chất thải khác.

Chương 3

MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM XÂY DỰNG VÀ HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VIỆT NAM VỀ KIỂM SOÁT VẬN CHUYỂN CHẤT THẢI NGUY HẠI

3.1. Tình hình tổ chức thực hiện xử lý những trường hợp nhập khẩu, quá cảnh chất thải nguy hại tại Việt Nam

Việc tổ chức thực hiện xử lý và khắc phục ô nhiễm môi trường do nhập khẩu chất thải nguy hại vào Việt Nam từ trước tới nay còn rất nhiều khó khăn. Rất nhiều trường hợp việc tạm nhập rồi tái xuất chất thải nguy hại sang nước thứ ba nhưng lại bị buộc phải trở lại Việt Nam. Một số vụ đã bị đưa ra công luận. Chẳng hạn như vụ 14 công-ten-nơ ắc-quy chì a-xít tái xuất khỏi Việt Nam, nhưng bị phía nước ngoài từ chối, phải trở lại cảng Hải Phòng hồi đầu năm 2006 khiến dư luận bức xúc.

3.2. Những bất cập về cơ chế tổ chức thực hiện, yếu tố con người và hệ thống pháp luật về bảo vệ môi trường ở Việt Nam trong lĩnh vực kiểm soát chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng

3.2.1. Cơ chế tổ chức thực hiện

Muốn kiểm soát các hoạt động vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng theo Công ước BASEL 1989 ở Việt Nam đòi hỏi phải có sự tham gia của nhiều cơ quan như: Môi trường, Công an, Hải quan, Ngoại giao, các tỉnh có cửa khẩu, giao thông vận tải, các tỉnh có biển... Tuy nhiên, sự phối hợp giữa các cơ quan còn chưa chặt chẽ. Và một thực tế xảy ra là sự quan tâm của các ngành, địa phương tới việc thực hiện Công ước còn chưa thật thích đáng. Đây cũng là một thực tế chung cho nhiều công ước khác.

Điểm yếu nhất hiện nay là chúng ta chưa xây dựng được một cơ chế hoàn chỉnh cũng như có đội ngũ cán bộ công chức có đủ năng lực để thực hiện nhiệm vụ kiểm soát các hoạt động quản lý chất thải nguy hại, vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng theo quy định của Công ước BASEL mà Việt Nam là thành viên.

Hiện tại, để tăng cường khả năng xử lý các vấn đề về môi trường nói chung và kiểm soát việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới theo Công ước BASEL nói riêng, từ năm 2007 Nhà nước ta đã bổ sung thêm lực lượng Cảnh sát môi trường (thuộc Bộ Công an) có thẩm quyền kiểm tra xử lý những vi phạm về môi trường nói chung. Do đặc thù là lực lượng vũ trang nhân dân nên chủ thể này có được những ưu thế như: Có khả năng dùng quyền lực cưỡng chế hành chính, có trang bị vũ khí, công cụ hỗ trợ, có nghiệp vụ nghiên cứu, đấu tranh phát hiện những hiện tượng, thủ đoạn nhập khẩu, quá cảnh, tạm nhập tái xuất chất thải nguy hại trái phép... Nhưng khi xử lý những trường hợp vi phạm mà phải áp dụng các biện pháp hành chính như buộc đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam thì đòi hỏi có nhiều thủ tục pháp lý quốc tế như: phải tìm ra thể nhân, pháp nhân ở nước đã xuất khẩu chất thải đó, sau khi đã tìm thấy người xuất khẩu thì cùng với các cơ quan chức năng của nước xuất khẩu, quá cảnh xác minh sự việc để thu thập chứng cứ... trong rất nhiều trường hợp là không tìm được người xuất khẩu... thì cũng không thể tái xuất hay thực thi và áp dụng pháp luật được.

3.2.2. Hệ thống pháp luật

Như đã phân tích ở chương 2 của luận văn, tuy rằng, chúng ta đã có hàng loạt các văn bản pháp luật về bảo vệ môi trường nói chung và trong lĩnh vực kiểm soát, quản lý chất thải nguy hại nói riêng, nhưng đối chiếu với các cơ chế chính sách quốc tế cũng như các quy định của công ước quốc tế BASEL 1989 thì cơ sở pháp lý cho việc quản lý, kiểm soát việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng còn những tồn tại cơ bản sau:

- Pháp luật Việt Nam còn thiếu những văn bản khẳng định các điều ước quốc tế là một bộ phận của pháp luật quốc gia khi đã là thành viên.

Các quy định pháp luật trong hệ thống pháp luật của Việt Nam mới chỉ dừng lại với các quy định chung chung về hiệu lực của điều ước quốc tế là: trong trường hợp điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có quy định khác thì áp dụng điều ước quốc tế đó. Chưa pháp điển hóa bằng một văn bản pháp luật hay có điều luật cụ thể để thống nhất về hiệu lực của các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Hệ thống pháp luật còn thiếu tính thống nhất.

Thiếu thống nhất giữa văn bản pháp luật, ví dụ giữa pháp luật hình sự với pháp luật hành chính; giữa pháp luật thương mại với pháp luật môi trường... có nhiều quy định trái ngược nhau. Các quy định trong một văn bản pháp luật còn thiếu tính nhất quán, mâu thuẫn.

- Hệ thống pháp luật thiếu đồng bộ.

Việc ban hành văn bản pháp luật còn thiếu đồng bộ ở chỗ, khi ban hành một quy định về chức năng, nhiệm vụ cho một cơ quan quản lý nhà nước về một lĩnh vực nhất định nhưng văn bản quy định về thẩm quyền lại chưa sửa đổi bổ sung kịp thời.

- Nhiều quy định của pháp luật chưa đảm bảo nguyên tắc phòng ngừa của pháp luật môi trường.

Những quy định về trình tự, thủ tục kiểm soát hoạt động nhập khẩu phế liệu. Nhập khẩu phế liệu trong mấy năm gần đây là một lĩnh vực rất nhạy cảm và tâm điểm của những vi phạm trong quản lý, kiểm soát việc vận chuyển qua biên giới chất thải, chất thải nguy hại. Thực tế trong vài năm trở lại đây, phần lớn số vụ vi phạm pháp luật về quản lý chất thải nguy hại theo Công ước BASEL là phát sinh trong hoạt động nhập khẩu phế liệu.

3.2.3. Yếu tố con người

Yếu tố con người đóng vai trò trung tâm trong mọi vấn đề. Tuy nhiên, nhìn nhận thực tế, ta thấy:

- Lực lượng cán bộ khoa học, công nghệ, môi trường trong ngành môi trường nói chung của địa phương còn quá mỏng, thiếu kinh nghiệm và trình độ. Số lượng các công chức trong một số cơ quan có thẩm quyền quản lý, kiểm soát, xử phạt việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới càng ít.

- Số lượng công chức của cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường nói chung của Việt Nam còn quá thấp so với các quốc gia trong khu vực. Trong khi tỷ lệ công chức của các cơ quan quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường của Trung Quốc là 20 người /triệu dân, Malaixia là 100 người/triệu dân, Thái Lan là 30 người/triệu dân, Căm pu chia là 50 người/triệu dân thì Việt Nam mới chỉ đạt 5 người/triệu dân. Rõ ràng chỉ cần so với các nước trong khu vực thì việc bố trí số lượng công chức trong cơ quan bảo vệ môi trường của chúng ta còn hạn chế, không đáp ứng được yêu cầu, nhiệm vụ.

- Các công chức được giao nhiệm vụ quản lý, kiểm soát chất thải nguy hại phần lớn là kiêm nhiệm nên không có tính chuyên môn hóa cao. Nhất là cán bộ công chức về môi trường nói chung ở cấp huyện, xã thì chủ yếu là ghép với bộ phận địa chính, kiêm nhiệm công việc môi trường nên trình độ, năng lực chuyên môn về môi trường cũng khó có thể đáp ứng được yêu cầu nhiệm vụ chứ chưa nói đến trình độ chuyên môn, hiểu biết về chất thải nguy hại.

- Ngoài ra, công tác tuyên truyền, phổ biến chưa đủ để nâng cao mức độ hiểu biết về Công ước BASEL trong các Bộ, ngành có liên quan, trong các chủ thu gom, xử lý, vận chuyển chất thải nguy hại hoặc các chủ thể nhập khẩu chất thải dưới danh nghĩa phế liệu... mặc dù Công ước BASEL đã có hiệu lực và được triển khai thực hiện ở Việt Nam hơn mười năm.

3.3. Các giải pháp xây dựng và hoàn thiện cơ chế tổ chức thực hiện, yếu tố con người và hệ pháp luật về bảo vệ môi trường

3.3.1. Xây dựng và hoàn thiện pháp luật

3.3.1.1. Quan điểm về xây dựng và hoàn thiện pháp luật trong lĩnh vực quản lý chất thải nguy hại và kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng.

- Xây dựng và từng bước hoàn thiện pháp luật môi trường nói chung và pháp luật môi trường về quản lý chất thải nguy hại nói riêng là đòi hỏi mang tính khách quan của một xã hội văn minh, khi mà giá trị môi trường trở thành một yếu tố không thể thiếu trong quá trình phát triển.

- Phải nghiên cứu và hoàn thiện dựa trên quan điểm bảo vệ môi trường của Đảng và Nhà nước. Đó là phát triển kinh tế phải gắn với quan điểm phát triển bền vững. Tiếp thu quan điểm tiên bộ trong việc giải quyết mối quan hệ giữa môi trường và phát triển của thế giới, Đảng và Nhà nước ta đã coi phát triển bền vững là một trong những quan điểm cơ bản của phát triển đất nước.

- Pháp luật về quản lý, kiểm soát chất thải nguy hại cần được hoàn thiện trên cơ sở đặc thù của nền kinh tế của Việt Nam. Căn cứ vào các đặc điểm của nền kinh tế của đất nước còn nghèo, lạc hậu về công nghệ, trình độ, thiếu tài nguyên, nguyên liệu sản xuất...

- Phải bảo đảm các yêu cầu của các cam kết quốc tế của Việt Nam về kinh tế và môi trường. Các biện pháp cấm, hay các quy định về trình tự, thủ tục kiểm soát về các hoạt động vận chuyển, nghĩa vụ thông báo của người xuất khẩu, người nhập khẩu chất thải nguy hại dưới dạng phế liệu... phải được xem xét, hoàn thiện trên cơ sở các quy định của Công ước BASEL và các Công ước quốc tế khác.

- Phải căn cứ vào thực tiễn xây dựng pháp luật và áp dụng pháp luật trong thời gian qua, đồng thời tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm của các quốc gia khác. Thực tiễn xây dựng pháp luật và áp dụng pháp luật về quản lý, kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới trong thời gian qua đã chỉ ra cho chúng ta một số kinh nghiệm quý báu trong quá trình hoàn thiện pháp luật,

3.3.1.2. Một số kiến nghị cụ thể cho việc hoàn thiện các quy định pháp luật về quản lý, kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng.

Trước những hạn chế của pháp luật hiện hành về quản lý, kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng như đã nêu ở chương 2. Chúng tôi mạnh dạn kiến nghị những sửa đổi nhằm hoàn thiện pháp luật trong lĩnh vực này như sau:

- Cần sớm có một quy định hoặc sớm pháp điển hóa để thống nhất về hiệu lực của Công ước BASEL nói riêng và các điều ước quốc tế nói chung mà Việt Nam là thành viên.

- Cần xem xét và khắc phục những hiện tượng mâu thuẫn giữa các văn bản luật của các ngành, các lĩnh vực; giữa các điều luật trong một văn bản pháp luật... như đã nêu ở chương 2

- Sớm ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể về trách nhiệm dân sự: bồi thường thiệt hại do nhập khẩu, quá cảnh, quản lý chất thải nguy hại mà gây ra những thiệt hại; ban hành các quy định về thủ tục, căn cứ xác định thiệt hại... để các cơ quan quản lý nhà nước có cơ sở pháp lý tính toán thiệt hại và yêu cầu đòi bồi thường.

- Để khắc phụ tính thiếu đồng bộ trong pháp luật về lĩnh vực quản lý, kiểm soát vận chuyển qua biên giới chất thải nguy hại và việc tiêu hủy chúng đòi hỏi phải sớm ban hành văn bản hướng dẫn điều 182a và Điều 185 Bộ luật Hình sự mới được sửa đổi năm 2009.

- Cần có các quy định pháp luật đảm bảo tính phòng ngừa cao trong lĩnh vực có liên quan đến vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới. Từ thực tiễn áp dụng pháp luật trong thời gian qua, phần lớn chất thải nguy hại nhập lậu vào Việt Nam thông qua các hoạt động nhập khẩu phế liệu, phương tiện, thiết bị đã qua sử dụng...

3.3.2. Về con người và cơ chế tổ chức thực hiện

Đào tạo đội ngũ cán bộ công chức quản lý nhà nước chuyên ngành về quản lý chất thải và chất thải nguy hại có kiến thức chuyên sâu luật pháp trong nước và quốc tế, có kinh nghiệm trong việc kiểm tra, giám sát, kiểm soát việc thực thi pháp luật và giải quyết các vấn đề liên quan đến quản lý chất thải nguy hại, nhất là kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng.

3.4. Tổ chức thực hiện công ước quốc tế về kiểm soát việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc xử lý chúng

Việc thực thi các điều ước quốc tế tại Việt Nam được tiến hành dựa trên nguyên tắc cơ bản của Luật quốc tế Pacta Sun Servanda về tự nguyện thực hiện các cam kết quốc tế và trên cơ sở có đi có lại. Việc thực hiện Công ước BASEL cũng không là một ngoại lệ. Để đưa nội dung Công ước BASEL đi vào cuộc sống, chúng ta cần phải tiến hành các hoạt động như hoàn thiện pháp luật; tổ chức bộ máy thực hiện thích hợp; tổ chức tuyên truyền nâng cao nhận thức về nội dung Công ước; tăng cường tiềm lực, đào tạo đội ngũ cán bộ chuyên trách...

KẾT LUẬN

Môi trường Việt Nam đang bị ô nhiễm do quá trình phát triển kinh tế, phát triển nền sản xuất hàng hóa và đặc biệt là nguy cơ ô nhiễm cũng như ảnh hưởng đến sức khỏe con người do những trường hợp nhập khẩu, quá cảnh trái phép chất thải nguy hại vào lãnh thổ nước ta mà không có khả năng tái xuất và tiêu hủy phù hợp về mặt sinh thái. Đó là thực tế đang xảy ra trong những năm qua. Nguyên nhân chính yếu của những tồn tại đó là do thiếu vắng một cơ sở pháp lý thống nhất, đủ mạnh và những cơ chế chính sách hợp lý để Việt Nam có thể kiểm soát, quản lý chất thải nguy hại nói chung và trong việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng nói riêng. Việt Nam đã có hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến quản lý chất thải nguy hại, trong đó có quy định về kiểm soát vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy

chúng nhưng cơ sở pháp lý để giải quyết và xử lý còn thiếu đồng bộ, chồng chéo, khó thực hiện và không đáp ứng được yêu cầu bảo vệ môi trường.

Chiến lược phát triển kinh tế của Việt Nam đến năm 2020 cùng với sự phát triển ồ ạt của nền sản xuất hàng hóa của các nước trong khu vực và trên thế giới dự báo sẽ sản sinh ra ngày càng nhiều chất thải nguy hại trong quá trình sản xuất cũng như sau khi sử dụng các sản phẩm công nghiệp. Công nghệ sản xuất sạch đòi hỏi chi phí đầu tư lớn, nhất là những quốc gia đang phát triển (trong đó có Việt Nam) và chậm phát triển chưa có khả năng kinh tế để đáp ứng. Do đó, vấn đề quản lý chất thải nguy hại tại nguồn ở mỗi quốc gia nói chung và của Việt Nam nói riêng cũng đặt ra nhiều vấn đề phải giải quyết. Hơn nữa, trong khi các nước phát triển có hệ thống pháp luật chặt chẽ cùng với những chế tài xử phạt nghiêm khắc và cơ chế thực thi hữu hiệu vấn đề bảo vệ môi trường nói chung và quản lý chất thải nguy hại nói riêng thì ở các nước đang phát triển và chậm phát triển lại có tình trạng ngược lại. Thực trạng pháp luật nhiều kẽ hở, cơ chế, chính sách còn nhiều vướng mắc ở những nước chậm phát triển và đang phát triển tất yếu xuất hiện xu hướng vận chuyển chất thải nguy hại từ những quốc gia phát triển đến các quốc gia kém phát triển hơn để tiêu hủy hoặc để tái chế làm nguyên liệu sản xuất như hiện nay. Thực tế tình trạng nhập khẩu, quá cảnh chất thải nguy hại trái phép vào Việt Nam dưới danh nghĩa phế liệu, thiết bị, công nghệ đã qua sử dụng... là một minh chứng và đang gióng lên hồi chuông báo động về nguy cơ biến Việt Nam thành điểm tập kết trái phép chất thải nguy hại và ô nhiễm môi trường và sức khỏe con người sẽ phải gánh chịu những ảnh hưởng nặng nề nếu chúng ta không kịp thời ngăn chặn.

Một cơ sở pháp lý hoàn chỉnh để đảm bảo chắc chắn không cho chất thải nguy hại được đưa vào Việt Nam bất hợp pháp là vô cùng quan trọng và có ý nghĩa rất lớn. Trước hết, nó là cơ sở pháp lý đảm bảo cho môi trường Việt Nam vốn đang bị ô nhiễm không phải chịu thêm gánh nặng từ những nguồn thải ngoại nhập, từ đó còn phòng ngừa được cả những mầm bệnh nguy hiểm, bệnh lạ xâm nhập vào Việt Nam. Ngoài ra, là thành viên của Công ước BASEL, Việt Nam phải tuân thủ các quy định về quản lý chất thải nguy hại không chỉ có kiểm soát tại nguồn sản sinh ra nó ở trong nước mà còn phải kiểm soát việc vận chuyển chất thải nguy hại qua biên giới và việc tiêu hủy chúng theo quy định trong Công ước. Do đó, hoàn thiện pháp luật, cơ chế chính sách và nguồn nhân lực để đảm bảo thực hiện các nghĩa vụ của Công ước trong lĩnh vực quản lý chất thải nguy hại không chỉ là đảm bảo nguyên tắc "bảo đảm quyền con người được sống trong môi trường trong lành" và nguyên tắc "phát triển bền vững" v.v... - đã trở thành những nguyên tắc quốc tế cơ bản nêu tại Hội nghị của Liên hợp quốc về môi trường và phát triển năm 1992 tổ chức ở Rio De Janeiro mà còn thể hiện quan điểm hợp tác thiện chí và tuân thủ pháp luật quốc tế nói chung và pháp luật quốc tế về bảo vệ môi trường nói riêng của Đảng và Nhà nước ta trong thời kỳ hội nhập.