

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ДОСВІД БОРОТЬБИ З НЕЛЕГАЛЬНОЮ МІГРАЦІЄЮ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Кукшинова О.О.

*Доцент, кандидат юридичних наук, завідувач кафедри
кримінального та адміністративного права
Одеського національного морського університету;*

Самойленко А.О.

Студент магістратури Одеського національного морського університету

Кукшинова О.О., Самойленко А.О. Міжнародно-правовий досвід боротьби з нелегальною міграцією на морському транспорті.

Дана стаття висвітлює вплив міжнародного права на світовий процес нелегальної міграції, розкриває низку міжнародних проблем, пов'язаних з міжнародною міграцією, зокрема, на морському транспорті, визначено основні чинники, що впливають на нелегальну міграцію в цілому, вказується стан нелегальної міграції в різних країнах Європейського Союзу, приділяється увага таким важливим міжнародно-правовим документам як Шенгенська угода 1985 та 1990 років, дублінська Конвенція 1990 року, Маастрицький договір 1992 року та Амстердамський договір 1997 року.

Також у статті приділено увагу агентству Європейського Союзу, яке займається охороною зовнішніх кордонів та їх захистом від нелегальних мігрантів, зокрема, на морських шляхах.

Здійснено аналіз теоретичних та практичних аспектів протидії нелегальній міграції на морському транспорті на міжнародному рівні, а також у виробленні науково-теоретичних підходів для розв'язання міграційних проблем, охарактеризовано правову регламентацію протидії нелегальній міграції на морському транспорті світовими морськими державами та особливості участі в цій діяльності спеціально створених міждержавних органів, визначено основні засоби Європейського Союзу щодо протидії нелегальній міграції на морському транспорті, які можуть бути застосовані для вдосконалення правового регулювання діяльності міграційних органів інших країн, а також обґрунтовано організаційно-правові засади діяльності європейських країн в галузі нормативно-правового забезпечення протидії нелегальній міграції на морському транспорті.

Досліджено дії європейських держав в особі відповідних державних органів у вирішенні проблем нелегальної міграції за допомогою торгових флотів європейських країн. В статті приділено увагу впливу нелегальної міграції на формування та зміну правосвідомості суспільства, як початку формування криміногенних чинників серед нелегальних мігрантів в країні перебування.

Ключові слова: нелегальна міграція, морський транспорт, міжнародно-правове регулювання, європейський досвід, міграційна криза, правосвідомість.

Kukshynova O.O., Samoilenko A.O. International legal experience in combating illegal migration by sea.

This article highlights the impact of international law on the global process of illegal migration, reveals a number of international problems related to international migration, in particular by sea, identifies the main factors influencing illegal migration in general, indicates the state of illegal migration in various European Union countries. attention is paid to such important international legal instruments as the Schengen Agreement of 1985 and 1990, the Dublin Convention of 1990, the Maastricht Treaty of 1992 and the Treaty of Amsterdam of 1997. The article also focuses on the European Union agency, which deals with the protection of external borders and their protection from illegal migrants, in particular, by sea.

The analysis of theoretical and practical aspects of combating illegal migration by sea at the international level, as well as in the development of scientific and theoretical approaches to solving migration problems, characterizes

the legal regulation of combating illegal migration by maritime transport and maritime participation established intergovernmental bodies. The main tools of the European Union to combat illegal migration by sea, which can be used to improve the legal regulation of migration authorities of other countries, as well as substantiate the organizational and legal framework of European countries in the field of legal support to combat illegal migration by sea.

The actions of European states represented by the relevant state bodies in solving the problems of illegal migration with the help of merchant fleets of European countries are studied. The article pays attention to the influence of illegal migration on the formation and change of legal awareness of society, as the beginning of the formation of criminogenic factors among illegal migrants in the host country.

Key words: Illegal migration, maritime transport, international legal regulation, European experience, migration crisis, legal awareness.

Постановка проблеми: За останній час Європа потерпає від напливу біженців та нелегальних мігрантів. За даними ООН за останні 15 років кількість міжнародних мігрантів збільшилася на 40-45 % та перевищила 250 млн. осіб, серед яких приблизно 20% незаконно потрапили іншу країну за допомогою морського транспорту (контейнеровозів, паромів та вантажних суден). Найбільше до Європейській країн ідуть мешканці Північної Африки, Близького Сходу, Південної Азії, тобто з континентів, де добре розвинені морські шляхи сполучення з Європою [1].

Добре організовані прикордонні служби, морські патрулі та прикордонна перевірка морських суден на предмет наявності нелегальних «пасажирів» на борту – все це діє і на сьогодні, однак нелегальні мігранти знаходять нові способи незаконного потрапляння до бажаної Європейської країни. Так, нелегальну міграцію пов'язують з утриманням мільйонів чужих громадян за кошти європейських платників податків, підвищення загрози національній безпеці та погіршення криміногенної ситуації на вулицях європейських міст, а на даний момент, в умовах світової епідемії – загроза нових спалахів COVID-19, що не рідко ставалося в портах Італії, коли нелегальні мігранти з Лівії переховувалися на борту судна, були інфіковані, розповсюджували хворобу на членів екіпажів та ставили під загрозу нормальне функціонування морського судна.

Тому, саме зараз вкрай важливо придати проблемі нелегальній міграції, особливо на морському транспорті, більшої уваги та максимально чітко унормувати дану глобальну проблему.

Стан опрацювання проблематики: Питанням нелегальної міграції, зокрема на морському транспорті займалися багато вітчизняних та закордонних правників та вчених: Беседа Д.В., Герасименко Є.С., Зводна Т.М., Козін С.М., Мозоль А.П. та Мозоль В.В., Мота А.Ф., Павлів К.К., Самоїл Н.П., Стобовий В.М., Тиндик Н. та інші.

Метою даної статті є вивчення проблеми нелегальної міграції на морському транспорті та боротьби з нелегальною міграцією на морському транспорті на основі міжнародного досвіду та міжнародних нормативно-правових актів.

Виклад основного матеріалу. Починаючи з кінця 80-х та почу 90-х рр.. ХХ ст. нелегальна міграція, зокрема і на морському транспорті, стала набувати статусу глобальної проблеми. Як показує досвід минулих років, якщо відноситися до нелегальної міграції без належного нормативно-правового регулювання, організації порядку виявлення, арешту нелегальних мігрантів в морських портах або під час патрулювання водних кордонів європейських країн та видворення та/або екстрадиція нелегальних мігрантів на батьківщину, вони можуть суттєво впливати на соціальну та економічну інфраструктури, політичне та культурне життя, розповсюдження організованої злочинності та підвищення криміногенного рівня в країні у цілому [2, с. 3-5]. Так, вже наприкінці ХХ століття перед світовою спільнотою постає гостра необхідність уніфікації та нормування правовідносин, що виникають у зв'язку з нелегальною міграцією (включно і на морському транспорті). Тенденції новітнього правового міжнародного співробітництва в даних правовідносинах можна прослідкувати в трьох основних напрямках: 1) захист прав людини – нелегального мігранта. Цей напрям все більше актуалізується як у нормотворчій діяльності держав, так і в контексті міжнародного права, бо прикордонні служби в морських портах та морська поліція деяких європейських країн не рідко прибігає до застосування фізичної сили та спецзасобів по відношенню до нелегальних мігрантів. Однак, на сьогоднішній день все частіше Європейський суд з прав людини встановлює позитивну судову практику та прецедент в даній галузі правовідносин. Наприклад: «Хірсі Джамаа та інші проти Італії» 2012 р., де суд встановив, що групу мігрантів, перехоплених в морі державними органами Італії, не можна було повертати до Лівії, де на них чекала реальна загроза життю, що суперечить ст.3 Конвенції [3]. Замість цього їм повинні були надати можливість клопотати про отримання притулку в Італії. Цікавим виявилось рішення «Аль Хусін проти Боснії та Герцеговини» 2019 р., де суд констатував, що відбулось порушення ст. 5 (право на свободу та особисту недоторканість) Конвенції, коли до нелегального мігранта було застосовано спецзасоби при спробі

затримання особи під час митної та прикордонної перевірки вантажного судна. Боснію і Герцеговину було зобов'язано сплатити 9 тис. євро моральної компенсації [3].

Важливо також підкреслити показники нелегальної міграції у європейських країнах для більш чіткого розуміння масштабності проблеми: європейські країни переважають загальносвітові показники щодо кількості нелегальних мігрантів, що становить 4,1% (1,7 % стосовно морського транспорту) сукупного населення проти 1,7% (0,4 стосовно морського транспорту) населення земної кулі. З 30 млн. нелегальних мігрантів у світі найменше працівники становлять 9-13 млн. осіб. У Європейському союзі цей показник становить 33% із урахуванням легальних мігрантів і 50% із урахуванням всіх мігрантів, в тому числі, що нелегально прибули до країни на морському транспорті. На даний час найбільша кількість, у відсотковому співвідношенні, нелегальних мігрантів, що прибули до країни на морському транспорті, спостерігається у таких країнах як Італія, Португалія, Іспанія та Греція [1].

У контексті даних показників, сучасна європейська правова політика стосовно нелегальної міграції визначається кількома міжнародними угодами та конвенціями, прийнятими за останні два десятиліття. Насамперед, це Шенгенські угоди 1985 та 1990 рр., Дублінська Конвенція 1990 р., Маастрихтський договір 1992 року та Амстердамський договір 1997 року. Згідно зі ст. 26 Шенгенської конвенції 1990 р. держави учасниці повинні закріпити правила, що зобов'язують транспортні підприємства (особливо морського транспорту) приймати назад тих осіб, яких вони доставили та яким було відмовлено у в'їзді. На вимогу прикордонних органів транспортні підприємства повинні доставляти таких осіб до «третіх країн», звідки вони прибули. Також транспортні підприємства повинні вжити всіх заходів, щоб впевнитися в тому, що нелегальний мігрант був нагодований, а у разі виникнення проблем зі здоров'ям, йому було надано медичну допомогу. В більшості випадків так було встановлено для боротьби з підкупом членів екіпажу морського судна зі сторони нелегального мігранта для безперешкодного проникнення на борт судна та безперешкодного потрапляння до порту іншої країни, бо в такому випадку відповідна компанія (судновласник) краще зробить все можливе, щоб уникнути підкupu екіпажу, щоб потім не нести грошові витрати на нелегального мігранта. Також присутнє накладення штрафів на таку транспорту компанію яка приймає на борт особу без дозвільних документів на в'їзд до відповідної країни (нелегального мігранта) [4, ст. 26].

Щодо Дублінської конвенції 1990 р., яка набула чинності 1 грудня 1997 року, то вона встановлює для шукачів притулку (мігрантів) вимогу звернення до уряду першої безпечної країни, у якій вони перебувають (тобто якщо нелегальний мігрант з Лівії хоче потрапити до Італії, він буде чекати морське судно, яке з порту Лівії може відправитись до порту Італії, а дані щодо морського шляху кожного судна є на спеціальних навігаційних сайтах морського транспорту), та зобов'язує інші країни учасниці ЄС брати до уваги рішення цієї держави щодо заяви про надання притулку. Згідно зі ст. 6: «Коли буде доведено, що заявник, який звертається за наданням притулку, незаконно перетнув кордон однієї з держав-учасниць, прибув з країни не учасниці ЄС, відповідальність за розгляд клопотання про притулок лежить на тій державі, у яку він таким чином в'їхав». Так, в теорії, кожен нелегальний мігрант може подати таке клопотання, однак не всі вони розглядаються, бо якщо немає дуже поважних підстав незаконного перетину кордону (морського кордону) нелегальним мігрантом (війна тощо) відповідна країна відмовляє в такому клопотанні і у більшості випадків нелегальні мігранти йдуть на вчинення кримінального правопорушення заради того, щоб залишитись у відповідній країні (напад на представника берегової охорони, прикордонної служби, загроза вчинення теракту на морському транспорті тощо) [5].

В свою чергу Маастрихтський договір ЄС вказує, що європейські уряди погоджують та виробляють спільні позиції щодо сучасних проблем міграції (нелегальної міграції включно) та спрямований на гармонізацію міграційної політики та вироблення єдиних універсальних стандартів і підходів щодо понять і норм міграційного права, зокрема вироблення єдиних правил поведінки з нелегальними мігрантами, виявленими береговою охороною відповідної країни-підписанта Маастрихтського договору. Також на основі даного договору у лютому 1994 року Комісія ЄС оприлюднила «Роз'яснення політики в галузі імміграції та надання притулку», де визнала, що порядок надання притулку має залишатися доступним для усіх осіб. Даний порядок не може бути обмежувальним, оскільки такий підхід може призвести до зростання кількості осіб, які нелегально потрапляють та оселяються на території ЄС [6].

Не менш важливим досвідом європейських країн в галузі боротьби з нелегальною міграцією на морському транспорті є Європейське агентство з охорони зовнішніх кордонів країн-членів ЄС (далі – Frontex). Frontex сприяє, координує і розвиває управління європейськими кордонами у відповідності з основним законом ЄС права застосування концепції Комплексного Управління Кордонами. Агентство було створено для зміцнення і оптимізації співпраці між національними органами кордону [7].

До основних напрямів діяльності Frontex відносять: спільну діяльність всіх країн ЄС в галузі протидії нелегальної міграції; навчання, тобто розробка стандартів навчання поведінки з нелегальними мігрантами

для прикордонних служб та морської поліції; аналіз ризику нелегальної міграції; дослідження проблематики даного питання; забезпечення швидкого реагування на міграційну небезпеку; допомогу державам-учасникам ЄС; розробку інформаційних систем і середовища обміну інформацією [7].

Не можливо не зазначити, що у процесі збільшення нелегальної міграції постають питання щодо впливу на правосвідомість як громадян, які змінили країну місця проживання, та і громадян, що приймають мігрантів, не можливо точно встановити характери та обсяг впливу в кожній країні, та вплив на правосвідомість мігрантів, тому важко передбачити саме правову поведінку тих та інших. Сучасний інформаційний простір впливає на мігрантів та правосвідомість населення окремих країн, чим постійно треба користуватись, тобто правильно оцінювати інформацію в рамках правового поля задля досягнення бажаної мети у процесі міграційної політики та зменшення криміногенної обстановки в кожній коректній країні [8, с. 65-66].

Висновки. Беручи до уваги все вищезазначене, можна констатувати той факт, що сучасний міжнародно-правовий досвід боротьби з нелегальною міграцією на морському транспорті досяг значних позитивних змін зокрема у нормативно-правовому регулювання на міжнародному рівні (міжнародні договори, конвенції тощо), уніфікації та систематизації нормативної бази світової спільноти, запровадження спеціальних міжнародних органів по боротьбі та протидії нелегальній міграції, зокрема і на морському транспорті, однак залишаються не до кінця врегульовані деякі аспекти: по-перше, немає чіткої уніфікованої системи правил (інструкції) щодо процедури попередження, виявлення нелегальних мігрантів на морському транспорті (механізм поведіння, процедура депортації, надання безоплатно представника та/або перекладача, строки, тощо). Проведене дослідження дозволило зробити висновок про необхідність розроблення процедури перевірки знаходження на борту нелегальних мігрантів не тільки прикордонними службами морських країн, а й відповідними морськими транспортними організаціями та паралельно організувати міжнародною спільнотою розробку спеціальних соціальних програм та квот для біженців із країн Північної Африки, Близького Сходу, Південної Азії для зменшення потоку нелегальних мігрантів в європейські країни.

Список використаних джерел

1. Офіційний сайт ООН (статистичні дані) URL: <https://www.un.org/en/desa> (дата звернення 01.10.2021);
2. Книш С. Особливості міжнародно-правового механізму у боротьбі з нелегальною міграцією в сучасних умовах, Харків, 2019. С.378;
3. Посібник з прецедентного права Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод, Переклад з англійської мови та опрацювання: Олександр Дроздов та Олена Дроздова, Київ, 2019. С. 45;
4. Договір про реалізацію Шенгенської угоди між Урядом і країн Економічного Союзу Бенілюкс, Федеративною Республікою Німеччина та Французькою Республікою від 14 червня 1985 року про поступове скасування прикордонного: Шенгенська конвенція від 19.06.1990 року/ Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. №987_005;
5. Конвенція, що визначає державу, яка відповідає за розгляд заяв про надання притулку, що подані в одній з держав-членів Європейських Співтовариств: Дублінська конвенція від 15.06.1990 року / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 994_310;
6. Договір про заснування Європейської Спільноти: Маастрихтський договір від 25.03.1957 року/ Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. №994_017;
7. Офіційний сайт Frontex URL: <https://frontex.europa.eu> (дата звернення 01.10.2021);
8. Герасіна Л.М. Правосвідомість і правова культура як базові чинники державотворчого процесу в Україні: монографія / Л.М. Герасіна, О.Г. Данильян О.П. Дзьобань та ін. Харків: Право, 2009. 352 с.