

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»

Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

УДК: 343.343.6 (079.2)

Моргунова Єлизавета Анатоліївна

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ТА ПРИПИНЕННЯ
НЕЗАКОННОЇ МІГРАЦІЇ НА МОРСЬКИХ СУДНАХ**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,

освітньо-професійна програма

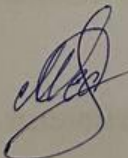
К.ю.н., доцент

«Морське право»,

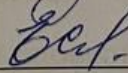
Костира О.В.

спеціальність 081 «Право»

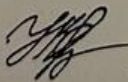
Здобувач

 Єлизавета Моргунова

Науковий керівник

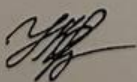
 О.В. Костира

Завідувач кафедри



Наталя КРЕСТОВСЬКА

Нормконтроль



Наталя КРЕСТОВСЬКА

м. Одеса - 2024

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ТЕОРЕТИЧНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННОЇ МІГРАЦІЇ НА МОРІ	9
1.1 Поняття та види незаконної міграції на морських судах	9
1.2 Причини та наслідки незаконної міграції морським транспортом	14
1.3 Міжнародно-правові принципи боротьби з незаконною міграцією на морі	31
РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АКТИ У СФЕРІ ПОПЕРЕДЖЕННЯ НЕЗАКОННОЇ МІГРАЦІЇ НА МОРІ	39
2.1 Універсальні конвенції у сфері боротьби з незаконною міграцією на морі	39
2.2 Регіональні угоди щодо протидії незаконній міграції морем	51
РОЗДІЛ 3. ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ ДО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ	61
3.1 Національні нормативно-правові акти України у сфері боротьби з незаконною міграцією морем	61
3.2 Практика правозастосування щодо незаконних мігрантів на морських судах	73
3.3 Проблеми імплементації міжнародних стандартів щодо протидії незаконній міграції та шляхи вдосконалення законодавства України	78
ВИСНОВКИ	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	97

ВСТУП

Актуальність дослідження. У світі спостерігається стійка тенденція до зростання масштабів нерегульованої міграції, що створює серйозні виклики міжнародній безпеці та правопорядку. Транснаціональний характер проблеми виходить за рамки національних кордонів і вимагає комплексних міжнародно-правових механізмів протидії, координації зусиль різних держав та міжнародних організацій. Нелегальна міграція морськими шляхами пов'язана з високими ризиками для життя та здоров'я мігрантів, діяльністю міжнародних злочинних угруповань, потенційними загрозами національній безпеці держав.

Особливої уваги потребує правове регулювання у сфері протидії незаконній міграції, оскільки існуючі механізми потребують постійного вдосконалення для ефективної протидії новим формам та методам переміщення людей через морські кордони. Крім того, проблема незаконної міграції торкається важливих аспектів міжнародного права, прав людини, забезпечення державного суверенітету та міжнародної безпеки.

Сучасні геополітичні та соціально-економічні процеси, зокрема воєнні конфлікти, економічна нестабільність, кліматичні зміни, посилюють міграційні рухи та актуалізують необхідність розроблення ефективних міжнародно-правових інструментів попередження та припинення незаконної міграції на морських судах. Це робить дане дослідження надзвичайно важливим для розуміння комплексних механізмів регулювання міграційних процесів у сучасному світі.

Мета дослідження. Мета дослідження полягає у комплексному науково-теоретичному дослідженні міжнародно-правових засобів попередження та припинення незаконної міграції на морських судах.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі основні **завдання**:

1. Визначити поняття та види незаконної міграції на морських судах;
2. Комплексно дослідити причини та наслідки незаконної міграції морським транспортом;

3. Охарактеризувати міжнародно-правові принципи боротьби з незаконною міграцією на морі;

4. Дослідити універсальні конвенції та регіональні угоди у сфері боротьби з незаконною міграцією на морі;

5. Дослідити національні нормативно-правові акти України у сфері боротьби з незаконною міграцією морем;

6. Охарактеризувати практику правозастосування щодо незаконних мігрантів на морських судах;

7. Визначити проблеми імплементації міжнародних стандартів щодо протидії незаконній міграції та запропонувати шляхи вдосконалення законодавства України.

Об'єктом дослідження є міжнародно-правові відносини у сфері регулювання міграційних процесів, пов'язаних з переміщенням осіб морськими суднами.

Предметом дослідження є міжнародно-правові норми, механізми та інструменти попередження і припинення незаконної міграції на морських судах.

Методологічна основа дослідження. Дослідження складає система загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання. Серед них: діалектичний метод, що дозволяє розглядати явища незаконної міграції в їх взаємозв'язку та розвитку; порівняльно-правовий метод, застосований для дослідження міжнародних актів та національного законодавства різних держав; системний метод, який забезпечує комплексний підхід до вивчення проблеми; статистичний метод для узагальнення емпіричних даних; індуктивний та дедуктивний методи для формулювання теоретичних висновків та узагальнень.

Аналіз джерел та літератури. Міжнародно-правові документи представлені найбільш фундаментальними актами світового значення. Серед них - Статут ООН (1945), Загальна декларація прав людини (1948), Конвенція про статус біженців (1951), Міжнародний пакт про громадянські та політичні права (1966). Особливо цікавою є еволюція міжнародного права: від базових

документів повоєнного періоду до сучасних конвенцій про протидію транснаціональній злочинності (2000) та торгівлі людьми (2015).

Були використані ключові закони України такі як "Про державний кордон" (1991), Кодекс торговельного мореплавства (1995), закони "Про прикордонний контроль" (2009) та "Про морські порти" (2012), відображають еволюцію державної політики у сфері міграційної безпеки.

Роботи українських дослідників міграційних процесів стали важливим джерелом при написанні роботи. Зокрема, Марчук Н. А. та Мушеник І. М. у спільній праці (2023) комплексно аналізують нелегальну міграцію в Україні, пропонуючи шляхи вирішення проблеми. Їхнє дослідження є актуальним в контексті сучасних викликів національній безпеці. Смутчак З. В. у роботі 2017 року розглядає передумови, особливості та потенційні наслідки нелегальної міграції, приділяючи особливу увагу економічним аспектам проблеми. Шинкарук О. М. та Довгань В. І. запропонували механізми державного управління у сфері протидії нелегальній міграції на основі оцінки міграційних ризиків.

Цікаві дослідження міжнародного співробітництва та безпекових питань представлені: Бєлай С. у статті про стратегічні засади державної політики безпеки щодо протидії незаконній міграції; Бєседа Д. вивчає міграційну кризу в ЄС та її вплив на безпекову ситуацію в Україні.

Іноземні джерела представлені дослідженнями міжнародного рівня. Зокрема, праці Стефена Кастлза про глобальні міграційні процеси, дослідження примусової міграції Сіктуса Ібекве, роботи Маріон Паніццон про реадмісійні угоди в ЄС демонструють глобальний науковий контекст.

Важливим елементом є включення судової практики: рішення Європейського суду з прав людини (справи Кебе проти України, J.A. and others v. Italy) та українських судів, що додає правозастосовного виміру дослідженню.

Джерельна база включає також офіційні веб-ресурси міжнародних організацій (УВКБ ООН, Міжнародна організація міграції), що забезпечує доступ до актуальної статистичної та аналітичної інформації.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження полягає в комплексному підході до вивчення міжнародно-правових засобів протидії незаконній міграції на морських судах. Вперше запропоновано авторське визначення поняття "незаконна міграція на морському транспорті", розроблено класифікацію нелегальних мігрантів, систематизовано причини та наслідки цього явища. Суттєвим внеском є критичний аналіз існуючих міжнародно-правових механізмів, виявлення їх недоліків та розроблення конкретних рекомендацій щодо вдосконалення правового регулювання.

Практичне значення одержаних результатів полягає в розробці науково обґрунтованих рекомендацій для вдосконалення законодавства України у сфері боротьби з незаконною міграцією морем. Запропоновані підходи можуть бути використані органами державної влади при формуванні міграційної політики, оптимізації адміністративних процедур, посиленні координації між державними органами та забезпеченні захисту прав мігрантів. Теоретичні положення дослідження можуть слугувати основою для подальших наукових розробок у сфері міжнародного права та міграційної політики.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки дипломної роботи були оприлюднені на таких конференціях:

1. Моргунова Є.А. Міжнародно-правове регулювання у сфері боротьби з незаконною міграцією на морі. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали X Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти, Одеса, 28 листопада 2024 року*. Одеса: НУ "ОМА". 2024.

2. Моргунова Є.А.. Регіональні угоди щодо протидії незаконній міграції морем *Суднова електроінженерія, електроніка і автоматика: Матеріали XIV міжнародної науково-технічної конференції*. 19-20 листопада 2024 року. М. Одеса: НУ "ОМА". 2024.

3. Моргунова Є.А.. Причини та наслідки незаконної міграції морським транспортом. *Інновації та технології на морському та внутрішньому водному*

транспорті: Матеріали IV науково-технічної конференції молодих вчених, Одеса, 19-20 листопада 2024 року. Одеса: НУ "ОМА". 2024.

Обґрунтування структури роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

У першому розділі розглядаються основні поняття та види незаконної міграції на морських судах. Аналізуються причини, які стимулюють нелегальну міграцію морським транспортом, зокрема соціально-економічні, політичні та екологічні чинники, а також наслідки цього явища, які включають ризики для безпеки держав, гуманітарні кризи, порушення прав людини та інші негативні аспекти. Визначаються міжнародно-правові принципи боротьби з незаконною міграцією на морі, що регулюють діяльність держав, спрямовану на попередження, виявлення та протидію цьому явищу.

Другий розділ присвячений аналізу універсальних та регіональних міжнародно-правових актів, які спрямовані на боротьбу з незаконною міграцією морським транспортом. Особлива увага приділяється універсальним конвенціям, які закріплюють основні правила та механізми протидії, зокрема Конвенції ООН з морського права 1982 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (СУА), та інших документів. Розглядаються регіональні угоди та ініціативи, які сприяють міжнародній співпраці у сфері попередження незаконної міграції в окремих регіонах, включаючи Європу, Африку та Азію.

Третій розділ аналізує, як міжнародно-правові норми у сфері протидії незаконній міграції впроваджуються до законодавства України. Висвітлюється система національних нормативно-правових актів, які регулюють боротьбу з нелегальною міграцією на морі, а також їхній взаємозв'язок з міжнародними стандартами. Розглядається практика правозастосування в Україні, зокрема діяльність правоохоронних органів, судових органів та інших компетентних структур. Визначаються проблеми імплементації міжнародних стандартів у національне законодавство, пропонуються шляхи вдосконалення нормативно-

правової бази для підвищення ефективності протидії незаконній міграції морським транспортом.

У висновках підсумовано результати дослідження.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНІ ТЕОРЕТИЧНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННОЇ МІГРАЦІЇ НА МОРІ

1.1 Поняття та види незаконної міграції на морських суднах

Незаконна міграція на морських суднах постає однією з найгостріших проблем сучасного міжнародного морського права та міграційної політики. Це складне явище не лише кидає виклик національній безпеці окремих держав, але й створює значні загрози для міжнародної спільноти в цілому.

Морські шляхи стали ареною для діяльності організованих злочинних угруповань, які майстерно використовують різноманітні маршрути та витончені методи для переправлення людей через морські кордони, вправно уникаючи контролю.

За різноманітними оцінками, щорічно кількість осіб, які незаконно використовують торгові судна з метою нелегальної міграції, складає близько 10 тисяч і вона продовжує зростати. Ці незаконні міграційні потоки, немов підводні течії, переплітаються з іншими формами транснаціональної злочинності, створюючи складну мережу загроз.

Однак за цією проблемою безпеки криється глибока гуманітарна криза. Мігранти, які відважуються на небезпечну подорож через моря на ненадійних суднах, часто опиняються в жахливих умовах, балансує на межі життя і смерті. Ці судна, що не відповідають елементарним вимогам безпеки, нерідко стають плавучими пастками, призводячи до трагедій із численними людськими жертвами.

Більше того, неспроможність ефективно контролювати ці міграційні потоки створює сприятливе середовище для поширення інших загроз - від тероризму до торгівлі людьми та незаконного обігу зброї. Ця ситуація нагадує ланцюгову реакцію, де одна проблема породжує низку інших, ще більш небезпечних викликів для глобальної безпеки.

Як зазначає Джахангір Мойні¹, “нелегальна імміграція - це прибуття людей з однієї країни в іншу без в'їзду законними способами. Нелегальних іммігрантів також називають недокументованими іммігрантами”.

Таким чином, незаконна міграція на морі постає не просто як ізольована проблема, а як комплексний виклик, що вимагає скоординованих міжнародних зусиль для свого вирішення. Це явище знаходиться на перетині питань безпеки, гуманітарної допомоги та міжнародного права, підкреслюючи необхідність багатостороннього підходу до його подолання.

Поняття незаконної міграції на морському транспорті можна сформулювати як переміщення осіб морським шляхом з порушенням законодавства країни відправлення, транзиту чи призначення. Це явище характеризується наступними ознаками:

- а) використання морського транспорту як засобу переміщення;
- б) порушення міграційного, митного або прикордонного законодавства;
- в) намір незаконно в'їхати на територію іншої держави та/або залишитися там;
- г) часто організований характер та залучення злочинних угруповань.

Варто зазначити, що немає єдиного визначення поняття “незаконний мігрант”. У Розділі 4 Додатку до Ковенції з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року містяться такі поняття, як: “особа, що намагається стати безбілетним пасажиром” та “безбілетний пасажир” (stowaway). Під другим мається на увазі “особа, яка таємно проникла на судно або в вантаж, який згодом був завантажений на судно, без згоди судновласника, капітана або будь-якої іншої відповідальної особи, і яка була виявлена на борту судна після його відправлення з порту, або у вантажі під час його розвантаження в порту

¹ Jahangir Moini, Oyindamola Akinso, Katia Ferdowsi, Morvarid Moini, Chapter 14 - Illegal immigrant issues, Editor(s): Jahangir Moini, Oyindamola Akinso, Katia Ferdowsi, Morvarid Moini, *Health Care Today in the United States*, Academic Press, 2023, Pages 351-365.

прибуття, і про яку капітан повідомив відповідні органи влади як про безбілетного пасажера”².

Особа, яка намагається стати безбілетним пасажиром (attempted stowaway) - це "особа, яка таємно проникла на судно або в вантаж, який згодом був завантажений на судно, без згоди судновласника, капітана або будь-якої іншої відповідальної особи, і яка була виявлена на борту судна до його відправлення з порту”³ .

Міжнародна морська організація (ІМО) та Управління ООН з наркотиків і злочинності (UNODC) визначають явище незаконної міграції на морських суднах як "незаконне ввезення мігрантів морем", що включає організовану злочинну діяльність, спрямовану на нелегальне переправлення людей через міжнародні морські кордони. Часто ця діяльність здійснюється з метою отримання фінансової вигоди, без врахування безпеки і прав мігрантів. Це явище стало глобальною проблемою через зростання міжнародної міграції та посилення контролю за сухопутними кордонами, що змушує мігрантів шукати інші шляхи перетину кордонів, зокрема через море.

ІМО, як спеціалізоване агентство ООН, займається питаннями безпеки мореплавства і запобіганням забрудненню з суден, але також активно працює над боротьбою з незаконним ввезенням мігрантів морем.

ІМО розробляє міжнародні стандарти і керівні принципи для забезпечення безпеки судноплавства та ефективного контролю за морськими шляхами. Вона також співпрацює з державами-членами для підвищення їх спроможності боротися з цим явищем, забезпечуючи навчання та технічну підтримку.

UNODC, зі свого боку, акцентує увагу на кримінальному аспекті цієї проблеми, оскільки незаконне ввезення мігрантів морем часто пов'язане з іншими видами транснаціональної організованої злочинності, такими як торгівля людьми, наркотиками, зброєю тощо. Організація розробляє та впроваджує

² Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) of 1965. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx)

³ Ibid.

міжнародні правові інструменти, які спрямовані на криміналізацію цього явища та підтримує держави у зміцненні їх національних правових систем.

Завдяки спільним зусиллям ІМО та UNODC, вдалося підвищити обізнаність про масштаби і небезпеку незаконного ввезення мігрантів морем та посилити міжнародне співробітництво в боротьбі з цим явищем. Проте, через його складний і динамічний характер, необхідні подальші зусилля для ефективного запобігання і реагування на ці виклики, включаючи розробку нових правових норм і підходів, адаптованих до сучасних умов.

Незаконна міграція на морському транспорті включає кілька основних видів, які відрізняються за характером організації та методами перевезення мігрантів:

За способом організації:

а) організована незаконна міграція – здійснюється за допомогою злочинних угруповань, які спеціалізуються на незаконному переправленні осіб;

б) неорганізована незаконна міграція – здійснюється самостійно мігрантами без допомоги спеціалізованих злочинних груп.

За типом використовуваних суден⁴:

1. комерційні судна:

- а) комерційні човни
- б) пороми
- с) вантажні судна

2. малі судна:

- а) швидкісні катери
- б) вітрильники
- с) моторні яхти
- д) малі надувні гумові човни

3. спеціалізовані човни:

- а) човни зі скловолокна

⁴ United Nations Office on Drugs and Crime: Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea. 2011. P. 27-28

b) гумові шлюпки (які замінили човни зі скловолокна в деяких регіонах)

4. саморобні судна: човни одноразового використання, побудовані контрабандистами

5. елітні судна (менш поширені через високу вартість):

a) вітрильні яхти

b) швидкісні катери преміум-класу.

За маршрутом⁵:

a) внутрішньорегіональна – переміщення в межах одного географічного регіону (наприклад, в межах Середземномор'я);

b) міжрегіональна – переміщення між різними географічними регіонами (наприклад, з Африки до Європи).

За метою:

a) економічна міграція – пошук кращих умов життя та працевлаштування;

b) політична міграція – втеча від переслідувань або збройних конфліктів;

в) екологічна міграція – переміщення внаслідок природних катастроф або зміни клімату.

Крім того, як зазначає автор Грабалек⁶ у своїй книзі, присвяченій нелегальній та легальній міграції до Європейського Союзу, нелегальну міграцію можна поділити на такі категорії:

- Легальний мігрант, який в'їжджає до країни на законних підставах (наприклад, з дійсною туристичною візою), але згодом порушує умови перебування, скажімо, влаштовуючись на роботу в країні призначення, що перетворює його на нелегального мігранта.

- Легальний мігрант, який в'їжджає до країни (чи на певну територію) законно, але його легальне перебування стає нелегальним з різних причин – наприклад, через перевищення терміну дії візи (дозволу на перебування).

⁵ United Nations Office on Drugs and Crime: Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea. 2011. P. 12-14

⁶ Hrabálek M.. EU Border Protection and the Role of Frontex Agency in It. Masaryk: Masaryk University, Faculty of Social Studies, International Institute of Political Science. 2014. P. 55-57

- Мігрант, який нелегально в'їхав до країни і також нелегально працює.
- Мігрант, який потрапив до країни нелегальним шляхом і, відповідно, перебуває там нелегально (але не працює).
- Мігрант, який в'їхав до країни нелегально, але його перебування стає легальним (наприклад, внаслідок шлюбу з громадянином країни), проте він продовжує працювати нелегально.

Також варто згадати, що в Конвенції ООН щодо статусу біженців 1951 року надається визначення поняттю “біженець” (refugee): це особа, яка з причини обґрунтованого страху піддається переслідуванням через расу, релігію, національність, участь у певній соціальній групі або політичні переконання, знаходиться поза державою свого громадянства і не може або внаслідок такого страху не бажає користуватися захистом такої держави ⁷.

Проаналізувавши вищенаведені класифікації, ми дійшли до думки, що нелегальних мігрантів доречно поділити на:

1. біженців, які прагнуть уникнути бідності або шукають притулку від політичних утискань чи війни (refugees);
2. безквиткових пасажирів на борту суден (stowaways);
3. кримінальних елементів, що займаються контрабандним ввозом мігрантів (smuggling aliens).

Підсумовуючи розглянуті аспекти поняття та класифікації нелегальної міграції на морському транспорті, можемо відзначити, що незаконна міграція на морських судах є комплексним явищем, яке становить значну проблему для міжнародного морського права та міграційної політики.

1.2 Причини та наслідки незаконної міграції морським транспортом

Незаконна міграція морським транспортом є однією з найгостріших проблем сучасного світу, що зачіпає інтереси багатьох держав та міжнародної спільноти в цілому. Це явище має складну природу, обумовлену різноманітними

⁷ Конвенція ООН про статус біженців 1951 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU51K02U>

факторами, та призводить до серйозних наслідків як для країн походження та призначення мігрантів, так і для самих мігрантів.

Незаконна міграція зумовлена великою кількістю різноманітних чинників: економічних, політичних, соціальних, демографічних, кліматичних та ін.

Перш за все слід звернути увагу на економічні чинники, які є рушійною силою нелегальної міграції морськими шляхами. До них можна віднести:

- соціально-економічну нерівність та обмежені можливості в країнах походження: у багатьох регіонах світу, особливо в країнах, що розвиваються, люди стикаються з глибоко вкоріненими проблемами бідності та хронічного безробіття. Відсутність стабільних джерел доходу та перспектив професійного росту створює атмосферу безвиході, яка підштовхує людей до пошуку кращої долі за кордоном. Низький рівень життя, обмежений доступ до якісної освіти та охорони здоров'я посилюють бажання мігрувати. Для багатьох сімей нелегальна міграція, незважаючи на всі ризики, видається єдиним шансом вирватися з замкнутого кола бідності та забезпечити собі та своїм дітям гідне майбутнє;

- контраст життєвих стандартів між країнами походження та призначення: значний розрив у рівні життя між економічно розвиненими державами та країнами, що розвиваються, діє як потужний магніт для потенційних мігрантів. Висока якість життя, розвинена інфраструктура, широкі можливості для самореалізації та соціальні гарантії в розвинених країнах створюють привабливий образ "землі обітованої". Ця різниця в життєвих стандартах спонукає людей ризикувати, долаючи небезпечні морські маршрути в надії досягти берегів омріяних країн. Для багатьох перспектива істотного підвищення якості життя переважає страх перед небезпеками нелегальної міграції.

- наявність тіньового ринку праці в країнах призначення: економіки розвинених країн часто мають приховану потребу в низькокваліфікованій робочій силі для виконання робіт, які вважаються непрестижними або низькооплачуваними для місцевого населення. Цей фактор створює попит на працю нелегальних мігрантів, готових працювати за меншу винагороду та в

гірших умовах. Наявність такого тіньового ринку праці служить додатковим стимулом для нелегальної міграції, оскільки потенційні мігранти розраховують на можливість швидкого працевлаштування, навіть не маючи офіційного статусу. Цей феномен породжує складний етичний та економічний парадокс, коли країни фактично отримують вигоду від праці нелегальних мігрантів, одночасно посилюючи заходи боротьби з нелегальною міграцією.

Ці економічні фактори тісно переплітаються, створюючи комплексну систему стимулів для нелегальної міграції. Вони формують потужні push-фактори в країнах походження та pull-фактори в країнах призначення, що разом створюють стійкий потік нелегальних мігрантів, готових ризикувати життям заради шансу на краще майбутнє.

Один з найвідоміших і найнебезпечніших маршрутів міграції — перетин Середземного моря з Північної Африки до Європи. Мігранти з Лівії, Тунісу, Марокко, а також з країн на південь від Сахари, таких як Нігерія, Малі та Судан, часто користуються послугами нелегальних перевізників, щоб дістатися Італії, Іспанії чи Греції. Головною причиною міграції є економічна нестабільність у рідних країнах, високий рівень безробіття та бідність. Наприклад, у Лівії тривала політична криза і конфлікт спричинили економічний крах, що змусило багатьох шукати кращого життя в Європі⁸.

Мігранти часто подорожують на перевантажених та ненадійних човнах, що збільшує ризик загибелі в морі. За даними Міжнародної організації з міграції (МОМ), тисячі людей щороку гинуть під час спроб перетнути Середземне море⁹.

Багато мігрантів з Індонезії, Шрі-Ланки, Бангладеш та М'янми вирушають морським шляхом до Австралії, часто через Індонезію або Малайзію. Також значна кількість мігрантів намагається дістатися до інших країн Південно-Східної Азії. Економічна нестабільність і відсутність можливостей для заробітку в рідних країнах є основними факторами, що змушують людей шукати кращого

⁸ Беседа Д. Міграційна криза в ЄС та її вплив на безпекову ситуацію в Україні. *Підприємництво, господарство і право. Кримінологія*. № 12, 2018. С. 301

⁹ International organization of Migration. Data and Research. URL: <https://www.iom.int/data-and-research>

життя за кордоном. Наприклад, на Шрі-Ланці тривалий економічний спад після громадянської війни та природні катастрофи спонукали багатьох людей до міграції. Як і в інших регіонах, мігранти ризикують своїм життям, подорожуючи на перевантажених і небезпечних човнах. Уряди країн, таких як Австралія, часто проводять жорсткі операції з припинення нелегальної міграції, що призводить до затримання і депортації мігрантів¹⁰.

Мігранти з Гаїті та Куби часто намагаються дістатися США морським шляхом через Карибське море. Вони використовують саморобні плоти, човни і навіть небезпечні імпровізовані засоби для переправи. Економічні труднощі, включаючи бідність, високий рівень безробіття та відсутність базових соціальних послуг, спонукають багатьох жителів цих країн до міграції. Наприклад, економічна блокада та політична ізоляція Куби тривалий час спричиняють значну еміграцію. Переправа через Карибське море є надзвичайно небезпечною через можливість штормів, перевантаження плавзасобів і відсутність навігаційних засобів. Багато мігрантів гинуть у морі, не досягнувши своєї мети.

Економічні фактори є важливою рушійною силою міграції морським шляхом, коли люди шукають можливостей для кращого життя в інших країнах. Однак цей шлях пов'язаний з численними ризиками, зокрема небезпеками на морі та жорсткими заходами, що застосовуються урядами для контролю нелегальної міграції. Міжнародне співтовариство повинно зосередитися на вирішенні економічних проблем у країнах походження, щоб зменшити потік нелегальних мігрантів і забезпечити безпеку людей, які прагнуть кращого життя.

Як зазначає Castles, економічна нерівність між країнами залишається ключовим фактором, що стимулює міграційні потоки¹¹.

До того ж, ці економічні фактори часто переплітаються з іншими причинами, такими як політичні або соціальні кризи, що робить проблему

¹⁰ Ibekwe, Sixtus. 'Preventing people from risking their lives at sea': Forced migration and the securitization of asylum seekers in Australia. *Asian Journal of Comparative Politics*. 7. 2021. P. 3

¹¹ Castles, Stephen. The Forces Driving Global Migration. *Journal of Intercultural Studies*. Vol. 34. 2013. P. 249

незаконної міграції складною і багатогранною. Боротьба з нею вимагає комплексного підходу, включаючи не лише контроль на кордонах, але й підтримку розвитку в країнах походження мігрантів.

Політична нестабільність та конфлікти також є вагомими причинами незаконної міграції.

Збройні конфлікти та війни є одними з головних чинників, що змушують людей тікати з країн, де їх життя піддається постійній загрозі. Війни знищують інфраструктуру, медичні та освітні установи, економіку, що призводить до гуманітарних криз і змушує людей шукати безпечніше місце для життя.

Громадянська війна у Сирії, що триває з 2011 року, спричинила найбільшу кризу біженців у сучасній історії. Мільйони сирійців були змушені покинути свої домівки, рятуючись від насильства та руйнувань. Вони перетинають кордони до сусідніх країн, таких як Туреччина, Ліван та Йорданія, або намагаються дістатися Європи, де їх часто очікують нелегальні маршрути через Середземне море. У Афганістані декілька десятиліть конфліктів, а особливо захоплення влади Талібаном у 2021 році, змусили тисячі афганців залишити країну через страх перед політичними репресіями та нестабільністю ¹².

Політичні переслідування, пов'язані з репресивними режимами, обмеженням свобод і прав людини, також змушують людей тікати з рідних країв, щоб уникнути арештів, тортур або смерті.

Систематичні порушення прав людини, включаючи обмеження свободи слова, зібрань, релігійних переконань та інші форми репресій, є ще однією причиною, що спонукає людей залишати свої країни та шукати притулку за кордоном.

Жорстокий тоталітарний режим та масові порушення прав людини змушують багатьох людей з Північної Кореї тікати з країни. Вони намагаються перетнути кордони, часто через море, щоб уникнути репресій, голоду та інших загроз. Геноцид у Дарфурі та інші конфлікти призвели до масових порушень

¹² Souhila Belabbas, Jakub Bijak, Ariana Modirrousta-Galian, and Sarah Nurse. From Conflict Zones to Europe: Syrian and Afghan Refugees' Journeys, Stories, and Strategies. *Social Inclusion*, 2022, Volume 10, Issue 4. P. 215.

прав людини, що змусило мільйони людей залишити свої домівки та шукати безпечний притулок у сусідніх країнах або за кордоном. Біженці з Дарфуру намагалися дістатися до Європи через Лівію або інші північноафриканські країни, а звідти - морем до Європи.

Таким чином, політична нестабільність, війни, збройні конфлікти, політичні переслідування та порушення прав людини є вагомими факторами, що змушують людей шукати притулок за кордоном, часто незаконним шляхом. Ці фактори створюють умови, за яких населення не має іншого вибору, окрім як залишати свої країни в пошуках безпеки та захисту своїх прав.

Зміна клімату та екологічні катастрофи також часто стають причиною міграції. Часті і інтенсивні урагани, тропічні шторми та повені можуть знищити житло, інфраструктуру і життєво важливі ресурси, змушуючи людей залишати постраждалі райони. Наприклад, урагани, такі як "Катрина" у США та "Ідай" в Мозамбіку, призвели до масового переміщення населення.

Землетруси можуть руйнувати цілі міста і села, викликати численні жертви та серйозні пошкодження, що спонукає постраждалих людей шукати безпечні місця для життя. Приміром, землетрус у Гаїті 2010 року спонукав сотні тисяч людей до переселення ¹³.

Підвищення рівня моря через танення льодовиків і розширення води внаслідок глобального потепління загрожує затопленням низинних прибережних районів. Наприклад, багатостраждальні Мальдіви, чиї острови підлягають затопленню, та Бангладеш, де великі площі землі вже постраждали від підвищення рівня моря. Підвищення рівня моря може також призвести до солонізації ґрунтів, що робить їх непридатними для сільського господарства. Це може змусити людей, які залежать від землеробства, переселятися в інші райони.

Соціальні та демографічні фактори значною мірою впливають на міграційні процеси, зокрема на незаконну міграцію.

¹³ 2010 Haiti earthquake facts and figures by Disasters Emergency Committee. URL: <https://www.dec.org.uk/article/2010-haiti-earthquake-facts-and-figures>

Високий рівень народжуваності та швидке зростання населення в країнах походження можуть перевантажити ресурси, такі як житло, освіта та медичні послуги часто створює умови, в яких люди шукають кращі можливості за кордоном. У багатьох країнах, що розвиваються, є великий відсоток молодого населення. Високий рівень безробіття серед молоді може спонукати їх шукати роботу в інших країнах, що іноді веде до незаконної міграції. Регіони, такі як Субсахарська Африка, мають високе зростання населення, що створює соціальні та економічні проблеми, які змушують людей шукати нові можливості за кордоном. В Індії, з її величезним населенням та швидким зростанням, є великі соціально-економічні проблеми, які також ведуть до міграції.

Люди часто мігрують незаконно, щоб возз'єднатися з родичами, які вже перебувають у країні призначення. Цей фактор часто спонукає людей ризикувати своїм життям і використовувати небезпечні маршрути для міграції. Наявність родичів у країні призначення може забезпечити мігрантам соціальну підтримку, що є важливим для їхньої адаптації. Багато людей з країн Латинської Америки, таких як Гватемала чи Гондурас, намагаються переїхати до США, щоб бути ближчими до родичів, які вже там проживають. Військові конфлікти в Сирії та Іраку сприяють тому, що люди з цих країн намагаються возз'єднатися з членами сім'ї, які вже перебувають у Європі¹⁴.

Багато людей прагнуть отримати кращу освіту для себе або своїх дітей, яка недоступна в їхніх країнах походження. Це може стимулювати міграцію до країн з більш розвиненими освітніми системами. Неповноцінне медичне обслуговування в країнах походження може бути спонукальним фактором для міграції, оскільки люди шукають краще медичне обслуговування для лікування захворювань або покращення загального здоров'я.

Через обмежений доступ до медичних послуг і освіти в Афганістані, багато людей мігрують до Європи або Північної Америки для отримання кращого медичного обслуговування та освітніх можливостей. Конфлікти і руйнування

¹⁴ Souhila Belabbas, Jakub Bijak, Ariana Modirrousta-Galian, and Sarah Nurse. From Conflict Zones to Europe: Syrian and Afghan Refugees' Journeys, Stories, and Strategies. *Social Inclusion*, 2022, Volume 10, Issue 4. P. 215.

інфраструктури в Сирії вплинули на доступ до освіти і медичних послуг, що стало додатковим фактором для міграції в інші країни.

Отже, соціальні та демографічні фактори, такі як демографічний тиск, потреба у возз'єднанні сімей та прагнення до кращої освіти та медичного обслуговування, мають значний вплив на міграційні потоки. Ці фактори часто ведуть до збільшення незаконної міграції, оскільки люди шукають нові можливості та покращення своїх умов життя.

Нелегальна міграція морським транспортом несе в собі величезні ризики для життя та здоров'я мігрантів. Ці небезпеки проявляються у різноманітних аспектах морської подорожі, створюючи реальну загрозу для тих, хто наважується на такий крок.

Однією з найбільших проблем є використання ненадійних транспортних засобів. Мігранти часто змушені покладатися на човни та судна, які абсолютно не пристосовані для далеких морських переходів. Ці плавзасоби зазвичай переповнені людьми, що значно перевищує їх проектну місткість, та часто перебувають у аварійному технічному стані. Відсутність належного обслуговування, використання застарілого обладнання та ігнорування елементарних норм безпеки перетворюють такі подорожі на надзвичайно ризиковані підприємства. Навіть незначні технічні несправності в умовах відкритого моря можуть призвести до катастрофічних наслідків.

Погодні умови становлять ще один критичний фактор ризику. Морська стихія непередбачувана, і мігранти, які вирушають у подорож, часто стикаються з суворими випробуваннями. Шторми, високі хвилі, сильні вітри та різкі зміни погоди можуть заскочити зненацька навіть добре підготовлені екіпажі, не кажучи вже про переповнені човни з недосвідченими мореплавцями. У таких умовах ризик перекидання судна, потрапляння води всередину або втрати орієнтації зростає в рази. Мігранти, які часто не мають належного спорядження для порятунку та виживання в морі, опиняються в надзвичайно вразливому становищі.

Яскравим прикладом небезпек, з якими стикаються мігранти під час морських переправ, є ситуація в Середземному морі. Цей регіон став сумнозвісним символом трагедій, пов'язаних з нелегальною міграцією. Тисячі людей щороку намагаються перетнути Середземне море з узбережжя Північної Африки до берегів Південної Європи, сподіваючись на краще життя. Однак статистика Міжнародної організації з міграції (ІОМ) малює похмуру картину: значна кількість цих спроб закінчується трагічно¹⁵.

Перевантажені човни, часто непридатні для морських подорожей, стають причиною численних аварій. Навіть якщо судно не тоне відразу, тривале перебування у відкритому морі без достатніх запасів води, їжі та можливості укриття від сонця призводить до виснаження, зневоднення та загибелі мігрантів. У випадках, коли човен перекидається або тоне, ситуація стає критичною майже миттєво. Відсутність рятувальних жилетів, неможливість швидкого реагування рятувальних служб через віддаленість від берега та часто погані погодні умови призводять до масової загибелі людей.

Крім безпосередньої загрози життю, такі подорожі несуть довготривалі наслідки для здоров'я тих, кому вдалося вижити. Травми, отримані під час аварій, переохолодження, сонячні опіки, зневоднення та психологічні травми - це лише частина проблем, з якими стикаються мігранти. Багато хто потребує тривалого лікування та реабілітації, що створює додаткове навантаження на систему охорони здоров'я країн, куди вони прибувають.

Ці трагічні реалії підкреслюють нагальну потребу в комплексному підході до вирішення проблеми нелегальної міграції, який би враховував як гуманітарні аспекти, так і необхідність забезпечення безпеки та законності міграційних процесів.

Статистика нелегальної міграції через Середземне море за останні роки малює тривожну картину, яка підкреслює масштаби гуманітарної кризи та ризики, з якими стикаються мігранти на цьому небезпечному маршруті.

¹⁵ International organization of Migration. Data and Research. URL: <https://www.iom.int/data-and-research>

У 2020 році, незважаючи на глобальну пандемію COVID-19 та пов'язані з нею обмеження на пересування, Міжнародна організація з міграції (ІОМ) зафіксувала понад 1200 випадків загибелі або зникнення мігрантів у водах Середземного моря. Хоча це число було меншим порівняно з попередніми роками, воно все одно відображає значні людські втрати та підкреслює стійкість міграційних потоків навіть у fase екстремальних глобальних викликів¹⁶.

Наступного, 2021 року, ситуація погіршилася, і кількість загиблих або зниклих безвісти зросла до приблизно 1500 осіб. Це збільшення може бути пов'язане з послабленням обмежень на пересування після першого року пандемії та відновленням більш активних міграційних маршрутів. Така динаміка свідчить про те, що фактори, які спонукають людей ризикувати життям у пошуках кращого майбутнього, залишаються надзвичайно сильними.

У 2022 році тенденція до зростання кількості жертв продовжилася, досягнувши приблизно 1600 осіб. Це збільшення вказує на постійну напруженість у регіоні та, можливо, на посилення push-факторів у країнах походження мігрантів, таких як політична нестабільність, економічні труднощі та кліматичні зміни.

Перша половина 2023 року продемонструвала, що проблема залишається гострою: за перші шість місяців було зареєстровано близько 900 випадків загибелі або зникнення мігрантів. Якщо екстраполювати ці дані на весь рік, можна припустити, що загальна кількість жертв може перевищити показники попередніх років, що вказує на потенційне загострення кризи¹⁷.

Важливо зазначити, що наведені статистичні дані можуть бути неповними через труднощі з точним обліком усіх випадків загибелі чи зникнення в морі. Реальні цифри можуть бути ще вищими, що підкреслює масштаб гуманітарної кризи.

¹⁶ International organization of Migration. Data and Research. URL: <https://www.iom.int/data-and-research>

¹⁷ Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (UNHCR): Operational Data Portal: Mediterranean Situation. URL: <https://data.unhcr.org/en/situations/mediterranean>

Незаконна міграція морським шляхом супроводжується не лише фізичними ризиками, але й серйозними загрозами для прав людини та людської гідності. Експлуатація мігрантів та систематичне порушення їхніх фундаментальних прав є невід'ємною частиною цього небезпечного процесу.

Контрабандисти, які організовують такі подорожі, часто виступають не лише як перевізники, а й як безжальні експлуататори. Вони вимагають величезні суми грошей за свої послуги, обіцяючи безпечний перетин моря та нове життя в країні призначення. Однак реальність зазвичай виявляється зовсім іншою. Мігранти часто стають жертвами шахрайства, коли контрабандисти зникають з їхніми грошима, залишаючи їх у небезпечній ситуації або надаючи послуги, які значно відрізняються від обіцяних.

Фізичне та психологічне насильство є поширеною практикою в процесі незаконної міграції. Контрабандисти та інші злочинні елементи, які беруть участь у цьому процесі, часто вдаються до жорстокості, щоб контролювати мігрантів, придушувати будь-який опір або просто демонструвати свою владу. Це може включати побиття, погрози, сексуальне насильство та інші форми жорстокого поводження. Психологічний тиск, постійний страх та невизначеність стають постійними супутниками мігрантів протягом усієї подорожі.

Умови на судах, які використовуються для перевезення мігрантів, часто є нелюдськими. Переповнені, антисанітарні умови, відсутність питної води, їжі та елементарних зручностей – це лише частина проблем, з якими стикаються люди під час таких подорожей. Відсутність медичної допомоги стає критичною проблемою, особливо для вразливих груп, таких як вагітні жінки, діти та люди з хронічними захворюваннями.

У 2021 році мігранти на переповненому човні з Лівії до Італії зазнали серйозних травм і захворювань без доступу до медичної допомоги, що підкреслює відсутність базового медичного забезпечення на таких судах. Це

призвело до погіршення стану здоров'я і навіть смертей, які можна було б запобігти за наявності належної медичної допомоги ¹⁸.

Міжнародні організації, такі як Міжнародна організація з міграції (IOM), Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (UNHCR) та інші гуманітарні організації, регулярно документують і повідомляють про такі порушення. Їхні звіти служать важливим джерелом інформації для міжнародної спільноти та підкреслюють необхідність невідкладних дій для захисту прав мігрантів.

Адаптаційні виклики для мігрантів та втрата людського капіталу для країн походження є важливими аспектами проблеми нелегальної міграції, які мають довгострокові наслідки як для окремих осіб, так і для цілих суспільств.

Мігранти, які прибувають до нової країни нелегальним шляхом, стикаються з цілим комплексом проблем, які значно ускладнюють їхню інтеграцію та адаптацію до нового середовища.

Культурні бар'єри є одним з найсерйозніших викликів. Мігранти опиняються в середовищі з іншою мовою, традиціями, соціальними нормами та цінностями. Це може призводити до відчуття ізоляції, нерозуміння та культурного шоку. Наприклад, мігранти з консервативних суспільств можуть відчувати дискомфорт у більш ліберальних європейських країнах, або навпаки. Мовний бар'єр часто стає першою перешкодою на шляху до інтеграції, ускладнюючи спілкування, пошук роботи та доступ до базових послуг.

Юридичний статус є ще одним критичним аспектом нелегальної міграції. Такі особи часто опиняються в правовому вакуумі, що значно обмежує їхні можливості. Відсутність офіційного статусу може призвести до:

- неможливості легального працевлаштування, що штовхає мігрантів у тіньову економіку
- обмеженого доступу до медичних послуг, що може мати серйозні наслідки для здоров'я

¹⁸ BBC News Україна. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-58375194>

- відсутності соціального захисту та підтримки з боку держави
- постійного страху депортації, що створює психологічний тиск

У країнах Європейського Союзу, таких як Італія та Греція, які є основними пунктами прибуття для морських мігрантів, ці проблеми особливо гострі. Наприклад, в Італії багато мігрантів, які прибувають через Середземне море, опиняються в переповнених центрах прийому, де вони можуть провести місяці або навіть роки в очікуванні розгляду їхніх справ. Це створює напругу як для самих мігрантів, так і для місцевих громад.

В Австралії, яка має одну з найсуворіших політик щодо нелегальної міграції, мігранти, які прибувають морським шляхом, часто стикаються з тривалим затриманням в офшорних центрах обробки. Це не лише обмежує їхні можливості для інтеграції, але й може призвести до серйозних психологічних травм.

Втрата людського капіталу через міграцію, особливо висококваліфікованих фахівців, має серйозні наслідки і для країн походження.

Еміграція висококваліфікованих спеціалістів, або "відтік мізків", призводить до втрати талановитих професіоналів, які могли б зробити значний внесок у розвиток своєї країни. Це особливо критично для галузей, які вимагають високого рівня освіти та навичок, таких як медицина, інженерія, наука та технології¹⁹.

Економічні втрати від такої міграції можуть бути значними:

- зниження продуктивності в ключових секторах економіки
- зменшення інноваційного потенціалу країни
- погіршення якості послуг, особливо в критичних галузях, таких як охорона здоров'я та освіта
- втрата інвестицій у освіту цих фахівців, які були здійснені країною походження

Приклад Філіппін яскраво ілюструє цю проблему. Країна відома як один з найбільших експортерів медичного персоналу у світі. Хоча це приносить значні

¹⁹ Мульска, О., & Карпа, А.. Міграційні ризики та загрози соціально-економічній резильєнтності країни. *Modeling The Development Of The Economic Systems*, (3). 2024. С. 32

грошові перекази, це також створює серйозний дефіцит медичних працівників всередині країни. За деякими оцінками, на Філіппінах не вистачає десятків тисяч медсестер, що серйозно впливає на якість медичного обслуговування, особливо в сільських районах.

Індія, яка є одним з світових лідерів у сфері інформаційних технологій, також стикається з проблемою "відтоку мізків". Багато висококваліфікованих ІТ-фахівців мігрують до країн з вищим рівнем оплати праці, таких як США або країни Європи. Хоча це створює глобальну мережу індійських ІТ-професіоналів, це також може уповільнювати розвиток місцевої ІТ-індустрії та інноваційного потенціалу країни.

Міграційні процеси, особливо масштабний відтік молодого та працездатного населення, спричиняють глибокі та довготривалі зміни в демографічній структурі та соціальній тканині країн походження. Ці зміни мають далекосяжні наслідки, що суттєво впливають на соціально-економічний розвиток цих держав.

Одним з найбільш відчутних наслідків є зменшення працездатного населення. Відтік енергійних, кваліфікованих кадрів призводить не лише до кількісного скорочення робочої сили, але й до якісних змін на ринку праці. Це негативно позначається на продуктивності та потенціалі економічного зростання країни. Більше того, зменшення кількості платників податків створює додатковий тиск на державні фінанси, ускладнюючи фінансування важливих соціальних програм та інфраструктурних проєктів.

Міграція також викликає значні зміни в соціальній структурі суспільства. Гендерний дисбаланс, що виникає внаслідок переважаючої міграції представників однієї статі, може мати довготривалі наслідки для формування сімей та рівня народжуваності. Це, у свою чергу, впливає на демографічні перспективи країни в довгостроковій перспективі.

Яскравим прикладом цих тенденцій є досвід Румунії та Болгарії після їх вступу до Європейського Союзу. Ці країни зіткнулися з масовим відтоком молоді до більш економічно розвинених країн-членів ЄС, що призвело до низки

серйозних наслідків. Спостерігається прискорене старіння населення, що створює додаткове навантаження на системи соціального забезпечення та охорони здоров'я. Виникає гострий дефіцит кваліфікованих працівників у багатьох галузях економіки, що гальмує економічний розвиток та інновації. Крім того, ці країни стикаються зі значними труднощами у фінансуванні пенсійних систем та забезпеченні належного рівня медичного обслуговування для старіючого населення.

Одним з найбільш значущих наслідків є розлучення сімей. Тривала відсутність одного з батьків може серйозно вплинути на виховання дітей, призводячи до емоційних труднощів та проблем з поведінкою. Крім того, подружжя часто стикається з проблемами у відносинах через тривалу розлуку, що може призвести до напруженості та навіть розпаду сім'ї.

Фінансові наслідки міграції також є значними. Хоча грошові перекази від мігрантів можуть покращити фінансовий стан сім'ї в довгостроковій перспективі, початковий період міграції часто пов'язаний з фінансовими труднощами. Сім'ї можуть бути змушені брати кредити для фінансування міграції, а залежність від грошових переказів може створити нестабільність, особливо якщо мігрант втратить роботу або зіткнеться з іншими проблемами.

Для країн призначення наслідки незаконної міграції також є комплексними та багатограними, вони впливають на різні аспекти суспільства та економіки. Можна виділити такі основні аспекти цього впливу:

- навантаження на соціальні системи: масовий приплив мігрантів може серйозно навантажити соціальні системи країн, до яких вони прибувають. Це стосується насамперед системи охорони здоров'я, де збільшення кількості пацієнтів може призвести до перевантаження медичних закладів та подовження часу очікування на отримання медичних послуг. Крім того, мігранти часто потребують спеціальної медичної допомоги через умови в країнах походження або психологічні травми, пов'язані з міграцією. Освітня система також може відчувати додаткове навантаження, оскільки школи повинні інтегрувати велику кількість дітей-мігрантів, які нерідко потребують підтримки у вивченні мови та

психологічної адаптації. У сфері соціального забезпечення зростання кількості осіб, що потребують допомоги, може спричинити збільшення витрат із державного бюджету. Також важливим є питання інфраструктури, оскільки для задоволення потреб зростаючого населення може виникнути необхідність розширення житлового фонду, транспортної системи та комунальних послуг. Приклад міграційної кризи 2015-2016 років у Європейському Союзі, зокрема в Італії та Греції, показав, як країни можуть зіткнутися з необхідністю швидко збільшувати свої можливості для прийому та розміщення мігрантів, що створює додаткове навантаження на їхні соціальні системи та бюджети.

- виклики для національної безпеки: масова міграція може створювати серйозні виклики для національної безпеки країн призначення. Одним із таких викликів є контроль кордонів, оскільки великий потік мігрантів може ускладнити ефективний нагляд за державними кордонами, що може сприяти розвитку нелегальної діяльності, такої як контрабанда або торгівля людьми. Існують також побоювання щодо можливості проникнення серед мігрантів осіб, пов'язаних із терористичними організаціями. Хоча такі випадки є рідкісними, вони викликають необхідність посилення заходів безпеки та жорсткішого контролю. Крім того, у випадках недостатньої інтеграції мігрантів у суспільство, можливі проблеми з громадським порядком, особливо у великих містах. Приклад сирійської кризи яскраво ілюструє, як масовий приплив біженців змусив багато європейських країн посилити безпекові заходи, включаючи більш жорсткий прикордонний контроль, ретельні перевірки та навіть тимчасове відновлення контролю на внутрішніх кордонах у рамках Шенгенської зони.

- зміни на ринку праці: міграція може значно вплинути на ринок праці країн призначення. В одному випадку, зростає конкуренція за робочі місця, особливо в низькокваліфікованих професіях, що може призвести до зниження заробітної плати або погіршення умов праці для місцевих працівників. Проте мігранти часто відіграють важливу роль у заповненні дефіциту робочої сили в певних секторах, таких як сільське господарство, будівництво або догляд за літніми людьми, де місцеві працівники не завжди охоче працюють. Окрім цього,

мігранти часто демонструють високу підприємницьку активність, відкриваючи нові бізнеси та створюючи робочі місця, що позитивно впливає на економіку. Приклад Сполученого Королівства після Brexit наочно показує, як зменшення притоку мігрантів призвело до дефіциту робочої сили в таких секторах, як сільське господарство, готельний бізнес і охорона здоров'я, що викликало серйозні труднощі для цих галузей.

- соціальні та культурні конфлікти: інтеграція великої кількості мігрантів з різних культурних середовищ може стати джерелом соціальних та культурних напружень. По-перше, культурні відмінності, включаючи різні релігійні вірування та соціальні норми, можуть викликати непорозуміння та конфлікти між мігрантами і місцевим населенням. По-друге, мовні бар'єри можуть ускладнити спілкування, що призводить до ізоляції мігрантів та ускладнює їх інтеграцію в суспільство. Швидкі демографічні зміни також можуть викликати занепокоєння серед місцевого населення щодо збереження їхньої культурної ідентичності та соціальної згуртованості.

Також незаконна міграція має міжнародні наслідки. Так, конфліктна ситуація, коли країни призначення та країни походження звинувачують одна одну у неспроможності або недостатній готовності вирішувати проблему незаконної міграції, може призвести до дипломатичних конфліктів і напруженості. Непогодженість у питаннях міграційної політики і методів боротьби з незаконною міграцією може загострити політичні суперечки між державами, що вплине на міжнародні відносини.

Країни, що страждають від незаконної міграції, можуть вжити економічні санкції або торговельні обмеження проти країн, які не співпрацюють у вирішенні проблеми.

Наявність непередбачених правових колізій і прогалин у міжнародному морському праві стосовно боротьби з незаконною міграцією морем може створити юридичний вакуум, що ускладнює ефективну реалізацію міжнародних норм і стандартів.

Наявність незаконних мігрантів на морських суднах може створити загрози для безпеки морського транспорту, ускладнюючи контроль і моніторинг морських шляхів, тощо.

Підсумовуючи викладене, можна зробити висновок, що незаконна міграція морським транспортом є складною та багатогранною проблемою сучасності, яка має глибокі причини та далекосяжні наслідки. Економічні фактори, такі як бідність, безробіття та значна різниця в рівні життя між країнами, є ключовими рушіями цього явища. Водночас політична нестабільність, збройні конфлікти, порушення прав людини, а також кліматичні зміни та екологічні катастрофи посилюють міграційні потоки. Соціальні та демографічні чинники, включаючи возз'єднання сімей та прагнення до кращої освіти і медичного обслуговування, також відіграють важливу роль.

1.3 Міжнародно-правові принципи боротьби з незаконною міграцією на морі

Незаконна міграція на морі є складним викликом для міжнародної спільноти, що вимагає комплексного підходу та дотримання фундаментальних принципів міжнародного права.

Першим основоположним принципом є принцип суверенітету держав, який надає державам право контролювати свої кордони та регулювати в'їзд іноземців на свою територію. У контексті боротьби з незаконною міграцією на морі цей принцип проявляється у праві держав:

- здійснювати контроль у своїх територіальних водах;
- перехоплювати судна, підозрювані у незаконному перевезенні мігрантів;
- встановлювати та застосовувати міграційне законодавство.

Суверенітет держав є основоположним принципом міжнародного права, закріпленим у Статуті ООН ²⁰ та інших міжнародних угодах, що надає кожній державі право контролювати свої кордони та регулювати в'їзд іноземців на свою

²⁰ Charter of The United Nations and Statute of The International Court of Justice. San Francisco, 1945. URL: <https://www.un.org/dppa/decolonization/sites/www.un.org.dppa.decolonization/files/uncharter.pdf>

територію. Цей принцип є критично важливим для забезпечення національної безпеки і правопорядку.

Другим фундаментальним принципом є принцип свободи відкритого моря. Цей принцип, закріплений у статті 87 Конвенції ООН з морського права 1982 року, обмежує дії держав у відкритому морі. Згідно з цим принципом, судна у відкритому морі підпадають під виключну юрисдикцію держави прапора, за винятком випадків, передбачених міжнародним правом ²¹.

Проте, на нашу думку, у контексті боротьби з незаконною міграцією цей принцип може вступати в конфлікт з необхідністю ефективного контролю міграційних потоків.

Критично важливим у боротьбі з незаконною міграцією є принцип невидворення (*non-refoulement*). Цей принцип, закріплений у Конвенції про статус біженців 1951 року, забороняє державам повертати біженців до країн, де їм загрожує переслідування (United Nations, 1951). У контексті морської міграції цей принцип вимагає від держав:

- не повертати мігрантів у море, де їхнє життя може бути під загрозою;
- надавати можливість шукачам притулку подати заяву про надання статусу біженця.

Moreno-Lax підкреслює, що цей принцип застосовується екстратериторіально, включаючи дії держав у відкритому морі ²².

Принцип невидворення є основоположним у міжнародному захисті біженців і закріплений у Конвенції про статус біженців 1951 року. Цей принцип забороняє державам повернути осіб, які шукають притулок, до країн, де їм загрожує переслідування або інші серйозні небезпеки ²³.

²¹ United Nations Convention on The Law of The Sea. Montego-Bei, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

²² Moreno-Lax, V. *Accessing asylum in Europe: Extraterritorial border controls and refugee rights under EU law*. Oxford University Press. 2017

²³ Конвенція ООН про статус біженців 1951 року. URL: <https://www.unhcr.org/sites/default/files/legacy-pdf/4ca34be29.pdf>

Не слід забувати також про принцип поваги прав людини. Він вимагає від держав поважати фундаментальні права всіх осіб, незалежно від їхнього міграційного статусу.

У контексті морської міграції це включає:

- право на життя;
- заборону нелюдського або принижуючого гідність поводження;
- право на доступ до правосуддя.

На нашу думку, дотримання прав людини є ключовим аспектом у боротьбі з незаконною міграцією на морі.

Принцип поваги прав людини є основоположним в міжнародному праві і вимагає від держав дотримання фундаментальних прав і свобод всіх осіб, незалежно від їхнього міграційного статусу. Це важливий аспект, який має бути врахований у всіх аспектах міжнародної політики і правозастосування, включаючи морську міграцію²⁴.

Особливо важливим у боротьбі з незаконною міграцією морем є принцип міжнародного співробітництва

Цей принцип вимагає від держав співпрацювати у вирішенні проблем, пов'язаних з незаконною міграцією на морі, що включає у себе:

- обмін інформацією;
- спільні операції з порятунку на морі;
- співпрацю у боротьбі з організованими злочинними групами, що займаються незаконним ввезенням мігрантів.

Принцип міжнародного співробітництва є критичним для ефективного вирішення глобальних викликів, таких як незаконна міграція на морі. В умовах, коли незаконна міграція є складною і часто міжнаціональною проблемою, держави повинні працювати разом для забезпечення ефективних рішень.

Принцип міжнародного співробітництва включає:

²⁴ Scovazzi, Tullio, 'Human Rights and Immigration at Sea', in Ruth Rubio-Marín (ed.), Human Rights and Immigration, Collected Courses of the Academy of European Law (Oxford, 2014; online edn, Oxford Academic, 16 Apr. 2014), <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198701170.003.0007>, accessed 2 Oct. 2024.

- обмін інформацією: для ефективного контролю над незаконною міграцією держави повинні обмінюватися інформацією про мігрантів, маршрути, методи контрабанди і інші релевантні дані. Це допомагає створити загальну картину ситуації і виявити тенденції і патерни, що допомагають у плануванні та реалізації заходів безпеки. Міжнародні організації, такі як Міжнародна організація з міграції (ІОМ) та Фронтекс, відіграють ключову роль у зборі та обміні інформацією між державами.

- спільні операції з порятунку на морі: коли мігранти опиняються в небезпеці на морі, спільні операції з порятунку можуть бути критичними для їхнього порятунку. У багатьох випадках міжнародні організації і спільноти країн організовують спільні операції з порятунку, що включають морські патрулі і рятувальні місії. Це дозволяє забезпечити швидкий і ефективний відгук на надзвичайні ситуації на морі.

- співпраця у боротьбі з організованими злочинними групами: організовані злочинні групи, що займаються незаконним ввезенням мігрантів, представляють серйозну загрозу. Співпраця у проведенні спільних розслідувань і правозастосуванні є важливою для виявлення і притягнення до відповідальності осіб, що займаються контрабандою і експлуатацією мігрантів. Це може включати обмін розвідувальною інформацією, спільні операції і судові процеси.

Нарешті, слід згадати принцип обов'язку надання допомоги, який є важливим аспектом міжнародного морського права, закріпленим у Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року. Цей принцип зобов'язує капітанів суден надавати допомогу особам, які зазнають лиха на морі, незалежно від їхнього статусу чи походження ²⁵. Цей обов'язок охоплює широкий спектр ситуацій, від рятування людей з потоплюючих суден до допомоги при аваріях та інших надзвичайних обставинах.

Зміст цього обов'язку передбачає не лише фізичний порятунок, але й евакуацію постраждалих до найближчих безпечних портів. Важливо

²⁵ International Convention for The Safety of Life At Sea, 1974. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU74K04U>

підкреслити, що цей принцип є універсальним і не може бути обмежений жодними політичними чи правовими міркуваннями, включаючи питання, пов'язані з міграцією.

Однак, Papanicopolulu зазначає, що цей принцип часто вступає в конфлікт з політикою держав щодо стримування незаконної міграції²⁶. Такі країни, намагаючись запобігти або обмежити незаконне ввезення мігрантів, можуть запроваджувати жорсткі заходи для запобігання прибуттю мігрантів на свою територію. Це створює певний конфлікт інтересів, оскільки надання допомоги може сприйматися як фактор, що потенційно стимулює незаконну міграцію.

Незважаючи на це, принцип обов'язку надання допомоги залишається фундаментальним з етичної та правової точки зору. Він підкреслює моральну відповідальність як судноводіїв, так і держав щодо забезпечення гуманного ставлення до всіх осіб, які опинилися в небезпеці на морі. Перед державами стоїть складне завдання - знайти баланс між своїми безпековими інтересами та зобов'язаннями щодо захисту прав людини, включаючи обов'язок надання допомоги. Цей баланс є ключовим для забезпечення як національної безпеки, так і дотримання міжнародних гуманітарних принципів.

Принцип обов'язку надання допомоги є критичним для забезпечення гуманного ставлення до осіб, що потрапили в небезпеку на морі. Він встановлює важливий стандарт міжнародного морського права, але може вступати в конфлікт з політикою стримування незаконної міграції. Держави і судноводії повинні дотримуватись цього принципу, забезпечуючи при цьому адекватний баланс між безпекою і правами людини.

Таким чином, питання поняття та визначення міграції на морських судах, класифікації, причин та наслідків незаконної міграції морськими шляхами достатньо ґрунтовно висвітлене у сучасній юридичній науці. Слід насамперед згадати праці Джахангіра Моїні, М. Грабалека, Д. Беседи, С. Кастлеса, О. Мульської, А. Карпи, Т. Сковацци.

²⁶ Papanicopolulu, I. The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview. *International Review of the Red Cross*, Vol. 98 (902), 2016. P. 498.

Значною мірою цьому питанню приділяють увагу міжнародні організації, такі як ІМО (Міжнародна морська організація) та UNODC (Управління ООН з наркотиків і злочинності). ІМО, як спеціалізоване агентство ООН, займається питаннями безпеки мореплавства і запобіганням забрудненню з суден, але також активно працює над боротьбою з незаконним ввезенням мігрантів морем. UNODC, зі свого боку, акцентує увагу на кримінальному аспекті цієї проблеми, оскільки незаконне ввезення мігрантів морем часто пов'язане з іншими видами транснаціональної організованої злочинності, такими як торгівля людьми, наркотиками, зброєю тощо. Не слід також оминати ІОМ (Міжнародну Організацію з Міграції). Діяльність ІОМ спрямована на забезпечення врегульованого та гуманного управління міграцією, міжнародного партнерства у вирішенні міграційних питань, допомогу в пошуку практичних рішень міграційних проблем, а також на надання гуманітарної підтримки мігрантам, які її потребують, включно з біженцями.

Аналізуючи міжнародне правове регулювання щодо поняття та визначення міграції на морських суднах, слід зазначити, що воно базується на таких міжнародних угодах, як Женевська конвенція про статус біженців 1951 р. та Конвенція FAL (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic) 1965 р. У Конвенції ООН щодо статусу біженців 1951 року надається визначення поняттю “біженець” (refugee): це особа, яка з причини обґрунтованого страху піддається переслідуванням через расу, релігію, національність, участь у певній соціальній групі або політичні переконання, знаходиться поза державою свого громадянства і не може або внаслідок такого страху не бажає користуватися захистом такої держави. У Розділі 4 Додатку до Конвенції FAL 1965 року містяться такі поняття, як: “особа, що намагається стати безбілетним пасажиром” та “безбілетний пасажир” (stowaway). Під другим мається на увазі “особа, яка таємно проникла на судно або в вантаж, який згодом був завантажений на судно, без згоди судновласника, капітана або будь-якої іншої відповідальної особи, і яка була виявлена на борту судна після його відправлення з порту, або у вантажі під час його розвантаження в порту прибуття, і про яку капітан повідомив відповідні

органи влади як про безбілетного пасажера”. Особа, яка намагається стати безбілетним пасажиром (attempted stowaway) - це "особа, яка таємно проникла на судно або в вантаж, який згодом був завантажений на судно, без згоди судновласника, капітана або будь-якої іншої відповідальної особи, і яка була виявлена на борту судна до його відправлення з порту.

Провівши дослідження, ми дійшли до висновку, що немає єдиного уніфікованого поняття незаконної міграції на морському транспорті. Пропонуємо сформулювати його, як “переміщення осіб морським шляхом з порушенням законодавства країни відправлення, транзиту чи призначення.”

Це явище характеризується наступними ознаками:

- а) використання морського транспорту як засобу переміщення;
- б) порушення міграційного, митного або прикордонного законодавства;
- в) намір незаконно в'їхати на територію іншої держави або залишитися там;
- г) часто організований характер та залучення злочинних угруповань.

Єдина класифікація недегальної міграції морем також відсутня. За способом організації розрізняють організовану та неорганізовану незаконну міграцію. За типом використовуваних суден виділяють незаконну міграції комерційними суднами, малими суднами, спеціалізованими та саморобними човнами. За маршрутом розрізняють внутрішньорегіональну та міжрегіональну міграцію. За метою - соціально-економічну, політичну та екологічну нелегальну міграції.

На основі проведеного дослідження пропонуємо власну класифікацію нелегальних мігрантів:

1. біженці, які прагнуть уникнути бідності або шукають притулку від політичних утискань чи війни (refugees);
2. безквиткові пасажир на борту суден (stowaways);
3. кримінальні елементи, що займаються контрабандним ввозом мігрантів (smuggling aliens).

Щодо причин та наслідків нелегальної міграції, вони є складними та багатограними. Економічні фактори, такі як бідність, безробіття та значна різниця в рівні життя між країнами, є ключовими рушіями цього явища.

Водночас політична нестабільність, збройні конфлікти, порушення прав людини, а також кліматичні зміни та екологічні катастрофи посилюють міграційні потоки. Соціальні та демографічні чинники, включаючи возз'єднання сімей та прагнення до кращої освіти і медичного обслуговування, також відіграють важливу роль.

Боротьба з незаконною міграцією на морі постає як комплексний виклик для міжнародної спільноти, що вимагає тонкого балансування між різними правовими принципами, посилення міждержавної співпраці та розробки інноваційних підходів. Лише всебічний підхід, що органічно поєднує правові, політичні та гуманітарні аспекти, може забезпечити ефективне та етичне вирішення цієї глобальної проблеми.

РОЗДІЛ 2

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АКТИ У СФЕРІ ПОПЕРЕДЖЕННЯ НЕЗАКОННОЇ МІГРАЦІЇ НА МОРІ

2.1 Універсальні конвенції у сфері боротьби з незаконною міграцією на морі

Нелегальна міграція, особливо коли вона носить масовий характер, завдає відчутної шкоди міжнародному, економічному і соціально-культурному розвитку держави. Тому на міжнародному рівні і в рамках окремих держав вживаються заходи щодо припинення цього феномену. В теперішній час світове співтовариство має цілу систему пов'язаних з цією проблемою міжнародних договорів, укладених в рамках діяльності різних міжнародних організацій, у тому числі ООН.

Одним з найважливіших документів є Загальна Декларація Прав Людини²⁷, прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 10 грудня 1948 р., ст. 12 якої встановлює право кожного вільно пересуватися і обирати місце проживання як в межах власної держави, так і за кордоном. У Міжнародному пакті про громадянські і політичні права²⁸ від 1966 р. в ст. 12 закріплено право кожної людини покидати будь-яку країну, включаючи свою власну.

Першою спробою в післявоєнний період налагодити міжнародне співробітництво щодо припинення незаконної міграції було укладення Міжнародної конвенції стосовно незаконних мігрантів²⁹ в Брюсселі 10 жовтня 1957 р. В ній, зокрема, наводяться таке визначення:

"Stowaways" означає особу, яка в будь-якому порту чи місці поблизу нього, проникає на судно без згоди судовласника або капітана чи іншої особи,

²⁷ Universal Declaration of Human Rights: General Assembly Resolution 217 A. Paris, 10 December 1948. URL: <https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/2021/03/udhr.pdf>

²⁸ International Covenant on Civil and Political Rights: General Assembly resolution 2200A (XXI), 16 December 1966. URL: <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights>

²⁹ International Convention Relating to Stowaways ("Brussels Convention"). Brussels, 10th October 1957. URL: <https://www.refworld.org/legal/agreements/unhcr/1957/en/38786>

відповідальної за судно, і знаходиться на борту після того, як судно покинуло цей порт чи місце.

Конвенція містить 12 статей, присвячених різним питанням протидії незаконній міграції, в тому числі обов'язкам адміністрації порту, в якому мігрант переданий на берег, повернути його до країни, громадянином якої він є, або в порт, в якому він проник на судно. Зазначається, що витрати на утримання мігранта в порту передачі береговій владі і на повернення його на батьківщину несе судновласник.

Брюссельську конвенцію підписали: ФРН, Бельгія, Бразилія, Іспанія, держава Ватикан, Франція, Греція, Індія, Ізраїль, Італія, Перу, Португалія, Швейцарія. Однак Конвенція через відсутність необхідної кількості держав, що приєдналися до неї (10), не вступила в силу, і її положення були використані в якості керівництва.

15 листопада 2000 р. Резолюцією A/55/385 Генеральної Асамблеї ООН була прийнята Конвенція проти транснаціональної організованої злочинності³⁰. Мета даної Конвенції полягає в "сприянні співробітництву у справі більш ефективного попередження транснаціональної організованої злочинності та боротьби з нею". Конвенцію ООН доповнює Протокол проти незаконного ввезення мігрантів сушею, морем і повітрям³¹, прийнятий тією ж Резолюцією і присвячений питанням боротьби з незаконною міграцією.

До прийняття цього Протоколу не було універсального міжнародного документа, що регулював би всі аспекти нелегального ввезення мігрантів. У даному випадку йдеться про діяльність організованих злочинних груп з незаконного ввезення мігрантів до будь-якої держави, громадянами якої вони не є, з метою отримання фінансової або іншої матеріальної вигоди.

³⁰ Конвенція Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності: Резолюція 55/25 Генеральної Асамблеї від 15 листопада 2000 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_789#Text

³¹ Протокол проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітря, що доповнює Конвенцію Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листопада 2000 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_790#Text

Протокол включає преамбулу і 4 розділи, містить 25 статей. У статті 6 встановлюються обов'язки держав-учасниць приймати законодавчі акти та інші заходи, що передбачають кримінальну відповідальність за незаконне ввезення мігрантів, надання можливості перебування в державі без дотримання законних вимог перебування в ній.

Другий розділ Протоколу, присвячений боротьбі з контрабандою мігрантів морем, встановлює детальний механізм міжнародної співпраці у цій сфері. Відповідно до документу, держави-учасниці зобов'язані тісно взаємодіяти для запобігання нелегальному перевезенню мігрантів морським шляхом згідно з нормами міжнародного морського права.

Протокол надає державам-учасницям право, за наявності обґрунтованих підозр та з дозволу держави прапора, здійснювати огляд іноземних суден, які можуть бути задіяні у незаконному перевезенні мігрантів. При цьому дозволяється висадка оглядової команди, проведення інспекції та, у разі виявлення доказів правопорушення, вжиття відповідних заходів щодо судна, екіпажу та вантажу. Важливо зазначити, що такі дії можуть здійснюватися виключно військовими кораблями або уповноваженими державними суднами, а держава прапора має бути поінформована про всі вжиті заходи.

Особлива увага приділяється захисту прав мігрантів, зокрема права на життя та гуманне поводження, а також обов'язку повідомляти консульські установи у разі затримання мігрантів. Документ також передбачає посилення прикордонного контролю та обмін інформацією між державами щодо підозрілих суден. Україна є однією зі 112 держав, які підписали цей важливий міжнародний документ, що набув чинності 28 січня 2004 року.

Існує також низка документів, що стосуються міграції та прав мігрантів, прийнятих в рамках Міжнародної організації праці. Так, в Конвенції № 97 про працівників-мігрантів³² (1949 р.) зазначається: "Будь-яка особа, що сприяє таємній або незаконній імміграції, підлягає відповідному покаранню". У

³² Конвенція про працівників-мігрантів (переглянута 1949 року) N 97. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_159#Text

Конвенції № 143³³ (1975 р.) про зловживання в області міграції і про забезпечення працівникам-мігрантам рівності можливостей і поведження встановлена кримінальна відповідальність для організаторів нелегальної міграції осіб, які намагаються знайти в інших країнах роботу, і підприємців, що незаконно використовують їх працю.

Незважаючи на вказані існуючі міжнародні документи (деякі з них не набули чинності), в світовому співтоваристві поки немає єдиної угоди про боротьбу з нелегальною міграцією. Тому багато держав вживають власні заходи боротьби з цим злочином на основі національних законодавчих актів.

У морській судноплавній індустрії, де проблема перевезення на судах незаконних мігрантів останнім часом набула особливої гостроти, різними її аспектами займається ІМО та інші міжнародні організації.

У зв'язку із зазначеною проблемою на 18-й сесії Асамблеї ІМО була прийнята Резолюція А.773(18)³⁴, спрямована на посилення охорони людського життя на морі шляхом запобігання нелегального перевезення людей на судах. Асамблея закликала держави до співробітництва в цьому відношенні і прийняття необхідних заходів щодо безпеки. Рекомендовано, щоб держави укладали угоди про припинення незаконного перевезення мігрантів та обмінювались інформацією про судна, підозрювані в таких перевезеннях.

Відповідно до Резолюції, у разі отримання інформації, що судно, яке плаває під прапором певної держави, може бути залучене до незаконного перевезення мігрантів, цій державі слід дозволити здійснити відповідну перевірку від свого імені. Держава, що проводить таку перевірку, повинна діяти виключно в рамках забезпечення безпеки людського життя на морі, не перевищуючи цих повноважень.

³³ Конвенція про зловживання в галузі міграції і про забезпечення працівникам-мігрантам рівних можливостей і рівного ставлення N 143 від 1975 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_163#Text

³⁴ Enhancement Of Safety Of Life At Sea By The Prevention And Suppression Of Unsafe Practices Associated With Alien Smuggling By Ships: IMO Resolution A.773(18) adopted on 4 November 1993. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.773\(18\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.773(18).pdf)

Якщо в результаті перевірки будуть отримані явні докази того, що судно дійсно задіяне в незаконному перевезенні людей, держава прапора цього судна повинна сприяти гуманному поводженню з виявленими мігрантами та вжити необхідних заходів відповідно до чинного законодавства. Судна, викриті у небезпечній практиці контрабанди мігрантів, підлягають затриманню згідно з положеннями міжнародних конвенцій. Про такі випадки невідкладно має бути поінформований як держава прапора, так і Генеральний Секретар ІМО.

Названа Резолюція має рекомендаційний характер, що суттєво знижує її ефективність як практичного документа. На 20-й сесії Асамблеї (1997 р.) це питання знову було предметом розгляду. В результаті була прийнята Резолюція А.867(20)³⁵, в якій уряди закликалися співпрацювати в інтересах безпеки життя людей на морі та посилити заходи по боротьбі з небезпечною практикою перевезення мігрантів, затримувати всі підозрювані судна. Генеральному секретарю ІМО доручалося забезпечити участь ІМО в підготовці окремого проекту Конвенції, спрямованої на боротьбу з незаконним перевезенням морем мігрантів і залучити до цього питання увагу ООН та інших міжнародних організацій.

На цій же сесії Асамблеї ІМО Резолюцією А.871(20)³⁶ було затверджено Керівництво з розподілу відповідальності у випадках інцидентів з нелегальними мігрантами, в якому вказується на відповідальність капітанів, судновласників, портових властей, національних адміністрацій за забезпечення співробітництва з метою запобігання нелегального проникнення на судно, що знаходиться в порту.

Вирішення питань у випадку інциденту з нелегалами ускладнюється існуванням різних національних правових норм у державах, залучених в

³⁵ Combating Unsafe Practices Associated With The Trafficking Or Transport Of Migrants By Sea: IMO Resolution A.867(20) adopted on 27 November 1997. URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.867\(20\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.867(20).pdf)

³⁶ Guidelines On The Allocation Of Responsibilities To Seek The Successful Resolution Of Stowaway Cases: IMO Resolution A.871(20) adopted on 27 November 1997. URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.871\(20\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.871(20).pdf)

інцидент, а саме: в країні проникнення мігрантів на судно, державі прапора, країні, громадянами якої мігранти, по-видимому, є, і в країнах, через які буде здійснюватися їх репатріація. Однак існують загальні принципи, які при цьому мають дотримуватися. До них належать:

1. Встановлення, що мігранти, які прибули до країни без необхідних документів, є особами, що незаконно проникли на її територію. Рішення, пов'язані з цією ситуацією, є прерогативою країни, до якої проникли мігранти.

2. Мігранти, які просять притулку, повинні розглядатися відповідно до міжнародних принципів захисту біженців і застосовуваних національних законів.

3. Судновласник та його представник на місці події — капітан, а також портові влади і національна адміністрація повинні співпрацювати з метою вирішення проблеми з нелегальними мігрантами.

4. Зазначені вище особи та органи повинні забезпечувати організацію охорони, наскільки можливо, щоб запобігати спробам мігрантів проникнути на судно або виявляти їх на борту до приходу судна в порт.

5. Всі задіяні сторони повинні усвідомлювати, що відповідні пошуки можуть мінімізувати ризик виникнення інциденту з мігрантами і врятувати життя останніх, наприклад, у випадку, якщо вони ховаються в місці, яке пломбується або обробляється хімічними речовинами.

6. Країни повинні надавати поверненим мігрантам національний статус цієї країни або право проживання.

7. Країна первинного порту проникнення мігранта на судно повинна погоджуватися на повернення такої людини для остаточного вирішення її справи.

Необхідно докладати всіх зусиль, щоб уникнути ситуацій, коли нелегальні мігранти залишаються на судні в невизначеному статусі. У цьому відношенні країни повинні співпрацювати з судновласниками щодо повернення мігранта до відповідної країни.

Наводяться рекомендації капітану, судновласнику/оператору, властям країни першого планового порту заходу після виявлення мігрантів (порту передачі) властями країни, в порту якої мігранти проникли на судно, країні, громадянами якої є мігранти, а також Державі прапора судна щодо їх дій при виникненні інциденту з мігрантами. При виявленні мігранта на борту рекомендується отримати про нього якомога більше даних. З цією метою в Керівництві наводиться форма опитування мігранта.

На 70-й сесії Комітету з безпеки на морі ІМО (Maritime Safety Committee — MSC) у грудні 1998 р. розглянуті й затверджені підготовлені робочою групою "Проміжні заходи щодо боротьби з небезпечною практикою, пов'язаною з переміщенням або перевезенням мігрантів морем" (Interim Measures for Combating Unsafe Practices associated with the trafficking or transport of Migrants by Sea). Положення цього документа були оформлені у вигляді циркуляра MSC/Circ.896, розісланого всім зацікавленим сторонам.

Основною метою цього документа є підвищення обізнаності та налагодження ефективнішого співробітництва між урядами-членами ІМО для припинення небезпечної практики перевезення мігрантів морем, яка набула міжнародного масштабу. У рекомендаціях урядам підкреслюється необхідність забезпечувати дотримання міжнародних зобов'язань щодо охорони людського життя на морі, адже мігрантів часто перевозять на непристосованих, неналежним чином обладнаних судах, ставлячи під загрозу їхнє життя.

Відповідно до циркуляра, уряди повинні вживати належних заходів проти капітанів, офіцерів і екіпажів суден, які залучені до небезпечної практики перевезення мігрантів, не допускаючи подальшого використання таких суден для цих цілей. У разі, якщо держава має підстави підозрювати, що судно під прапором іншої країни задіяне в небезпечній практиці транспортування мігрантів, вона зобов'язана проінформувати про це державу прапора та отримати її згоду на проведення відповідних заходів щодо цього судна.

До таких заходів, що застосовуються лише після отримання згоди держави прапора, належать висадка представників влади на борт для перевірки судна на

предмет дотримання вимог безпеки. За наявності доказів небезпечної практики можуть бути вжиті узгоджені з державою прапора відповідні заходи щодо самого судна та його екіпажу. Водночас будь-які дії в морі на виконання положень циркуляра мають здійснюватися виключно військовими кораблями або іншими державними суднами, уповноваженими на це.

Таким чином, ІМО відіграє ключову роль у координації зусиль урядів з протидії небезпечному перевезенню мігрантів морем, наголошуючи на необхідності співробітництва держав та дотримання прав і безпеки самих мігрантів.

У квітні 1965 р. в Лондоні під егідою ІМО була прийнята Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства³⁷ (Conventions on Facilitation of International Maritime Traffic — FAL, 1965). Конвенція спрямована на забезпечення і прискорення міжнародного судноплавства і запобігання непотрібних затримок суден і осіб та майна, що знаходяться на них, досягнення найбільшої єдності формальностей, виконання яких вимагається властями при приході і відході судна.

Первісно ця Конвенція містила лише рекомендацію про те, що державні власті слідкують за тим, щоб судновласники повідомляли їх при приході судна про кожного виявленого на борту безквитковому пасажирі, залишаючи без уваги питання про подальшу долю мігранта і дії властей.

У 2000 році на 28-й сесії Комітету з упрощення формальностей (FAC) Міжнародної морської організації (ІМО) були прийняті важливі доповнення до Конвенції FAL, які стосувалися питань нелегальних мігрантів (stowaways). Ці матеріали включали визначення понять "нелегальний мігрант" та "особа, що намагається стати нелегальним мігрантом", а також встановлювали стандарти й рекомендовані практики поводження з такими особами.

Зокрема, "нелегальним мігрантом" визначено особу, яка таємно проникла на судно або в вантаж без дозволу судновласника чи капітана, і була виявлена вже

³⁷ Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) of 1965. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).asp](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).asp)

після виходу судна з порту або під час вивантаження. "Особа, що намагається стати нелегальним мігрантом" - це той, кого виявили на борту до виходу судна з порту³⁸.

Запропоновані стандарти та рекомендовані практики передбачали тісну співпрацю державних органів, портових властей, судновласників і капітанів для запобігання таким інцидентам та оперативного і безпечного вирішення проблем, включаючи репатріацію мігрантів. Особливо наголошувалось на необхідності уникати ситуацій, коли мігранти залишаються на борту з невизначеним статусом.

Доповнення до Конвенції FAL містили рекомендації щодо превентивних заходів, правил поведінки з нелегальними мігрантами на борту, можливості відхилення від запланованого маршруту, процедур передачі мігрантів владі та їх повернення.

Згідно з новими міжнародними стандартами і рекомендаціями, судна повинні ретельно оглядатися перед відходом з портів, в яких існує високий ризик проникнення на борт незаконних мігрантів. Ці заходи передбачають, що держави-учасники повинні вимагати, щоб на суднах під їх прапором вживались всі необхідні заходи запобігання доступу на борт "stowaways".

Рекомендується, щоб органи державної влади, керівництво портів, судновласники, так само як капітани суден, співпрацювали між собою і приймали спільні заходи для недопущення інцидентів з нелегалами. Зокрема, вказується на необхідність регулярного патрулювання причальної зони в порту.

Встановлення спеціальних огорожень тих вантажів, у яких легко можуть сховатися люди, які бажають потрапити на судно, і постійного контролю вантажів і портових робітників у цих зонах. Звертається увага на можливість контрабанди людей, у зв'язку з чим ІМО закликає до співпраці відповідні владні структури: поліцію, митницю, імміграційні органи, покликані ліквідувати таку практику.

³⁸ Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) of 1965. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).asp](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).asp)

Нові стандарти та рекомендації включають перелік мінімальних заходів (застережень), які повинні проводитися на судні при відвідуванні порту, в якому можлива спроба незаконного проникнення на борт. Всі люки та інші засоби входу в трюми або комори, які не використовуються в період стоянки в порту, повинні бути закриті, кількість засобів доступу на судно (трапи, сходні) повинно бути мінімальним і контролюватися, так само як і морський борт судна. На судні повинна бути пильна палубна вахта, слід вести облік людей, які прибули на судно і зійшли на берег. Повинен забезпечуватися надійний зв'язок між вахтеним на палубі й відповідальним офіцером. У нічний час відповідне освітлення повинно підтримуватися вздовж судна. Разом з тим нові стандарти зобов'язують капітанів суден, на борту яких виявлені в морі незаконні пасажери, вжити необхідних заходів для забезпечення їх безпеки, здоров'я, недоторканності, включаючи забезпечення їх їжею, житлом, відповідною медичною допомогою та засобами санітарії.

Щодо передачі виявлених на судні "stowaways" після того, як воно покинуло територіальні води даної держави, документи ІМО рекомендують капітанам не відхилятися від запланованого рейсу, поки не буде отримано відповідний дозвіл влади порту, в який судно може зайти для передачі на берег незаконних мігрантів. Також обумовлюється, що якщо "stowaways" визнані неприйнятними в країні, де вони передані з судна, їх слід повернути в країну, в якій вони проникли на судно. Якщо порт якоїсь держави відмовляється приймати "stowaways", ця держава повинна негайно інформувати державу прапора судна, що доставило такого роду мігрантів, про причини своєї відмови. Зазначені доповнення до Конвенції FAL набули чинності з 1 травня 2003 р.

Доповнення до Конвенції FAL включають стандартну форму для фіксування даних про незаконних мігрантів і повідомлення про інциденти з мігрантами, які державні органи повинні направляти Генеральному секретарю ІМО. Зазначається також, що якщо держава-учасниця вважає недоцільним слідувати міжнародним стандартам або застосовує інші заходи, вона повинна інформувати про це Генсека ІМО.

Документи ООН і ІМО щодо біженців (refugees) також є важливим інструментом регулювання нелегальної міграції на морі. Як відомо, у багатьох міжнародних документах (Конвенціях про відкрите море, UNCLOS, SOLAS) містяться положення про надання допомоги особам, що бідують у морі, з боку капітанів суден.

Це не тільки правова норма, а й давній правовий звичай, якому слідують моряки різних країн. Разом з тим проблема спасіння людей на морі може бути пов'язана з особливостями правового статусу біженців, що знаходяться на плавзасобах у відкритому морі і благають про допомогу. Подібні біженці роблять усвідомлений вибір — за допомогою будь-яких доступних плавзасобів вийти в нейтральні води в надії на порятунок з боку судна, що проходить поблизу. Свою головну мету в здійснюваних діях вони вбачають у тому, щоб будь-якою ціною проникнути на борт судна, що проходить. Міжнародне морське право визначає подібних біженців як *boat people*.

Багаторічна морська практика вказує на те, що капітан і екіпаж судна зобов'язані в будь-якому випадку вжити заходів, щоб врятувати людське життя за бортом, яке перебуває в стані реальної загрози. Однак тут відбувається зіткнення певних інтересів. Правові норми приписують капітану і екіпажу судна організувати порятунок людського життя незалежно від приналежності чи неприналежності до категорії *boat people*. Але немає правових норм, які б приписували забезпечити прийом і опіку над біженцями з числа *boat people*, піднятими на борт судна у відкритому морі, в першому порту вимушеного заходу судна-рятувальника.

Деяку ясність у ці складні питання вносить діяльність Організації Об'єднаних Націй в особі Верховного Комісара ООН у справах біженців та його адміністративно-управлінського апарату. В ситуаціях порятунку людського життя біженців на морі судновласник, капітан і екіпаж судна-рятувальника перебувають під повним правовим захистом Верховного Комісаріату ООН у справах біженців (UNHCR — the United National High Commission for Refugees).

UNHCR гарантує:

1. негайну допомогу судновласнику, капітану і екіпажу судна-рятувальника в організації прийому біженців з борту в визначеному порту;
2. відшкодування всіх розумних необхідних, надзвичайних і доцільних витрат і збитків судновласника, пов'язаних з порятунком і транспортуванням прийнятих на борт біженців. До них відносяться витрати на харчування і розміщення (проживання) на борту кожного врятованого біженця з розрахунку 10 ам. доларів за одну людину на добу, витрати на вимушену девіацію, підтримання оперативного радіозв'язку зі випадком, що стався, портові збори в порту прийому врятованих біженців, грошові втрати через порушення планових термінів виконання рейсу внаслідок їх затримки з причини прийому біженців. У міжнародному морському праві грошові втрати судновласника з приводу порушення планових термінів визначаються як *loss of hire*.

На жаль, на практиці ці гарантії забезпечуються не завжди і не в повній мірі. Прикладом може існувати так званий "інцидент з Тампою", який відбувся у серпні 2001 року - коли норвезький контейнеровоз MV Тампа врятував 438 біженців, переважно афганців, з тонучого риболовецького судна. Судно направилося до Різдяного острова, але австралійська влада відмовилась дозволити йому пристати до берегів. Уряд Австралії застосував різні тактики, щоб уникнути своїх зобов'язань за Конвенцією про біженців - від погроз команді корабля до залучення військових і намагання провести спеціальне законодавство для легалізації дій. Уряд також намагався "сплавити" біженців до країн Тихоокеанського регіону, таких як Науру та Нова Зеландія. Зрештою, після тижня перебування біженців на борту Тампи, було досягнуто угоди, що їх перевезуть на військовий корабель HMAS Manoora, де й визначатимуть їхній статус. Інцидент засвідчив прагнення австралійського уряду уникнути відповідальності за долю біженців, навіть тих, кому вони мали надати притулок³⁹.

³⁹ Feld, Francine. The Tampa Case: Seeking Refuge in Domestic Law. *Australian Journal of Human Rights*. № 8(1), 2002.
URL: <http://classic.austlii.edu.au/au/journals/AUJHRights/2002/11.html>

Таким чином, проблема нелегальної міграції морем є серйозним викликом для міжнародної спільноти, який потребує комплексного підходу та співпраці між державами. Міжнародно-правове регулювання цього питання здійснюється через низку документів, прийнятих ООН, ІМО та іншими організаціями, серед яких ключовими є Протокол проти незаконного ввезення мігрантів, резолюції ІМО та Конвенція FAL. Ці документи встановлюють стандарти щодо запобігання нелегальній міграції, визначають процедури поводження з мігрантами та відповідальність різних сторін. Особлива увага приділяється захисту прав мігрантів та забезпеченню їхньої безпеки, при цьому підкреслюється важливість співпраці між державами, судновласниками та екіпажами суден. Однак, як показує практика, зокрема "інцидент з Тампою", існуючі механізми не завжди ефективно працюють, а держави можуть ухилятися від виконання своїх зобов'язань, що вказує на необхідність подальшого вдосконалення міжнародно-правового регулювання в цій сфері.

2.2 Регіональні угоди щодо протидії незаконній міграції морем

Незаконна міграція морем є однією з найскладніших проблем сучасного міжнародного права та безпеки. Вона викликає серйозні гуманітарні кризи, економічні та соціальні наслідки для країн походження, транзиту та призначення. В умовах глобалізації та збільшення кількості мігрантів, регіональні угоди набувають особливої ваги як інструменти для координації дій держав у боротьбі з незаконною міграцією.

Дублінська угода, відома також як Дублінський регламент⁴⁰, є ключовим інструментом у системі управління притулком Європейського Союзу та активно використовується в боротьбі з незаконною міграцією морем. Вона встановлює механізм для визначення країни-члена ЄС, яка відповідальна за розгляд заявки на притулок. Зазвичай, це країна, через яку мігрант вперше перетнув кордон ЄС.

⁴⁰ Regulation (EU) No 604/2013 Of The European Parliament And Of The Council establishing the criteria and mechanisms for determining the Member State responsible for examining an application for international protection lodged in one of the Member States by a third-country national or a stateless person (recast). Dublin. 26 June 2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/604/oj>

Така система забезпечує централізацію й координацію розгляду заяв та дозволяє уникнути так званого "шопінгу притулку" — спроб мігрантів подавати заявки в різних країнах у пошуках кращих умов. Окрім того, завдяки регламенту навантаження на окремі країни розподіляється більш пропорційно.

Важливим аспектом є процедура перенесення заявників на притулок, якщо виявлено, що інша країна є відповідальною за розгляд заявки. Це сприяє ефективності процесу, адже дозволяє оптимізувати ресурси та розподілити навантаження між країнами-членами. Проте система має низку проблем. Через великий наплив мігрантів країни, як Італія та Греція, часто стикаються з надмірним навантаженням. Це викликає критику, оскільки в цих країнах умови для розгляду заяв можуть бути недостатніми. Існує також занепокоєння щодо забезпечення прав мігрантів у країнах з великим потоком заявок.

Європейський Союз використовує угоди про реадмісію як інструмент для контролю за міграційними потоками та зменшення незаконної міграції. Такі угоди дозволяють ЄС повертати осіб, які незаконно перетнули кордони або не мають необхідних документів, забезпечуючи відповідальність країн-партнерів за прийняття своїх громадян або осіб, які мають тісний зв'язок із цією країною (наприклад, якщо вони проходили транзитом або мали попереднє перебування). Процедури, визначені в угодах, дозволяють ідентифікувати осіб без належних документів та полегшують їх повернення, забезпечуючи контроль над нелегальною міграцією і знижуючи навантаження на прийомні системи ЄС⁴¹.

Реалізація угод починається з ідентифікації осіб для повернення, що включає збір документів та перевірку національної приналежності. Після цього організовується процес повернення, який може передбачати транспорт, дипломатичне сприяння та співпрацю з правоохоронними органами. Угоди про реадмісію також передбачають механізми моніторингу, які гарантують дотримання прав людини та міжнародних стандартів у процесі повернення, підвищуючи прозорість і забезпечуючи справедливість.

⁴¹ Panizzon, Marion. ReAdmission Agreements Of Eu Member States: A Case For Eu Subsidiarity Or Dualism? *Refugee Survey Quarterly*, vol. 31, no. 4, 2012, pp. 101–33. URL: <http://www.jstor.org/stable/45054949>.

ЄС уклав низку угод про реадмісію з різними країнами для ефективного контролю за міграційними потоками та повернення осіб, які незаконно перебувають у ЄС. Однією з найважливіших є угода з Туреччиною, підписана у 2013 році, яка передбачає прийняття Туреччиною осіб, що незаконно перетнули кордони ЄС, зокрема тих, хто прибув з території Туреччини або мав транзит через неї. Це допомагає зменшити кількість нелегальних мігрантів, що досягають ЄС, та спрощує процес повернення осіб, які не відповідають критеріям надання притулку⁴².

У 2014 році була укладена подібна угода з Індонезією, яка встановила механізми для ідентифікації та повернення осіб, що мають зв'язок із цією країною. Ця угода полегшує управління міграційними потоками між Індонезією та ЄС, запобігаючи незаконному перебуванню.

Ще раніше, у 2010 році, ЄС підписав угоду з Пакистаном, яка зобов'язує Пакистан приймати назад своїх громадян та осіб, які перетнули територію ЄС через Пакистан. Це сприяє ефективному контролю за міграцією з Пакистану та запобігає нелегальному міграційному трафіку.

У 2016 році була підписана угода з Нігерією, яка передбачає процедури для ідентифікації та повернення осіб, пов'язаних із Нігерією, що нелегально перебувають на території ЄС. Це допомагає запобігти незаконній міграції та забезпечує ефективне повернення.

Найновіша угода була укладена у 2020 році з Бангладешем. Вона охоплює процеси повернення осіб, що прибули до ЄС із цієї країни, та містить регулярні консультації й моніторинг для забезпечення відповідності міжнародним стандартам.

Угоди про реадмісію з третіми країнами є важливим елементом міграційної політики Європейського Союзу. Вони допомагають контролювати міграційні потоки, запобігати нелегальному перебуванню осіб в ЄС та забезпечують ефективне повернення мігрантів до країн походження. Хоча ці угоди сприяють

⁴² Panizzon, Marion. ReAdmission Agreements Of Eu Member States: A Case For Eu Subsidiarity Or Dualism? *Refugee Survey Quarterly*, vol. 31, no. 4, 2012, pp. 101–33. URL: <http://www.jstor.org/stable/45054949>.

управлінню міграційними потоками, їх реалізація може стикатися з різними проблемами, такими як політичні та адміністративні перешкоди.

АСЕАН (Асоціація держав Південно-Східної Азії) активно займається питанням міграції, зокрема через ініціативи, такі як Регіональна платформа для міграції та мобільності (RPMM). Ця платформа забезпечує обмін інформацією та кращими практиками серед держав-членів щодо боротьби з незаконною міграцією.

RPMM є ініціативою, що була розроблена в рамках АСЕАН для покращення управління міграційними процесами в регіоні. RPMM ставить перед собою завдання поліпшення координації, обміну інформацією і співпраці серед держав-членів АСЕАН у питаннях, пов'язаних з міграцією, включаючи боротьбу з незаконною міграцією.

Основні цілі та завдання RPMM зосереджені на обміні інформацією, розробці спільних стратегій, обміні кращими практиками, а також навчанні спеціалістів. RPMM забезпечує платформу для обміну даними між державами-членами АСЕАН, зокрема інформацією про міграційні потоки, загрози та тренди. Організація також розробляє спільні стратегії для боротьби з незаконною міграцією, надаючи рекомендації, які можуть бути адаптовані до національних контекстів.

У сфері обміну кращими практиками RPMM підтримує впровадження ефективних рішень, зокрема в управлінні кордонами та захисті прав мігрантів. Крім того, RPMM організовує тренінги для офіційних осіб, що покращує їхню кваліфікацію.

Механізми функціонування RPMM включають регулярні зустрічі, семінари та консультації для обговорення актуальних питань. Для розробки політик формуються робочі групи з експертів з різних країн, які займаються рекомендаціями і рішеннями. RPMM також використовує сучасні інформаційні технології для обміну даними, що підвищує ефективність співпраці між державами-членами.

Вплив RPMM на боротьбу з незаконною міграцією проявляється в посиленні регіональної координації, що дозволяє краще контролювати нелегальні міграційні потоки. Спільні зусилля призводять до зменшення обсягів нелегальної міграції та захисту прав мігрантів через розробку відповідних політик.

Однак RPMM стикається з рядом викликів, серед яких культурні та політичні різниці в регіоні АСЕАН, обмежені ресурси для реалізації ініціатив та недостатня співпраця між державами-членами, що може знижувати ефективність платформи.

У 2015 році АСЕАН уклала угоду, спрямовану на боротьбу з торгівлею людьми, яка передбачає зобов'язання держав-учасниць криміналізувати цей злочин, захищати жертв і боротися з організованими злочинними угрупованнями⁴³. Ця регіональна угода стала важливим кроком у створенні спільної платформи для координації дій країн-членів у протидії торгівлі людьми та захисту тих, хто постраждав.

Основні положення угоди включають криміналізацію торгівлі людьми, що вимагає від держав впровадження відповідних кримінальних норм у національному законодавстві, встановлення адекватних покарань для винних, а також забезпечення правового захисту жертв. Останнє передбачає надання соціальної підтримки, медичних послуг та реабілітаційної допомоги. Угода також акцентує увагу на необхідності спільної роботи країн у боротьбі з організованою злочинністю, що включає обмін інформацією та спільні розслідування, а також профілактику через просвітницькі кампанії.

Для реалізації угоди держави-члени зобов'язані розробити національні стратегії боротьби з торгівлею людьми та створити механізми для обміну інформацією. АСЕАН також координує технічну та фінансову підтримку для країн у впровадженні угоди, що включає навчання для правоохоронців і соціальних працівників.

⁴³ ASEAN Convention Against Trafficking in Persons, Especially Women and Children. Kuala Lumpur. 21 November 2015.
URL: <https://www.asean.org/wp-content/uploads/2015/12/ACTIP.pdf>

Вплив угоди проявляється в покращенні національних законодавств, що дозволяє ефективніше боротися з торгівлею людьми, а також у підвищенні доступу жертв до реабілітаційних програм. Співпраця між країнами АСЕАН стала більш активною, що допомагає вирішувати транснаціональні аспекти цього злочину.

Однак впровадження угоди стикається з викликами, зокрема з обмеженими ресурсами та виконанням, різними підходами до законодавства в країнах, а також культурними та політичними бар'єрами, що може ускладнити досягнення узгоджених стандартів у боротьбі з торгівлею людьми.

Регіональна угода АСЕАН про боротьбу з торгівлею людьми є важливим інструментом у боротьбі з цим серйозним злочином на регіональному рівні. Вона забезпечує основні принципи криміналізації, захисту жертв та боротьби з організованими злочинними угрупованнями. Однак ефективність угоди залежить від здатності держав-членів впроваджувати її положення на практиці та подолати виклики, що виникають у процесі реалізації.

Регіональний план дій для боротьби з незаконною міграцією в Західній Африці, розроблений Західноафриканським економічним співтовариством (ECOWAS), має на меті зменшення незаконної міграції через інтеграцію держав-членів у боротьбу з нелегальним переправленням мігрантів.

Основні цілі цього плану включають запобігання незаконній міграції шляхом розвитку економічних можливостей, поліпшення освіти та підвищення обізнаності про ризики. Також передбачено вдосконалення контролю за кордонами шляхом покращення інфраструктури, навчання прикордонних служб і впровадження нових технологій. Співпраця між державами-членами передбачає обмін інформацією та координацію дій у випадках незаконної міграції і торгівлі людьми, а також забезпечення захисту прав мігрантів та надання допомоги жертвам експлуатації.

Механізми реалізації плану передбачають створення регіональних координаційних центрів для обміну інформацією, проведення спільних операцій між країнами для боротьби з контрабандою людей і покращення

правозастосування шляхом розробки відповідного законодавства. Навчальні програми для правоохоронних органів також стануть важливою частиною впровадження плану.

Очікується, що реалізація цього плану призведе до зменшення рівня незаконної міграції через покращення умов для легальної міграції та підвищення ефективності прикордонного контролю. Це також має сприяти розвитку регіональної координації для більш ефективного управління міграційними потоками та захисту прав мігрантів.

Проте реалізації плану можуть заважати фінансові обмеження, політичні та культурні різниці між країнами-членами, а також проблеми з корупцією і недостатня ефективність в окремих країнах, які можуть ускладнити виконання його цілей.

Регіональні угоди і конвенції, що стосуються боротьби з незаконною міграцією, мають кілька позитивних аспектів, зокрема покращення координації і співпраці між країнами. Завдяки обміну інформацією, наприклад через Регіональну платформу для міграції та мобільності (RPMM) в АСЕАН, країни можуть ефективніше координувати свої зусилля у боротьбі з незаконною міграцією. Також, агенція Frontex в Європейському Союзі координує спільні операції між країнами-членами, що підвищує ефективність контролю за кордонами.

Що стосується підвищення захисту мігрантів, протокол проти незаконного ввезення мігрантів морським шляхом акцентує увагу на гуманному ставленні до них і захисті їхніх прав, а конвенція про захист прав і добробуту мігрантів пропонує правовий захист від експлуатації. Врегулювання питань правозастосування також покращується завдяки чітким стандартам і зобов'язанням, встановленим регіональними угодами, які сприяють створенню ефективних систем контролю. Протокол проти торгівлі людьми зосереджений на захисті жертв, особливо жінок і дітей.

Однак реалізація цих угод стикається з певними викликами. Фінансові витрати на впровадження угод можуть бути значними, особливо для країн з

обмеженими ресурсами. Складні бюрократичні процедури можуть уповільнювати їх реалізацію, а недостатня кількість інспекторів та ресурсів знижує ефективність контролю за дотриманням норм. Корупція також може заважати успішному впровадженню угод і захисту прав мігрантів.

Соціальні наслідки також викликають занепокоєння, оскільки угода про реадмісію може призвести до перенаправлення мігрантів в інші країни, створюючи додаткові труднощі. Невірне застосування угод може спричинити дискримінацію і погіршення умов життя для мігрантів. Крім того, може виникати невідповідність між регіональними угодами і міжнародними нормами, що ускладнює їхню реалізацію.

Координація регіональних угод з міжнародним законодавством є важливим аспектом у боротьбі з незаконною міграцією. Перш за все, регіональні угоди забезпечують дотримання міжнародних стандартів, спираючись на такі конвенції, як Конвенція ООН з морського права та протоколи проти торгівлі людьми. Це допомагає узгодити регіональні ініціативи з глобальними цілями, а також запозичити принципи міжнародного законодавства для гармонізації правил і підвищення ефективності контролю за незаконною міграцією.

Крім того, регіональні угоди активно взаємодіють з міжнародними організаціями, такими як Міжнародна організація з міграції (IOM) та Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (UNHCR), що забезпечує узгодженість у реалізації політик і програм.

Регіональні угоди також можуть доповнювати міжнародне законодавство, уточнюючи і конкретизуючи механізми реалізації загальних стандартів. Наприклад, Дублінський регламент ЄС детально описує процедури розгляду заяв про притулок, виходячи з міжнародних принципів. Адаптація міжнародних норм до специфічних регіональних умов також є важливою, як видно на прикладі Регіональної платформи для міграції та мобільності (RPMM) в АСЕАН, яка враховує унікальні аспекти міграції в Південно-Східній Азії.

Однак можуть виникати конфлікти між регіональними угодами і міжнародним законодавством, особливо коли одна з угод встановлює більш

суворі або менш суворі вимоги. Це створює правові суперечності, які ускладнюють реалізацію. Для їх вирішення регіональні угоди часто включають механізми, такі як консультації з міжнародними організаціями або перегляд правил.

Прикладами такої взаємодії є Дублінський регламент, який доповнює принципи Конвенції про статус біженців, і Регіональна платформа RPMM в АСЕАН, яка узгоджує свої дії з міжнародними протоколами ООН, прагнучи впровадити глобальні принципи в регіональних умовах.

Регіональні конвенції щодо боротьби з незаконною міграцією взаємодіють з міжнародним законодавством через координацію, доповнення та іноді конкуренцію. Вони сприяють забезпеченню дотримання міжнародних стандартів, адаптуючи їх до регіональних умов, але також можуть створювати правові конфлікти, які потребують вирішення. Ефективна інтеграція регіональних і міжнародних норм є ключем до успішного управління проблемами незаконної міграції.

Регіональні угоди відіграють ключову роль у боротьбі з незаконною міграцією морем, забезпечуючи координацію між країнами, полегшуючи обмін інформацією та ресурсами. Однак їхня ефективність залежить від здатності країн-членів до співпраці, узгодженості у правозастосуванні та готовності до вирішення політичних та економічних викликів. Подальше вдосконалення регіональних механізмів та їх інтеграція з міжнародними стандартами можуть суттєво покращити ситуацію з незаконною міграцією на морі.

Аналіз міжнародно-правових актів у сфері попередження незаконної міграції на морі дозволяє зробити висновок про наявність комплексної системи регулювання цієї проблеми на універсальному та регіональному рівнях. Основоположними документами є Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності та Протокол проти незаконного ввезення мігрантів, які встановлюють базові принципи міжнародного співробітництва у протидії незаконній міграції. Важливу роль відіграє діяльність Міжнародної морської організації (ІМО), яка через свої резолюції та рекомендації створює практичні

механізми запобігання незаконному перевезенню мігрантів морем. Особливе значення має Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства (FAL), яка встановлює стандарти та процедури щодо поводження з нелегальними мігрантами на морських судах.

На регіональному рівні ключовими інструментами є Дублінська угода та система угод про реадмісію в Європейському Союзі, які забезпечують механізми визначення відповідальності за розгляд заяв про притулок та повернення нелегальних мігрантів. В Азійсько-Тихоокеанському регіоні важливу роль відіграє Регіональна платформа для міграції та мобільності (RPMM) в рамках АСЕАН, яка сприяє обміну інформацією та координації дій між державами-членами. Західноафриканське економічне співтовариство (ECOWAS) також розробило власний регіональний план дій для боротьби з незаконною міграцією.

Водночас існуючі механізми міжнародно-правового регулювання мають певні недоліки та обмеження. Зокрема, проблемними залишаються питання ефективної імплементації міжнародних норм на національному рівні, забезпечення належного фінансування та ресурсного забезпечення, подолання бюрократичних перешкод та корупції. Особливої уваги потребує питання захисту прав мігрантів та забезпечення гуманного ставлення до них відповідно до міжнародних стандартів прав людини.

Для підвищення ефективності міжнародно-правового регулювання необхідно посилити координацію між універсальними та регіональними механізмами, забезпечити більш тісну співпрацю між державами у сфері обміну інформацією та проведення спільних операцій, вдосконалити системи моніторингу та контролю за виконанням міжнародних зобов'язань. Важливим є також розвиток превентивних заходів, спрямованих на усунення причин незаконної міграції, та посилення технічної та фінансової допомоги країнам, які найбільше страждають від цієї проблеми.

РОЗДІЛ 3

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ ДО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

3.1 Національні нормативно-правові акти України у сфері боротьби з незаконною міграцією морем

Незаконна міграція морем є однією з серйозних проблем, з якими стикаються держави, що мають вихід до моря. Україна, як країна з великим морським узбережжям і значним торговельним флотом, також є активним учасником міжнародних зусиль по боротьбі з цією проблемою. Для ефективного протидії незаконній міграції морем Україні необхідно інтегрувати міжнародні норми в національне законодавство, забезпечити належний контроль та координацію між державними органами.

Україна продовжує залишатися країною із значним транзитним потенціалом як морська держава навіть після анексії Автономної Республіки Крим. Міграційні потоки територією нашої держави з використанням морського транспорту залишаються на сталому рівні. Так, у 2016 році морську ділянку державного кордону України перетнуло близько 350 тис. осіб, що на 9% менше ніж за попередній рік.

Проблема нелегальної міграції на морі набуває актуального значення для України також у контексті її євроінтеграційних прагнень. Загострення міграційної кризи в державах-членах Європейського Союзу відбувається на фоні активного використання морських шляхів, що характеризує ситуацію і в сусідніх з Україною країнах. За таких умов географічне становище України та її міжнародні зобов'язання на основі асоціативного співробітництва з ЄС спонукають до активних заходів міграційної політики, зокрема, протидії нелегальній міграції на шляхах міжнародного морського сполучення.

Кодекс торговельного мореплавства України (КТМ)⁴⁴ є основоположним нормативно-правовим актом, що регулює всі аспекти морського судноплавства в Україні. Він встановлює правові основи для діяльності морського транспорту, визначає обов'язки та права судновласників, капітанів, екіпажів і органів контролю. У контексті боротьби з незаконною міграцією морем КТМ виконує важливу роль завдяки своїм положенням, що стосуються контролю за суднами і обов'язків капітанів.

КТМ визначає права і обов'язки морських адміністрацій України, які здійснюють контроль за суднами, що перетинають українські територіальні води. Основні аспекти включають перевірку документів суден, які заходять в українські порти або проходять через територіальні води. Це включає судові реєстраційні документи, сертифікати відповідності міжнародним стандартам безпеки і технічним вимогам. Морські адміністрації здійснюють перевірку на відповідність суден міжнародним стандартам, таким як ті, що визначені Конвенцією ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) та іншими міжнародними угодами, зокрема в частині боротьби з незаконним перевезенням мігрантів. Регулярні аудити і перевірки операцій суден можуть включати перевірки на наявність мігрантів на борту, що дозволяє виявити можливі випадки незаконного перевезення людей.

У випадку підозр або сигналів про порушення морські адміністрації мають право проводити інспекції суден на морі. Це включає перевірку стану судна, його вантажу та екіпажу, а також огляд документів на відповідність міжнародним та національним стандартам. У разі виявлення порушень, адміністрації можуть вимагати від судновласників виправлення недоліків або застосовувати санкції, такі як заборона на подальший прохід або затримання судна до з'ясування всіх обставин.

КТМ також визначає обов'язки капітанів суден, які мають важливе значення для забезпечення безпеки на борту та запобігання незаконній міграції. Капітани

⁴⁴ Кодекс торговельного мореплавства України від 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

несуть відповідальність за забезпечення безпеки судна та його екіпажу. Це включає контроль за технічним станом судна, безпекою на борту та дотриманням міжнародних норм. Капітани повинні забезпечити відповідність судна міжнародним стандартам, зокрема тим, що стосуються боротьби з незаконним перевезенням мігрантів. Це включає запобігання навантаженню мігрантів без відповідних документів або підтвердженням легальності перевезення. У випадку виявлення незаконної діяльності на борту, капітани зобов'язані негайно повідомити відповідні органи влади. Це може включати випадки, коли на борту виявляються нелегальні мігранти або існують підозри на порушення.

Капітани мають забезпечити, щоб весь екіпаж був ознайомлений з міжнародними та національними стандартами щодо боротьби з незаконною міграцією. Це включає проведення навчальних заходів і тренінгів на тему безпеки та дотримання правових норм. Капітани повинні розробити внутрішні процедури для забезпечення дотримання вимог законодавства, що включають механізми для виявлення та реагування на випадки незаконної міграції.

Кодекс торговельного мореплавства України є ключовим нормативним актом, що регулює морське судноплавство і боротьбу з незаконною міграцією морем. Завдяки чітко визначеним правам і обов'язкам морських адміністрацій та капітанів суден, КТМ забезпечує ефективний контроль за суднами, що перетинають українські територіальні води. Інспекційні процедури, обов'язки капітанів і контроль за дотриманням міжнародних стандартів грають важливу роль у боротьбі з незаконною міграцією, що допомагає Україні інтегруватися в міжнародні зусилля щодо цієї проблеми і забезпечити безпеку своїх морських кордонів.

Закон України “Про морські порти”⁴⁵ є важливим нормативно-правовим актом, що регулює функціонування морських портів на території України. Його положення мають значення не лише для організації роботи портів, але й для боротьби з незаконною міграцією морем. Закон визначає правила та процедури,

⁴⁵ Про морські порти: Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

що допомагають контролювати судна, що прибувають в українські порти, і забезпечують координацію між портовими адміністраціями та прикордонними службами.

Згідно з Законом України про морські порти, портові адміністрації мають визначені обов'язки щодо перевірки суден, що прибувають у порти. Основні аспекти включають документальний контроль, що передбачає перевірку суднових реєстраційних документів, сертифікатів відповідності міжнародним стандартам безпеки та документів, що підтверджують легальність вантажу. Перевірка документів дозволяє виявити можливі порушення, зокрема нелегальні перевезення мігрантів. Крім того, передбачено огляд вантажу, що допомагає виявити можливі випадки незаконного ввезення мігрантів або інших заборонених товарів. Огляд може включати фізичний перевірку вантажних відділень і контейнерів для виявлення прихованих осіб. Портові адміністрації також можуть здійснювати інспекції суден при їх прибутті в порт, що включає перевірку технічного стану судна, відповідність вимогам міжнародних стандартів та виявлення порушень, що стосуються перевезення мігрантів. Для запобігання незаконній міграції портові адміністрації можуть використовувати аналітичні інструменти для оцінки ризиків і профілювання суден на основі інформації про їхню історію і маршрут.

Закон України про морські порти також забезпечує координацію між портовими адміністраціями і прикордонними службами, що є важливим для ефективної боротьби з незаконною міграцією. Це включає обмін інформацією між портовими адміністраціями і прикордонними службами про судна, що прибувають в порт, а також передачу даних про підозрілі вантажі або осіб. Портові адміністрації можуть організовувати спільні операції з прикордонними службами для перевірки суден і боротьби з незаконною міграцією, що включає спільні інспекції, рейди і моніторинг підозрілих суден. У разі виявлення підозрілих або нелегальних ситуацій, портові адміністрації зобов'язані негайно повідомляти прикордонні служби та інші компетентні органи, що забезпечує швидке реагування на випадки незаконного перевезення мігрантів. Координація

між портовими адміністраціями і прикордонними службами допомагає забезпечити безпеку в порту і навколо нього, запобігаючи спробам нелегального ввезення мігрантів і забезпечуючи дотримання правових норм.

Закон України про морські порти відіграє ключову роль у боротьбі з незаконною міграцією морем завдяки встановленню чітких процедур для перевірки суден, огляду вантажу і координації між портовими адміністраціями та прикордонними службами. Його положення допомагають забезпечити контроль за суднами, що прибувають в українські порти, і дозволяють ефективно реагувати на випадки незаконного перевезення мігрантів. Завдяки цьому закон забезпечує інтеграцію в міжнародні зусилля щодо боротьби з незаконною міграцією і підтримує національні зусилля з охорони морських кордонів України.

Закон України «Про прикордонний контроль» визначає правові та організаційні засади для здійснення прикордонного контролю на державному кордоні України, зокрема в морських портах. Основною метою цього закону є забезпечення національної безпеки України, а також охорона її державного кордону від незаконного перетину, що включає боротьбу з незаконною міграцією, контрабандою, тероризмом та іншими злочинами, що можуть бути скоєні через водний транспорт.

Згідно з цим законом, прикордонні органи мають право проводити комплексний контроль суден, що прибувають в українські порти. Це включає перевірку документів судна та екіпажу, а також здійснення огляду вантажу, щоб виявити можливі порушення, зокрема незаконне ввезення мігрантів, заборонених товарів або небезпечних вантажів. Закон чітко регламентує процедури прикордонного контролю, що дозволяє своєчасно виявляти порушення та запобігати їх.

Особлива увага приділяється взаємодії між прикордонними службами, митними органами та іншими правоохоронними установами, що сприяє ефективній боротьбі з незаконною міграцією та іншими правопорушеннями. Закон також передбачає використання сучасних технічних засобів і аналітичних

інструментів для моніторингу суден, що наближаються до українських портів, з метою оцінки ризиків і профілювання потенційно небезпечних вантажів або осіб.

Завдяки своєчасному виявленню і реагуванню на правопорушення, закон сприяє забезпеченню безпеки на морських кордонах України та підтримує міжнародне співробітництво в боротьбі з транснаціональними злочинами, включаючи нелегальну міграцію і контрабанду. Згідно з цим законом, прикордонний контроль суден здійснюється безпосередньо прикордонними органами України, які відповідають за перевірку суден, що прибувають в українські порти. Основними завданнями прикордонних служб є контроль за дотриманням законодавства України щодо перетину державного кордону, виявлення і припинення спроби незаконного ввезення мігрантів, а також перевірка правомірності документів та вантажів, що перевозяться суднами.

Ключовими аспектами контролю, передбаченого законом, є:

1. Перевірка документів: Під час прибуття суден до українських портів, прикордонні органи перевіряють наявність і правильність документів, що супроводжують судно, а також документи екіпажу та пасажирів. Це включає перевірку реєстраційних документів судна, свідоцтв про його відповідність міжнародним стандартам безпеки, а також документів, що підтверджують законність вантажу, у тому числі наявність ліцензій на перевезення небезпечних або заборонених товарів. Перевірка також здійснюється на предмет виявлення нелегальних мігрантів, які можуть бути перевезені приховано.

2. Координація з митною службою та іншими органами: Закон передбачає тісну координацію між прикордонними службами, митною службою, а також іншими органами, що займаються контролем на морі (наприклад, службами безпеки або правоохоронними органами). Важливим аспектом цієї координації є обмін інформацією про судна, їх маршрут, а також підозрілі вантажі або осіб, які можуть бути на борту. Спільна робота всіх задіяних органів дозволяє своєчасно реагувати на загрози, пов'язані з незаконною міграцією або контрабандою.

3. Інспекція суден і вантажу: Прикордонні органи можуть здійснювати фізичний огляд суден, що прибувають в українські порти. Це включає огляд

вантажних відділень, контейнерів та інших місць на судні, де можуть бути приховані нелегальні мігранти або заборонені товари. Огляд вантажу та судна здійснюється відповідно до міжнародних стандартів, що сприяє запобіганню незаконному перевезенню людей або товарів через державний кордон.

4. Моніторинг і профілювання ризиків: Однією з функцій прикордонних органів є використання технологій для оцінки ризиків і профілювання суден, що прибувають в українські порти. Це означає, що на основі історії судна, його маршруту та інших факторів здійснюється аналіз, який допомагає виявити потенційні загрози, зокрема щодо незаконної міграції. Таке профілювання дозволяє зосередити зусилля на тих суднах, які мають найвищий ризик бути пов'язаними з нелегальними діями.

5. Забезпечення безпеки на морських кордонах: Закон також передбачає активні дії щодо забезпечення безпеки на морських кордонах України. Це включає забезпечення правопорядку у портах, а також моніторинг акваторій, щоб запобігти спробам незаконного перетину кордону або використання суден для здійснення правопорушень.

6. Реагування на випадки незаконної міграції: Закон чітко визначає процедури реагування на випадки виявлення незаконної міграції. Якщо під час перевірки судна виявляються нелегальні мігранти, прикордонні органи повинні негайно вжити заходів, щоб усунути порушення, включаючи затримання осіб, які перебувають на борту без відповідних документів, і передавання справи до компетентних органів для подальшого розгляду.

Загалом, Закон України «Про прикордонний контроль»⁴⁶ відіграє важливу роль у забезпеченні національної безпеки та ефективному контролі за судноплавством, зокрема у боротьбі з незаконною міграцією через морські порти. Він забезпечує ефективну взаємодію між різними органами влади та допомагає створити комплексну систему контролю для запобігання незаконному ввезенню мігрантів та іншої незаконної діяльності через морські шляхи.

⁴⁶ Про прикордонний контроль: Закон України від 5 листопада 2009 року № 1710-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17#Text>

Митний кодекс України ⁴⁷ є основним нормативно-правовим актом, який регулює порядок контролю за переміщенням товарів і осіб через митний кордон України, зокрема в контексті морських перевезень. Він встановлює процедури, що забезпечують виконання митних формальностей, виявлення і запобігання порушенням митного законодавства, а також боротьбу з незаконними діями, такими як незаконне перевезення мігрантів через українські морські порти.

Основною функцією митних органів є контроль за переміщенням товарів, транспортних засобів і осіб через митний кордон України. Вони здійснюють перевірку документів, огляд вантажів, а також оцінку ризиків для виявлення потенційно небезпечних ситуацій, включаючи незаконне перевезення мігрантів. У контексті боротьби з незаконною міграцією, митні органи активно співпрацюють з прикордонними службами, правоохоронними органами та іншими державними структурами, зокрема в рамках проведення спільних операцій.

Митні органи мають право здійснювати огляд суден, які прибувають в українські порти, для виявлення незаконних вантажів, таких як контрабанда або нелегальні мігранти. Це включає фізичний огляд вантажних відділень, контейнерів та інших частин судна, де можуть бути приховані особи. Також важливим аспектом є перевірка документів, що підтверджують законність вантажу, а також відповідність перевезення міжнародним стандартам безпеки і митним вимогам.

Крім того, митні органи активно здійснюють профілювання суден, що прибувають до України, оцінюючи ризики на основі інформації про попередні маршрути, вантажі і стан судна. Це дозволяє ефективно виявляти підозрілі судна та здійснювати додаткові перевірки. Митні органи також можуть співпрацювати з міжнародними митними та правоохоронними установами для обміну інформацією, що сприяє виявленню і запобіганню незаконній міграції,

⁴⁷ Митний кодекс України від 13 березня 2012 року № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>

контрабанді та іншим правопорушенням, які можуть здійснюватися через морські порти.

Завдяки тісній співпраці митних органів з іншими правоохоронними структурами, в тому числі з прикордонниками, українська митна система забезпечує ефективний контроль за переміщенням осіб та товарів через митний кордон, що є важливим елементом в боротьбі з незаконною міграцією через морські шляхи.

Закон України «Про боротьбу з тероризмом»⁴⁸ є важливим нормативно-правовим актом, що визначає правові засади боротьби з тероризмом та іншими загрозами національній безпеці України. Цей закон передбачає не лише заходи щодо виявлення та нейтралізації терористичних актів, але й механізми для запобігання і реагування на загрози, які можуть бути пов'язані з терористичною діяльністю, в тому числі через морські порти. Закон є особливо актуальним у контексті боротьби з незаконною міграцією, коли мігранти можуть бути використані терористичними організаціями для проникнення на територію України з метою скоєння актів насильства або інших дестабілізуючих дій.

Згідно з положеннями цього закону, національні органи, що відповідають за безпеку, зокрема прикордонні та митні служби, правоохоронні органи, а також органи морської безпеки, зобов'язані здійснювати тісну взаємодію для своєчасного виявлення і нейтралізації потенційних терористичних загроз. Це включає розробку і застосування спільних планів і операцій для перевірки суден, вантажів та осіб, що прибувають через морські порти. Закон також передбачає використання сучасних технологій і методів для моніторингу руху підозрілих суден, які можуть бути пов'язані з терористичними групами або з незаконною міграцією, що є прикриттям для терористичних актів.

Також важливим аспектом закону є створення ефективної системи обміну інформацією між державними органами та міжнародними партнерами для виявлення і запобігання терористичним загрозам. У разі виявлення підозрілих

⁴⁸ Про боротьбу з тероризмом: Закон України від 20 березня 2003 року № 638-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15#Text>

осіб або вантажів, які можуть бути пов'язані з тероризмом, закон зобов'язує відповідні органи оперативно реагувати, в тому числі шляхом затримання суден, перевірки вантажів та проведення розслідувань для забезпечення національної безпеки.

Таким чином, Закон України «Про боротьбу з тероризмом» надає правові основи для ефективної боротьби з тероризмом, особливо в контексті морської безпеки, де незаконна міграція та інші злочинні дії можуть бути частиною ширших терористичних схем. Закон дозволяє органам влади більш оперативно і координовано реагувати на терористичні загрози, що виникають через морські порти, і запобігати можливим терористичним актам на території України.

Закон України «Про державний кордон»⁴⁹ є основним нормативно-правовим актом, який визначає загальні принципи та порядок охорони державного кордону України, включаючи морські кордони. Він передбачає комплекс заходів для забезпечення національної безпеки країни, захисту її територіальної цілісності та суверенітету, а також запобігання незаконному перетину кордону, зокрема через морські шляхи і порти.

Згідно з цим законом, охорона державного кордону на морі здійснюється через активне патрулювання територіальних вод України, контроль за судноплавством, перевірку вантажів і осіб, що прибувають в українські порти, а також моніторинг суден, що наближаються до кордону. Закон визначає, що прикордонні служби мають право на проведення комплексних заходів для виявлення порушників, включаючи огляд суден, перевірку документів, а також застосування спеціальних засобів і технічних засобів для контролю на морських маршрутах.

Особливу увагу закон приділяє боротьбі з незаконним перетином кордону, в тому числі контрабандою, тероризмом та незаконною міграцією, що можуть здійснюватися через морські порти та судна. Охорона державного кордону передбачає активну співпрацю між прикордонними службами, митною

⁴⁹ Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 року № 1777-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

службою, органами правопорядку, а також іншими державними і міжнародними організаціями для ефективного контролю над пересуванням людей і вантажів.

Закон також регламентує процедури для запобігання несанкціонованому доступу до морських портів, охорони портових територій і здійснення прикордонного контролю в межах портових комплексів. Це включає взаємодію з іншими правоохоронними органами для своєчасного реагування на загрози, такі як спроби нелегальної міграції або проникнення терористичних груп через морські порти.

Завдяки цьому закону органи влади мають можливість ефективно реагувати на загрози, які можуть виникнути внаслідок порушень на державному кордоні, зокрема через морські шляхи, і гарантувати належний контроль та безпеку на кордоні України. Закон «Про охорону державного кордону» відіграє ключову роль у забезпеченні цілісності та безпеки держави, сприяючи виявленню та припиненню нелегальних дій на морі, що можуть загрожувати національним інтересам України.

В цілому, нелегальна міграція - порівняно нове явище для України. Геополітичне положення нашої держави, розвинуті транспортні комунікації, відносно м'який візовий режим, наявність "помічників" зі сторони місцевого населення виступають благодійними факторами для вибору України як транзитної території для подальшого слідування в країни Західної Європи. Такий висновок можна підтвердити наступними цифрами: спроби осісти в Україні роблять 3-5% нелегальних мігрантів, затриманих правоохоронними органами нашої країни.

Водночас Україна виступає країною-донором. Мігранти з України виїжджають за кордон на законних підставах. Однак на територіях при наявності відповідних документів.

Інші держави мають проблему з нелегальними мігрантами, оскільки такі особи порушують законодавство країн перебування, займаючись незаконними видами діяльності без належного дозволу. Проблема імміграції з України тісно

пов'язана з розповсюдженням злочинності (торгівлі людьми, наркобізнесом тощо) і викликає серйозну стурбованість європейської спільноти.

Правоохоронні органи України вважають, що серед-восточні кордони України, а це понад 2,7 тис. км, фактично перетворилися на загальноєвропейський бар'єр для потоків незаконних мігрантів. Більшість затриманих в Україні порушників є вихідцями з країн азіатського та близькосхідного регіону, де, як відомо, сильні позиції терористичних організацій. Тому в нашу країну разом з нелегальними мігрантами нерідко потрапляють і представники таких угруповань. Це в нашій країні разом із нелегальними мігрантами призводить до звичних, традиційних для населення України моделей поведінки.

В умовах розширення кордонів Європейського Союзу проблема нелегальної міграції в Україні стала особливо актуальною. Як відомо, нелегалів проникнення до сих пір не вдалося зупинити жодному державі. Україна в тому числі, але в нашій країні вживаються достатньо жорсткі заходи протидії нелегальній міграції.

В Україні з 2001 р. діє Указ Президента України “Про заходи щодо посилення боротьби з незаконною міграцією”⁵⁰, метою якої була реалізація державної політики з питань міграції та національної безпеки, спрямованої на активізацію протидії незаконній міграції.

Основні завдання цієї Програми:

1. недопущення проникнення на територію України осіб, які незаконно перебувають в Україні і не заявляють про своє бажання отримати статус біженця; ухилились від виїзду з України і укладаються від контактів з компетентними державними органами;
2. викриття транснаціональних каналів незаконної міграції на державному кордоні України і за її межами;

⁵⁰ Про заходи щодо посилення боротьби з незаконною міграцією: Указ Президента України № 22/2001 від 18 січня 2001 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/22/2001>

3. припинення протиправної діяльності фізичних і юридичних осіб, які незаконно перевозять мігрантів в Україну і/або транзитом переміщують їх через територію України.

Незважаючи на ці та інші заходи, поки що ситуація з нелегальною міграцією через морські кордони України залишається відкритою.

3.2 Практика правозастосування щодо незаконних мігрантів на морських судах

Аналіз судових справ є ключовим для розуміння правозастосування у сфері нелегальної міграції морем.

Так, Між 9 та 10 березня 2023 року на острів Лампедуза (Італія) прибуло близько 1350 мігрантів на човнах після небезпечного перетину центральної частини Середземного моря. Нещодавнє рішення Європейського суду з прав людини у справі J.A. та інші проти Італії⁵¹ свідчить про зміщення уваги Суду на забезпечення прав мігрантів, які прибувають до Європи морським шляхом. Ця справа стосувалася нелюдських умов утримання заявників у центрі для мігрантів на острові Лампедуза.

Суд встановив, що Італія порушила кілька статей Європейської конвенції з прав людини, зокрема заборону катування та нелюдського поводження, свавільного позбавлення волі, а також заборону колективної висилки іноземців. Це рішення є суттєвим кроком вперед у захисті прав морських мігрантів на південних кордонах Європи.

Суд у справі J.A. and others v. Italy визнав, що тривале перебування заявників у переповненому центрі утримання становило порушення заборони нелюдського поводження. Суд також підтвердив, що Італія не забезпечила належної процедури затримання та висилки мігрантів.

Досить показовою є практика судових рішень щодо осіб, які керують човнами, що перевозять нелегальних мігрантів. Моніторинг судових справ,

⁵¹ Рішення Європейського суду з прав людини у справі 21329/18 (J.A. and others v. Italy) від березня 2023 року. URL: [https://hudoc.echr.coe.int/eng#{\"itemid\":\[\"002-14042\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/eng#{\)

проведений організацією PICUM, виявив численні випадки, коли людей звинувачували у керуванні човнами з нелегальними мігрантами на основі неналежних доказів та з грубими порушеннями процесуальних гарантій. Серед справ, що завершилися у 2023 році, спостерігається тривожна тенденція - лише дев'ять осіб були визнані винними, тоді як кількість виправдувальних вироків (21) значно переважає.

Один із показових прикладів - справа десяти осіб, яких криміналізували як "керманичів човнів" в Італії, незважаючи на те, що вони діяли під примусом. Судовий процес у цій справі тривав цілих сім років, що є нетиповим для таких категорій справ і свідчить про затягування провадження та порушення процесуальних строків⁵².

Проте трапляються й позитивні приклади правозастосування. Так, у 2023 році грецький суд Мітіліні присудив компенсацію в розмірі 16 000 євро особі на ім'я Акіф Расулі. Раніше його було несправедливо ув'язнено майже на три роки за звинуваченням у "сприянні незаконному в'їзду" до Греції та "спричиненні корабельної аварії". Хоча його не визнали винним у корабельній аварії, Расулі був засуджений за контрабанду, що призвело до 50-річного тюремного терміну. У 2022 році його було виправдано в апеляційному порядку, а суд Мітіліні згодом визнав незаконність його тривалого ув'язнення⁵³.

Ще одним позитивним прикладом стало рішення суду Сіроса у 2023 році. Двох чоловіків було звинувачено у "навмисному та послідовному сприянні незаконному в'їзду на грецьку територію громадян третіх країн", що могло призвести до тривалого ув'язнення та великого штрафу. Проте суд виправдав

⁵² Justice For Amir And Razuli!: 3.03.2022. URL: <https://legalcentresvos.org/2022/03/03/press-release-justice-for-amir-and-razuli/>

⁵³ Victory for LCL Client, Mytilene court orders 16.000 in compensation after nearly three years of unjust imprisonment: 5.09.2023. URL: <https://legalcentresvos.org/2023/09/05/press-release-2/>

обох підсудних, встановивши, що вони не можуть бути притягнуті до відповідальності за "сприяння незаконному в'їзду" через їхній статус біженців⁵⁴.

Таким чином, практика правозастосування у справах проти так званих "корманичів човнів" характеризується порушенням процесуальних гарантій, використанням неякісних доказів та винесенням несправедливих обвинувальних вироків. Водночас трапляються і позитивні приклади, коли суди визнають незаконність дій влади та виправдовують підсудних, керуючись принципами справедливого судочинства.

Нелегальний в'їзд морським транспортом іноземців, які намагаються уникнути небезпеки та здобути притулок може також негативно вплинути на авторитет України. Європейський суд з прав людини в справі «Кебе та інші проти України» зазначив, що «...працівники прикордонної служби не забезпечили заявнику можливості звернутися із заявою про визнання біженцем, поки він перебував на борту судна».

Справа Кебе та інші проти України (заява № 13065/12) була розглянута Європейським судом з прав людини (ЄСПЛ) і стосувалася порушення прав заявників, зокрема щодо їхнього незаконного затримання, депортації та порушення їхнього права на справедливий суд. Справа мала важливе значення для розгляду питань, пов'язаних із правами мігрантів і процедурою їх депортації в Україні, зокрема в контексті захисту від незаконного повернення та умов затримання в процесі виконання адміністративних рішень щодо депортації.

Заявниками в цій справі були кілька осіб, які є громадянами африканських країн, і вони були затримані українськими правоохоронними органами в рамках боротьби з незаконною міграцією через морські порти. Їх було затримано в 2010 році на підставі підозри в незаконному перебуванні на території України без відповідних документів. Згідно з українським законодавством, вони підлягали депортації за порушення міграційних правил.

⁵⁴ Human Rights Legal Project, Greek court has finally ruled that REFUGEES cannot be charged with facilitating illegal entry : 31.09.2023. URL: <https://www.humanrightslp.eu/post/greek-court-has-finally-ruled-that-asylum-seekers-cannot-be-charged-with-facilitating-illegal-entry>

Проте заявники стверджували, що під час їх затримання були порушені їхні права, зокрема вони не отримали належного захисту, і процедура депортації була проведена з порушенням міжнародних норм та стандартів прав людини, зокрема Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод.

Порушення прав:

Порушення права на свободу та особисту недоторканність (ст. 5 Конвенції) – ЄСПЛ розглянув, чи були дії українських органів влади в межах законодавства щодо затримання заявників пропорційними та необхідними, а також чи було їхнє затримання здійснено відповідно до міжнародних стандартів.

Порушення права на справедливий суд (ст. 6 Конвенції) – суд також розглянув, чи був забезпечений доступ до справедливого і належного процесу у контексті оскарження рішення про депортацію, зокрема щодо відсутності можливості для заявників ефективно оскаржити рішення, що стосуються їхньої депортації.

Порушення заборони на тортури та нелюдське чи принижуюче ставлення (ст. 3 Конвенції) – заявники стверджували, що умови їхнього утримання під час затримання були жорстокими і нелюдськими.

Європейський суд з прав людини ухвалив рішення⁵⁵, що в даній справі Україна порушила кілька статей Європейської конвенції з прав людини, зокрема статті 3, 5 та 6. Суд зазначив, що українські органи влади не забезпечили належний правовий захист для осіб, які були піддані депортації, і не дотрималися встановлених процедур. Зокрема, затримання заявників і умови їх утримання порушували вимоги щодо гуманного ставлення.

Суд встановив, що процедура депортації була неправомірною, оскільки заявники не мали можливості ефективно оскаржити рішення про їхнє депортування, а також через те, що умови їхнього утримання суперечили стандартам прав людини.

⁵⁵ Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Кебе та інші проти України» (Заява № 12552/12) від 12 січня 2017 року. URL: [https://hudoc.echr.coe.int/eng#{\"itemid\":\[\"001-204049\"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/eng#{\)

Справа Кебе та інші проти України стала важливим прецедентом для розуміння практики застосування прав людини в контексті незаконної міграції та депортації. Вона підкреслила необхідність дотримання стандартів прав людини при затриманні та депортації осіб, а також важливість надання можливості ефективно оскаржити рішення щодо депортації. Суд також звернув увагу на важливість забезпечення належних умов утримання осіб, що підлягають депортації, і на необхідність запобігання можливим порушенням їхніх прав під час затримання та в процесі депортації.

Поряд з цим, наша держава опинилася перед зовсім іншими міграційними загрозами, пов'язаними з анексією внутрішніх морських вод і територіального моря України навколо Кримського півострова.

Новим для діяльності органів Держприкордонслужби України стало правопорушення, передбачене ст. 204-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення («Порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї»).

За даними Управління в справах іноземців та адміністративного провадження Департаменту охорони державного кордону Адміністрації Держприкордонслужби України упродовж трьох років (з моменту запровадження відповідальності) динаміка виявлення правопорушень за цією статтею була доволі сталою – щорічно складається у середньому 1,9–2 тис. Протоколів⁵⁶.

Аналіз постанов судів у справах про такі адміністративні правопорушення свідчить про те, що в переважній більшості його вчинення пов'язано з потраплянням на материкову територію України з Криму поза встановленими пунктами в'їзду/виїзду. Перелік таких пунктів визначено Кабінетом Міністрів

⁵⁶ Державна прикордонна служба України. Інфографіка (Результати оперативно-службової діяльності: пропуск осіб у 2016 році). 15.06.2017. URL: <http://dpsu.gov.ua/ua/photo/infografika-rezultati-operativno-sluzhbovoi-diyalnosti>

України і вони призначені тільки для автомобільного та залізничного сполучення⁵⁷.

Тому в окремих випадках також поставало питання про адміністративну відповідальність осіб, які керують морськими суднами, що виходять з портів Автономної Республіки Крим і заходять у порти на материковій території України. Так, 17 грудня 2014 року був притягнутий до адміністративної відповідальності за ст. 204-2 КупАП капітан риболовного сейнера РС-102, який напередодні на цьому судні разом з екіпажем прибув до морського торговельного порту м. Білгород-Дністровський з тимчасово окупованої території, а саме з порту м. Керч⁵⁸.

Згодом ще одним проявом цього правопорушення став в'їзд на територію АР Крим через морські переправи. Наприклад, 30 квітня 2015 року, під час здійснення прикордонного контролю прикордонним нарядом Відділу прикордонної служби «Червоний Чабан» Херсонського прикордонного загону Азово-Чорноморського регіонального управління Держприкордонслужби України було встановлено, що громадянин росії 30 квітня 2015 року перетнув кордон через тимчасово закритий пункт пропуску «Крим» м. Керч на тимчасово окуповану територію АР Крим⁵⁹.

3.3 Проблеми імплементації міжнародних стандартів щодо протидії незаконній міграції та шляхи вдосконалення законодавства України

Незаконна міграція залишається однією з найбільших глобальних проблем сучасності, яка викликає численні виклики для національних систем правопорядку і соціальної політики. Міжнародне законодавство відіграє ключову роль у формуванні відповідних стандартів і практик для боротьби з цією

⁵⁷ Мота А.Ф. Протидія нелегальній міграції на шляхах морського сполучення: стан та перспективи удосконалення. *LEX PORTUS*. № 4 (6). 2017. С. 86-96.

⁵⁸ Постанова Білгород-Дністровського міськрайонного суду Одеської області про накладення адміністративного стягнення від 17 грудня 2014 року у справі № 495/9411/14-п. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/42033977>

⁵⁹ Постанова Каланчацького районного суду Херсонської області про накладення адміністративного стягнення від 5 травня 2015 року у справі № 657/671/15-п. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/50180269>

проблемою. Однак імплементація міжнародних норм на національному рівні часто стикається з численними труднощами. Україна, як країна з стратегічним географічним положенням і значними проблемами в сфері незаконної міграції, також стикається з труднощами при адаптації міжнародних стандартів до національного законодавства.

Імплементація міжнародного законодавства в Україні в контексті боротьби з незаконною міграцією, зокрема через морські порти, стикається з рядом проблем, зокрема з недостатньою відповідністю національних нормативно-правових актів міжнародним стандартам. Хоча Україна має низку законів і постанов, які регулюють боротьбу з незаконною міграцією, часто їх положення не повністю відповідають міжнародним нормам і вимогам. Це створює прогалини в правовій системі, які можуть ускладнювати ефективну боротьбу з незаконним ввезенням мігрантів і пов'язаними з ними правопорушеннями.

Одним з основних аспектів недостатньої відповідності є розбіжності з Конвенцією ООН з морського права 1982 року (ЮНКЛОС), яка є основним міжнародним документом, що регулює права і обов'язки держав у морських питаннях. В Україні спостерігаються труднощі з ефективним впровадженням принципу "справедливого контролю" за суднами, що можуть бути залучені до незаконної міграції. Це може призводити до прогалин у нагляді за суднами, які порушують міжнародні норми, зокрема у випадках незаконного перевезення мігрантів через територіальні води України. У свою чергу, це ускладнює боротьбу з незаконною міграцією, особливо в тих випадках, коли країна не здійснює достатній контроль за кораблями, що порушують правила.

Іншим важливим аспектом є розбіжності з Протоколом проти незаконного ввезення мігрантів морським шляхом, прийнятим у рамках Конвенції ООН проти транснаціональної організованої злочинності. Протокол встановлює обов'язки для держав щодо попередження і боротьби з незаконним ввезенням мігрантів. Проте, національні нормативно-правові акти України не завжди узгоджені з цим міжнародним документом, зокрема щодо чітких процедур і критеріїв для проведення перевірок суден, що перевозять мігрантів. Відсутність спеціальних

норм щодо боротьби з незаконним ввезенням мігрантів, а також недостатня чіткість у законодавстві щодо здійснення перевірок суден можуть призвести до труднощів у виявленні і попередженні таких випадків.

Кодекс торговельного мореплавства України містить загальні положення щодо контролю за суднами і забезпечення їх відповідності міжнародним нормам. Однак він не має специфічних норм, які б регулювали питання боротьби з незаконним перевезенням мігрантів. В Україні відсутні детальні процедури для перевірки суден на предмет незаконного ввезення мігрантів або чітко визначених заходів, які повинні вживатися у випадку виявлення порушень. Це створює правову прогалину, яка ускладнює ефективне реагування на проблему.

Недостатня конкретизація вимог у Законі України «Про морські порти» також є серйозною проблемою. Хоча цей закон визначає процедури для перевірки суден, що прибувають у порти, та забезпечення безпеки на території портів, він не завжди забезпечує достатню конкретизацію вимог щодо боротьби з незаконною міграцією. Наприклад, недостатньо розроблені процедури перевірки вантажів і документів, що може ускладнювати виявлення випадків незаконного перевезення мігрантів. Це також призводить до зниження ефективності боротьби з цією проблемою.

Ще однією важливою проблемою є обмежене застосування положень Кодексу законів про працю України щодо моряків. Хоча цей кодекс встановлює загальні вимоги до умов праці і соціального захисту працівників, його положення не завжди адаптовані до специфіки морської галузі і не враховують всі аспекти трудових відносин, що можуть виникати на борту суден. Нерегульованість трудових умов може впливати на ефективність боротьби з незаконною міграцією, оскільки вона може створювати умови для зловживань з боку роботодавців або організованих злочинних груп, які займаються нелегальним перевезенням мігрантів.

Таким чином, хоча Україна має правову базу для боротьби з незаконною міграцією, існують серйозні проблеми у відповідності національного законодавства до міжнародних стандартів. Вони потребують усунення через

вдосконалення національного законодавства та більш ефективну імплементацію міжнародних норм, що дозволить Україні більш ефективно боротися з незаконною міграцією, зокрема через морські порти.

Шляхи усунення розбіжностей між національним законодавством України та міжнародними стандартами у боротьбі з незаконною міграцією вимагають системних змін і вдосконалень у правовій та адміністративній сферах. Одним із основних напрямків є адаптація національного законодавства до міжнародних стандартів. Для цього Україні необхідно здійснити перегляд і оновлення існуючих нормативно-правових актів, аби вони відповідали вимогам міжнародних конвенцій і протоколів, зокрема тих, що стосуються боротьби з незаконною міграцією. Це може включати внесення змін до чинних законів та розробку нових актів, що чітко відображатимуть міжнародні зобов'язання і стандарти. Таким чином, буде забезпечено більш ефективне інтегрування міжнародного законодавства в національну правову систему.

Другим важливим кроком є розробка специфічних норм і процедур для боротьби з незаконним перевезенням мігрантів. Це дозволить створити чіткі й зрозумілі правила для перевірки суден, що прибувають в українські порти, та процедури для проведення інспекцій. Зокрема, необхідно розробити чіткі критерії для здійснення контролю над морським рухом і виявлення можливих порушень, пов'язаних з незаконним ввезенням мігрантів. Важливо також визначити відповідні заходи, які повинні застосовуватися в разі виявлення таких порушень, щоб забезпечити ефективне реагування на правопорушення.

Ще одним ключовим напрямком є посилення контролю і нагляду за дотриманням міжнародних стандартів. Україна має створити спеціалізовані підрозділи або комісії, які будуть зосереджені на питаннях боротьби з незаконною міграцією, здійснювати регулярні перевірки і координувати діяльність державних органів для забезпечення ефективності боротьби з цією проблемою. Посилення нагляду дозволить краще контролювати виконання міжнародних зобов'язань і своєчасно виявляти порушення, що сприятиме покращенню ситуації з незаконною міграцією.

Недостатня відповідність національного законодавства міжнародним стандартам є однією з основних проблем, що знижує ефективність боротьби з незаконною міграцією в Україні. Для покращення ситуації необхідно здійснити комплексні заходи, спрямовані на адаптацію національного законодавства, розробку спеціалізованих норм і процедур, а також посилення контролю та координації між державними органами. Ці кроки дозволять забезпечити більш ефективну імплементацію міжнародних стандартів і покращити боротьбу з незаконною міграцією в Україні.

Імплементація міжнародних стандартів і норм у сфері боротьби з незаконною міграцією є складним завданням, яке потребує ефективної координації та спільних зусиль багатьох державних органів. В Україні, як і в багатьох інших країнах, існують численні бюрократичні перепони і проблеми з координацією між органами, які ускладнюють виконання міжнародних зобов'язань. Бюрократичні перепони часто виникають через складність адміністративних процедур, які можуть затримувати впровадження міжнародних норм. Це включає довготривалі процеси погодження та затвердження нових політик і процедур, що значно уповільнює адаптацію національного законодавства до міжнародних стандартів. Зміни в законодавстві, що стосуються боротьби з незаконною міграцією, можуть затримуватись через необхідність узгодження з численними державними органами та інстанціями. Іншою важливою проблемою є неузгодженість нормативних актів, що регулюють питання боротьби з незаконною міграцією. Це може призводити до правових прогалин та неефективності у застосуванні норм, оскільки різні органи можуть застосовувати різні інтерпретації одних і тих же міжнародних стандартів, що ускладнює їх ефективне впровадження. Крім того, ручні процеси і недостатня автоматизація в управлінні даними та інформацією є ще однією проблемою. Відсутність інтегрованих систем для обміну інформацією між органами може призвести до затримок у перевірках, обробці даних та ухваленні рішень, що ускладнює оперативний контроль за порушеннями і виконанням норм.

Недостатня координація між державними органами є ще однією важливою проблемою, яка ускладнює боротьбу з незаконною міграцією. Однією з основних причин недостатньої координації є відсутність чіткої координаційної структури між державними органами. Наприклад, прикордонні служби, портові адміністрації та правоохоронні органи можуть діяти незалежно одна від одної, що призводить до неузгоджених дій та упущень. В Україні не завжди існує єдина система управління і координації, яка забезпечувала б злагоджене виконання міжнародних норм. Крім того, різні органи можуть мати різні цілі і пріоритети, що ускладнює спільну роботу. Прикордонні служби можуть зосереджуватись на питаннях безпеки, тоді як портові адміністрації можуть зосереджуватись на питаннях економічних, що призводить до конфліктів у виконанні завдань і призначенні ресурсів. Також важливим аспектом є недостатнє навчання та підготовка персоналу, що працює в різних державних органах. Персонал, що займається питаннями незаконної міграції, може не мати достатнього рівня знань про міжнародні норми і процедури, що ускладнює їх правильне застосування та ефективне виконання завдань, пов'язаних з боротьбою з незаконною міграцією.

Для покращення ситуації з імплементацією міжнародних норм у сфері боротьби з незаконною міграцією в Україні важливо розробити єдину координаційну структуру, яка забезпечувала б інтеграцію зусиль різних органів, залучених у цю боротьбу. Це може включати створення міжвідомчого комітету або робочої групи, яка координуватиме дії та забезпечуватиме обмін інформацією між органами. Одним із ключових напрямків є спрощення та уніфікація адміністративних процедур для забезпечення швидшої імплементації міжнародних норм. Це може бути досягнуто шляхом автоматизації процесів, спрощення процедур погодження та затвердження нових політик, а також усунення правових прогалин, що існують в національному законодавстві. Важливим є також поліпшення навчання і підготовки персоналу, який займається питаннями незаконної міграції. Це передбачає проведення тренінгів з міжнародних норм і процедур, а також забезпечення доступу до актуальної інформації та інструментів для ефективної роботи. Крім того, необхідно

посилити міжвідомче співробітництво, щоб забезпечити злагоджену роботу всіх державних органів. Це може включати регулярні зустрічі та обміни інформацією між прикордонними службами, портовими адміністраціями і правоохоронними органами. Усі ці заходи дозволять забезпечити ефективне виконання міжнародних зобов'язань України та покращити боротьбу з незаконною міграцією, зменшуючи бюрократичні перепони та покращуючи координацію між органами.

Обмежені фінансові та технічні ресурси, а також недостатня кількість спеціалістів, які володіють необхідними знаннями та навичками, значно ускладнюють ефективну імплементацію міжнародних норм у сфері боротьби з незаконною міграцією. В Україні, як і в багатьох інших країнах, обмежені ресурси і недостатня технічна база часто стають серйозними перешкодами для виконання міжнародних зобов'язань у цій сфері.

Однією з основних причин є бюджетні обмеження, які не дозволяють забезпечити сучасне обладнання для перевірки суден, впровадження нових технологій моніторингу або розробку ефективних систем управління даними. Це призводить до того, що органи, відповідальні за боротьбу з незаконною міграцією, не мають змоги ефективно виконувати свої функції.

Крім того, низьке фінансування для підготовки персоналу також негативно позначається на кваліфікації спеціалістів. Тренінги і навчання для співробітників, які займаються боротьбою з незаконною міграцією, часто є дорогими і потребують значних витрат, що може призвести до недостатньої підготовленості та кваліфікації кадрів.

Фінансові обмеження також впливають на розвиток інфраструктури, необхідної для контролю і перевірки суден, що ускладнює та уповільнює процеси перевірки і контролю. Багато органів використовують застаріле обладнання і технології, що не відповідають сучасним вимогам, а відсутність сучасних програмних рішень для обробки і аналізу інформації значно уповільнює виявлення та реагування на порушення.

Технічні обмеження та невисока кваліфікація спеціалістів можуть призвести до неправильної експлуатації технічних засобів і недооцінювання важливих аспектів перевірки. Для покращення ситуації необхідно забезпечити додаткове фінансування для органів, відповідальних за боротьбу з незаконною міграцією, що дозволить закупити сучасне обладнання, впровадити нові технології і провести навчання для персоналу.

Інвестування в новітні технології та обладнання, включаючи сканери, системи моніторингу і програмне забезпечення для обробки даних, допоможе покращити ефективність перевірок і контролю. Розробка та впровадження навчальних програм для спеціалістів, включаючи тренінги з використання нових технологій та міжнародних норм, підвищить кваліфікацію персоналу та покращить ефективність роботи.

Важливо також забезпечити ефективну координацію між різними державними органами та інтеграцію інформаційних систем для покращення обміну інформацією, спрощення процесів перевірки та забезпечення більш швидкого і точного реагування на порушення. Обмежені ресурси і недостатня технічна база є серйозними перешкодами для ефективної імплементації міжнародних норм у сфері боротьби з незаконною міграцією в Україні.

Для покращення ситуації необхідно забезпечити додаткове фінансування, інвестувати в новітні технології, розробити навчальні програми для спеціалістів і покращити координацію між державними органами, що дозволить забезпечити ефективне виконання міжнародних зобов'язань і покращити боротьбу з незаконною міграцією.

Один з критичних аспектів у боротьбі з незаконною міграцією полягає в забезпеченні прав і захисту мігрантів відповідно до міжнародних стандартів прав людини. В Україні, як і в багатьох інших країнах, відсутність належного захисту прав мігрантів є серйозною проблемою, яка може негативно впливати на імплементацію міжнародних норм і стандартів. Багато мігрантів стикаються з порушеннями своїх прав на території України, що утруднює виконання

зобов'язань, які держава має згідно з міжнародними правовими актами, зокрема щодо захисту прав людини.

Основною проблемою є недостатність чітких і всебічних регуляторних норм, які б забезпечували належний захист прав мігрантів. В Україні існує ряд нормативно-правових актів, які регулюють питання, пов'язані з міграцією, однак ці акти часто не враховують усі аспекти захисту прав мігрантів. Наприклад, відсутність чітких норм, що стосуються обов'язкової оцінки ризику для життя і здоров'я мігрантів, може призвести до порушення їхніх прав, особливо в умовах затримання або депортації. Без ефективних механізмів захисту мігранти можуть опинитися в ситуаціях, де їхні права не реалізуються повною мірою.

Крім того, однією з серйозних проблем є неправильне поводження з мігрантами як під час їхнього перебування на території України, так і при поверненні до країн походження. У ряді випадків це включає неналежне ставлення в центрах утримання, недостатній доступ до медичної допомоги або юридичних послуг, а також фізичне і психологічне насильство з боку представників влади. Примусове повернення без належного розгляду справи або без надання можливості подати заяву про притулок є ще однією серйозною проблемою. Подібне поводження з мігрантами є порушенням основних принципів міжнародного гуманітарного права і прав людини.

Ще однією важливою проблемою є відсутність ефективного механізму моніторингу і контролю за дотриманням прав мігрантів. В Україні часто відсутні незалежні організації і структури, які б могли здійснювати контроль і перевірку умов утримання мігрантів і їхнього ставлення з боку державних органів. Це значно ускладнює виявлення і виправлення порушень прав мігрантів, оскільки в багатьох випадках жертви порушень не мають можливості отримати належну допомогу або захист.

Не менш важливим є недостатній рівень правової обізнаності мігрантів, оскільки багато з них не знають своїх прав або можливостей для їх захисту. Це може бути наслідком мовних бар'єрів, недостатньої інформації або відсутності доступу до юридичної допомоги. Багато мігрантів не мають можливості

звертатися за допомогою до адвокатів чи правозахисних організацій, що ускладнює їхнє становище і знижує шанси на отримання притулку або захисту.

Ще однією проблемою є неузгодженість національного законодавства з міжнародними стандартами. Нерідко національні правові акти і практика не відповідають вимогам міжнародних стандартів прав людини. Це може бути зумовлено як відсутністю відповідних норм, так і практичними труднощами в їх реалізації. Наприклад, національне законодавство може не враховувати останні зміни в міжнародних конвенціях або ж ускладнювати їх імплементацію через відсутність достатнього контролю або ресурсів.

Для вирішення цих проблем необхідно розробити і впровадити нові нормативно-правові акти, які б забезпечували всебічний захист прав мігрантів. Важливо встановити чіткі вимоги щодо умов утримання мігрантів, доступу до медичної допомоги та юридичних послуг, а також створити механізми для моніторингу і контролю. Це допоможе зменшити порушення прав мігрантів і сприятиме кращому дотриманню міжнародних стандартів.

Посилення контролю та моніторингу також є важливим кроком. Створення ефективних механізмів контролю за дотриманням прав мігрантів, таких як залучення незалежних організацій до перевірки умов утримання і ставлення до мігрантів, дозволить забезпечити належний нагляд за виконанням нормативних актів. Регулярні аудити і перевірки з боку відповідних державних органів також сприятимуть виявленню порушень на ранніх етапах.

Для покращення правової обізнаності мігрантів можна організувати інформаційні кампанії, надавати безкоштовну юридичну допомогу і забезпечувати доступ до перекладачів та консультантів. Це допоможе мігрантам краще розуміти свої права і можливості для їх захисту, а також забезпечить рівний доступ до правосуддя.

Забезпечення відповідності національного законодавства міжнародним стандартам є ще одним важливим напрямком роботи. Необхідно провести детальний аналіз національного законодавства і практики на відповідність

міжнародним стандартам прав людини і у разі виявлення невідповідностей внести відповідні зміни і корективи.

Регулярні тренінги для державних службовців, які працюють з мігрантами, є важливою складовою підвищення рівня їх обізнаності щодо прав мігрантів. Це дозволить поліпшити якість надання послуг і підвищити ефективність взаємодії з мігрантами.

В Україні відсутність належного захисту прав мігрантів є серйозною проблемою, яка впливає на імплементацію міжнародних норм і стандартів. Для покращення ситуації необхідно розробити нові нормативно-правові акти, забезпечити ефективний моніторинг і контроль, покращити правову обізнаність мігрантів і забезпечити відповідність національного законодавства міжнародним стандартам. Це дозволить забезпечити повний захист прав мігрантів і покращити боротьбу з незаконною міграцією в країні. Ефективна імплементація міжнародного законодавства щодо незаконної міграції є важливим аспектом забезпечення правопорядку і прав людини. В Україні існує ряд проблем, які потребують вирішення для покращення цієї імплементації. Системний підхід до вдосконалення національного законодавства, оптимізації бюрократичних процедур, забезпечення ресурсами і покращення захисту прав мігрантів допоможе Україні впоратися з проблемами незаконної міграції і забезпечити дотримання міжнародних стандартів.

Проведене дослідження імплементації міжнародно-правових норм до законодавства України у сфері боротьби з незаконною міграцією морем дозволяє зробити ряд важливих висновків. Незаконна міграція морем залишається однією з найбільш актуальних проблем для України як морської держави, що має стратегічне географічне положення та значний транзитний потенціал. Особливої гостроти ця проблема набуває в контексті євроінтеграційних прагнень України та загострення міграційної кризи в державах-членах Європейського Союзу.

Нормативно-правова база України у сфері боротьби з незаконною міграцією морем включає ряд ключових законодавчих актів. Кодекс торговельного мореплавства України визначає правові основи діяльності морського транспорту

та встановлює важливі положення щодо контролю за суднами і обов'язків капітанів. Закон України "Про морські порти" регулює функціонування портів та забезпечує координацію між портовими адміністраціями і прикордонними службами. Закон України "Про прикордонний контроль" визначає засади здійснення прикордонного контролю та боротьби з незаконною міграцією через морські кордони. Митний кодекс України встановлює процедури контролю за переміщенням осіб через митний кордон морським шляхом.

Аналіз судової практики свідчить про наявність серйозних проблем у сфері захисту прав мігрантів та дотримання міжнародних стандартів. Показовими є рішення Європейського суду з прав людини, зокрема у справах "Кебе та інші проти України" та "J.A. та інші проти Італії", які виявили системні порушення прав мігрантів, включаючи нелюдські умови утримання та відсутність належних процедур захисту. Особливо гострою є проблема криміналізації осіб, які керують човнами з мігрантами, часто без належних доказів та з порушенням процесуальних гарантій.

Імплементація міжнародних стандартів до законодавства України стикається з рядом суттєвих проблем. Першою є недостатня відповідність національних нормативно-правових актів міжнародним нормам, зокрема положенням Конвенції ООН з морського права та Протоколу проти незаконного ввезення мігрантів. Існують розбіжності у процедурах перевірки суден, критеріях оцінки ризиків та механізмах реагування на виявлені порушення. Другою проблемою є наявність бюрократичних перепон та недостатня координація між державними органами, що призводить до неефективного виконання міжнародних зобов'язань. Третьою проблемою є обмеженість фінансових та технічних ресурсів, що ускладнює впровадження сучасних технологій контролю та підготовку кваліфікованих спеціалістів.

Особливу увагу слід приділити проблемі забезпечення прав мігрантів відповідно до міжнародних стандартів. В Україні спостерігається відсутність належних механізмів захисту прав мігрантів, неналежне поводження в центрах утримання, обмежений доступ до медичної та правової допомоги. Відсутність

ефективного моніторингу та низька правова обізнаність мігрантів ускладнюють ситуацію.

Для вдосконалення законодавства України та покращення імплементації міжнародних стандартів необхідно вжити комплекс заходів. По-перше, потрібно провести системний перегляд національного законодавства для забезпечення його відповідності міжнародним нормам. Це включає розробку спеціальних процедур перевірки суден, чітких критеріїв оцінки ризиків та механізмів реагування на порушення. По-друге, важливо оптимізувати адміністративні процедури та покращити координацію між державними органами через створення єдиної координаційної структури та впровадження електронного документообігу. По-третє, необхідно забезпечити належне фінансування для впровадження сучасних технологій контролю та підготовки фахівців.

Особливу увагу слід приділити захисту прав мігрантів через розробку чітких нормативних вимог щодо умов утримання, доступу до медичної та правової допомоги, створення механізмів моніторингу та контролю. Важливо також проводити регулярні навчання для працівників державних органів та інформаційні кампанії для підвищення правової обізнаності мігрантів.

Таким чином, ефективна імплементація міжнародних стандартів у сфері боротьби з незаконною міграцією морем вимагає системного підходу, що включає вдосконалення законодавства, оптимізацію процедур, забезпечення ресурсами та посилення захисту прав мігрантів. Реалізація запропонованих заходів дозволить Україні покращити ситуацію з незаконною міграцією та забезпечити дотримання міжнародних зобов'язань у цій сфері.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження можемо зробити такі висновки:

1. Міжнародне правове регулювання щодо поняття та визначення міграції на морських суднах базується на таких міжнародних угодах, як Женевська конвенція про статус біженців 1951 р. та Конвенція FAL (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic) 1965 р. У Конвенції ООН щодо статусу біженців 1951 року надається визначення поняттю “біженець” (refugee): це особа, яка з причини обґрунтованого страху піддається переслідуванням через расу, релігію, національність, участь у певній соціальній групі або політичні переконання, знаходиться поза державою свого громадянства і не може або внаслідок такого страху не бажає користуватися захистом такої держави. У Розділі 4 Додатку до Конвенції FAL 1965 року містяться такі поняття, як: “особа, що намагається стати безбілетним пасажиром” та “безбілетний пасажир” (stowaway). Під другим мається на увазі “особа, яка таємно проникла на судно або в вантаж, який згодом був завантажений на судно, без згоди судновласника, капітана або будь-якої іншої відповідальної особи, і яка була виявлена на борту судна після його відправлення з порту, або у вантажі під час його розвантаження в порту прибуття, і про яку капітан повідомив відповідні органи влади як про безбілетного пасажир”. Особа, яка намагається стати безбілетним пасажиром (attempted stowaway) - це “особа, яка таємно проникла на судно або в вантаж, який згодом був завантажений на судно, без згоди судновласника, капітана або будь-якої іншої відповідальної особи, і яка була виявлена на борту судна до його відправлення з порту.

Провівши дослідження, ми дійшли до висновку, що немає єдиного уніфікованого поняття незаконної міграції на морському транспорті. Пропонуємо сформулювати його, як “переміщення осіб морським шляхом з порушенням законодавства країни відправлення, транзиту чи призначення.”

Це явище характеризується наступними ознаками:

а) використання морського транспорту як засобу переміщення;

- б) порушення міграційного, митного або прикордонного законодавства;
- в) намір незаконно в'їхати на територію іншої держави або залишитися там;
- г) часто організований характер та залучення злочинних угруповань.

2. Єдина класифікація нелегальної міграції морем також відсутня. За способом організації розрізняють організовану та неорганізовану незаконну міграцію. За типом використовуваних суден виділяють незаконну міграції комерційними суднами, малими суднами, спеціалізованими та саморобними човнами. За маршрутом розрізняють внутрішньорегіональну та міжрегіональну міграцію. За метою - соціально-економічну, політичну та екологічну нелегальну міграції.

На основі проведеного дослідження пропонуємо власну класифікацію нелегальних мігрантів:

- 1.біженці, які прагнуть уникнути бідності або шукають притулку від політичних утискань чи війни (refugees);
- 2.безквиткові пасажери на борту суден (stowaways);
- 3.кримінальні елементи, що займаються контрабандним ввозом мігрантів (smuggling aliens).

3. Щодо причин та наслідків нелегальної міграції, вони є складними та багатограними. Економічні фактори, такі як бідність, безробіття та значна різниця в рівні життя між країнами, є ключовими рушіями цього явища. Водночас політична нестабільність, збройні конфлікти, порушення прав людини, а також кліматичні зміни та екологічні катастрофи посилюють міграційні потоки. Соціальні та демографічні чинники, включаючи возз'єднання сімей та прагнення до кращої освіти і медичного обслуговування, також відіграють важливу роль.

Боротьба з незаконною міграцією на морі постає як комплексний виклик для міжнародної спільноти, що вимагає тонкого балансування між різними правовими принципами, посилення міждержавної співпраці та розробки інноваційних підходів. Лише всебічний підхід, що органічно поєднує правові,

політичні та гуманітарні аспекти, може забезпечити ефективне та етичне вирішення цієї глобальної проблеми.

4. Аналіз міжнародно-правових актів у сфері попередження незаконної міграції на морі дозволяє зробити висновок про наявність комплексної системи регулювання цієї проблеми на універсальному та регіональному рівнях. Основоположними документами є Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності та Протокол проти незаконного ввезення мігрантів, які встановлюють базові принципи міжнародного співробітництва у протидії незаконній міграції. Важливу роль відіграє діяльність Міжнародної морської організації (ІМО), яка через свої резолюції та рекомендації створює практичні механізми запобігання незаконному перевезенню мігрантів морем. Особливе значення має Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства (FAL), яка встановлює стандарти та процедури щодо поводження з нелегальними мігрантами на морських судах.

На регіональному рівні ключовими інструментами є Дублінська угода та система угод про реадмісію в Європейському Союзі, які забезпечують механізми визначення відповідальності за розгляд заяв про притулок та повернення нелегальних мігрантів. В Азійсько-Тихоокеанському регіоні важливу роль відіграє Регіональна платформа для міграції та мобільності (RPMM) в рамках АСЕАН, яка сприяє обміну інформацією та координації дій між державами-членами. Західноафриканське економічне співтовариство (ECOWAS) також розробило власний регіональний план дій для боротьби з незаконною міграцією.

Водночас існуючі механізми міжнародно-правового регулювання мають певні недоліки та обмеження. Зокрема, проблемними залишаються питання ефективної імплементації міжнародних норм на національному рівні, забезпечення належного фінансування та ресурсного забезпечення, подолання бюрократичних перешкод та корупції. Особливої уваги потребує питання захисту прав мігрантів та забезпечення гуманного ставлення до них відповідно до міжнародних стандартів прав людини.

Для підвищення ефективності міжнародно-правового регулювання необхідно посилити координацію між універсальними та регіональними механізмами, забезпечити більш тісну співпрацю між державами у сфері обміну інформацією та проведення спільних операцій, вдосконалити системи моніторингу та контролю за виконанням міжнародних зобов'язань. Важливим є також розвиток превентивних заходів, спрямованих на усунення причин незаконної міграції, та посилення технічної та фінансової допомоги країнам, які найбільше страждають від цієї проблеми.

5. Нормативно-правова база України у сфері боротьби з незаконною міграцією морем включає ряд ключових законодавчих актів. Кодекс торговельного мореплавства України визначає правові основи діяльності морського транспорту та встановлює важливі положення щодо контролю за суднами і обов'язків капітанів. Закон України "Про морські порти" регулює функціонування портів та забезпечує координацію між портовими адміністраціями і прикордонними службами. Закон України "Про прикордонний контроль" визначає засади здійснення прикордонного контролю та боротьби з незаконною міграцією через морські кордони. Митний кодекс України встановлює процедури контролю за переміщенням осіб через митний кордон морським шляхом.

6. Аналіз судової практики свідчить про наявність серйозних проблем у сфері захисту прав мігрантів та дотримання міжнародних стандартів. Показовими є рішення Європейського суду з прав людини, зокрема у справах "Кебе та інші проти України" та "J.A. та інші проти Італії", які виявили системні порушення прав мігрантів, включаючи нелюдські умови утримання та відсутність належних процедур захисту. Особливо гострою є проблема криміналізації осіб, які керують човнами з мігрантами, часто без належних доказів та з порушенням процесуальних гарантій.

7. Імплементация міжнародних стандартів до законодавства України стикається з рядом суттєвих проблем. Першою є недостатня відповідність національних нормативно-правових актів міжнародним нормам, зокрема

положенням Конвенції ООН з морського права та Протоколу проти незаконного ввезення мігрантів. Існують розбіжності у процедурах перевірки суден, критеріях оцінки ризиків та механізмах реагування на виявлені порушення. Другою проблемою є наявність бюрократичних перепон та недостатня координація між державними органами, що призводить до неефективного виконання міжнародних зобов'язань. Третьою проблемою є обмеженість фінансових та технічних ресурсів, що ускладнює впровадження сучасних технологій контролю та підготовку кваліфікованих спеціалістів.

Особливу увагу слід приділити проблемі забезпечення прав мігрантів відповідно до міжнародних стандартів. В Україні спостерігається відсутність належних механізмів захисту прав мігрантів, неналежне поводження в центрах утримання, обмежений доступ до медичної та правової допомоги. Відсутність ефективного моніторингу та низька правова обізнаність мігрантів ускладнюють ситуацію.

Для вдосконалення законодавства України та покращення імплементації міжнародних стандартів необхідно вжити комплекс заходів. По-перше, потрібно провести системний перегляд національного законодавства для забезпечення його відповідності міжнародним нормам. Це включає розробку спеціальних процедур перевірки суден, чітких критеріїв оцінки ризиків та механізмів реагування на порушення. По-друге, важливо оптимізувати адміністративні процедури та покращити координацію між державними органами через створення єдиної координаційної структури та впровадження електронного документообігу. По-третє, необхідно забезпечити належне фінансування для впровадження сучасних технологій контролю та підготовки фахівців.

Особливу увагу слід приділити захисту прав мігрантів через розробку чітких нормативних вимог щодо умов утримання, доступу до медичної та правової допомоги, створення механізмів моніторингу та контролю. Важливо також проводити регулярні навчання для працівників державних органів та інформаційні кампанії для підвищення правової обізнаності мігрантів.

Таким чином, ефективна імплементація міжнародних стандартів у сфері боротьби з незаконною міграцією морем вимагає системного підходу, що включає вдосконалення законодавства, оптимізацію процедур, забезпечення ресурсами та посилення захисту прав мігрантів. Реалізація запропонованих заходів дозволить Україні покращити ситуацію з незаконною міграцією та забезпечити дотримання міжнародних зобов'язань у цій сфері.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Белай С. Стратегічні засади держаної політики безпеки щодо протидії незаконній міграції в Україні. *Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України*. 2019. Вип. 3. С. 32-4
2. Беседа Д. Міграційна криза в ЄС та її вплив на безпекову ситуацію в Україні. *Підприємництво, господарство і право. Кримінологія*. № 12, 2018. С. 301
3. Державна прикордонна служба України. Інфографіка (Результати оперативно-службової діяльності: пропуск осіб у 2016 році). 15.06.2017. URL: <http://dpsu.gov.ua/ua/photo/infografika-rezultati-operativno-sluzhbovoi-diyalnosti> (дата звернення: 15.11.2024)
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення: 15.11.2024)
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності: Резолюція 55/25 Генеральної Асамблеї від 15 листопада 2000 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_789#Text (дата звернення: 15.11.2024)
6. Конвенція ООН про статус біженців 1951 року. URL: <https://www.unhcr.org/sites/default/files/legacy-pdf/4ca34be29.pdf> (дата звернення: 15.11.2024)
7. Конвенція про зловживання в галузі міграції і про забезпечення працівникам-мігрантам рівних можливостей і рівного ставлення N 143 від 1975 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_163#Text (дата звернення: 15.11.2024)
8. Конвенція про працівників-мігрантів (переглянута 1949 року) N 97. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_159#Text (дата звернення: 15.11.2024)

9. Кучерук М. М. Протидія тероризму у міжнародному праві докласичного періоду. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2016. № 4. С. 96-103.
10. Малахов, Г. Б. Нова стратегія протидії тероризму в США. *Інформація і право*. 2022. № 1 (40). С. 119-123.
11. Мальцев М. Є. Протидія тероризму в умовах сучасного міжнародного права. *Молодий вчений*. 2018. № 11 (2). С. 885-888.
12. Марчук Н. А., Мушеник І. М. Нелегальна міграція в Україні: проблеми та шляхи вирішення. *The 8th International scientific and practical conference "Science and technology: problems, prospects and innovations" (May 11 - 13, 2023) CPN Publishing Group, Osaka, Japan*. 2023. С. 193-197.
13. Машков О. А., Мамчур, Ю. В. Жукаускас С. В. Методологія протидії екологічним загрозам, ризикам та екологічному тероризму: системний підхід. *Науковий часопис Академії національної безпеки*. 2018. № (3-4). С. 8-31.
14. Митний кодекс України від 13 березня 2012 року № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення: 15.11.2024)
15. Мокляк В. В. Сучасний досвід США у сфері запобігання тероризму. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2017. № 34. № 219-229.
16. Мота А.Ф. Протидія нелегальній міграції на шляхах морського сполучення: стан та перспективи удосконалення. *LEX PORTUS*. № 4 (6). 2017. С. 86-96.
17. Мульска, О., & Карпа, А. Міграційні ризики та загрози соціально-економічній резильєнтності країни. *Modeling The Development Of The Economic Systems*, (3). 2024. С. 32-37.
18. Нелегальна міграція в ЄС б'є рекорди: чому це відбувається і чим загрожує : 23.12.2023. URL: <https://sdplatform.org.ua/blogs/illegal> (дата звернення: 15.11.2024)
19. Павлов Д. М. Протидія відмиванню коштів та фінансуванню тероризму як фактор забезпечення економічної безпеки держави та протидії корупції: теоретико-правовий аспект. *Публічне право*. 2017. № 1. С. 33-40.

20. Палюх В.В., Демент М.О. Політика протидії незаконній міграції на регіональному рівні як загрози соціально-економічного розвитку країни. DOI 10.52363/2414-5866-2021-1-33. С. 281-288

21. Постанова Білгород-Дністровського міськрайонного суду Одеської області про накладення адміністративного стягнення від 17 грудня 2014 року у справі № 495/9411/14-п. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/42033977> (дата звернення: 15.11.2024)

22. Постанова Каланчацького районного суду Херсонської області про накладення адміністративного стягнення від 5 травня 2015 року у справі № 657/671/15-п. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/50180269> (дата звернення: 15.11.2024)

23. Про боротьбу з тероризмом: Закон України від 20 березня 2003 року № 638-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/638-15#Text> (дата звернення: 15.11.2024)

24. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 року № 1777-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text> (дата звернення: 15.11.2024)

25. Про заходи щодо посилення боротьби з незаконною міграцією: Указ Президента України № 22/2001 від 18 січня 2001 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/22/2001> (дата звернення: 15.11.2024)

26. Про морські порти: Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 15.11.2024)

27. Про прикордонний контроль: Закон України від 5 листопада 2009 року № 1710-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17#Text> (дата звернення: 15.11.2024)

28. Протокол проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітря, що доповнює Конвенцію Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листопада 2000 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_790#Text (дата звернення: 15.11.2024)

29. Пухкал О.Г., Антонюк Р.В. Пріоритетні напрями та механізми удосконалення державної політики протидії тероризму в контексті викликів національної безпеки. *Інвестиції: практика та досвід*. 2022. № 2. С. 134-138.
30. Резнікова О. О., Місюра А.О., Дрьомов С.В., Войтовський К.Є. Актуальні питання протидії тероризму у світі та в Україні: аналітична доповідь. К.: НІСД, 2017. 102 с.
31. Рисін В. В., Степанова, А. В. Інструменти протидії фінансуванню тероризму з використанням фінансових установ. *Економіка та держава*. 2020. № 6. С. 80-86.
32. Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Кебе та інші проти України» (Заява № 12552/12) від 12 січня 2017 року. URL: [https://hudoc.echr.coe.int/eng#{"itemid":\["001-204049"\]}](https://hudoc.echr.coe.int/eng#{) (дата звернення: 15.11.2024)
33. Смутчак З. В. Нелегальна міграція в Україні: передумови, особливості та можливі наслідки. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. № 16. С. 609-613.
34. Сокурєнко В. В. Міжнародне співробітництво України у сфері протидії тероризму: аналіз та перспективи вдосконалення. *Кримінально-правові та кримінологічні засоби протидії злочинам проти громадської безпеки та публічного порядку*: зб. тез доп. Міжнар. наук.-практ. конф. до 25-річчя ХНУВС (м. Харків, 18 квіт. 2019 р.). Харків: ХНУВС, 2019. С. 10-12.
35. Тімофєєва Л. Протидія тероризму: співвідношення безпеки та свободи. *Law & Border*. 2023. № 2 (2). С.106-127.
36. Трофімцов В. А. Поняття інформації у світлі інформаційно-аналітичного забезпечення протидії тероризму. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. № 3. С. 225-228.
37. Трофімцов В. А. Форми та методи міжнародної взаємодії у протидії тероризму. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки*. 2016. № 2 (3). С. 26-28.

38. Тупіков А. А., Бєлай С. В., Кізян Р. В. Досвід Франції у створенні системи антитерористичної безпеки населення: уроки для України. *Чесць і закон*. 2018. № 4 (67). С. 4–9.
39. Управління Верховного комісара ООН у справах біженців: офіційний веб-сайт. URL: <https://www.unhcr.org/ua/> (дата звернення: 15.11.2024)
40. Федунь Н. І. Торгівля людьми та незаконна міграція в Україні. Рекомендовано до поширення через мережу Інтернет Вченою радою Львівського державного університету внутрішніх справ (протокол від 27 червня 2022 року № 11), С. 187-206.
41. Форноляк В. Особливості співробітництва антитерористичних організацій країн європейського союзу щодо протидії тероризму. *Інформаційна безпека людини, суспільства, держави*. 2019. № 3 (27). С.79-86.
42. Шинкарук О. М., Довгань В. І. Механізми державного управління у сфері протидії нелегальній (незаконній) міграції на основі оцінки міграційних ризиків. *Університетські наукові записки*. 2017. №1. С. 289–304.
43. 2010 Haiti earthquake facts and figures by Disasters Emergency Committee. URL: <https://www.dec.org.uk/article/2010-haiti-earthquake-facts-and-figures> (дата звернення: 15.11.2024)
44. ASEAN Convention Against Trafficking in Persons, Especially Women and Children. Kuala Lumpur. 21 November 2015. URL: <https://www.asean.org/wp-content/uploads/2015/12/ACTIP.pdf> (дата звернення: 15.11.2024)
45. BBC News Україна. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-58375194> (дата звернення: 15.11.2024)
46. Castles, Stephen. The Forces Driving Global Migration. *Journal of Intercultural Studies*. Vol. 34. 2013. P. 249
47. Charter of The United Nations and Statute of The International Court of Justice. San Francisco, 1945. URL: <https://www.un.org/dppa/decolonization/sites/www.un.org.dppa.decolonization/files/uncharter.pdf> (дата звернення: 15.11.2024)

48. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) of 1965. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).asp](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).asp) (дата звернення: 15.11.2024)

49. Combating Unsafe Practices Associated With The Trafficking Or Transport Of Migrants By Sea: IMO Resolution A.867(20) adopted on 27 November 1997. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.867\(20\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.867(20).pdf) (дата звернення: 15.11.2024)

50. Enhancement Of Safety Of Life At Sea By The Prevention And Suppression Of Unsafe Practices Associated With Alien Smuggling By Ships: IMO Resolution A.773(18) adopted on 4 November 1993. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.773\(18\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.773(18).pdf) (дата звернення: 15.11.2024)

51. Feld, Francine. The Tampa Case: Seeking Refuge in Domestic Law. *Australian Journal of Human Rights*. № 8(1), 2002. URL: <http://classic.austlii.edu.au/au/journals/AUJHRights/2002/11.html>

52. Guidelines On The Allocation Of Responsibilities To Seek The Successful Resolution Of Stowaway Cases: IMO Resolution A.871(20) adopted on 27 November 1997. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.871\(20\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.871(20).pdf) (дата звернення: 15.11.2024)

53. Hrabálek M. EU Border Protection and the Role of Frontex Agency in It. Masaryk: Masaryk University, Faculty of Social Studies, International Institute of Political Science. 2014. P. 55-57

54. Ibekwe, Sixtus. 'Preventing people from risking their lives at sea': Forced migration and the securitization of asylum seekers in Australia. *Asian Journal of Comparative Politics*. 7. 2021. P. 3

55. International Convention for The Safety of Life At Sea, 1974. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU74K04U> (дата звернення: 15.11.2024)

56. International Convention Relating to Stowaways ("Brussels Convention"). Brussels, 10th October 1957. URL: <https://www.refworld.org/legal/agreements/unhcr/1957/en/38786> (дата звернення: 15.11.2024)

57. International Covenant on Civil and Political Rights: General Assembly resolution 2200A (XXI), 16 December 1966. URL: <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights> (дата звернення: 15.11.2024)

58. International organization of Migration. Data and Research. URL: <https://www.iom.int/data-and-research> (дата звернення: 15.11.2024)

59. Jahangir Moini, Oyindamola Akinso, Katia Ferdowsi, Morvarid Moini, Chapter 14 - Illegal immigrant issues, Editor(s): Jahangir Moini, Oyindamola Akinso, Katia Ferdowsi, Morvarid Moini, Health Care Today in the United States, Academic Press, 2023, Pages 351-365

60. Justice For Amir And Razuli!: 3.03.2022. URL: <https://legalcentresvos.org/2022/03/03/press-release-justice-for-amir-and-razuli/>

61. Moreno-Lax, V. Accessing asylum in Europe: Extraterritorial border controls and refugee rights under EU law. Oxford University Press. 2017. 367 p.

62. Panizzon, Marion. ReAdmission Agreements Of Eu Member States: A Case For Eu Subsidiarity Or Dualism? *Refugee Survey Quarterly*, vol. 31, no. 4, 2012, pp. 101–33.

63. Papanicolopulu, I. The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview. *International Review of the Red Cross*, Vol. 98 (902), 2016. P. 498

64. Regulation (EU) No 604/2013 Of The European Parliament And Of The Council establishing the criteria and mechanisms for determining the Member State responsible for examining an application for international protection lodged in one of the Member States by a third-country national or a stateless person (recast). Dublin. 26 June 2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/604/oj> (дата звернення: 15.11.2024)

65. Scovazzi, Tullio. Human Rights and Immigration at Sea, in Ruth Rubio-Marín (ed.), Human Rights and Immigration, Collected Courses of the Academy of European Law. Oxford, 2014.

66. Souhila Belabbas, Jakub Bijak, Ariana Modirrousta-Galian, and Sarah Nurse. From Conflict Zones to Europe: Syrian and Afghan Refugees' Journeys, Stories, and Strategies. *Social Inclusion*, 2022, Volume 10, Issue 4. P. 215

67. United Nations Convention on The Law of The Sea. Montego-Bei, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 15.11.2024)

68. United Nations Office on Drugs and Crime: Issue Paper: Smuggling of Migrants by Sea. 2011. P. 27-28

69. Universal Declaration of Human Rights: General Assembly Resolution 217 A. Paris, 10 December 1948. URL: <https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/2021/03/udhr.pdf> (дата звернення: 15.11.2024)

70. Victory for LCL Client, Mytilene court orders 16.000 in compensation after nearly three years of unjust imprisonment : 5.09.2023. URL: <https://legalcentrelesvos.org/2023/09/05/press-release-2/> (дата звернення: 15.11.2024)