

М-р Ирина Чудоска
ФОН - Универзитет

Irina Chudoska, MA
FON University

НЕЛЕГАЛНАТА ИМИГРАЦИЈА ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

THE ILLEGAL IMMIGRATION INTO THE EUROPEAN UNION

РЕЗИМЕ

Проблемот на масовната миграција во Европската унија одамна се претвори во вистинска несреќа за многу европски земји. Секојдневно во земјите на ЕУ навлегува огромна количина на луѓе во потрага по подобра иднина. Во овој труд се разгледува имиграцијата во ЕУ и пред се нелегалната имиграција, организацијата на нелегалниот превоз на имигрантите, цената што тие ја плаќаат, како и основните патишта за пренос на нелегални имигранти во Западна Европа. Исто така, се прави обид да се сумираат начините и инструментите што ги употребува ЕУ за борба против нелегалната имиграција, која паралелно со раширување и пролабочување на интеграциските про-

SUMMARY

The issue of massive migration into the European Union has transformed into a real misery for many European states. A huge number of people enter the EU states on a daily basis in search of a better future. This work considers the issue of immigration into the EU with particular emphasis to the issues of illegal immigration, organization of the illegal transportation of the immigrants, the price they pay as well as the major routes for transportation of illegal immigrants into Western Europe. Furthermore, an effort is made for summarizing the manners and the instruments which the EU utilizes in its struggle against the illegal immigration, which appears to become a greater concern with the expansion

цеси станува се позагрижена.
Клучни зборови: имиграција, нелегална имиграција, анти имиграциска политика, економска имиграција

and the deepening of the integration processes.

Key words: immigration, illegal immigration, anti-immigration policy, economic immigration.

icudoska@mail.ru

Во последните децении во светот перманентно се набљудува зголемувањето на миграциските процеси. Според статистиката на ООН, во сегашно време бројот на мигрантите е околу 175 милиони луѓе, што претставува речиси 3% од вкупниот број на жители на планетата. Фактички, секој триесет и петти човек е мигрант. Пресметано е дека, доколку сите овие луѓе би живееле во една земја, тогаш таа би била петта по големина земја во светот¹.

Преселувањето на лицата има добиено вистински глобални димензии, а на проблемите поврзани со миграцијата во последните неколку години почна да им се посветува се поголемо внимание од страна на меѓународните организации и државите, пред се имиграциските, како и во општествените дискусии и на владините форуми на регионално и на меѓународно ниво. Така, во 1992 година, на самитот на Европската унија, било истакнато дека приоритетноста на миграцискиот проблем, по значајност е споредлив со другите светски проблеми, какви што се состојбата на животната средина, растот на населението и економскиот дебаланс помеѓу регионите.

Проблемот на масовната имиграција во Европа одамна се претвори во вистинска несреќа за многу европски земји. Секојдневно во земјите на Европската унија навлегува огромен број на луѓе во потрага по подобра иднина. Во 2003 година, на заедничката Конференција ЕУ/ОЕСР во Брисел, посветена на актуелните прашања на меѓународната миграција, се констатира дека „Европската унија, исто така како и САД е регион кој привлекува масовни миграциски текови - околу еден милион луѓе годишно во текот на последните десет години. При тоа, нелегалната имиграција во земјите на ЕУ достигнува бројка од околу половина милион имигранти годишно”².

Во заднината на една ваква масовна имиграција, како најголем проблем се издвојува нелегалната имиграција. Според прифатената дефиниција во ЕУ, за нелегални имигранти се сметаат оние лица кои се „граѓани од трети држави

1 Киютин В.Г. Нелегална имиграција в Евросојузе; вызовы-ответы / Киютин В.Г., Кадыров Т.Т Бишкек, 2005, стр.5

2 From Opening Video Address, Economic aspect of migration by Anna Diamantopoulou, Join European Commission/OECD Conference, The economic aspects of migration, Brussels, 21-22 January 2003

(на земји кои не влегуваат во ЕУ, со исклучок на државите кои се однесуваат на Европската економска зона), кои не одговараат или повеќе не одговараат на барањата за влез и живеење на територија на државите -членки на ЕУ”³. Точната бројка на влезени илегални имигранти на територијата на ЕУ никој не може да ја каже. Во европската статистика најчесто може да се најде многу неопределана бројка – повеќе од три милиони нелегални имигранти. Притоа, ваквите податоци беа претставени од Меѓународната организација за миграција (ИОМ) уште во 2000 година, а сега, по шест години, реалната цифра може да биде многу поголема.

Очигледно е дека најголемите маки во однос на заштитата на границите им се оставени на европските земји со долга брегова линија. Поточно, југот на Европа во најголем дел е место за постојан прилив на имигранти. Со разднувањето, европските погранични патроли не редко наоѓаат на бреговите десетици тела на оние кои пробале, но не успеале да стигнат до европскиот брег со помош на нелегалните превозници. Станува збор за добро разработен бизнис, со кој е невозможно да се избори само пограничната служба. Познато е дека во Средиземното море постојат цели флотили кои се занимаваат со пренесување на бегалци и на економски имигранти од земјите на Блискиот и Средниот Исток и Африка до бреговите на далечната, но многу посакувана Европа. Потребна од посебна заштита имаат и копнените граници – пред се границата со Балканските земји, а посебно со таквите земји како Србија, Босна и Херцеговина, Албанија.

Проблемот на нелегалната имиграција во земјите на ЕУ добива се позагрижувачки размери звучење паралелно со раширувањето и продлабочувањето на интеграциските процеси.

Како што истакна Тони Блер „Европа денес се соочува со еден од најсложените проблеми на современоста – проблемот на масовната миграција и правото на азил“.⁴ Стоотици луѓе, во потрага по „лесен“ живот ја преминуваат границата и тргнуваат на долг и често опасен пат. Азија, Африка и, на крај, Европа – ова се главните делови што ги поминува секоја фамилија на имигранти, која го прифатила ризикот да тргне во својата „европска одисеја“. На тој пат, секој од нив, освен што е изложен на разни опасности, лишувања и радости, кои ги пратат по пат секој имигрант, независно од тоа која била причината што го поттикнала да тргне на овој пат и да го напушти своето претходно место на живеење.

Државната власт пред се пробува да го намали имиграцискиот прилив, користејќи ги традиционалните методи: заострување на имиграциската политика и стимулација на политичкиот и економскиот развој во земјите на емиграција, преку склучување на двострани економски договори, заедничко финансирање на проекти, со цел да се подобрат условите на живот, намалување

3 Council Regulation determination obligations as between the member states of the re-admission of third-country nationals [Official Journal C353 of 7.12.1999].

4 Tony Blair, EU signals action, 2002/05/21, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/default.stm>

на безработицата и, како конечен резултат, да се намалат факторите, што ги „туркаат“ луѓето надвор од нивните земји.

Првиот инструмент во борбата со нелегалната имиграција, и покрај поддршката на европското население, често е критикуван како од страна на опозицијата, внатре во многу европски земји, така и од невладините организации за заштита на правата надвор од нив. Како и да е, заострувањето на европското законодавство станува нормална општоевропска тенденција. Соодветни мерки беа преземени од страна на властите на Франција, Италија, Шпанија, Германија, Австрија, Данска, Холандија и Велика Британија.

Што се однесува до преставувањето на економска и социјална помош и стримуирањето економскиот развој во земјите на емиграција, и покрај вложувањето напори, резултатите од работењето од тој вид (најмалку во краткорочна перспектива) исто така не влеваат оптимизам.

Очевидно е, дека секоја европска држава засебно не е во состојба да постави сериозна пречка на патот на имиграциските каравани. Постојат проблеми, кои ефективно можат да се решат само на европско ниво, со користење на сите организациски, правни и финансиски можности на Европската унија. Неопходноста од развој на потесна и динамична општоевропска соработка во однос на прашањата на имиграциската политика и во давање азил се признава, како од страна на поголемиот дел од европските политичари, така и од самите европски жители. За спроведување на единствена политика во областа на имиграцијата и во давање азил, како што покажуваат анкетите спроведени помеѓу европските државјани, 7 од 10 државјани на Унијата се за.

Европските лидери веќе не се среќаваат за решавање на имиграциските проблеми - во Темпере во 1999 година, каде што биле означени основните контури на општата имиграциска политика, и во Севиља во 2002 година, каде што имиграцијата стана единствена точка на дневниот ред и се разгледувала како дел од општоевропската безбедност. Долго време не можеше да се постигне согласност во врска со основните прашања, како што се заедничкото финансирање на границите, или за заедничка формулација на терминот бегалец. Овие разлики се веќе минато. Во сегашноста, основата за општата европска соработка во дадена област е пропишана во Договорот што го определува Уставот на Европа. Во главата посветена на на слободите, безбедноста и правниот поредок, се потврдува правото на слобода на движење на територијата на целата Европска унија, а исто така се укажува на неопходноста од понатамошно продлабочување на соработката во областа на имиграциската политика, на политиката на давање азил и заштита на надворешните граници, засновани врз принципот на солидарност помеѓу државите членки на ЕУ во однос на државјаните на трети држави.⁵

Есента 2004 година, во Европскиот парламент, во текот на жешките дискусии за содржината на новата програма за развој на политиката во сферата на внатрешните работи и правосудството, која требала да дојде на смена на

⁵ Treaty establishing a Constitution of Europe, European Communities, 2005, (Article III-257), p.119

„Планот Темпере” и да отвори нова етапа во развојот на Европската слобода, безбедност и правен поредок, била утврдена петгодишна програма за потесна соработка во миграциската политика и во давањето на азил. „Хашката програма” има цел да формира заедничка европска политика до 2010 година, кога во ЕУ ќе почне да функционира специјален сектор за прашањата на миграциската политика и азил.

Во „Хашката програма” се поставени и следните задачи:⁶

- да се развива заедничкиот европски систем на политички азил, вклучувајќи ја општата процедура на давање азил;
- да се определат можностите на странците да работат во Европската унија соодветно со потребите на пазарот на трудот;
- да се постават заедничките европски стандарди на интеграција на имигрантите во земјите на прием;
- да се засили партнерството со трети земји за спречување на нелегалната имиграција;
- да се разработи политиката на враќање на нелегалните имигранти во нивната земја;
- поефективно користење на биометриските и на информациските системи.

Притоа, говорејќи за економска имиграција, неопходно е да се сфати дека тоа е неповратен процес. Движењето на луѓето од државите со ниско ниво на економски и социјален развој кон богатите и стабилните општества е неизбежна. Тажната вистина се состои во фактот дека колку добро и да ги опремува и затвора границите богатата Европа, колку нови технологии и да користи, колку и да се брзи глисерите на пограничната стража – сето тоа ќе се распрсне на парчиња во судирот со непобедливата желба на луѓето да бегаат од гладот, епидемијата и бедата. Дури и да погинат по пат десетици од нив, таа малечка група, со истрпени севозможни маки, сепак ќе стигне до континентот, и оттогаш, со сите легални и нелегални средства, ќе прави се за да остане и да заживее достоинствено. При тоа, колку повеќе пречки ќе им се појавуваат на патот, толку повеќе нелегални патишта ќе бидат наоѓани кон тврдината наречена „Европа”. Сведок на тоа е историјата на успешното заобиколување од страна на имигрантите на системот на имиграциска контрола во последните дваесет години, создадена од страна на индустриски развиените земји. За лицата кои решиле да ја напуштат својата земја, не постојат граници за нивната решителност и умешност.

Тоа не е тешко да се сфати, доколку се погледне ситуацијата во Средоземното море, од каде што во Европа пристигнува најголемиот дел на имигранти. Разликата во социјално-економската, и што е посебно важно и во демографската слика на двата брега на Средоземното Море (Северниот и Јужниот) со текот на времето, не само што не се намалува, туку постојано расте, што потенцијално носи сериозна опасност за регионалната стабилност.

⁶ <http://www.aes.org.ru/show.php?doc=231>

Близината на Европа до пренаселениот Блиски Исток и во Северна Африка е основниот фактор на заострувањето на имиграциската ситуација на Стариот континент. „Според некои пресметки, високиот раст на населението (повеќе од 2% за година) ќе доведе до тоа, во 2035 година бројот на жители во регионот да се зголеми до 400 милиони луѓе, што е двапати повеќе од денес, а понатамошното зголемување на разликата во нивото на развој на Југот и Северот на Средоземноморјето го означува фактот дека имиграцискиот притисок на Европа во следните десет години нема да го намали интензитетот”⁷.

Што се однесува до основните патишта на пренос на нелегални имигранти во Западна Европа, можат да се одделат најпознатите маршрути. Во рефератот на Европолот се изделуваат *иџи* основни канали:⁸

- Јужен или Балкански - ги поврзува Турција со Западна Европа. Од Истанбул не е тешко да се стигне во Бугарија, Грција, Македонија и Албанија. Од Албанија по морски пат, лесно се доаѓа до Италија.
- Источниот – поминува низ Чешка, Полска и Калининград кон Германија, како и од Романија и Унгарија во Австрија. Земји на емиграција во овој случај се Украина, Русија и државите на СНД, Авганистан и Југославија.
- Северен – ги поврзува Балтичките земји со Скандинавските. По овој канал поминуваат Курди, Авганистанци, Бенгалци, Палестинци, Пакистанци, Иранци. Транзитни зони се териториите на Русија и Белорусија, каде што имигрантите доаѓаат од земјите на Централна Азија.
- Средоземен – овој пат е најпопуларен меѓу Африканците (како и кај државјаните на Магреб), иако не ретко го користат повеќе од 20 држави во светот.
- Воздушен – преку меѓународните аеродроми, кои во ЕУ ги има во огромен број, десетици илјади патници секојдневно пристигнуваат во Европа. Дури и при строгата контрола, нелегалните имигранти успеваат да влезат на територијата на Европската унија. Една од најпопуларните варијанти е аеродромот во Сараево, од каде имигрантите преку Хрватска и Словенија одат во Италија и Австрија.

Во текот на последните неколку години, многу популарен кај превозниците средоземниот и јужниот канал поради тоа, што овие маршрути поминуваат или по море или по територии на кои је нема потребната контрола на границите.

Средоземните држави на Југот на Европа, како што се Италија и Шпанија, Португалија и Грција, кои порано се сметаа за традиционални снабдувачи со работна сила на европскиот пазар на трудот, денес и самите станаа земји

7 Dubois G. The EU and the Mediterranean: Where are we today? / Dubois G., Europe – The Mediterranean-Russia: Perception of strategies. Moscow. 1998. P.15

8 Europol: Crime Assessment- Trafficking of human beings in the European Union, Trafficking of Human beings: A Europol Perspective 2004 <http://www.europol.eu.int/publications/SeriousCrimeOverviews/2004/OverviewTHB2004.pdf>

на имиграција. Поради тоа што миграцискиот притисок на Југот на Европа е нешто поголем, а помеѓу патниците има и припадници на земјите од третиот свет, органите на граничната контрола, посебно во летниот период, способни се да обезбедат само делумна контрола. Морската нелегална имиграција е олеснета од огромниот број на пристаништа, како и од должината на крајбрежната линија на многу средоземноморски држави на ЕУ. Потврда за тоа служи сложената имиграциска ситуација на Грција, Италија и Шпанија.

Најверојатно, со пристапувањето кон Европската унија и со стремежот да ја подобри својата социјално-економска положба, Грција помалку од се очекувала, дека брзите текови на националната економија и политика со себе ќе донесат таков еден неочекуван резултат – бурни имиграциски бранови кои буквално ја преплавија земјата во последниве години.

Поголемиот дел на нелегалните мигранти се доставуваат во Грција од страна на турски превозници, кои ги пренесуваат имигрантите на мали бродови. По правило, во пратката учествуваат двајца превозници, кои ги истовараат луѓето на источниот дел од Егејското море, и потоа се враќаат назад. Со цел да се избегне средбата со крајбрежната стража, во грчките води, не ретко, се пуштаат два брода, кои по пристигнувањето на брегот на Грција, превозниците им го предаваат управувањето на бродот на некои од имигрантите, а самите се враќаат назад во Турција на другиот брод.

Ситуацијата во регионот продолжува да биде доста напрегната. Само во 2003 година крајбрежната стража задржала илјадници нелегални имигранти, од кои десетици се удавиле уште пред да стигнат до брегот, секако дека преживеаните успеале да стигнат до брегот. Повеќе од милион имигранти веќе се населени на територијата на Грција, од кои половината се нелегално.⁹ Посебно загрижувачки за Грција беа прогнозите за тоа, дека во 2015 година имигрантите ќе бидат 25 % од вкупниот број на населението.¹⁰

Друга популарна дестинација за пренос на нелегални имигранти од средоземните држави во Јужна Европа е Италија, чија должина на крајбрежната линија е 4720 милји или пак 7600 км и не им дозволува на крајбрежните служби потполно да го контролираат брегот. Многу имигранти на Италија гледаат како на „прозорец“ кон Европа, кои преку нејзината територија можат да стигнат до внатрешноста на континентот, но поголемиот дел од нив остануваат во развиениот северен дел на земјата. Најголем дел од доселениците се Романци, Албанци и Мароканци, кои се сконцентрирани во провинциите на најголемиите градови - Рим и Милано.

Според различни оценки, во Италија сега се наоѓаат од 600 илјади (според податоците на синдикатите) до 800 илјади нелегални имигранти (според податоците на Институтот за политички, економски и социјални истражувања). МВР на Италија дава цифра од 700 илјади лица. Стабилниот раст на доселениците во Италија се набљудува во текот на 90-ите години, при што прирастот

9 Соколковская О. На јужном рубезе Союза. Европа, № 11(45), декември, 2004, С.22

10 Исто С.23

на нелегалните имигранти се остварува за сметка на државјаните на Мароко, Тунис, Египет, Сенегал како и од Иран и Ирак. Само со една нелегална тура, во март 2002 година на Сицилија биле доставени 960 лица, претежно ирански Курди. Италијанските погранични служби, за оваа група на нелегални имигранти, изјавија дека била најголема во историјата на имиграцијата во Италија. Од тогаш, имиграцискиот притисок не е намален – само во текот на последната недела на септември во 2004 година на островот Лампедуза, каде што постои еден центар на прием на бегалци, со капацитет на прием за 200 лица, било регистрирано доаѓање на повеќе од 900 нелегални имигранти.¹¹

Ако Италија претставува „прозорец“, кон Европа, тогаш Шпанија ја има функцијата на лошо затворени „порти“ во Европската тврдина. На делот на Шпанија и припаѓа 23% на нелегалните имигранти од вкупниот број на ЕУ. Нелегалните имигранти од Африка со севозможни средства се транспортираат до јужниот брег на Шпанија, во реонот на Кадис, Малага, Аљмерија и Канарските острови. Ситуацијата, која се формира околу Гибралтарскиот проток, веќе одамна претставува сериозна главоболка за шпанските власти. Со поволен ветар, Гибралтар може да се премине за 20 минути. Лажната близина на европскиот брег ги тера десетици мигранти да го поминуваат протокот во ноќно време, на мали чамчиња *pateras*. За тоа, колку е голем ризикот, кажуваат десетиците тела кои ги наоѓаат шпанските власти наутро на плажите. Гибралтар е познат по неговите силни текови, струи и интензивен сообраќај. На голем брод или, пак, на огромен фериброд многу лесно да потопа мало кајче без да го забележи. Токму затоа, тенката морска линија која го дели африканскиот брег од европскиот, многу брзо го доби своето второ име „братска гробница“. Според податоците на една асоцијација на работници од Мароко, формирана на територијата на Шпанија, за период од 5 години (1996-2001) во водите на Гибралтар се удавиле 400 лица, сите Мароканци.¹² Се смета дека во Средоземното море секоја година гинат околу 500 луѓе,¹³ но точниот број на загинати никој не го знае. Идентитетот на најдените не можат да се откријат поради отсуство на документи, што пак, како што покажува практиката, е потполно вообичаено.

Според зборовите на капетанот на цивилната крајбрежна служба на Шпанија, Хосе Мануел Реболло, имигрантите секој пат ги губат документите во текот на превозот, и како резултат на тоа на крајбрежната служба има работа со лица без име, националност, определено место на живеење. Во ваквите случаи имигрантите не ги враќаат назад и затоа, многумина од имигрантите веруваат дека имаат шанса да останат на европско тло.

Лидери меѓу нелегалните имигранти во Шпанија се дојдените од Магреб – 38%, пред се Мароканци, а вкупната бројка на имигранти, остатокот

11 Привлов К. Не швартовать! Итоги, 19 октомври 2004г. С.33

12 Miller J.Mark. The World on the move: Current trends in International migration, Global Dialogue; The era of mass migration, vol 4, №4, Autumn 2002, p.3

13 Кюотин В.Г.Указ.соч.С.25

им припаѓа на Латиноамериканците - 25%, 12% на африканските земји и 8% на Кинези и на Источноевропејците.¹⁴

Показател за растечката загриженост на официјален Мадрид во однос на проблемот на незаконското влегување во Шпанија на имигранти и други шверцувани стоки по морски пат, е годишната намена на десетици милиони долари од државниот буџет, со цел да се создаде систем на техничка контрола на Гибралтарскиот проток (План SIVE). Целосното спроведување на оваа програма, што подразбира поставување на радары и на други технички средства за забележување на објекти во море, требаше да биде завршено до крајот на 2004 година.

Но, за да се намали борјот на нелегалните имигранти и за да се обезбедат морските граници, шпанските власти се приморани да поставуваат погранична контрола, фактички во сопствената територија.

За жителите на Африканскиот континент, кои решиле да си ја пробаат среќата во Европа, не е тајна дека постои еден сигурен и безбеден пат, за кој имигрантите немаат потреба да го напушти африканскиот брег. Еден вид на „отворена врата“ во Европската унија се Сеута и Мелилла, двете шпански енклави на северниот брег на Мароко – се што остана од некогашната моќна Шпанската империја управувана од Мадрид. Ако имигрантите на некој начин успеале да влезат на таа територија, за нив тоа непосредно значи дека се во Шпанија, на европскиот континент.

Масовната имиграција во Сеуту ја принуди шпанската влада на отворање на привремени лагери за бегалци, повеќето од Африка во долниот дел по Сахара, како и за други 24 земји, заедно со Алжир и Ирак. Но преземениов чекор не помогна за поставувањето на должна контрола над новодојдените, или пак за подобрување на условите на живот на имигрантите. Ако на почетокот во лагерите биле стационирани околу стотина лица, тогаш постепено бројот на имигрантите ја достигна бројката од неколку илјади и фактички, секоја недела нивната бројка продолжува да се зголемува за сметка на новодојдените. Пронаоѓањето на ваквиот релативно лесен пат за влез во Европа, ги поттикува луѓето да се упатуваат таму со цели фамилии или пак да ги праќат своите деца само со една табличка околу вратот на која се напишани неговото име и основните податоци – слика која на почетокот ги шокираше локалните власти, но потоа стана вообичаено секојдневие.

Основниот проблем се состои во тоа што на сите тие луѓе им е потребно храна, кров над глава и медицинска помош, но огромната маса на луѓе населена во камповите, го прави невозможно доставувањето на ваквите услуги или пак е крајно отежнато, како физички така и материјално. Секојдневно во лагерите избиваат тепачки во редот за вода и храна, но измачените луѓе се спремни да стојат и чекаат и во многу подолги редови, зошто вреди потенцијалната награда за овие маки. Поголемиот број од луѓето останува во Сеут, на период од два до пет месеци, потоа тие добиваат привремена работа и доз-

14 Орлов А. Иммиграционный бум. Где решение проблемы? Международная жизнь, №7, 2001, с.82

вола за влез и живеење во Шпанија, каде што можат легално да престојуват ворок од една година. Неретко, имигрантите успеваат да добијат шпанско државјанство, а со тоа и право на слободно движење по целата територија на Европската унија.

Земајќи го во предвид горенаведеното, шпанската влада постојано е под политички притисок од страна на останатите членови на ЕУ, загрижени од бескрајниот прилив на имигранти, кој продира во другите европски земји преку територијата на Шпанија. Шпанските власти од своја страна го убедуваат европското општество дека тие прават се што е можно за намалување на нелегалната имиграција од Суета. Така, осумкилометарската двојна ограда, која го одделува шпанскиот анклав од основната територија на Мароко, беше дополнително снабдена со камери, инфрацрвено зрачење и топлотни сензори. Доколку имигрантите ги поминат сите овие пречки, да бидат вратени назад од страна на шпанските власти, практично е невозможно.

Суета и Мелилла се европски територии во Африка повеќе од пет века, и Мадрид настојува да го зачува ваквиот статус и понатаму, но и покрај ова, не е исклучено дека Шпанија ќе мора да разгледа и друга варијанта. Мароко се стреми да си ги врати некогашните територии, и можно е Шпанија да се согласи на тоа, доколку во блиската иднина не се намали имиграцискиот притисок.

Многу поголема загриженост европските лидери предизвикува Балакнскиот канал за пренос на нелегални имигранти. Преку овој регион поминува еден од основните маршрути на нелегална миграција, а криминалните групи кои се вклучени во овој бизнис, секоја година во Западна Европа испраќаат околу 50 илјади лица. Според мислењето на Меѓународната организација за миграција, Балканот во овој момент е вратата кон Европската унија за илијадници имигранти од Блискиот и Средниот Исток, Африка и Азија. Имиграциските каравани најчесто се пренесуваат преку територијата на државите со најслаба имиграциска контрола, по правило преку Србија, Босна и Херцеговина.

Секако дека ваквата ситуација во овој регион постои доста долго време. Вината за тоа, не е толку во пограничната служба, колку во отсуството на политичка, економска и социјална стабилност во регионот. Серијата војни на Балканот во текот на 90-ите години, кои прекинуваа, а потоа повторно се разгоруваа, доведоа до тоа одделни краеве и области да се претворат во проблематични делови во однос спроведувањето на меѓународното право во непосредна близина на развиената Европска унија.

Посетепеното враќање на Балканот кон мирниот живот, им дозволи на лидерите на ЕУ сериозно да се заземат околу целокупниот економски и социјален развој на регионот, и на конкретни одделни делови, со цел да се спречи понатамошното „тркалање“ кон бездната на криминалот. Министерите за надворешни работи на ЕУ се согласија, дека основниот приоритет во врска со тоа треба да биде борбата со трговијата со луѓе, која во поголемиот дел се координира од овој регион. Европските лидери, исто така, ја признаа неопходноста од преземење на определени дејствија со цел да се запре потокот на нелегални

имигранти, кој поминува преку територијата на поранешна Југославија. Во врска со ова, било решено да се создаде мрежа на миграциски офицери на полуостровот, како специјални единици подготвени од страна на европските миграциски и погранични служби и полицијата. Исто така, било решено да се отворат дополнителни фондови за заедничко финансирање на програми според шемата „доброволна репарација“ на нелегано имигрираните лица кои не добиле статус на бегалци. Од своја страна ЕУ, исто така очекува поактивно учество во програмите и од страна на самите балкански држави, посебно од Албанија и Босна и Херцеговина, кои се надеваат на квалитативно подигање на нивото на односите, како и од оние региони кои во голема степен зависат од западната помош – Косово и Црна Гора.

Со решавање на нелегалната имиграција, европските држави се приморани да решаваат и низа други прашања, кои се наметнуваат со неконтролираното движење на луѓето и се однесуваат непосредно на европската безбедност. Широко распространето е мислењето, дека не ретко „нелегалната имиграција е катализатор на криминалот, посебно на контрабандата и на трговијата со луѓе, наркотични средства и оружје”.¹⁵ Високиот степен на вовлеченост на имигрантите во организираниот криминал е една од главните причини за несопокојство на лидерите на Европската унија.

Искористувањето на миграциските текови од страна на криминалните синдикати за свои цели – нелегален транспорт на имигранти, трговија со органи и лица, сексуална и трудова експлоатација, пред се во однос на жени и деца, како и други видови на современото ropство – се другата страна на медалот со која, за жал се, судруваат поголемиот дел од луѓето кои го прифатиле ризикот на нелегално доаѓање во Европа. Според податоците на Европол, „нелегалниот превоз на имигранти и трговија со луѓе на криминалниот свет му носи исто толку голема заработувачка колку и трговијата со наркотици”.¹⁶

Главниот проблем се состои во тоа што ваквите криминални мрежи веќе е одамна го имаат опфатено целиот простор на Европската унија и на државите кои граничат со неа. Дејноста на криминалните банди се одвива на оддалеченост од илјадници километри од европскиот брег – во Африка после Сахара, во Иран и Авганистан, во далечната Кина и во земјите на Југоисточна Азија, поточно, насекаде од каде доаѓа приливот на имигранти. Создадената ситуација укажува на неопходност од мобилизација на сите национални и општоевропски ресурси за борба против нелегалната имиграција, а пред се, со таквите криминални дејности како што е трговијата со органи и луѓе.

По правило, луѓето вклучени во овој црн бизнис, лично се заинтересирани за нерегулирано движење на лица во регионот. За криминалниот бизнис, поврзан со нелегалната имиграција, е карактеристичен доволно голем спектар на „услуги” кои се даваат од страна на домашни агенти на различни

15 Киотин В.Г. Указ. соч. С.8

16 Hagler T. Trafficking: A human tragedy, 2002/02/17, http://news.bbc.co.uk/1/hi/talking_point/special/migration/default.stm

етапи од транспортот на имигрантите во оваа или онаа европска држава. Синцирот на агенти, како што беше кажано, дејствува во земјите на имиграција, емиграција и транзит, а средноста на нелегалниот превоз и оперативноста со која дејствуваат учесниците во овој процес, неретко ги преминува границите на имагинација на специјалистите. Честопати, со цел да се дојде до нова партија „клиенти”, превозниците одат на нивно заплашување, влевање страв за нивните животи и за животот на нивните блиски кои, наводно, ги чека затвор и гонење, доколу не ја напуштат земјата за кусо време. Но, поголем дел од идните имигранти ги бараат превозниците сами или преку посредници.

Криминалците сами се организираат во врска со превозот на имигрантите на територија на ЕУ: разработуваат маршрути и канали, им обезбедуваат на клиентите повремено живеалиште, транспорт, документи и информации, а не ретко и со работа во земјата на доаѓањето, ги средуваат проблематичните прашања со некои цариници и со имиграциските офицери на земјите на транзит и влез. Според податоците на Европол, токму корупцијата на некои државни работници на земјите на емиграција, имиграција и транзит, како и на соработниците на пограничните и крајбрежните служби, конзуларните работници, како и одговорните за издавање на еден вид на жителство или на дозволите за работа, им прават огромна услуга на криминалните организации,¹⁷ благодарение на која тие секогаш ја имаат информацијата неопходна за понатамошно вршење на нелегални тури, со што нивната работа се одвива непречено.

Предлагајќи толку широки услуги, сосема нормално е криминалните организации да бараат солидна цена за истите.

Патувањето во Европа не е ефтино за имигрантот. Во секој конкретен случај цената зависи од низа причини: бројот на агентите кои учествуваат во транспортот, потешкотиите на патот и различни непредвидени трошоци. Се смета, дека секоја година криминалните мрежи заработуваат неколку милијарди долари. Цените на услугите на мафијата за превоз на еден нелегален имигрант изнесуваат:¹⁸

- 4 илјади долари – од Бугарија во Западна Европа
- 800-1200 долари – од Грција во Франција, Германија, Италија
- 1400 долари – од Турција во Грција
- 3 илјади долари – од Курдисан во Германија
- 2-3,5 илјади долари – од Северна Африка во Шпанија
- 4 илјади долари – од Шри-Ланка и Пакистан во Турција
- 5-10 илјади долари – од Авганистан или Либан во Германија
- 4-5 илјади долари – од Ирак или Иран во Европа
- 5 илјади долари – од Палестина во Европа
- 4-10 илјади долари – од Доминиканска Република во Европа

17 Crime Assessment- Trafficking of human beings in the European Union, Trafficking of Human beings: A Europol Perspective 2004 <http://www.europol.eu.int/publications/Serious CrimeOverviews/2004/OverviewTHB2004.pdf>

18 Salt J. Current Trends in International Migration in Europe/J. Salt, Council of Europe, Strasburg, 2001, p.135

Не секој имигрант е способен да ги плати овие цени. Затоа, често тие влегуваат во долгови, не ретко и кај самите превозници, на кои што доаѓањето тие им ги отплаќаат со години, што е доволна причина за стапување на работа во криминални сектори со самото пристигнување на Европска територија.

За жал, не ретко имигрантите плаќаат по илјадници долари само за да не умрат од жед или глад на европските патишта, или пак да не се удават во малечките чамци на бреговите на Италија или Шпанија. Така, во 2000 година, цела Европа ја потресе трагедијата во Дувар, каде во оставениот од страна на превозникот ладилник се задушија 58 имигранти од Кина. Уште еден шокантен инцидент се случи во 90-ите години во протокот Отранто, каде при судирот на италијанскиот патролен брод „Сибилла“ со албанско бродче, кое пренесувало нелегални имигранти, во морето загинаа 187 лица.

Со зголемувањето на мерките на миграциската контрола, имигрантите се служат со се поочајни начини со цел да стасаат до европските брегови. При тоа, подобрувањето на граничната контрола во извесен дел дури и им оди на рака на криминалните синдикати, поради тоа што на имигрантите- самци им е потешко да ја пробијат границата, поради тоа што тие, се почесто, се принудени да се служат со услугите на криминалните мрежи. Секое заострување на правилата за влез и воведувањето на нови заштитни мерки на транзитните документи, доведува до преземање на соодветни мерки во сферата на трговија со луѓе. Тоа е еден вид „маѓепсан круг“, од кој е тешко да се излезе поради присутната побарувачка на нелегална работна сила и нејзината понуда во сферата на „сивата“ економија во низа западноевропски земји.

За неопходноста од заедничката европска борба со организираниот криминал повеќе пати се изјаснуваа: Тони Блер, Хосе Марија Азнар и другите европски политичари. „Ужасува фактот дека во Европа во 21 век, до денес е широко распространета ова неоправдана варварска практика на трговија со луѓе. Самата природа на овие проблеми не признава национални граници. Тие имаат влијание на цела Европа, па затоа, правилно можат да бидат решени единствено на заедничко европско ниво.“¹⁹

Со укинувањето на пограничната контрола внатре во ЕУ, примената на класичните национални методи на борба со криминалот од таков вид, не одговара веќе на заедничкото европско ниво на безбедност. Таа во себе ја носи дејноста на транснационалните криминални групи, кои работат исклучиво на меѓународно ниво. Отсуството на граници, внатре во ЕУ, безусловно носи низа предности за Европејците кои го почитуваат законот, но проблемот е во тоа што со овие предности се користат пред се, токму криминалните организации, за што не еднаш се укажува во документите на ЕУ.²⁰

19 Antonio Vitorino, Justice and Home Affairs Commissioner, Commission proposes action to combat trafficking in human beings and sexual exploitation of children, Brussels, 2000/12/21, <http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/en/ivb/133089b.htm>

20 A common EU approach to the fight against organized transnational crime, <http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/en/ivb/133053.htm>

Од друга страна, воведувањето на Шенгенските правила едновременно означуваа и крупен чекор во борбата со трговијата со луѓе и нелегалната имиграција во целост. Конкретно, се појави нормативно правна база која ги регулира прашањата поврзани со издавање на виза, пограничните и другите видови контрола на надворешните граници на Унијата, соработката на полициските и службените органи, пред се во информатичката и казнено-правната сфера. Статус на универзални, овие норми, добија по нивната инкорпорација во правниот систем на Европската унија.

Работата на ЕУ против нелегалната имиграција и нејзината поврзаност со криминалот, доби нов импулс во 1999 година со влегувањето во сила на Амстердамскиот договор, според кој, како што е познато, во надлежност на наднационалните органи, преминаа дел од прашањата на правото и внатрешните работи. Токму тогаш, за земјите на ЕУ се отвори можност за развој на *свршилегија за борба со нелегалната имиграција* во нов правно институционален формат. Во исто време почна разработката на основни нејзините елементи, како визната политика и практиката на давањето политичко прибежиште, заедничка погранична контрола на надворешните граници и учеството на европските имиграциски службеници во пограничната контрола на трети држави, размена на информации и создавање на заедничка европска база на податоци во областа на миграциската политика и на политиката на давање азил, како и развој на политиката на репарација и реадмисија како во мултилатералните, така и во билатералните односи на земјите на ЕУ со земјите кои влегуваат во таканаречената „ризична група”.²¹

Од досега изнесеното, се гледа дека координираната борба со нелегалната имиграција на заедничко европско ниво, во комбинација со ефективни национални методи на решавањето на проблемот, е услов за успешен развој на процесот на интеграциско градење во рамките на ЕУ. Важноста на репресивната *santoria* политика на ЕУ во однос на организаторите, посредниците и помошниците на нелегалната имиграција се диктира, пред се, од неопходноста за обезбедување политичка, економска и социјална безбедност во врска со понатомошната консолидација на Европската унија.

Во секој случај, колку и да е загрижувачка ситуацијата со масовната имиграција на границите на ЕУ, многу повеќе проблеми се појавуваат непосредно на територијата на ЕУ. Но, тие проблеми се веќе од друга природа. Се работи за се присутниот број на имигранти, кој на демографски и политички план станува се позабележителен и влијателен.

21 Comprehensive plan to combat illegal immigration and trafficking of human beings in the European Union, 28 February 2002.

Литература

1. Кјотин V.G. Nelegalнаja имиграција v Evrosoјуuze; вызовы-ответы / Кјотин V.G., Кадыров Т.Т Бишкек, 2005.
2. Orlov A. Иммиграционниот бум. Gde re{enie problemy? Me`dunarodnaja `iznъ, №7, 2001.
3. Privlov K. Ne {vartovatъ! Itogi, 19 oktombri 2004g
- Sokolkovskaja O. Na ю`nom rube`e Soјуza. Evropa, № 11(45), dekabъ, 2004
4. Antonio Vitorino, Justice and Home Affairs Commissioner, Commission proposes action to combat trafficking in human beings and sexual exploitation of children, Brussels, 2000/12/21, <http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/en/ivb/133089b.htm>
5. Council Regulation determination obligations as between the member states of the re-admission of third-country nationals [Official Journal C353 of 7.12.1999].
6. Crime Assessment- Trafficking of human beings in the European Union, Trafficking of Human beings: A Europol Perspective 2004 <http://www.europol.eu.int/publications/SeriousCrimeOverviews/2004/OverviewTHB2004.pdf>
7. From Opening Video Address, Economic aspect of migration by Anna Diamantopoulou, Joint European Commission/OECD Conference, The economic aspects of migration , Brussels, 21-22 January 2003
8. Hagler T. Trafficing: A human tragedy, 2002/02/17, http://news.bbc.co.uk/1/hi/talking_point/special/migration/default.stm
9. Miller J. Mark. The World on the move: Current trends in International migration, Global Dialogue; The era of mass migration, vol 4, №4, Autumn 2002. Tony Blair, EU signals action, 2002/05/21, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/default.stm>
10. Salt J. Current Trends in International Migration in Europe/J. Salt, Council of Europe, Strasbourg, 2001.
11. Treaty establishing a Constitution of Europe, European Communities, 2005, (Article III-257).
12. <http://www.aes.org.ru/show.php?doc=231>