

UNIUNEA EUROPEANĂ



Catalogul Schengen

**Controlul frontierelor externe,
Extrădarea și readmisia:**
Cele mai bune practici și recomandări

**PREFAȚĂ DE MARIANO RAJOY BREY,
Prim adjunct al Primului Ministru și Ministru de Interne al Spaniei,
Președinte în exerciție al Consiliului Uniunii Europene**

Spania, care deține președinția Consiliului Uniunii Europene din 1 ianuarie 2002, acordă tratament prioritar extinderii Uniunii Europene în vederea includerii țărilor candidate, ceea ce reprezintă baza integrării europene.

Crearea unei zone comune de libertate, securitate și justiție precum și crearea spațiului Schengen ocupă un loc important în procesul consolidării și întăririi Uniunii Europene și în ridicarea profilului instituțiilor sale, nu numai pe plan intern în relația cu cetățenii europeni, dar și pe plan extern, în relația cu țările candidate, oferindu-le acestora posibilitatea de a se familiariza cu cadrul legal și instituțional care constituie aquis-ul în cadrul Justiției și Afacerilor Interne (JHA).

În cadrul aceluiași efort de clarificare și subliniere a cererilor pe care țările candidate trebuie să le îndeplinească în vederea admiterii, prezentăm astăzi, la această reuniune comună a Consiliului, “Catalogul celor mai bune practici și recomandări în vederea aplicării corecte a aquis-ului Schengen”.

Catalogul a fost conceput de Grupul de Lucru Evaluare Schengen la inițiativa Belgiei cu ajutorul experților de diferite naționalități care și-au folosit experiența pentru realizarea unui concept considerat de referință. Deocamdată Catalogul se referă numai la controlul frontierelor precum și la procedurile de expulzare și readmisie, fără a prejudicia activitatea conducerilor succesive în domenii cum ar fi cel al vizelor, SIS/SIRENE, cooperarea polițienească, e.t.c.

Catalogul are un scop explicativ și nu are implicații legale. Acesta prezintă, în coloane separate, pe de o parte, nivelele necesare în vederea adoptării aquis-ului, iar pe de altă parte, cele mai bune practici în registrate deja în unele din statele membre, deși, nu sunt obligatorii.

Consiliul Uniunii Europene prezintă acest mijloc cu o mare satisfacție, dorind să contracareze incertitudinile pe care le ridică introducerea aquis-ului Schengen. Conducerea spaniolă este convinsă că acest Catalog va constitui un instrument în plus în vederea integrării cu succes a noilor membri ai Uniunii Europene la timpul potrivit și într-o manieră corespunzătoare.

**Mariano Rajoy Brey
28 februarie 2002, Bruxelles**

Cuprins

INTRODUCERE

PARTEA I : Frontierele, supravegherea și controlul acestora

A. Modelul integrat de securizare a frontierelor (un mecanism de filtre/nivele diferite)

1. Introducere
2. Cele patru filtre
3. Elemente cheie ale aplicării corecte a Modelului Integrat de Securizare a Frontierelor

B. Detalii ale recomandărilor și a celor mai bune practici

Recomandări/Cele mai bune practici

1. Strategie și structură organizatorică
2. Infrastructură
3. Personal
4. Pregătire
5. Echipament
6. Coordonare internă
7. Diferite tipuri de cooperare internațională
8. Reguli și proceduri
9. Cazuri specifice pentru diferite tipuri de frontiere

PARTEA II: Extrădarea și readmisia

1. Introducere
2. Măsurile de extrădare
3. Persoanele vizate
4. Implementarea măsurilor de extrădare

CATALOGUL SCHENGEN

INTRODUCERE

1. În cadrul ședinței din 28 mai 2001, Consiliul a stabilit ca obiectiv pentru activitatea Grupului de Lucru asupra Evaluării Schengen, identificarea "...celor mai bune practici, în special cele ce privesc frontiera, pentru a servi ca exemplu pentru statele candidate precum și pentru cele care aplică deja aquis-ul Schengen. Aceste evaluări precum și identificarea celor mai bune practici vor fi folosite ca material de inspirație pentru stabilirea standardelor în vederea aplicării minime a aquis-ului Schengen (ex. echipament de bază pentru fiecare sector de frontieră) în cadrul grupurilor de lucru relevante" (mandat pentru Grupul de Lucru asupra Evaluării Schengen) (8881/01 – SCH-EVAL 17, COMIX 371).

În baza acestui mandat, Grupul de Lucru asupra Evaluării Schengen au emis principiile și procedurile în vederea realizării Catalogului de recomandări pentru aplicarea corectă a aquis-ului Schengen și a celor mai bune practici, numit Catalogul recomandărilor și celor mai bune practici, sau Catalog.

Scopul Catalogului este acela de clarifica și detalia aquis-ul Schengen, precum și de a indica cele mai bune practici și recomandări, în vederea furnizării unui exemplu de urmat pentru statele candidate și cele care aplică deja pe deplin aquis-ul Schengen. Având în vedere acest lucru, Catalogul oferă indicații prețioase țărilor candidate în vederea aderării la Uniunea Europeană (UE) (la cererea lor) precum și asupra expectativelor, în special în termeni practici în ceea ce privește spațiul Schengen. Scopul nu este de a oferi o definiție exhaustivă asupra aquis-ului Schengen, ci de a prezenta recomandările și cele mai bune practici în urma experienței acumulate de Grupul de Lucru asupra Evaluării Schengen în cadrul procesului de verificare a aplicării aquis-ului Schengen în Germania și din evaluarea Greciei și țărilor nordice.

Textul Catalogului nu caută să introducă noi cereri, ci caută să atragă atenția Consiliului, unde este necesar, asupra amendării anumitor prevederi ale aquis-ului Schengen astfel încât Comisia și, unde este necesar, țările candidate să adopte recomandările și cele mai bune practici în prezentarea propunerilor și inițiativelor. Acest lucru reprezintă, printre altele, primul pas în definirea de către Consiliu a standardelor minime.

În plus, Catalogul va servi ca un instrument de referință pentru viitoarele evaluări ale țărilor candidate. Prin urmare va fi pentru aceste țări și un indicator al sarcinilor care le vor fi atribuite, astfel că acest Catalog va fi folosit împreună cu Manualul Comun.

2. Grupul de Lucru asupra Evaluării Schengen a adoptat următoarele definiții pentru coordonarea acestui proiect:

recomandări: serie de măsuri specifice care vor permite stabilirea unei baze pentru corecta aplicare și monitorizare a aquis-ului Schengen;

cele mai bune practici: set de metode de lucru specifice sau model de măsuri care trebuie considerate ca mod de aplicare optim al aquis-ului Schengen, înțelegându-se faptul că sunt posibile câteva din cele mai bune practici pentru fiecare specific al cooperării Schengen.

3. Acolo unde Catalogul menționează Statele Membre care aplică aquis-ul Schengen, se va ține seama de cele 13 țări membre ale Uniunii Europene, menționate în art. 1 al Protocolului care integrează aquis-ul Schengen în cadrul U E , anexat la Tratatul Uniunii Europene și la Tratatul de Stabilire a Uniunii Europene (numit “Protocolul Schengen”), la care trebuie adăugate Islanda și Norvegia, ca urmare a Acordului încheiat de Consiliul Uniunii Europene, Republica Islanda și Regatul Norvegiei, referitor la asocierea acestora din urmă la implementarea, aplicarea și dezvoltarea aquis-ului Schengen, semnat în 18 mai 1999 (aceste 15 state vor fi numite în continuare “Statele Schengen”).

Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei și-au exprimat dorința de a participa în anumite prevederi ale aquis-ului Schengen. Consiliul nu a adoptat deocamdată o decizie referitor la cererea Irlandei de a participa. Pregătirile pentru participarea Angliei au fost adoptate prin Decizia Consiliului din 29 mai 2000 (2000/365/EC). Consiliul nu decis deocamdată asupra implementării prevederilor în cauză.

Aquis-ul Schengen precum și celelalte măsuri adoptate de instituții în cadrul aquis-ului, sunt considerate, conform art. 8 din Protocolul Schengen, ca un tot ce trebuie acceptat pe deplin de către toate statele candidate la integrare.

4. Aquis-ul Schengen a fost încadrat în UE de către Protocolul Schengen. Întinderea aquis-ului este prevăzută în Decizia Consiliului 1999/435/EC, publicată în OJ L 176 din 10 iulie 1999.

De la încadrarea în UE, aquis-ul Schengen a fost dezvoltat și amendat ceea ce i-a conferit un caracter evolutiv.

Aquis-ul Schengen a luat în considerare și rezultatele evaluărilor efectuate în cadrul Comitetului Permanent pentru aplicarea și evaluarea aquis-ului Schengen, denumit “Grupul de Lucru asupra Evaluării Schengen”. Conform mandatului conferit, Grupul de Lucru prezintă rapoarte Consiliului pentru a stabili, fie dacă au fost îndeplinite condițiile cerute pentru intrarea în vigoare a prevederilor aquis-ului în țara care

dorește să participe la acele prevederi (sau numai în unele dintre acestea), fie să monitorizeze aplicarea corectă a aquis-ului de către Statele Schengen, în special prin aflarea dificultăților și prin propunerea de soluții.

5. Prezentul Catalog se referă în primul rând la frontiere și extrădare. Dreptul la libera circulație, așa cum a fost introdus pe teritoriul Spațiului Schengen (acest termen și expresia de “State Schengen” se referă la teritoriul Statelor Schengen în care se aplică aquis-ul), reprezintă o libertate care necesită în schimb întărirea frontierelor externe ale acelei zone și adoptarea unei politici eficiente de contracarare în ceea ce privește extrădarea străinilor rezidenți ilegali. Lupta împotriva imigranților ilegali reprezintă o activitate importantă a întregii Uniuni Europene. În jurul acestei axiome duble se află acțiunile UE din acest domeniu. Astfel, măsurile adoptate în acest context caută să întărească încadrarea europeană și în special să permită Uniunii Europene să devină mai rapid o zonă a libertății, securității și justiției.

6. Catalogul se referă la concepte și idei care sunt în legătură cu administrarea frontierelor, termeni care nu sunt definiți sau codificați uniform în cadrul Uniunii Europene. Pentru a înțelege mai ușor, vă prezentăm următoarele definiții care corespund termenilor folosiți:

a. Modelul Integrat al Securității Frontierei: numele sistemului care acoperă toate aspectele politicii de frontieră. Acest sistem cuprinde patru filtre complementare, care sunt: activități în terțe țări, țările de origine și tranzit, cooperarea bilaterală și multilaterală internațională, măsurile la frontierele externe și activitățile din interiorul teritoriului.

b. Managementul Frontierei: acest concept include atât supravegherea cât și controlul frontierei, ultimul fiind definit și de art. 6 din Convenția Schengen.

- Controlul frontierei: controalele conduse în punctele stabilite de trecere. Controlul persoanelor va include nu numai verificarea documentelor de călătorie și a altor documente referitor la intrare, rezidență, muncă și părăsire, dar și controale pentru descoperirea și prevenirea amenințărilor la adresa securității naționale și politicii publice a Statelor Schengen. Asemenea controale vor fi aplicate și vehiculelor și obiectelor aflate în posesia persoanelor care trec frontiera.
- Supravegherea frontierei: supravegherea efectuată între punctele de control.

7. Catalogul cuprinde în prezent două capitole principale, unul referitor la frontieră și unul referitor la extrădare. O secțiune generală descrie conceptele de bază ale politicii, fiind urmată de recomandări și cele mai bune practici în formă tabelară, recomandările aflându-se în partea stângă iar cele mai bune practici în partea stângă în continuarea recomandărilor relevante. Acolo unde aceste recomandări se aplică numai unui tip sau la două tipuri de frontieră, acest lucru este menționat în text.

PARTEA I: FRONTIERELE, SUPRAVEGHEREA ȘI CONTROLUL FRONTIERELOR

A. MODELUL INTEGRAT AL SECURIZĂRII FRONTIEREI (UN MECANISM DE FILTRE/NIVELE DIFERITE)

1. INTRODUCERE

Un model unic al frontierei reprezintă un instrument important al securității interne și în special al prevenirii imigrației ilegale. Acest lucru înseamnă cu alte cuvinte, că un set de măsuri complementare trebuie implementate în nivele diferite. Astfel pot fi identificate patru nivele/filtre:

(a) Activitățile din țări terțe, în special în țările de origine și tranzit, inclusiv culegerea de informații de către ofițerii de legătură precum și rolul important al consulatelor în ceea ce privește emiterea vizelor.

(b) Cooperarea internațională în ceea ce privește frontiera.

(c) Măsuri la frontiera externă: managementul frontierei (controlul și supravegherea frontierei)

(d) Activitățile viitoare în interiorul teritoriului Statelor Schengen și între Statele Schengen.

Coerența dintre aceste măsuri precum și modul lor de aplicare de către Statele Schengen reprezintă cheia succesului pentru modelul frontierei generale.

2. CELE PATRU NIVELE/FILTRE

2.1. Activitățile din țările terțe, în țările de origine și cele de tranzit

(a) Prima măsură din punct de vedere al timpului și locului, este asistența ofițerilor de legătură și experților în documente în țările terțe de origine sau de tranzit, care au un potențial migrator sporit (art. 47 (4) din Convenția din 1990 care implementează Acordul Schengen (denumit mai departe “Convenția Schengen”) și SCH/Com – ex (98) 59 rev). Oficialii care își desfășoară activitatea în afara statelor Schengen în cadrul oficiilor consulare și transportatorii vor fi pregătiți de specialiști pentru a fi în măsură să descopere falsurile în documente înainte de începerea călătoriei.

În procesul emiterii vizelor și transportului de pasageri aerian sau maritim, descoperirea documentelor false și falsificate prezintă o mare importanță în vederea prevenirii intrărilor neautorizate pe teritoriul Statelor Schengen. Pregătirea oferită de specialiști în documente prezintă o contribuție vitală în procesul descoperirii falsurilor de către oficialii care lucrează în cadrul consulatelor Statelor Schengen și de către transportatori.

(b) În al doilea rând, o analiză amănunțită a documentelor prezentate de persoanele care călătoresc va trebui realizată de reprezentanțele consulare ale Statelor Membre în procesul de emiterie a vizelor (vezi art. 15 și 17 din Convenția Schengen și prevederile Instrucțiunilor Comune Consulare de emiterie a vizelor). Aceasta include analizarea documentelor și consultarea bazelor de date conform art. 96 din Convenția Schengen. Consulatele vor trebui să garanteze că informațiile confidențiale și documentele în alb sunt protejate și stocate corespunzător.

Implementarea sistematică a regulamentelor CE/Schengen referitoare la vize va permite eradicarea fenomenului migrației ilegale de la rădăcină. Importanța intensificării cooperării consulare va trebui accentuată în acest context.

(c) De asemenea, transportatorii sunt obligați conform legislației naționale în baza art. 26 (1)(b) din Convenția Schengen să adopte măsurile necesare pentru a se asigura că persoanele de alte naționalități transportate pe calea aerului, pe apă sau pe uscat, (vezi art. 26 (3) din Convenția Schengen) au documentele de călătorie necesare pentru intrarea pe teritoriul Statelor Schengen. Dacă persoanele de alte naționalități sunt transportate într-un Stat Schengen fără a avea documentele necesare, transportatorii vor suporta sancțiuni și vor fi obligați în principiu să transporte înapoi acei pasageri.

Personalul transportatorilor va trebui pregătit. Acest articol al Convenției Schengen a fost completat de către Directiva 2001/51/EC din 28 iunie 2001 – L 187, 10.7.2001, p. 45.

2.2. Cooperarea bilaterală și internațională de frontieră

(a) Cooperarea internațională în domeniul securizării frontierelor poate fi împărțită în multilaterală, bilaterală și cooperare locală. Referitor la aceasta, acordurile cu țările vecine referitoare la cooperarea în domeniul managementului frontierei reprezintă un instrument eficient pentru creșterea securității frontierelor. Acest lucru poate fi realizat prin stabilirea mecanismelor corespunzătoare de lucru cum ar fi schimbul de informații, stabilirea de canale corespunzătoare de comunicare, puncte locale de contact, proceduri în caz de urgență, mod de acțiune obiectiv în cazul incidentelor pentru a evita disputele politice, etc.

Structurile regionale de cooperare de la frontiera externă vor trebui stabilite și în zonele maritime. Aceste inițiative vor aduce împreună toate statele din zona respectivă.

(b) Referitor la cooperarea cu statele adiacente, este considerată ca necesară furnizarea de asistență activă de către statele de tranzit asigurându-se că frontierele lor sunt securizate și luând măsurile necesare în interiorul teritoriului, cum ar fi practica repatrierii – dacă nu este nici un drept de admitere și nu sunt impedimente fondate pe pe baze umanitare sau pe dreptul internațional. (ex. Convenția de la Geneva referitor la Statutul Refugiaților, Convenția Europeană asupra Drepturilor Omului).

2.3. Măsuri la frontierele externe

Nucleul strategiei generale a frontierei îl reprezintă managementul funcțional al frontierei care este format din controlul și supravegherea frontierei, bazate pe analiza de risc. Articolul 6 din Convenția Schengen stabilește clar cadrul care trebuie implementat de către Manualul Comun, cele două acte fiind complementare. Elementele esențiale ale managementului frontierei sunt: (1) toate persoanele care trec frontierele externe să fie verificate sistematic și (2) supravegherea efectivă a frontierei se realizează între punctele de control.

În această privință trebuie adoptate măsurile necesare pentru asigurarea securității internaționale și prevenirea imigrației ilegale:

Legislația clară bazată pe cererile EC/Schengen în domeniul managementului frontierei este necesară (de exemplu: legea frontierei, legea protecției informațiilor). Referitor la **infrastructură**, este necesară asigurarea de structuri corespunzătoare în vederea desfășurării controlului și supravegherii frontierei. Persoanele oficiale care au aceste sarcini trebuie să fie profesioniști și să aibă pregătire de specialitate. De

asemenea sunt necesare resurse umane adecvate. Cererile specifice depind de o serie de factori (poziția geografică, volumul de trafic la frontieră, etc.). În plus, este necesară adoptarea unui concept clar al **pregătirii** (de bază și avansate) care să includă abilități practice, cunoașterea legislației, limbi străine, etc.

Echipamentul trebuie să corespundă situației de la frontieră. **Coordonarea internă** funcțională este necesară la toate nivelele (autoritățile care sunt competente pentru diferite sarcini, eliminarea “găurilor negre” de competență). Schimbul de informații între autoritățile competente (poliție de frontieră, organe vamale, poliție, autorități judecătorești, procuratură) este esențial, incluzând și un mecanism de rezolvare a posibilelor dispute dintre autorități, referitoare la competență. În plus, trebuie să se țină seama și de problemele operative (de exemplu folosirea echipamentelor de comunicație compatibile).

Cooperarea bilaterală/internațională stabilită trebuie aplicată cât mai repede (exemple: schimbul de informații, controale comune, situații de readmisie). **Cererile specifice pentru cele trei tipuri de frontieră** (aeriană, pe apă, pe uscat) trebuie îndeplinite (de exemplu: separarea traficului de pasageri pe criteriul destinației, intra/extra Schengen, trebuie realizată prin intermediul mijloacelor fizice sau, pentru aeroporturile mai mici, prin monitorizarea sistematică și însoțirea pasagerilor).

2.4. Activitățile următoare în interiorul teritoriului Statelor Schengen

(a) Măsurile pentru prevenirea imigrației ilegale și a infraționalității transfrontaliere trebuie continuate în interiorul spațiului Statelor Schengen prin îmbunătățirea acțiunilor de căutare, controlului și supravegherii bazate pe informații și în concordanță cu legea națională, acolo unde este posibil în baza acordurilor de cooperare polițienească conform articolului 39(4) și (5) din Convenția Schengen. Având în vedere faptul că problemele referitoare la migrație și infraționalitate nu sunt supuse restricțiilor geografice, rutele internaționale de trafic trebuie să devină pe viitor principalele zone de activitate pentru forțele de poliție naționale în concordanță cu legea proprie. În orice caz, acolo unde politica adoptată și securitatea națională cer acest lucru, un Stat Schengen poate, după consultarea și a celorlalte State Schengen, să adopte pentru o perioadă de timp limitată efectuarea controlului corespunzător și la frontierele interne.

(b) Ultima etapă în succesiunea temporală și geografică este repatrierea în concordanță cu legea națională (vezi art. 23 din Convenția Schengen și Directiva 2001/40/EC din 28 mai 2001 – L 149, 2.6.2001, p. 34) a cetățenilor unei țări terțe care au pătruns în spațiul Schengen fără autorizare, dacă nu au drept de ședere și dacă nu există piedici în virtutea bazelor umanitare obligatorii sau legii internaționale (ex. Convenția de la Geneva asupra Refugiaților, Convenția Europeană a Drepturilor Omului).

3. ELEMENTE CHEIE ALE APLICĂRII CORECTE A MODELULUI INTEGRAT AL SECURIZĂRII FRONTIEREI

Accentul trebuie pus pe coordonarea sarcinilor dintre instituțiile guvernamentale responsabile cu informațiile, rapoartele, pregătirea și receptivitatea la nereguli. Coordonarea în aceste domenii trebuie extinsă și la nivele regionale și locale.

Un alt element cheie al acestei metode este concentrarea atenției asupra evaluării situației. Astfel, performanța managementului unei frontiere trebuie adaptată condițiilor predominante de la frontieră. Datele temeinice și de încredere trebuie să facă parte dintr-o evaluare permanentă care ar putea fi împărtășită și altor State Schengen. Acolo unde este necesar, trebuie adaptată corespunzător alocarea resurselor.

Ca regulă generală, personalul care desfășoară serviciul în cadrul Poliției de Frontieră va avea pregătire temeinică de specialitate. Persoanele fără experiență pot fi folosite numai pentru activități auxiliare acordând asistență profesioniștilor. Nu se admite nici o excepție referitoare la sarcinile care necesită lucrul cu datele confidențiale, registre confidențiale sau decizii în legătură cu integritatea fizică a unei persoane sau cu libertatea acesteia.

Pentru facilitarea încrederii reciproce, orice Stat Schengen va trebui să fie în măsură să furnizeze date temeinice și de încredere referitoare la situația de la frontierele sale precum și la controalele și măsurile de supraveghere aplicate. Cunoașterea situației de la frontieră se bazează pe cunoașterea performanței sistemelor de management al frontierei. Estimări corecte referitoare la controalele și supravegherea frontierei trebuie să se bazeze, printre altele, pe cunoașterea amănunțită a situației locale și regionale. Pentru realizarea obiectivelor de mai sus și pentru facilitarea utilizării eficiente a resurselor, vor fi aplicate metodologii diferite la frontieră. Termeni ca analiza riscului, informații, managementul fluxului informațional, cunoașterea situației, capacitatea de reacție și schimbul de informații cu alte State Schengen pot fi folosite în evaluarea desfășurării acestor metode.

Analiza riscului poate fi folosită ca un instrument în vederea optimizării managementului frontierei precum și ca o metodă de furnizare a informațiilor de încredere asupra situației de la frontieră. Aceasta trebuie adaptată tipului de frontieră.

Practic aceasta înseamnă evaluarea persoanelor, vehiculelor, navelor sau zborurilor care trebuie verificate. Această evaluare este efectuată în contextul situației tactice

reale, astfel fiind denumită **analiza riscului tactic**. La frontiera externă, toate persoanele trebuie să fie verificate conform Manualului Comun. Pentru descoperirea actelor de infracționalitate transfrontalieră, va fi accentuată procedura de verificare pentru obiectele suspecte. Personalului i se vor furniza date referitoare la indicatorii de risc, profilele de risc și modalitățile tipice de prezentare ale infracțiunilor transfrontaliere. De asemenea, vor fi aduse la cunoștința personalului anumitele obiective ale supravegherii. Analiza riscului și managementul frontierei trebuie susținute de informații sistematice. Sistemele de managementul frontierei vor fi în măsură să culeagă informații, să le analizeze, și să utilizeze rezultatele în domeniul de activitate.

Pentru a avea o imagine mai reală a neregulilor predominante pentru **scopurile managementului operativ pe termen mediu și lung**, estimările vor fi făcute din:

- nivelul de risc definit de autorități cu referire la trecerea ilegală a frontierei;
- nivelul neregulilor descoperite;
- nivelul estimat al neregulilor descoperite;

Acest lucru va fi realizat pentru a se asigura alocarea optimă a resurselor pe toată frontiera, în vederea menținerii unui nivel rezonabil al riscului referitor la trecerea ilegală a frontierei. În plus, la toate nivelele manageriale, sistemul managerial va fi evaluat pentru a descoperi neajunsurile și lacunele din sistem. Acestea apar acolo unde se prevede o trecere ilegală peste frontieră cu risc scăzut sau fără risc.

B. DETALII ALE CELOR MAI BUNE PRACTICI ȘI RECOMANDĂRI**RECOMANDĂRI/CELE MAI BUNE PRACTICI**

Recomandări	Cele mai bune practici
1. Strategie și structură organizatorică	

<p><i>1.1 Strategia generală a frontierei management + evaluarea riscului</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - stabilirea unui plan național care să definească etapele care trebuie adoptate în țările de origine și de tranzit, la frontierele Schengen externe și în interiorul fiecărui Stat Schengen - managementul frontierei este o sarcină care necesită un nivel ridicat de profesionalism -competențe ministeriale dezvoltate și funcționale pentru managementul frontierei. <p>Supraveghere centralizată și instrucțiuni pentru controalele și supravegherea frontierei în subordinea unui minister din domeniul justiției și afacerilor interne</p> <ul style="list-style-type: none"> - managementul efectiv al frontierei este asigurat prin suplimentarea strategiei cu tehnologie, echipament și personal, mobil și staționar, aerian sau pe uscat/apă, în uniformă sau în civil. - analiza permanentă determină alocarea de personal și resurse tehnice - va fi făcută o evaluare pentru asigurarea corespondenței managementului frontierei cu solicitările Articolului 6 din Convenția Schengen și pentru a aprecia dacă este necesară adaptarea managementului frontierei. Articolul 7 solicită schimbul de informații relevante. - la nivel internațional, managementul frontierei va fi guvernat de acorduri bilaterale - cooperarea și coordonarea responsabilităților diferitelor comisii va fi reglementată printr-o lege oficială 	<ul style="list-style-type: none"> - autoritatea publică competentă este o instituție de poliție/poliție de frontieră specializată (nu o instituție militară) - controalele de frontieră și supravegherea trebuie să fie efectuate de profesioniști din aceeași administrație care organizează managementul frontierei dacă este posibil în cadrul aceluiași minister național <p>- Aceste acorduri/legi vor trebui să acopere întreaga paletă a cooperării transfrontaliere, ex. analize comune a riscului, schimb de experiență, cooperare în domeniul pregătirii, cooperare în domeniul investigațiilor</p>
Recomandări	Cele mai bune practici

<p><i>1.2. Informațiile și managementul fluxului informațional</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - un schimb de informații în sens dublu va fi stabilit între nivelele centrale și locale ale autorității care administrează managementul frontierei - autoritățile locale vor fi instruite în vederea culegerii de informații asupra imigrației ilegale și a altor infracțiuni transfrontaliere, să le analizeze local, și apoi să le trimită la nivel central. - nivelul central va strânge informațiile de pe întreg teritoriul, le vor transforma într-o formă utilizabilă și le vor transmite autorităților locale pentru a fi folosite ca instrument pentru analiza riscului tactic și planificarea operativă. - managementul fluxului informațional poate fi folosit ca mijloc de evaluare a eficienței schimbului de informații din cadrul autorităților implicate în managementul frontierei și între acestea. Disponibilitatea, accesul la informațiile vitale și protecția acestora sunt de asemenea elemente care vor fi evaluate. 	<p>Va fi stabilită o bază de date securizată în vederea realizării schimbului de experiență între unități și pentru distribuirea datelor și informațiilor. Această bază de date va fi disponibilă pentru utilizarea în domeniul managementului frontierei.</p> <p>Pentru această analiză și schimb de informații este stabilită o rețea de ofițeri de legătură în domeniul informațiilor pentru realizarea conexiunii dintre unități diferite și diferite nivele organizaționale.</p> <p>Datele din bazele de date vor fi disponibile până la începerea unei anchete specifice. Dreptul de a accesa această bază de date este controlat de către o autoritate de supraveghere.</p>
<p><i>1.3. Strategia locală și regională</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - acolo unde este necesar se vor stabili planuri regionale bazate pe analiza de risc - cooperarea intensă între agențiile care aplică legea în zona de frontieră națională - cooperarea cu agențiile care aplică legea din țările vecine - primirea informațiilor din partea populației va fi încurajată și transformată în analiză și supusă analizei de risc și activităților operative dacă este necesar 	<ul style="list-style-type: none"> - crearea punctelor de acces pentru primirea de informații de la populație, și de transmitere a informațiilor către aceasta (Internet, etc.)

Recomandări	Cele mai bune practici
<p><i>1.4 Structura organizațională (funcțională)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - coordonarea tuturor activităților la nivel central, regional și local - stabilirea capabilităților de luptă eficiente împotriva trecerii ilegale a frontierei - organizația trebuie să furnizeze servicii specializate necesare pentru controlul/supravegherea frontierei – de exemplu asupra documentelor false - specificarea unei perioade de timp în care echipa respectivă trebuie să ajungă la frontieră în eventualitatea unei alarme 	<ul style="list-style-type: none"> - crearea organizațiilor sau mecanismelor de coordonare locale și regionale - stabilirea ofițerilor /echipelor /unităților specializate în lupta împotriva trecerii ilegale, a infraționalității de frontieră la diferite nivele dacă este necesar - structura organizațională va furniza un ofițer specializat în documente false și falsificate și unul disponibil în fiecare tură sau în fiecare punct de trecere a frontierei având capacități lingvistice corespunzătoare
<p><i>1.5 Disponibilitatea și permanența</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>în funcție de situație, se va asigura disponibilitatea și permanența personalului</i> 	
<p><i>1.6 Cunoașterea situației și capacitatea de reacție</i></p> <p>În cadrul managementului de la frontiera albastră și cea verde, termenii de cunoaștere a situației și capacitate de reacție pot fi folosiți pentru a defini nivelul riscului trecerilor ilegale peste frontieră.</p> <p>Cunoașterea situației măsoară modul în care autoritățile sunt capabile să descopere mișcările efectuate în vederea trecerii ilegale și să găsească temeuri raționale pentru măsurile de control.</p> <p>În practică, cunoașterea situației înfățișează modul în care autoritățile definesc intervalul de timp și teritorial pentru trei funcții:</p> <ul style="list-style-type: none"> - descoperirea mișcărilor care sunt posibile încercări de trecere ilegală a frontierei - identificarea țintelor descoperite - analiza identificărilor de mai sus în timpul necesar 	<p>La frontiera de uscat, frontiera poate fi monitorizată continuu (cu personal sau tehnică). Acolo unde nu se poate realiza acest lucru, câinii de însoțire pot lărgi timpul de supraveghere. Câinii nu vor fi agresivi sau de necontrolat atunci când vor întâlni persoane care au trecut ilegal frontiera.</p> <p>La frontiera de apă un sistem VTMS (sau compatibil) acoperă întreaga zonă maritimă și porturile aflate în evaluare. Sistemul descoperă și identifică toate navele. Odată ce a fost identificată, o navă va rămâne cunoscută constant pentru sistem. Sistemul este sprijinit de nave și aviație. Aceste unități mobile vor efectua identificarea la fața locului, vor umple golurile existente și vor accesa informațiile din afara sistemului. În porturi, în baza analizei riscului, zona portului poate fi neîprejmuțată și monitorizată constant. În asemenea cazuri, toate persoanele care intră sau ies sunt verificate.</p>

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>Capacitatea de reacție pe mare sau pe uscat măsoară intervalul de timp necesar pentru acționarea în vederea controlării oricărei mișcări de trecere a frontierei și de asemenea timpul și mijloacele de acțiune adecvate în împrejurări neobișnuite. Ultima se aplică și situației din aeroporturi</p>	<p>- desfășurarea de echipe în așteptare</p> <p>La frontiera pe mare, disponibilitatea permanentă de desfășurare a unei unități mobile, pentru a menține sub supraveghere orice navă care se apropie de țărm</p>
<p>2. Infrastructura</p>	
<p><i>2.1. Controalele la intrare și la ieșire</i></p> <p>- structura trebuie să fie în măsură să efectueze controalele obligatorii la intrare și la ieșire</p> <p>- la frontierele de uscat, sensurile de intrare și ieșire de orice fel trebuie să fie separate. Acest lucru se aplică și la frontiera maritimă între controlul navelor și controlul de frontieră.</p> <p><i>2.2. Organizarea supravegherii frontierei</i></p> <p>- supravegherea frontierei poate fi realizată cu resurse umane (asistate de mijloace tehnice) sau prin utilizarea tehnicii sofisticate sub supraveghere. Pentru asigurarea eficienței, mijloacele sunt adaptate densității populației, numărului de angajați, echipamentului și riscului migrației.</p> <p>- desfășurarea și dispunerea elementelor infrastructurii (clădiri, etc) adaptate mobilității, numărului de angajați, infrastructura regională a traficului și riscul migrației.</p> <p><i>2.3. Organizarea punctelor de trecere a frontierei</i></p> <p>- schimbul de informații cu țara vecină asupra desfășurării unui punct de trecere, pentru a asigura un anumit grad de coordonare (pe uscat)</p>	<p>- desfășurarea echipamentelor aferente sediului punctului de trecere împreună cu statul vecin, prin coordonare (dimensionare, linii, instalare) (pe uscat)</p>

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>- construirea punctelor de trecere a frontierei, utilizarea experienței comune din Statele Schengen, în funcție de condițiile zonale, în două posibile versiuni, un punct de trecere mai mare și unul mai mic. Călătorii trebuie să se familiarizeze cu proceduri similare.</p> <p>- delimitarea PTF și a altor echipamente trebuie să fie vizibilă tuturor</p> <p>- controalele de frontieră se vor efectua din cabine speciale de control sau birouri, ori unde se poate, cu echipamente mobile.</p> <p>- în interiorul clădirilor vor fi construite birouri sau cabine speciale pentru diferite sarcini</p> <p>- în afara clădirilor vor fi amplasate cabine de control conținând echipamentul necesar</p> <p>- va fi prevenită observarea neautorizată (în special a sistemelor computerizate)</p> <p>- se vor stabili criterii standard pentru fabricarea cabinelor de control (în ceea ce privește securitatea, echipamentele tehnice)</p> <p>- cabinetele de control vor fi amplasate cu partea frontală spre pasageri (aeriană, apă)</p> <p>- <i>sistemul de comunicare</i> Un sistem de comunicare va furniza informații, pe loc, despre situațiile importante, la orice oră, pentru toate unitățile.</p> <p><i>2.4. Separarea fluxului de pasageri</i> Structură</p> <p><i>Separarea în porturi</i> Pasagerii de pe feriboturi vor fi separați astfel încât traficul extern să nu se interfereze cu traficul intern între controlul navelor și controlul de frontieră. Ca regulă generală, acest lucru va fi asigurat prin mijloace materiale (pereți, garduri, etc.). În porturile mici cu trafic mic de pasageri, construcțiile pot fi suplimentate prin supraveghere.</p>	<p>- semne pentru informarea călătorilor în diferite limbi (în funcție de tipul PTF și țara vecină) sau prin semne internaționale (pictograme)</p> <p>- construirea unui gard în jurul PTF(pe uscat)</p> <p>- aceste echipamente vor fi furnizate tuturor serviciilor/autorităților naționale competente</p> <p>- cabine de control din care polițiștii pot observa pasagerii care se află în așteptare</p>

Recomandări	Cele mai bune practici
<p><i>Separarea în aeroporturi</i></p> <p>Aeroporturile vor fi (re-) amenajate pentru a evita, prin separare, posibilitatea ca persoanele sau documentele să treacă din zona din afara Spațiului Schengen în zona Spațiului Schengen sau invers.</p> <p>În aerodromurile unde volumul traficului permite acest lucru, se pot separa fluxurile prin organizarea de fluxuri monitorizate sistematic și însoțite.</p> <p>Proceduri</p> <p>Identificarea zborurilor din Spațiul Schengen și din afara Spațiului Schengen.</p> <p>Cooperarea pe cât posibil strânsă cu alte aeroporturi , acordând atenție sporită conexiunii zborurilor</p> <p>Furnizarea de informații necesare autorităților care administrează managementul frontierei. Stabilirea unei legături cu sistemul de informare din aviația civilă</p> <p><i>2.5. Culoarele stabilite pentru control</i></p> <p>Separarea între (a) cetățenii aparținând Uniunii Europene și EEA și (b) cetățenii din afara UE și EEA (în aeroporturi și în porturi)</p> <p>Numărul și capacitatea culoarelor trebuie să îndeplinească condițiile unui trafic fluid și rapid dar în conformitate cu standardele Schengen de supraveghere și control.</p> <p>- cooperarea între toate autoritățile din Statele Schengen în privința managementului fluxurilor de trafic</p>	<p>Terminale separate pentru traficul Schengen sau din afara Schengen.</p> <p>Nivele separate pentru traficul Schengen sau din afara Schengen.</p> <p>Realizarea separării poate fi amenajată cu ziduri, sticlă, plasă de metal... de la podea până la tavan.</p> <p>- efectuarea controalelor la poarta de îmbarcare pentru zborurile cu risc ridicat</p> <p>Monitorizarea corespunzătoare a zborurilor printr-un sistem de timp real, stabilit împreună cu aviația civilă</p> <p>Planificarea autobuzelor pentru transportul pasagerilor din parcările îndepărtate în zona stabilită a aeroportului.</p> <p>- culoare separate de control pentru cetățenii EEA, ai altor țări și, în funcție de situație, un al treilea culoar pentru cetățenii țărilor vecine pentru fluidizarea traficului. Unde este posibil se va adapta situația în funcție de controalele asupra cetățenilor EEA și asupra cetățenilor din afara EEA.</p> <p>Culoarele trebuie marcate clar pentru utilizarea de către pasageri (autovehicule particulare, pietoni, camioane, autocare, CD/CC dacă este necesar). Marcajele pot fi adaptate necesităților într-un mod flexibil.</p>

Recomandări	Cele mai bune practici
<ul style="list-style-type: none"> - organizarea flexibilă a culuarelor pentru control precum și asigurarea unei reacții rapide și eficiente. Culoare separate pentru diferitele tipuri de trafic prin punctele de frontieră - organizarea controalelor de frontieră cu acordarea de prioritate pentru intrarea în țară 	
<p>3. Personalul</p>	
<p><i>3.1. Suficiența</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - supravegherea și controlul eficient al frontierei necesită ca numărul personalului să fie adaptat în funcție de analiza de risc <p><i>3.2. Selectarea criteriilor pentru recrutarea personalului</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - reguli scrise recrutarea de personal nou - condiție fizică - să îndeplinească cererile legale și morale (dosar penal, etc.) <p><i>3.3. Profesionalism</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - nivel ridicat de profesionalism bazat pe pregătire (cererile pentru această temă sunt prezentate la “Pregătire”, vezi 1.4.) - efectuarea de evaluări regulate în care se vor lua în considerație satisfacția în muncă, eficiența, condiția socială și încrederea 	<ul style="list-style-type: none"> - studierea situațiilor asemănătoare din alte State Schengen care ar putea servi ca exemplu - prevederea rotației personalului. Aceasta este considerată utilă la începutul carierei din motive de eficiență
<p>4. Pregătirea</p>	
<p><i>4.1. Pregătirea de bază</i></p> <p>Personalul operativ trebuie să fi parcurs cu succes un curs de pregătire referitor la vitoarele lor sarcini, care ar trebui să includă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cunoașterea prevederilor UE/CE necesare - reguli și proceduri de bază - controlul documentelor(valabilitate, falsificare) - reguli de intrare, ședere și ieșire din țară 	<ul style="list-style-type: none"> - programele trebuie să fie adaptate conform analizei riscului

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>- coordonarea și cooperarea cu celelalte agenții - cooperarea specială între Statele Schengen în zona frontierei interne (Dublin, readmisie, etc.) - cooperarea polițienească - Sistemul de Informare Schengen - cooperarea judiciară</p> <p><i>4.2. Pregătirea continuă</i></p> <p>- trebuie adoptat un program de pregătire pentru personal care să includă ore de pregătire /informare obișnuite care să facă parte din orele de program</p> <p><i>4.3. Pregătirea în domeniul lingvistic</i></p> <p>- formarea abilității de a vorbi o limbă străină folositoare în activitatea profesională.</p> <p><i>4.4. Pregătirea tehnică specială în domeniul falsurilor și falsificării</i></p> <p>- pregătirea specială pentru recunoașterea falsurilor în documente</p> <p><i>4.5. Pregătirea specială la nivel managerial</i></p>	<p>Instituția trebuie să furnizeze programe și facilități la nivel central și local pentru asistarea personalului prin oferirea de educație și pregătire cu privire la problemele relevante pentru activitatea lor profesională.</p> <p>Încurajarea personalului să învețe alte limbi străine necesare în activitatea profesională, limbi ale țărilor vecine sau ale țărilor de origine.</p> <p>Ofițerii specialiști vor pregăti personalul la toate PTF-urile</p> <p>- experiență internațională cu privire la responsabilități similare este un plus - participarea la programul de pregătire CEPOL va fi recomandată</p>
<p>5. Echipamentul</p> <p><i>5.1. Echipamentul recomandat</i></p> <p>5.1.1. Introducere</p> <p>În paragrafele următoare este menționat echipamentul considerat necesar și care trebuie îmbunătățit permanent, în prima linie, precum și nevoile suplimentare din a doua linie, în trenuri, precum și echipamentul mobil.</p> <p>Trebuie menționat faptul că legătura la SIS și ștampilele sunt considerate echipament de bază.</p>	

Recomandări	Cele mai bune practici
<p style="text-align: center;">5.1.2. Prima linie:</p> <p>La intrări și ieșiri, în PTF-uri trebuie asigurat următorul echipament:</p> <ul style="list-style-type: none"> - terminal pentru consultarea sistemelor naționale și a sistemului SIS. Trebuie să existe terminale mobile la controalele efectuate în teren, asupra pasagerilor și vehiculelor de pe feriboturi și în cadrul aeroporturilor cu trafic limitat; în celelalte cazuri terminale fixe. - instrumentele de examinare a documentelor vor fi prevăzute cu lampe UV, lumină incidentă, emisie de lumină, etc. - lupă x 8/10 - lampă de reflectare - ștampile. Conform Manualului Comun, vor fi furnizate ștampile Schengen de intrare și ieșire la toate PTF-urile. Informarea despre pierderea sau furtul ștampilelor va fi furnizată imediat Statelor Schengen. <p>5.1.3. A doua linie, pentru control amănunțit:</p> <p>Sistem de examinare a documentelor suspecte pentru autentificarea documentelor de călătorie, cu lumină infraroșie și ultravioletă, filtre, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - lupă dublă, de exemplu x 40 - echipamente și materiale de identificare (inclusiv specimene de ștampile) - Manualul Comun - manual care să conțină pașapoarte false și originale precum și documente de identitate <p>Echipamentul de comunicare</p> <ul style="list-style-type: none"> - accesul la servicii și telefoane pentru a comunica cu consulatele sau alte autorități din Statele Schengen în timpul controalelor <p style="text-align: center;">5.1.4. Echipamentul mobil</p> <p>Echipamentul mobil va fi folosit în punctele de trecere a frontierei în care nu sunt mijloace fixe. Echipamentul mobil trebuie să conțină:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lampă UV - mini-microscop x30 	<p>Sistem de monitorizare a numerelor autovehiculelor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - instalație de scanare a camioanelor - senzori de radioactivitate - instalație cu raze X mobilă/staționară <p>Va fi afișat numărul ștampilelor prin corespondență cu numele diferiților polițiști.</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispozitiv de transmitere a imaginilor - accesul la Manualul Comun prin mijloace electronice - accesul prin mijloace electronice la documente originale, false/falsificate

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>- lupă x8/10 - lampă de reflectare (3M. laminată) - lampă pentru lumină incidentă, emisie de lumină (Mini Maglite sau similară) - specimen de ștampile, etc. - acces la SIS</p> <p><i>5.2. Supravegherea frontierei</i></p> <p>Echipamente de observare și detecție care vor furniza supravegherea adecvată a terenului în toate anotimpurile și condițiile meteo (noapte și zi)</p> <p><i>5.3. Modul de deplasare/mobilitatea</i></p> <p>Asigurarea mijloacelor de transport depinzând de situația infrastructurii locale, condițiile regionale (condiții meteo, situația topografică, densitatea populației), mâna de lucru și fluxul migratoriu</p> <p>Serviciile de transport vor fi disponibile și ziua și noaptea.</p> <p><i>5.4. Comunicarea și codificarea</i></p> <p>Prevederi în vederea stabilirii de proceduri de</p>	<p>- terminal SIS mobil - cititor mobil de documente</p> <p>Un sistem de supraveghere centralizată care descoperă și identifică (cameră de luat vederi) ținta și permite acționarea rapidă (patrulă). Sistemul se bazează pe câmpuri de senzori care conțin diferite tipuri de senzori (staționari și mobili) cum ar fi razele IR active și pasive, radare, camere de luat vederi, senzori de mișcare, etc. Câmpurile de senzori și/sau senzorii individuali vor fi instalați în concordanță cu situația locală existentă. Sistemul este controlat la nivel central de un computer instalat la Punctul Operativ care este în măsură să comande și să controleze patrulele și să ceară întăriri atunci când este necesar.</p> <p>Camere de termoviziune (portabile, fixe și/sau montate pe autovehicole) Binocluri, de rază scurtă și lungă</p> <p>În funcție de situația locală, sunt recomandate instalații compatibile bazate pe transmisie radio, sistem telefonic și/sau transiter de date cu statele vecine.</p>

securizare a comunicațiilor dintre servicii.	
--	--

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>6. Coordonarea internă</p> <p>- <i>coordonarea dintre diferite instituții naționale</i> (poliție-organe vamale-poliție de frontieră-autoritățile cu atribuții în domeniul transporturilor)</p> <p>- schimbul direct și imediat de informații între PTF-uri și poliția de frontieră</p>	<p>- întâlniri între șefii instituțiilor, la toate nivelele, în special întâlniri regulate între șefii de instituții, inclusiv autoritățile aeroportuare și ale aviației civile</p> <p>- bază de date comună</p> <p>- analiză comună a riscului</p> <p>- pregătire comună</p> <p>- abordare comună a problemelor migrației ilegale incluzând toate autoritățile</p> <p>- crearea unui mecanism de luare a deciziilor la nivelul necesar</p> <p>- operațiuni comune cu conducere în comun</p>
<p>7. Diferite tipuri de cooperare internațională</p> <p>În concordanță cu tipul frontierelor (uscat, apă, aeriană) cooperarea internațională poate fi structurată pe acorduri bilaterale sau multilaterale, cooperare regională, ofițeri de legătură și rețele precum și autorități care se ocupă cu transportul. Aceste acorduri vor fi încheiate de preferat în formă scrisă.</p> <p>7.1.1. La nivel internațional, managementul frontierei trebuie să fie realizat prin acorduri bilaterale (frontierele de uscat)</p> <p>7.1.2. Schimbul de informații cu alte State Schengen asupra frontierelor de apă (maritime)</p> <p>7.1.3. Schimbul de informații cu autoritățile de imigrare în cadrul aeroporturilor de origine/transfer</p>	<p>- Specialiști în documente/ofițeri de legătură pentru descoperirea documentelor false sau falsificate în cadrul consulatelor sau aeroporturilor de origine sau tranzit (cfr. SCH/Com-ex (98) 59 rev)</p> <p>Participarea la Grupul de Lucru al Autorității de</p>

Recomandări	Cele mai bune practici
<p><i>7.2. Cooperarea regională</i> Acordarea de asistență organelor de frontieră vecine prin furnizarea de informații și transmiterea de date.</p> <p><i>7.3. Ofițerii de legătură</i> Stabilirea unui birou al ofițerilor de legătură pentru realizarea schimbului de informații în baza convențiilor sau legilor naționale</p>	<p>Crearea unui grup de lucru din ofițeri specializați în imigrație în cadrul aeroporturilor internaționale principale pentru combaterea migrației ilegale pe calea aerului.</p> <p>Pentru permiterea unei mai bune cooperări și schimb de informații între Poliția de Frontieră și companiile de transport aerian, precum și cu serviciile care asigură securitatea spațiului aerian este recomandată participarea unităților Poliției de Frontieră din cadrul aeroporturilor la ECFALIS (Conferința Aviației Civile Europene și Sistemul de Facilitare a Informării asupra Imigrației Ilegale). Astfel, trebuie accentuat faptul că informațiile de interes polițienesc vor fi transmise celorlalte agenții după eliminarea elementelor susceptibile sau secrete.</p> <p>- cooperarea între ofițerii de legătură</p> <p>Cooperarea între ofițerii de legătură din țările nordice ar putea fi considerat un exemplu al viitoare rețele</p> <p>Utilizarea EISICS este considerată o practică semnificativă.</p>
8. Reguli și proceduri	
<p><i>8.1. Generalități</i></p> <p>Trebuie menționat că aceste controale la intrare și ieșire trebuie să se desfășoare sistematic. Excepțiile de la controlul de frontieră sunt posibile doar în anumite împrejurări (acest lucru se aplică numai la frontiera de uscat și apă)</p> <p>Legislația națională trebuie să acorde autorităților cu atribuții în domeniul controlului și supravegherii frontierei posibilitatea legală de patrulare, anchetare și investigare a infracțiunilor de frontieră, fără a limita activitatea acestora la</p>	

zona din apropierea frontierei.

Recomandări	Cele mai bune practici
<p><i>8.2. Reguli pentru micul trafic de frontieră</i></p> <p>Acordurile bilaterale reprezintă baza micului trafic de frontieră între țările vecine; în orice caz, trebuie informate și celelalte State Schengen</p> <p><i>8.3. Reguli pentru emiterea vizelor la frontieră (vize de tip B și C)</i></p> <p>Vizele se emit, în principiu, de către consulate. Numai în împrejurări excepționale vor fi emise de PTF-uri. Fiecare PTF trebuie să aibă un manual care să descrie pașii necesari pentru emiterea unei vize în punct.</p> <p>Pentru adoptarea unei decizii corecte trebuie avute în vedere toate informațiile provenind din Statele Schengen sau din alte state</p> <p>Decizia, precum și motivele adoptării acesteia, trebuie consemnate.</p> <p>Participarea și contactele necesare care implică Statele Schengen vor fi îndeplinite în mod standard.</p> <p><i>8.4. Marinarii în tranzit</i></p> <p>Regulile aplicabile pentru marinarii în tranzit sunt precizate în decizia Com-ex Schengen (96)27</p> <p><i>Aspecte operaționale ale combaterii infracționalității transfrontaliere</i></p> <p>Dimensiunea operațională a combaterii infracționalității transfrontaliere prezintă o mare importanță în managementul frontierei.</p> <p>De aceea este importantă adoptarea unei legislații care să acorde autorităților implicate (Poliție de Frontieră, poliție, organe vamale, organe judiciare, etc.) posibilitatea legală de a preveni și descoperi infracționalitatea de frontieră, fără a limita activitatea acestora la zona de frontieră.</p>	<p>➤ decizia va fi luată de un ofițer superior sau o persoană oficială cu funcție înaltă</p> <p>În plus față de utilizarea obligatorie a SIS și a bazei naționale de date, va fi realizat și accesul la informațiile oferite de alte instituții.</p> <p>Formarea de unități specializate multidisciplinare pentru combaterea infracționalității transfrontaliere</p>

<p>Statele Schengen vor descrie cadrul adoptat pentru lupta împotriva infracționalității transfrontaliere, care:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trebuie să fie bazat pe o analiză a diferitelor 	
--	--

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>tipuri de infracțiuni, și</p> <ul style="list-style-type: none"> - trebuie să includă o expunere a tuturor factorilor implicați, cum ar fi personalul, echipamentul și pregătirea precum și cooperarea între serviciile naționale și internaționale 	
<p>9. Cazuri particulare pentru diferite tipuri de frontiere</p>	
<p><i>9.1. Frontierele maritime</i></p> <p>9.1.1. Analiza de risc</p> <p>Volumul traficului de nave este de obicei mare în comparație cu resursele disponibile pentru realizarea controlului. Analiza riscului tactic este deci esențială în supravegherea frontierei albastre pentru îndeplinirea cererilor stabilite în Manualul Comun, Partea II, punctul 2.2. Traficul navelor va fi monitorizat și navele vor fi identificate. Semnele de identificare (numele navelor) vor fi verificate avându-se în vedere informațiile existente despre navele cu risc ridicat. Nivelul controlului efectuat asupra fiecărei nave va fi decis în funcție de această notă. Aceeași procedură se va aplica și echipajului și pasagerilor.</p> <p>Personalul de comandă care are răspunderea operativă pentru zona respectivă va menține nivelul riscului la un nivel rezonabil în privința neregularităților cunoscute sau posibile. Acest lucru se va desfășura în toate zonele și în toate fluxurile de trafic. Pentru a realiza acest lucru, desfășurarea sarcinilor autorității responsabile cu managementul frontierei va fi stabilită în concordanță cu ultimele date despre factorii de risc. Acest fapt interesează planificarea pe termen mediu pentru comanda operațională. Metodele pe termen mediu de evaluare a situației și de stabilire a măsurilor pot fi numite analiza operativă de risc.</p>	<p>Sistemul VTMISS, sau alt sistem similar, este folosit pentru acoperirea zonelor maritime mari. Autoritatea responsabilă cu îndeplinirea sarcinilor la frontiera maritimă are acces tot timpul la VTMISS. Pentru detalii, a se vedea cele mai bune practici prevăzute la 1.1.6. “Cunoașterea situației și capacitatea de reacție”</p>

<p>Comanda operațională trebuie să aibă o imagine de ansamblu a neregulilor dominante din zona de responsabilitate. În acest sens, vor fi întocmite estimări și calcule în ceea ce privește:</p> <ul style="list-style-type: none"> •tipul și volumul deplasărilor navelor între marea liberă și coastă 	
--	--

Recomandări	Cele mai bune practici
<ul style="list-style-type: none"> •volumul controalelor efective îndreptate asupra diferitelor tipuri de deplasări ale navelor •(bazată pe cea de sus) nivelul riscului de a fi prins în cazul trecerii ilegale a frontierei •volumul și tipul neregulilor descoperite •volumul și genul neregulilor nedescoperite estimate <p>Cooperarea cu țările terțe Cooperarea cu toți transportatorii trebuie consolidată.</p>	<p>Realizarea, acolo unde este posibil, a unei cooperări cu transportatorii în cadrul unei Convenții sau unui Acord</p>
<p>9.1.2. Navele de transport</p> <p>Trebuie aplicate controale 100% de natură administrativă în prealabil. Pe baza acestor controale precum și pe informațiile disponibile, va fi efectuată o analiză de risc. Navele cu risc ridicat vor fi controlate amănunțit, imediat după sosire. Sarcinile de control vor consta în control direct al persoanelor aflate la bord și/sau un control amănunțit asupra navei.</p> <p>Dacă informațiile referitoare la echipaj și pasageri nu sunt disponibile dinainte, nava va fi controlată imediat după sosire.</p> <p>Pasagerii vor fi întotdeauna controlați direct.</p> <p>În caz de risc deosebit, nava va rămâne sub controlul permanent al autorităților pe timpul staționării într-un port Schengen. Toate persoanele care urcă sau coboară de la bordul navei vor fi controlate direct. Informarea asupra navelor cu risc ridicat va fi retransmisă la următorul port Schengen de destinație al navei prin sistemul de avertizare prealabilă CIREFI</p>	<p>Participarea la sistemul EISICS</p>

9.1.3. Navele de croazieră

În principiu, acquis-ul Schengen solicită efectuarea controlului direct pentru toți pasagerii de pe navele de croazieră în primul și ultimul port al croazierei. Ca regulă generală, pasagerii trebuie să îndeplinească toate condițiile necesare la intrare și ieșire. În orice caz, regulile cu privire la împrejurările deosebite, vor asigura un nivel mai scăzut al controalelor dacă:

- la bord se află un număr mare de pasageri

Recomandări	Cele mai bune practici
<ul style="list-style-type: none"> • timpul pentru efectuarea controlului este limitat • există motive întemeiate de considerare a navei și a pasagerilor de risc scăzut <p>În aceste condiții, sunt acceptabile controalele administrative în primul și ultimul port Schengen. Acest lucru va necesita, cel mult, efectuarea de investigații SIS asupra cetățenilor dintr-o țară terță și asupra pașapoartelor acestora.</p> <p>Dacă în urma controalelor există pasageri la bord cărora le este refuzată intrarea în teritoriul Schengen, vor fi necesare adoptarea de măsuri speciale în interesul comun al Statelor Schengen și al companiilor de transport naval. Autoritățile trebuie să se asigure că persoana rămâne la bordul navei și părăsește portul odată cu nava. Informări asupra acestor persoane vor fi transmise următorului port de destinație al navei, unde se va proceda similar.</p> <p>Dacă o navă de croazieră reprezintă un risc din punct de vedere al trecerii ilegale a frontierei externe, este necesară adoptarea unor măsuri speciale în interesul Statelor Schengen. O asemenea navă trebuie să rămână sub controlul permanent al autorităților în timpul staționării într-un port Schengen. Toate persoanele care se îmbarcă sau coboară de la bordul navei vor fi controlate în mod direct. Pentru a se îmbarca sau coborî de la bordul navei, fiecare pasager trebuie să îndeplinească condițiile de intrare sau ieșire. Informarea asupra acestor nave va fi retransmisă</p>	

<p>următorului port Schengen de destinație al navei, prin sistemul de avertizare prealabilă CIREFI. În următorul port se va proceda similar.</p> <p>Controalele mai lejere descrise mai sus, nu vor împiedica autoritățile să efectueze controale mai amănunțite în oricare din porturile de pe parcurs.</p> <p>Pasagerii navelor de croazieră trebuie să dețină o viză care să îndeplinească aceleași reguli ca și celelalte persoane care intră în spațiul Schengen.</p>	
--	--

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>9.1.4. Navele de pescuit</p> <p>Monitorizarea acestora va fi efectuată pentru a se asigura de respectarea procedurilor legale de către navele provenind dintr-o țară terță.</p> <p>Acquis-ul Schengen permite efectuarea de controale administrative asupra membrilor echipajului, dacă aceștia sunt considerați marinari. Totuși, trebuie permis accesul la controale directe și/sau controale amănunțite ale navelor oricând rezultă că acest lucru este necesar din analiza riscului.</p>	<p>Schimbul de informații se stabilește între Statele Schengen și statele vecine acestora. Statele vecine vor transmite rapoarte despre toate navele care părăsesc teritoriul său și, în special, despre ambarcațiunile care au evitat controlul la ieșirea din teritoriul Schengen.</p>
<p>9.1.5. Ambarcațiunile particulare</p> <p>Monitorizarea trebuie efectuată pentru a se asigura că aceste ambarcațiuni care provin dintr-o țară terță respectă procedurile legale.</p>	<p>Schimbul de informații se stabilește între Statele Schengen și statele vecine acestora. Statele vecine vor transmite rapoarte despre toate navele care părăsesc teritoriul său și, în special, despre ambarcațiunile care au evitat controlul la ieșirea din teritoriul Schengen.</p>
<p>9.1.6. Navele care transportă un număr mare de imigranți ilegali</p> <p>Trebuie stabilite planuri de urgență în ceea ce privește navele cu un număr mare de imigranți ilegali la bord, planuri care trebuie să se refere la următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reținerea persoanelor responsabile pentru transportarea ilegală în vederea aplicării măsurilor judiciare care se impun • reținerea tuturor persoanelor de la bord pentru asumarea responsabilității asupra imigranților în 	<p>Va fi numită o comisie guvernamentală pentru coordonarea inter-ministerială și între agenții. Această comisie va include și subcomisiile corespunzătoare la nivel local și regional pentru a facilita coordonarea și stabilirea sarcinilor. Acestei structuri îi vor fi furnizate mijloace și resurse adecvate, în special subcomisiilor care vor desfășura efectiv activitatea.</p>

<p>vederea repatrierii acestora și pentru a le garanta acestora drepturile la garantarea sănătății și protecției</p> <ul style="list-style-type: none"> • transmiterea informațiilor asupra navelor cu risc ridicat prin intermediul EISICS și CIREFI și celorlalte State Schengen <p>9.1.7. Pasagerii clandestini</p> <p>Pentru combaterea fenomenului pasagerilor clandestini, autoritățile trebuie să adopte măsuri preventive împotriva urcării/coborârii neautorizate pe/de pe nave.</p>	<p>Această structură trebuie să fie tot timpul în măsură să implementeze practicile recomandate. Autoritățile locale și regionale vor deține planuri cu privire la participare și cooperare. Aceste planuri vor fi testate regulat și vor fi dezvoltate conform instrucțiunilor comisiei guvernamentale</p>
--	---

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>9.1.8. Echipajele false</p> <p>Pentru contracararea sistemului echipajelor false ca mod de intrare ilegală, autoritățile vor desfășura activități de culegere a informațiilor, schimb de informații, măsuri de investigare și aplicarea măsurilor judiciare.</p>	
<p>9.1.9. Documentele de identitate ale marinarilor</p> <p>Se va acorda atenție sporită elementelor de securizare la eliberarea documentelor de identitate ale marinarilor.</p>	<p>Elementele de securizare a documentelor marinarilor sunt aceleași ca și pentru pașapoartele naționale</p>
<p>9.1.10. Marinarii aflați în tranzit</p> <p>În conformitate cu acquis-ul Schengen, căpitanul sau reprezentantul armatorului trebuie să informeze autoritățile care aplică managementul de frontieră în portul de intrare, la sosirea navei, despre marinarii care necesită aplicarea vizei de tranzit, precum și orice alte schimbări ale componenței echipajului.</p> <p>Autoritățile care aplică managementul de frontieră vor verifica acuratețea datelor furnizate de căpitan sau de reprezentantul armatorului.</p> <p>Autoritățile pot emite vize de tranzit marinarilor numai după verificarea atentă a datelor primite de la armator și confirmarea din partea autorităților din locul de acostare a navei sau din locul unde se preconizează acostarea.</p>	<p>Căpitanul sau reprezentantul armatorului trebuie să informeze autoritățile care aplică managementul de frontieră cât mai repede posibil, și întotdeauna cu cel puțin trei zile înaintea sosirii marinarilor, pentru facilitarea procedurilor de emiteră a vizelor de tranzit</p> <p>Va fi stabilită o unitate care va oferi 24 de ore pe zi răspunsuri rapide și coordonate la cererile pentru acordarea de vize de tranzit pentru marinari</p>
<p>9.1.11. EISICS</p>	

<p>Navele și echipajul acestora precum și pasagerii vor fi controlați amănunțit în primul port de sosire în Spațiul Schengen. Dacă următoarea oprire a navei va fi tot într-un port Schengen care utilizează sistemul EISICS, autoritatea care aplică managementul de frontieră din primul stat Schengen va transmite prin fax formularul EISICS la următorul port în momentul plecării navei. Formularul EISICS trebuie să conțină toate informațiile relevante culese de autoritatea de frontieră despre nava respectivă. Controalele de frontieră din următorul port pot fi mai puțin amănunțite, bazându-se pe informațiile primite prin formularul EISICS.</p>	<p>Toate Statele Schengen trebuie să se alăture sistemului EISICS, care trebuie să fie computerizat, pentru a se asigura de protejarea informațiilor și de transmiterea lor rapidă mai departe autorităților de frontieră relevante.</p>
---	--

Recomandări	Cele mai bune practici
<p><i>Schimbul electronic de informații</i> Statele Schengen trebuie să încurajeze utilizarea schimbului electronic de informații (SEI) la frontierele maritime. Informațiile electronice pentru identificarea membrilor echipajelor, pasagerilor, pasagerilor clandestini – precum și a documentelor acestora de călătorie – de la bordul navelor, transmise la timpul potrivit, vor acționa ca substitut al documentelor folosite la frontiera Statelor Schengen.</p> <p>Utilizarea SEI trebuie sprijinită prin armonizarea și standardizarea legislației cu caracter sau consecințe obligatorii. Autoritățile de frontieră din portul Schengen din care pleacă o navă trebuie să transmită datele electronice în timpul necesar autorităților din următorul port Schengen de destinație.</p>	
<p><i>9.2. Frontierele aeriene</i></p> <p>9.2.1. Echipajele Echipajele trebuie controlate sistematic</p> <p>9.2.2. Zborurile cargo Trebuie efectuate controale sistematice asupra echipajelor zborurilor cargo</p> <p>9.2.3. Procedura pentru pasagerii aflați în tranzit (aeroporturi) Va fi disponibilă o zonă specială separată de tranzit pentru pasagerii din afara Statelor Schengen.</p>	<p>existența unei facilități speciale pentru control prioritar al echipajelor</p> <p>polițiștii se vor deplasa pe aeronavele de transport pentru a întâmpina personalul</p> <p>Posibilitatea de a efectua controale în zona (internațională) de tranzit</p>

<p>9.2.4. Aviația</p> <p>-----</p>	<p>-----</p>
<p><i>9.3. Controlul trenurilor</i></p> <p>Trenurile trebuie supravegheate corespunzător și permanent de la un punct de trecere a frontierei la altul. Controalele efective de frontieră pot fi efectuate în timpul deplasării trenului, sau în gară, fie în tren fie în amplasamente speciale pentru control. Autoritățile de frontieră trebuie să dispună de instrumentele necesare pentru efectuarea controlului documentelor de călătorie și consultarea bazelor de date în toate cazurile.</p>	<p>Trenurile trebuie să se afle sub supraveghere permanentă de la un punct de trecere a frontierei la altul (ex. Patrule, supraveghere tehnică, video) Zona peroarelor pentru trenurile din traficul extern va fi separată de cea pentru traficul intern. Trebuie prevenite posibilitățile de evitare a controlului de frontieră iar zona de sosire trebuie să fie supravegheată corespunzător. Controalele dinaintea frontierei efectuate împreună cu</p>

<p>Recomandări</p>	<p>Cele mai bune practici</p>
<p>Toți pasagerii și echipajul (și trenul) trebuie controlați în conformitate cu regulile Schengen (Art. 6 din Convenția Schengen).</p>	<p>autoritățile statelor vecine pot fi eficiente, dacă sunt îndeplinite solicitările jurisdicționale corespunzătoare și există încredere reciprocă între: (a) țările vecine și (b) partenerii Schengen.</p> <p>Realizarea unor acorduri transportatorii de marfă. Această cooperare trebuie formalizată, acolo unde este posibil, prin furnizarea în prealabil, a unei liste a pasagerilor, autorităților de frontieră, în timp corespunzător.</p> <p>Existența pe trenuri a echipamentului mobil SIS (efectuarea controalelor înainte de trecerea frontierei și în locuri prestabilite)</p>

PARTEA II: EXTRĂDAREA ȘI READMISIA

1. INTRODUCERE

Lupta împotriva imigrației ilegale reprezintă o preocupare importantă a tuturor Statelor Membre ale Uniunii Europene. Libertatea de circulație în interiorul spațiului Schengen necesită securizarea corespunzătoare a frontierelor externe și adoptarea unei politici eficiente și hotărâte asupra extrădării persoanelor ilegale.

În art. 23 (1) din Convenția Schengen este prevăzut faptul că cetățenilor celorlalte țări (ex.din afara UE sau EEA) care nu îndeplinesc sau nu mai îndeplinesc condițiile de ședere aplicabile pe teritoriul unui Stat Schengen li se va cere să părăsească teritoriul Statelor Schengen imediat. Atunci când plecarea nu este voluntară, sau dacă plecarea imediată a cetățenilor celorlalte țări este necesară din motive de securitate națională sau ordine publică, extrădarea va fi îndeplinită în concordanță cu legea națională a Statului Schengen în care au fost reținuți.

Astfel, în timp ce Convenția Schengen precizează clar necesitatea de extrădare, acquis-ul Schengen în această privință este foarte limitat deoarece Statele Schengen sunt libere să definească împrejurările și implementarea acestor măsuri.

O armonizare a legislației a avut loc în contextul Directivei 2001/40/EC, menționată mai sus, asupra recunoașterii reciproce a deciziilor în privința expulzării cetățenilor unei alte țări, al cărei scop este de a asigura aplicarea mai eficientă a acestor măsuri precum și o mai bună cooperare între Statele Schengen.

Metoda folosită pentru întocmirea documentului a fost, în primul rând, stabilirea unei imagini a practicilor naționale existente și apoi alegerea din diversitatea acestor practici pe acele care par să se îndrepte către o aplicare mai eficientă. Această listă astfel întocmită este informativă și non-exhaustivă.

Recomandări	Cele mai bune practici
<p>2. MĂSURI DE EXTRĂDARE</p> <p>Acestea vor fi în concordanță cu legea și se vor baza pe lege.</p> <p>Acestea vor fi adoptate în concordanță cu prevederile din:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Convenția Europeană asupra Drepturilor Omului din 4 noiembrie 1950 - Convenția Națiunilor Unite împotriva Torturii și Tratatelor sau Pedepselor Crude, Inumane sau Degradante din 10 decembrie 1984 - Convenția de la Geneva cu referire la Statutul Refugiaților din 28 iulie 1951 și Protocolul din 31 ianuarie 1967 - Convenția Internațională asupra Drepturilor Copilului din 20 noiembrie 1989 - Carta Drepturilor Fundamentale din Uniunea Europeană din 13-14 octombrie 2000 - <u>Obiectiv:</u> Obținerea returnării cetățenilor unei țări terțe conform măsurilor în țara acestuia de origine sau într-o altă țară care îl va accepta - <u>Două tipuri de decizii:</u> - una bazată pe motive administrative: <p>nerespectarea regulilor de intrare sau rezidență a cetățenilor altor țări</p> <p>o amenințare la adresa securității naționale și ordinii publice</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sancțiunea administrativă sau judiciară în legătură cu o infracțiune gravă <p>Acordarea de garanții</p>	<p>Extrădarea eficientă din teritoriu.</p> <p>Pentru obținerea acestui lucru, combinarea măsurilor, dacă este necesar, cu o interdicere a cetățeanului respectiv de a se întoarce pe teritoriul Schengen pentru o perioadă de timp suficientă și încorporarea acestuia în sistemul SIS definitiv.</p> <p>Încălcarea acestei interdicții va implica aplicarea de sancțiuni.</p>

Posibilitatea cetățeanului unei alte țări de a face apel împotriva măsurilor luate împotriva lui	Permiterea cetățenilor unei alte țări de a-și exercita drepturile conferite
--	---

<p>3. PERSOANELE VIZATE</p> <p>3.1. Cetățenii ilegali ai unei alte țări</p> <p>Dacă cetățeanul unei alte țări nu respectă această decizie, acesta va fi extrădat.</p> <p>3.2. Cetățenii altei țări a căror prezență constituie o amenințare la ordinea publică și securitatea națională</p> <p>(1-2): Cazuri particulare de minori care nu sunt însoțiți</p>	<p>În acest caz decizia prin care i se cere să părăsească teritoriul poate fi însoțită de efectuarea unui control la plecare.</p> <p>Dacă cetățeanul respectiv nu respectă decizia de a părăsi teritoriul, acesta va fi inclus pe lista persoanelor căutate atât la nivel național cât și în cadrul SIS.</p> <p>Pentru a asigura credibilitatea sistemului, rezistența voită la extrădare poate fi urmată de sancțiuni specifice, care nu vor afecta decizia, întrucât acesta va fi pusă în aplicare.</p>
<p>Următoarele recomandări și cele mai bune practici sunt aplicabile numai dacă sunt permise de legislația națională a fiecărui Stat Schengen</p>	
<p>4. IMPLEMENTAREA EXTRĂDĂRII MĂSURI</p> <p>4.1. Identificare</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificarea, în mod special prin amprentarea cetățenilor țărilor terțe care sunt supuși măsurilor de extrădare - <u>Includerea în baza de date</u> a cetățenilor țărilor terțe care au adresat cerere de acordare a vizei sau a permisului de rezidență. Va fi implementată în viitor (Concluziile Consiliului JAI din 20 septembrie 2001) - pentru neadmitere se va completa baza de date cu indicarea motivelor 	<p>Stabilirea unui fișier al cetățenilor din țări terțe.</p>

4.2. Detenția

Cetățenii unei țări terțe care constituie o amenințare a ordinii publice sau securității naționale trebuie să fie deținuți în perioada

dinaintea aplicării ordinului de extrădare.

Acest lucru este necesar atunci când persoana respectivă nu poate fi extrădată rapid, în special pentru că nu posedă documente de călătorie.

Detenția poate fi folosită pentru prevenirea cetățenilor unei țări terțe să evite măsura îndepărtării lor și pentru pregătirea implementării măsurii respective.

- Necesitatea amplasamentelor specifice

Cetățenii unei țări terțe care fac subiectul extrădării trebuie ținuti, în principiu, în centre speciale cu statut legal propriu care se disting de instituția închisorii, echipate cu facilități care garantează locuirea și condiții de igienă care respectă demnitatea umană.

Amplasamentele trebuie de asemenea să permită celor deținuți să își exercite drepturile (interpreți, vizite, servicii sanitare, etc.)

- Garanții

Posibilitatea ca cetățenii deținuți să facă apel împotriva măsurilor luate împotriva lor.

- Minorii

Aceștia pot fi deținuți doar în cazuri speciale și în concordanță cu Convenția Internațională asupra Drepturilor Copilului din 20 noiembrie 1989.

- Durata

Durata perioadei de detenție a cetățenilor unei țări terțe reprezintă un factor decisiv în cadrul măsurii de extrădare, scopul fiind acela de a acorda instituției responsabile cu îndepărtarea persoanei respective, timpul strict necesar pentru organizarea practică a plecării.

Ar fi necesară furnizarea de alternative pentru deținerea minorilor

Acest obiectiv justifică o perioadă corespunzătoare de detenție.

<p>4.3. Problema permiselor consulare</p> <p>Permisele obținute de la autoritățile consulare în termenele limită ale perioadei de detenție</p> <p>În acest scop, întărirea cooperării consulare.</p>	<p>Folosirea tuturor mijloacelor corespunzătoare, inclusiv vizitarea centrelor de detenție de către autoritățile consulare.</p>
---	---

<p>4.4. Finanțarea extrădării</p> <p>Examinarea posibilității de a finanța extrădarea din:</p> <ul style="list-style-type: none"> - banii cetățeanului respectiv; - “tutorii”; <p>4.5. Escortarea</p> <p>În cazul în care este necesar, escorta va fi alcătuită din persoane oficiale pregătite special pentru acest lucru.</p> <p>Statul care extrădează persoana trebuie să efectueze o analiză de risc a persoanei extrădate pentru a determina dacă este necesară prezența escortei, și dacă da, numărul membrilor acesteia.</p> <p>Transportatorul implicat în ducerea la îndeplinire a îndepărtării va fi informat asupra rezultatului analizei de risc în concordanță cu Convenția Chicago din 7 decembrie 1944 și cu standardele și recomandările adoptate de către ICAO.</p> <p>- Readmisia</p>	<p>Examinarea posibilității de a finanța extrădarea din:</p> <ul style="list-style-type: none"> - banii cetățeanului respectiv; - persoana care a asigurat cazarea cetățeanului sau persoana care a sponsorizat cetățeanul în declarația de sponsorizare atunci când i-a fost emisă viza sau permisul de rezidență; - persoana care a angajat ilegal cetățeanul respectiv; - “tutorii”; <p>Posibilitatea de a determina aceste persoane să suporte costurile cheltuielilor de detenție și extrădare.</p> <p>Posibilitatea aplicării de sancțiuni dacă aceștia nu vor plăti.</p> <p>Introducerea unor chartere speciale europene ar contribui la îmbunătățirea aranjamentelor de extrădare.</p>
<p>Acordurile de readmisie se referă în general la două categorii de persoane care pot fi readmise: cetățenii naționali, cetățenii unei țări terțe. Pot de</p>	<p>Dezvoltarea cooperării de frontieră între toate autoritățile competente.</p>

<p>asemenea exista prevederi asupra tranzitului. Readmisia implică Statele Membre și celelalte state responsabile cu controlul eficient al frontierei lor.</p> <p>Acestă procedură constă în îndepărtarea cetățenilor unui stat aflați pe teritoriul statului A pe teritoriul statului B, care este statul lor de</p>	<p>Introducerea de politici eficiente de readmisie utilizând toate mijloacele disponibile în instrumentele legale (acorduri de readmisie, introducerea clauzelor de readmisie în alte acorduri, etc.) sau în termeni practici.</p>
<p>origine sau de tranzit, și solicitarea acestuia din urmă să îi primească.</p> <p>Readmisia are loc în puncte speciale stabilite în fiecare înțelegere. Este indispensabil ca statul care îi primește pe returnați să fie în măsură să accepte returnații de îndată ce este luată decizia de acceptare.</p>	<p>Răspunsul rapid la cererea de readmisie.</p>