



ES

CONSEJO DE
LA UNIÓN EUROPEA

SECRETARÍA GENERAL

DG H

UE

Catálogo de Schengen



*Control de las fronteras exteriores,
Expulsión y readmisión:*

Recomendaciones y prácticas más idóneas

Febrero 2002

UE

Catálogo de Schengen

*Control de las fronteras exteriores,
Expulsión y readmisión:
Recomendaciones y prácticas más idóneas*

**PREFACIO DE D. MARIANO RAJOY BREY,
VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DEL INTERIOR
ESPAÑOL, PRESIDENTE EN EJERCICIO DEL CONSEJO DE LA U.E.**

España, que desde el uno de enero de este año asume la Presidencia del Consejo de la Unión Europea, da un tratamiento prioritario a la ampliación de la UE a los países candidatos, piedra angular de la integración europea.

La construcción de un Espacio Común de Libertad, Seguridad y Justicia y la creación del ámbito Schengen, ocupan un lugar destacado en el proceso de consolidación, fortalecimiento y proyección institucional de la Unión. Esta proyección no se dirige sólo hacia dentro, hacia los ciudadanos europeos, sino también hacia afuera, hacia los países candidatos, permitiéndoles conocer el entramado jurídico e institucional que va conformando el acervo en materia de Justicia y Asuntos de Interior (JAI).

En esta línea de clarificar y arrojar luz sobre las exigencias que los candidatos se verán llamados a cumplir en el momento de su adhesión, se les presenta hoy, en este Consejo de Ministros conjunto, este *“Catálogo de recomendaciones y de mejores prácticas para la correcta aplicación del acervo de Schengen”*.

El “Catálogo” ha sido elaborado por el Grupo Evaluación Schengen, a iniciativa de Bélgica y con el concurso de expertos de diversas nacionalidades que han puesto en común sus conocimientos a fin de obtener un resultado calificable de muy meritorio. De momento el “Catálogo” se refiere exclusivamente a controles en Fronteras y a los procedimientos de Expulsión y Readmisión, sin perjuicio de las labores que emprendan sucesivas Presidencias en otros campos como Visados, SIS/SIRENE, Cooperación policial, etc.

Con un afán clarificador y carente de valor jurídicamente vinculante, el “Catálogo” recoge, presentados en sendas columnas, por un lado, los niveles exigibles para cumplir el acervo y, por otro, las prácticas óptimas que ya vienen registrándose en algunos Estados Miembros, aun cuando hoy por hoy, pese a ser deseables, carecen de obligatoriedad.

Para el Consejo de la Unión Europea es una gran satisfacción presentar este útil de trabajo, llamado a disipar las dudas que la implantación del acervo Schengen plantea en la práctica. La Presidencia Española se permite augurar que el “Catálogo” constituirá un instrumento más para asegurar el éxito de la integración en tiempo y forma de los nuevos socios en la Unión.

Mariano Rajoy Brey

Bruselas, 28 de febrero de 2002

ÍNDICE

<i>INTRODUCCIÓN</i>	7
---------------------------	---

PRIMERA PARTE: FRONTERAS, VIGILANCIA Y CONTROL DE FRONTERAS

<i>A. Modelo integrado de seguridad de fronteras (mecanismo de distintos niveles o filtros)</i>	11
1. Introducción	11
2. Los cuatro niveles	12
3. Principales aspectos de la correcta aplicación del modelo integrado de seguridad de fronteras	16
<i>B. Pormenores de las recomendaciones y prácticas más idóneas</i>	18
Recomendaciones y prácticas más idóneas.....	18
1. Estrategia y estructura organizativa	18
2. Infraestructura	23
3. Personal	27
4. Formación	28
5. Equipo.....	30
6. Coordinación interna	33
7. Distintas clases de cooperación internacional.....	34
8. Normas y procedimientos	36
9. Casos particulares para ciertos tipos de frontera.....	38

SEGUNDA PARTE: EXPULSIÓN Y READMISIÓN

1. Introducción	48
2. Medidas de expulsión	49
3. Personas afectadas.....	50
4. Aplicación de medidas de expulsión	51

CATÁLOGO SCHENGEN

INTRODUCCIÓN

1. En la sesión de 28 de mayo de 2001, el Consejo fijó como objetivo para la continuación de los trabajos del Grupo de Evaluación de Schengen "... destacar las prácticas más idóneas, en particular respecto al control en las fronteras con objeto de que sirvan de ejemplo a los Estados que se adhieran a Schengen, pero también a aquéllos que aplican el acervo de Schengen en su totalidad. Estas evaluaciones, además de la distinción de las prácticas más idóneas, servirán de inspiración para el establecimiento de unos criterios uniformes para definir la aplicación mínima del acervo de Schengen (p. ej., los materiales indispensables en cada puesto de control) en los grupos de trabajo correspondientes" (mandato otorgado al Grupo de Evaluación de Schengen (8881/01 – SCH-EVAL 17, COMIX 371).

En virtud de dicho mandato, el Grupo de Evaluación de Schengen definió los principios y el procedimiento para elaborar el Catálogo de recomendaciones y de prácticas más idóneas con miras a la correcta aplicación del acervo de Schengen, en adelante denominado Catálogo de recomendaciones y de prácticas más idóneas o Catálogo.

El objetivo del Catálogo es aclarar el acervo de Schengen, profundizar en él y ofrecer recomendaciones y prácticas más idóneas, a fin de que sirva de ejemplo para los Estados candidatos a la adhesión a Schengen, pero también a los que aplican plenamente el acervo de Schengen. Desde esta perspectiva, el catálogo proporciona a los Estados candidatos a la adhesión a la Unión Europea (en adelante la UE) a petición de éstos una buena indicación sobre lo que se espera de ellos, en la práctica sobre todo para las cuestiones de Schengen. El objetivo no es definir de forma exhaustiva todo el acervo de Schengen, sino presentar las recomendaciones y prácticas más idóneas, conforme a la experiencia adquirida por el Grupo de Evaluación de Schengen en la verificación de la aplicación correcta del citado acervo en Alemania y en la evaluación de Grecia y de los países nórdicos.

El texto del Catálogo no tiene por objetivo introducir nuevas exigencias, pero sí debe permitir, también, señalar al Consejo, en su caso, la necesidad de modificar determinadas disposiciones del acervo de Schengen, de manera que la Comisión y, si procede, los Estados miembros tomen en consideración las recomendaciones y las prácticas más idóneas a la hora de presentar propuestas o iniciativas formales. Con este ejercicio el Consejo comienza a definir normas mínimas.

Por otra parte, el catálogo servirá como instrumento de referencia en las futuras evaluaciones que se hagan en los países candidatos. Así pues, servirá también a éstos como indicador de las misiones que se les asignen, para lo cual deberá leerse en relación con el Manual Común.

2. El Grupo Evaluación de Schengen ha adoptado las siguientes definiciones para realizar el ejercicio:

Recomendaciones: conjunto no exhaustivo de medidas que debe permitir constituir la base para la correcta aplicación del acervo de Schengen, así como para el control de ésta.

Prácticas más idóneas: conjunto no exhaustivo de métodos de trabajo o de medidas ejemplares que deben considerarse la aplicación óptima del acervo de Schengen, lo que se entiende sin perjuicio de que puedan existir distintas prácticas idóneas para cada parte específica de la cooperación Schengen.

3. Cuando el Catálogo menciona los Estados miembros que aplican el acervo de Schengen, queda entendido que se trata, en estos momentos, de los trece Estados miembros de la Unión Europea mencionados en el artículo 1 del Protocolo por el que se integra el acervo de Schengen en el marco de la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (en adelante el "Protocolo de Schengen"), a los que se añaden Islandia y Noruega, en virtud del Acuerdo de cooperación celebrado por el Consejo de la Unión Europea, la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, firmado el 18 de mayo de 1999 (estos 15 Estados se denominan en adelante los "Estados Schengen").

El Reino Unido e Irlanda manifestaron el deseo de participar en algunas disposiciones del acervo de Schengen. El Consejo aún no ha adoptado ninguna decisión respecto de la solicitud de participación hecha por Irlanda. El modo de participación del Reino Unido se estableció en la Decisión del Consejo de 29 de mayo de 2000 (2000/365/CE). El Consejo todavía no se ha pronunciado sobre la aplicación de estas disposiciones.

De acuerdo con el artículo 8 del Protocolo de Schengen, se considera que dicho acervo y las restantes medidas adoptadas por las instituciones en el ámbito del acervo han de aceptarse en su totalidad como acervo por todo Estado que sea candidato a la adhesión.

4. El acervo de Schengen se integró en el marco de la UE en virtud del Protocolo de Schengen. La delimitación del acervo está establecida en la Decisión del Consejo 1999/435/CE, publicada en el DO L 176, de 10 de julio de 1999.

Desde su integración en la UE, el acervo de Schengen ha registrado novedades y modificaciones, es decir, está en evolución.

El acervo de Schengen se ha enriquecido también con los resultados de las evaluaciones que se han venido realizando en la Comisión Permanente de Evaluación del Acervo de Schengen, hoy denominada "Grupo de Evaluación de Schengen". Con arreglo al mandato de dicho grupo, se presentan al Consejo informes para comprobar si se cumplen las condiciones exigidas para la aplicación de las disposiciones del acervo de Schengen en un Estado que desee participar en dichas disposiciones (o en algunas de ellas) y, asimismo, para velar por la correcta aplicación del acervo de Schengen por parte de los Estados Schengen, descubriendo los problemas y proponiendo soluciones.

5. El presente catálogo expone, en primer lugar, el tema de las fronteras y el de la expulsión. La libre circulación establecida en el territorio de los Estados Schengen (esta expresión y la expresión "Estados Schengen" se refieren al territorio de los Estados Schengen en el que se aplica el acervo de Schengen) es una libertad que exige, como contrapartida, el refuerzo de las fronteras exteriores de dicho espacio y una política eficaz y disuasoria de expulsión de los extranjeros en situación irregular. La lucha contra la inmigración irregular constituye una importante preocupación para toda la UE. Es precisamente este doble axioma el que orienta la actuación de la UE en este campo. Por ello, las medidas adoptadas en este sentido van encaminadas a impulsar la integración europea y, sobre todo, a permitir que la UE llegue a ser más pronto un espacio de libertad, seguridad y justicia.
6. El Catálogo se refiere a nociones o conceptos relacionados con el control de las fronteras cuyos términos no están definidos o codificados de manera uniforme en los Estados Schengen. Para una buena comprensión, es útil convenir en la siguiente definición de los términos empleados:
 - a) Modelo integrado de seguridad de fronteras: es el nombre del sistema que engloba todos los aspectos de la política de fronteras. El sistema tiene cuatro niveles (o filtros) complementarios, a saber: la actuación en países terceros, países de origen o de tránsito, la cooperación bilateral e internacional, las medidas en las fronteras exteriores y las demás actividades dentro del territorio.

b) Gestión de fronteras: este concepto agrupa tanto la vigilancia como el control de las fronteras, estando esta última noción definida en el artículo 6 del Convenio de Aplicación de Schengen:

- Controles fronterizos: se trata de los controles efectuados en los puntos de paso autorizados. Cabe señalar que el control de las personas incluye no sólo la comprobación de los documentos de viaje y de las restantes condiciones de entrada, de residencia, de trabajo y de salida, sin también la investigación y la prevención de peligros para la seguridad nacional y el orden público de los Estados Schengen. Dicho control se refiere asimismo a los vehículos y los objetos que se hallen en poder de las personas que crucen las fronteras.
- Vigilancia fronteriza: se trata de la vigilancia efectuada entre los puntos de paso autorizados.

7. En este Catálogo, se ofrecen al lector las partes siguientes: el catálogo consta actualmente de dos grandes capítulos, uno dedicado a las fronteras y el otro a la expulsión. Una parte general expone los conceptos fundamentales que sustentan la política, seguidos de las recomendaciones y de las prácticas más idóneas presentadas en forma de cuadro, con las recomendaciones a la izquierda y las prácticas más idóneas a la derecha de las recomendaciones correspondientes. Cuando una de éstas sólo se aplica a uno o dos tipos de frontera, se indica en el texto.

* * *

PRIMERA PARTE: FRONTERAS, VIGILANCIA Y CONTROL DE FRONTERAS

A. *MODELO INTEGRADO DE SEGURIDAD DE FRONTERAS (MECANISMO DE DISTINTOS NIVELES O FILTROS)*

1. INTRODUCCIÓN

Un modelo global de fronteras es un instrumento importante para proteger la seguridad interior y, en especial, para prevenir la inmigración ilegal. De modo simplificado, significa que se tiene que establecer un conjunto de medidas complementarias en diferentes niveles. Cabe determinar cuatro niveles.

- 1) Actuación en países terceros, especialmente en países de origen y de tránsito, por ejemplo, la recopilación de información por parte de los funcionarios de enlace o la función transcendental de las oficinas consulares en la expedición de visados.
- 2) Cooperación fronteriza internacional.
- 3) Medidas en las fronteras exteriores: gestión de fronteras (controles y vigilancia de las fronteras).
- 4) Otras actuaciones en el territorio de los Estados Schengen y entre los Estados Schengen.

La coherencia entre estas medidas y el modo en que las apliquen los Estados Schengen es decisiva para el éxito del modelo global de fronteras.

2. LOS CUATRO NIVELES

2.1. Actuación en países terceros, en países de origen y de tránsito

- a) La primera medida requerida, en cuanto al tiempo y al espacio, es el asesoramiento por parte de los funcionarios de enlace y los peritos en documentos destinados en países de origen o de tránsito en los que se originen los riesgos ocasionados por la inmigración (apartado 4 del artículo 47 del Convenio de Aplicación del Acuerdo de Schengen, de 1990 (en adelante el "Convenio de Schengen") y doc. SCH/Com-ex (98) 59 rev). Los funcionarios destinados en el extranjero para las oficinas consulares de los Estados Schengen y el personal de compañías de transporte serán entrenados por especialistas para poder detectar las falsificaciones de documentos antes de que se emprenda el viaje de que se trate.

Cuando se expiden visados y se transportan pasajeros por vía marítima y aérea, es importantísimo detectar los documentos falsos y falsificados para prevenir la entrada sin autorización en el territorio de los Estados Schengen. La formación impartida por los peritos en documentos supone una aportación vital para que los funcionarios destinados en las oficinas consulares de los Estados Schengen y el personal de las compañías de transportes detecten dichas falsificaciones.

- b) En la segunda fase, al expedir los visados, las representaciones consulares de los Estados Schengen deberían llevar a cabo una minuciosa inspección de los documentos de solicitud presentados (véanse artículos 15 y 17 del Convenio de Schengen y disposiciones de la Instrucción Consular Común sobre Visados). Esto implica inspeccionar la documentación y consultar bancos de datos con arreglo al artículo 96 del Convenio de Schengen. Los consulados deberían garantizar la protección y el almacenamiento adecuados de la información delicada y los documentos vírgenes.

La aplicación sistemática de la normativa de la CE y de Schengen sobre visados debe permitir hacer frente, con eficacia y en la raíz, al fenómeno de la inmigración ilegal. A este respecto, hay que insistir en la importancia de una cooperación consular intensa.

- c) Los transportistas también están obligados, de conformidad con la legislación nacional y en virtud de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 26 del Convenio de Schengen, a tomar todas las medidas necesarias para cerciorarse de que el extranjero transportado por vía terrestre, aérea o marítima (véase el apartado 3 del artículo 26 del Convenio de Schengen) tenga en su poder los documentos de viaje exigidos para entrar en el territorio de los Estados Schengen. Si trasladan a un Estado Schengen a nacionales de países terceros sin los documentos requeridos, los transportistas podrán ser sancionados y obligados, en principio, a devolver a dichos pasajeros. Habría que impartir formación al personal de las compañías de transportes. Este artículo del Convenio de Schengen se completa con la Directiva 2001/51/CE de 28 de junio de 2001 – L 187 de 10.7.2001, p. 45.

2.2. Cooperación fronteriza bilateral e internacional

- a) La cooperación internacional en el ámbito de la seguridad fronteriza puede dividirse entre cooperación multilateral, bilateral y local. En este sentido, los acuerdos con países vecinos sobre cooperación en el campo de la gestión fronteriza son un eficaz instrumento para lograr una mayor seguridad de las fronteras. Esto puede llevarse a cabo instrumentando los oportunos mecanismos de actuación, por ejemplo, el intercambio de información, estableciendo cauces apropiados de comunicación, corresponsalías locales y procedimientos de emergencia, abordando los incidentes de un modo objetivo a fin de evitar los conflictos políticos, etc.

Deberían establecerse asimismo estructuras regionales de cooperación en las zonas marítimas, que agruparan a todos los países de la región.

- b) Por lo que se refiere a la cooperación con los Estados limítrofes, se considera necesario que los Estados de tránsito colaboren activamente velando por que sus fronteras estén rigurosamente protegidas y tomando medidas en aspectos no fronterizos como una repatriación enfocada coherentemente – si no hay derecho de admisión ni impedimentos basados en razones humanitarias importantes o en el derecho internacional (p. ej., la Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados, el Convenio europeo para la protección de los derechos humanos).

2.3. Medidas en las fronteras exteriores

El núcleo de la estrategia general sobre fronteras es una gestión práctica de éstas consistente en controles y vigilancia fronterizos basados en un análisis de los riesgos. El artículo 6 del Convenio de Schengen establece claramente el marco que tiene que ser desarrollado en el Manual Común, ambos complementarios. Los aspectos esenciales de la gestión de fronteras son: 1) que se controle sistemáticamente a todas las personas que cruzan las fronteras exteriores y 2) que se garantice una vigilancia fronteriza efectiva entre los pasos fronterizos.

En este sentido, deben tomarse todas las medidas oportunas para salvaguardar la seguridad interna y prevenir la inmigración ilegal:

Hace falta una **legislación** coherente basada en los requisitos de la CE y Schengen relativos a la gestión de fronteras (por ejemplo, ley de policía de fronteras, normativa sobre protección de datos). Respecto a la **infraestructura**, hay que disponer de instalaciones adecuadas para llevar a cabo los controles y la vigilancia fronterizos. Los funcionarios que desempeñen estos cometidos deben tener una capacitación profesional y especializada. Se necesitan recursos humanos suficientes. Los requisitos precisos dependen de diversos factores (situación geográfica, volumen de tráfico, etc.). Por otra parte, es necesaria una concepción clara de la **formación** (básica y permanente) que abarque las competencias en la práctica, el conocimiento de la legislación, de idiomas, etc.

La **dotación en equipo** debe adecuarse a las necesidades de las fronteras. Hace falta una **coordinación interna** efectiva en todos los niveles (a qué autoridades compete una función determinada, sin "agujeros negros" en la atribución de responsabilidades). Es esencial el intercambio de información entre las autoridades competentes (policía de fronteras, aduanas, policía, autoridades judiciales, fiscales), que cuente con un mecanismo para resolver posibles conflictos de competencia entre dichos órganos. Asimismo, tienen que preverse las cuestiones prácticas (por ejemplo, la utilización de equipos de comunicación compatibles).

Los acuerdos de **cooperación internacional y bilateral** deben ponerse en práctica sobre el terreno (ejemplos: intercambio de información, controles comunes, tramitación de los casos de readmisión). Tienen que cumplirse **los requisitos especiales para los tres tipos distintos de fronteras** (terrestres, marítimas y aeropuertos) (por ejemplo: en los aeropuertos, la separación de los pasajeros –vuelos dentro de Schengen y vuelos fuera de Schengen - tiene que hacerse por medios físicos o, en los aeropuertos pequeños, acompañando y vigilando sistemáticamente a los pasajeros).

2.4. Otras actuaciones en el territorio de los Estados Schengen

- a) Deben proseguir en el territorio de los Estados Schengen las medidas de prevención de la inmigración ilegal y de la delincuencia transfronteriza, mejorando las medidas de búsqueda, de control y de vigilancia a partir de la información nacional, de conformidad con el derecho interno y, siempre que sea posible, a tenor de acuerdos de cooperación policial en virtud de los apartados 4 y 5 del artículo 39 del Convenio de Schengen. Como los problemas de migración y delincuencia no conocen barreras geográficas, las fuerzas policiales nacionales deben tener en el futuro, de acuerdo con el derecho interno, las rutas internacionales del tráfico como uno de sus ámbitos de actuación principales. No obstante, cuando así lo requiera el orden público o la seguridad nacional, un Estado Schengen podrá decidir, tras consultar a los demás Estados Schengen, que se lleven a cabo en las fronteras interiores, durante un tiempo limitado, los controles fronterizos nacionales que sean necesarios.
- b) El último paso, cronológica y espacialmente hablando, es la repatriación, con arreglo a lo dispuesto en el derecho nacional (véase el artículo 23 del Convenio de Schengen y la Directiva 2001/40/CE, de 28 de mayo de 2001 – L 149 de 2.6.2001, p. 34), de los nacionales de terceros países que hayan entrado en el territorio de Schengen sin autorización, si no tienen derecho a estancia y si no hay obstáculos basados en razones humanitarias o en disposiciones de derecho internacional imperativas (p. ej., la Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados, el Convenio Europeo para la protección de los derechos humanos).

3. PRINCIPALES ASPECTOS DE LA CORRECTA APLICACIÓN DEL MODELO INTEGRADO DE SEGURIDAD DE FRONTERAS

Hay que destacar la coordinación de las funciones de los distintos órganos públicos encargados de la información, los informes y la formación, así como de la respuesta a las irregularidades. La coordinación en estos campos debe hacerse también en el plano regional y local.

Otro aspecto fundamental del método es tener bien en cuenta la evaluación de la situación. Por tanto, el funcionamiento de un sistema de gestión de fronteras debe adaptarse según las condiciones imperantes en todas las fronteras de que se trate. Una evaluación permanente que pueda ser compartida por otros Estados Schengen debe basarse en una información válida y fiable. En caso necesario, hay que adaptar en este sentido la asignación de recursos.

Como norma general, las funciones de policía de fronteras deben recaer en profesionales especializados y capacitados. Las personas con una menor experiencia pueden destinarse sólo a misiones auxiliares de asistencia eventual a los profesionales. No puede haber excepciones respecto de las funciones que exijan utilizar datos personales, hacer búsquedas en ficheros confidenciales o tomar decisiones que afectan a la integridad física o a la libertad de las personas.

Para facilitar la confianza mutua, todo Estado Schengen debería poder suministrar información válida y fiable sobre la situación existente en todas sus fronteras y sobre las medidas de control y vigilancia fronterizas puestas en práctica. El conocimiento de la situación existente en las fronteras depende del conocimiento de cómo funcionan los sistemas de gestión de fronteras. Las evaluaciones fiables sobre medidas de control y vigilancia fronterizas deben basarse, entre otras cosas, en un exhaustivo conocimiento de las circunstancias regionales y locales. Para lograr estos objetivos y facilitar un empleo racional de los recursos, deben aplicarse en las fronteras diversos métodos. Al evaluar y desarrollar estos métodos, cabe recurrir a términos como análisis de riesgos, información analítica, gestión de los flujos de datos, conocimiento de la situación, capacidad de reacción e intercambio de información con otros Estados Schengen.

El análisis de riesgos puede considerarse un instrumento para optimar la gestión de fronteras y una manera de ofrecer información fiable sobre la situación existente en las fronteras. Debe adaptarse al tipo de frontera.

Desde un punto de vista práctico, esto implica evaluar qué personas, vehículos, embarcaciones o vuelos hay que controlar. Esta evaluación se hace en una situación táctica real, por lo que los métodos pueden denominarse **análisis táctico de los riesgos**. En las fronteras exteriores debe controlarse a todas las personas según el Manual Común. Para descubrir los delitos transfronterizos, debe prestarse especial atención a los procedimientos de control de los objetos sospechosos. El personal debe estar capacitado para interpretar los indicadores de riesgo, las características de riesgo y los modos de operar propios de la delincuencia transfronteriza. El personal también debe estar al tanto de los objetivos de vigilancia y control señalados de forma nominal. El análisis de riesgos y la gestión de fronteras necesitan el apoyo de una información analítica sistemática. Los sistemas de gestión de fronteras deben poder recopilar información, analizarla y aprovechar los resultados sobre el terreno.

A fin de tener una visión realista de las deficiencias imperantes a **efectos de una gestión operativa a medio y largo plazo**, debería evaluarse:

- El nivel de riesgo definido por las autoridades en lo que se refiere al cruce ilegal de fronteras.
- El nivel de las deficiencias detectadas.
- El nivel estimado de las deficiencias no detectadas.

De este modo, se puede conseguir una asignación óptima de los recursos destinados a las fronteras, para mantener un grado aceptable de riesgo en cuanto al cruce ilegal de éstas. Asimismo, debería evaluarse la gestión en todos los niveles de mando, con el fin de descubrir las insuficiencias o las lagunas del sistema. Éstas existen cuando es plausible suponer que puede cruzarse una frontera ilegalmente con poco o ningún riesgo.

B. PORMENORES DE LAS RECOMENDACIONES Y PRÁCTICAS MÁS IDÓNEAS

RECOMENDACIONES Y PRÁCTICAS MÁS IDÓNEAS

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
1. Estrategia y estructura organizativa	
<p><i>1.1. Estrategia general de la gestión de fronteras y evaluación de riesgos</i></p> <ul style="list-style-type: none">– Establecimiento de un plan nacional que defina las medidas que deben tomarse en los países de origen y de tránsito, en las fronteras exteriores de Schengen y en el territorio de los Estados de Schengen.– La gestión de fronteras es una misión que exige un alto grado de profesionalidad.– Unas competencias ministeriales en la gestión de fronteras racionalizadas y funcionales. Controles y vigilancia fronterizos con una dirección y unas instrucciones centralizadas y dependientes de un ministerio que actúe en el ámbito de justicia o interior.– Una gestión eficaz de fronteras se logra poniendo al servicio de la estrategia la técnica, el material y el personal, ya sea móvil o fijo, dotado de medios aéreos, terrestres o marítimos, uniformado o de paisano.	<ul style="list-style-type: none">– La autoridad pública competente es un cuerpo policial de guardia de fronteras especializado, no un cuerpo militar.– Los controles y la vigilancia fronterizos debe encomendarse a funcionarios profesionales de la misma administración que organice la gestión fronteriza, a ser posible con dependencia de un solo ministerio nacional.

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<ul style="list-style-type: none"> – La asignación de recursos humanos y técnicos viene determinada por un análisis permanente. – Hay que hacer una evaluación para cerciorarse de que la gestión de fronteras se ajusta a los requisitos del artículo 6 del Convenio de Schengen y estudiar si es preciso adaptarla. El artículo 7 estipula el intercambio de toda la información pertinente. – En el ámbito internacional, la gestión de fronteras debería regirse por acuerdos bilaterales. – La cooperación y la coordinación de las responsabilidades de los distintos servicios deberían reglamentarse por ley. 	<p>Estos acuerdos y leyes deberían abarcar todo el ámbito de la cooperación transfronteriza, es decir, el análisis conjunto de los riesgos, el intercambio de experiencia, la colaboración en la formación y la colaboración en investigación.</p>
<p><i>1.2. Gestión de la información y de la transmisión de datos</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Debe establecerse un verdadero intercambio de información entre la esfera central y la local de los órganos encargados de la gestión de fronteras. – Debe encargarse a las autoridades locales que recopilen información sobre inmigración ilegal y otras irregularidades transfronterizas, la analicen ellas mismas y la trasladen a las autoridades centrales. 	<p>Se crea un banco de datos protegido para el intercambio de experiencia entre las unidades y para la distribución de información sobre objetivos pertinentes. Este banco de datos está a disposición de la gestión de fronteras.</p> <p>Para el análisis específico y el intercambio de información, se crea una red de funcionarios de enlace para información analítica que ponga en contacto las distintas unidades y los distintos niveles de organización.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<ul style="list-style-type: none"> – El órgano central debe recopilar toda la información del conjunto del territorio, darle un tratamiento que permita su utilización y transmitirla a las autoridades locales para que les sirva de instrumento en el análisis táctico de riesgos y en la planificación de operaciones. – La gestión de la transmisión de datos puede constituir un medio para evaluar la eficacia del intercambio de información dentro de un órgano y entre los distintos órganos dedicados a la gestión de fronteras. Otros factores que cabe evaluar son la disponibilidad y el acceso a información vital, así como la protección de datos. 	<p>La información contenida en el banco de datos está oculta hasta que se hace una consulta concreta. Una unidad de control comprueba si se tiene derecho a realizar una búsqueda de información.</p>
<p><i>1.3. Estrategia regional o local</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Cuando proceda se pondrán en marcha planes regionales basados en la evaluación de riesgos. <p>Intensa cooperación entre todas las autoridades competentes de la región fronteriza del país.</p> – Cooperación con las autoridades competentes de los países vecinos. – Debe fomentarse que la población facilite información, que se utilizará para analizar los riesgos y actuar sobre el terreno si es necesario. 	<ul style="list-style-type: none"> – Creación de servicios de atención al ciudadano para ofrecer y recabar información (internet ...)

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p><i>1.4. Estructura organizativa (funcional)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Coordinar todas las actividades de las esferas central, regional y local. – Crear las capacidades para luchar con éxito contra el cruce ilegal de fronteras. – La organización debe proporcionar servicios de gran especialización que son necesarios para los controles y la vigilancia fronterizas, por ejemplo, para los documentos falsos. – Especificar el plazo en el que una patrulla debe llegar a la frontera en caso de alarma. 	<ul style="list-style-type: none"> – Crear un mecanismo u organización de coordinación local y regional. – Hay que establecer, a distintos niveles, funcionarios, equipos o unidades especializados para luchar contra la delincuencia relacionada con el cruce ilegal de fronteras. – La estructura organizativa proporciona, para cada turno o en cada paso fronterizo, un funcionario especializado en documentos falsos y falsificados y un funcionario con el conocimiento de idiomas necesario.
<p><i>1.5. Disponibilidad y continuidad</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Según la situación, garantizar la disponibilidad y continuidad del personal. 	
<p><i>1.6. Grado de conocimiento de la situación y capacidad de reacción</i></p> <p>En la gestión de las fronteras naturales, terrestres y marítimas, pueden utilizarse la referencia al conocimiento de la situación y de la capacidad de reacción para definir el grado de riesgo al que se está expuesto con los cruces ilegales de frontera.</p>	<p>Las fronteras terrestres están sometidas a una vigilancia constante (humana o con dispositivos técnicos). Cuando esto no sea viable, el tiempo de vigilancia puede ampliarse con perros adiestrados en la detección de drogas . Éstos no deben ser agresivos ni estar incontrolados al encontrar personas que crucen ilegalmente la</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>El grado de conocimiento de la situación muestra en qué medida son capaces las autoridades de detectar los movimientos a través de la frontera y de justificar racionalmente las medidas de control.</p> <p>En la práctica, el grado de conocimiento de la situación ofrece la definición que hacen las autoridades del plazo y lugar de tres funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la detección de los movimientos que pudieran constituir intentos de cruzar ilegalmente la frontera – la identificación de los objetivos detectados – el análisis de las identificaciones anteriores en un plazo oportuno. <p>La capacidad de reacción en el mar o en tierra muestra el plazo requerido para interceptar cualquier movimiento transfronterizo que deba controlarse, así como el tiempo y los medios necesarios para reaccionar oportunamente en circunstancias inhabituales. Esto último se aplica también a la situación en los aeropuertos.</p>	<p>frontera.</p> <p>En el mar, VTMIS, un sistema de información sobre la gestión del tráfico marítimo (o un sistema compatible) cubre toda la zona marítima y los puertos objeto de una evaluación. El sistema detecta e identifica todas las embarcaciones. Una vez identificada, la embarcación queda permanentemente controlada por el sistema. Éste cuenta con el apoyo de naves y aeronaves. Estas unidades móviles realizan la identificación precisa, completan los datos y recaban información de fuera del sistema. En los puertos y a partir de un análisis de riesgos, puede vallarse y controlarse permanentemente la zona portuaria. En estos casos, se controla a las personas que entren o salgan de dicha zona.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Despliegue de patrullas de reserva. <p>En el mar, capacidad constante de enviar una unidad móvil, para mantener bajo vigilancia permanente cualquier embarcación que intente llegar a la costa.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
2. Infraestructura	
<p data-bbox="225 302 667 338"><i>2.1. Controles de entrada y salida</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 398 719 528">– Debe disponerse de instalaciones para llevar a cabo controles obligatorios de entrada y salida. <li data-bbox="150 591 772 815">– En las fronteras terrestres, debe separarse todo tipo de tráfico transfronterizo de entrada y de salida. Esto se aplica también a las fronteras marítimas, entre los buques y los controles fronterizos. <p data-bbox="225 878 671 958"><i>2.2. Organización de la vigilancia fronteriza</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 1021 767 1391">– La vigilancia fronteriza puede realizarse con medios humanos (ayudados por medios técnicos) o principalmente gracias a técnicas muy perfeccionadas manejadas por personas. Para garantizar la eficacia, los medios están adaptados a la densidad de población, el volumen de personal, el equipamiento y el riesgo de migraciones. <li data-bbox="150 1453 756 1731">– Despliegue y distribución de las instalaciones de infraestructura (edificios, ...) adaptados a la movilidad y volumen de personal, a la infraestructura del tráfico regional y al riesgo de migraciones. 	

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p data-bbox="225 250 715 286"><i>2.3. Organización del paso fronterizo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 349 735 573">– Intercambio de información con el país limítrofe a la hora de crear un paso fronterizo, de manera que haya cierto grado de coordinación (fronteras terrestres). <li data-bbox="150 685 759 1055">– Construcción de pasos fronterizos aprovechando la experiencia de los Estados Schengen, según las condiciones regionales, tal vez en dos versiones, un modelo grande de paso fronterizo y otro pequeño. Los viajeros deberían acostumbrarse a unos procedimientos análogos. <li data-bbox="150 1122 735 1245">– La delimitación del paso fronterizo y la reglamentación aplicable debe ser fácilmente visible para todo el mundo. <li data-bbox="150 1357 767 1536">– Los controles fronterizos deben realizarse en cabinas especiales de control o en mostradores o, si procede, con equipo móvil. <li data-bbox="150 1603 783 1771">– Dentro de los edificios, se instalarán mostradores o cabinas especiales para las distintas funciones y estarán diseñadas con arreglo a su finalidad. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="810 349 1437 573">– Construcción de las instalaciones del paso fronterizo de forma coordinada con el país limítrofe, para lograr una adecuación de los medios (dimensiones, trayectos, instalaciones) (fronteras terrestres). <li data-bbox="810 775 1437 999">– Señalización para informar a los usuarios en distintos idiomas (según el tipo de paso fronterizo y de país limítrofe) o con dibujos de uso internacional (pictogramas). <li data-bbox="810 1111 1390 1200">– Una valla alrededor del paso fronterizo (fronteras terrestres). <li data-bbox="810 1402 1414 1536">– Todos los servicios u órganos nacionales competentes deben disponer de estas instalaciones.

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>Fuera de los edificios, cabinas de control dotadas del equipo necesario</p> <ul style="list-style-type: none"> – Debe evitarse la observación no autorizada (especialmente de sistemas informáticos). – Definir criterios de normalización para la fabricación de las cabinas de control (teniendo en cuenta la seguridad; equipo técnico). – Las cabinas de control deben estar situadas frente a los pasajeros (fronteras aéreas y marítimas). – <i>Comunicación</i> <p>Un sistema de comunicación adecuado debe ofrecer información instantánea sobre toda contingencia importante en cualquier momento a todas las unidades.</p> <p><i>2.4. Separación de los movimientos de pasajeros</i></p> <p>Estructura</p> <p><i>Separación en los puertos</i></p> <p>Debe separarse a los pasajeros de transbordadores de forma que el tráfico fronterizo exterior nunca pueda mezclarse con el tráfico interior entre el buque y el control fronterizo. Como norma general, esto debe garantizarse mediante elementos físicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Cabinas desde las que los funcionarios puedan ver bien la cola de pasajeros en espera.

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>(paredes, vallas, etc.). En los puertos pequeños con escaso número de pasajeros, la vigilancia puede sustituir a las instalaciones.</p> <p><i>Separación en los aeropuertos</i></p> <p>Deben (re)adaptarse los aeropuertos para impedir, mediante una separación física, que puedan pasar personas o documentos de la zona "Vuelos Schengen" a la zona "Otros vuelos" y viceversa.</p> <p>En los aeródromos en que el volumen del tráfico lo permita, podrán separarse los grupos de pasajeros estableciendo la vigilancia y el acompañamiento sistemáticos de dichos grupos.</p> <p>Procedimientos</p> <p>Identificación de los vuelos Schengen y de los vuelos fuera de Schengen.</p> <p>Cooperación lo más estrecha posible con las entidades de los aeropuertos, prestando especial atención a los vuelos de enlace.</p> <p>Facilitar oportunamente la información necesaria para las autoridades de gestión de fronteras.</p> <p>Establecer un enlace con el sistema de información de vuelos.</p>	<p>Terminales separadas para el tráfico Schengen y el tráfico fuera de Schengen.</p> <p>Niveles separados y específicos para el tráfico Schengen y el tráfico fuera de Schengen.</p> <p>La estanqueidad puede obtenerse mediante paredes, cristales, rejillas metálicas ..., desde el suelo al techo.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Controles en la puerta de embarque para los vuelos de alto riesgo. <p>Control adecuado de los vuelos mediante un sistema en tiempo real, previo acuerdo con las autoridades de aviación civil.</p> <p>Servicio de autobuses para trasladar a los pasajeros desde las zonas de estacionamiento alejadas hasta la zona específica del aeropuerto.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p data-bbox="225 250 547 286"><i>2.5. Filas para controles</i></p> <p data-bbox="150 344 368 380">Separación entre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 394 604 430">a) nacionales de la UE y del EEE y <li data-bbox="150 443 557 479">b) nacionales de terceros países <p data-bbox="150 492 456 528">(aeropuertos y puertos).</p> <p data-bbox="150 586 767 763">El número y la capacidad de las filas debe responder a la necesidad de fluidez y rapidez de los controles y la vigilancia, sin menoscabo del respeto de Schengen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 822 778 954">– Gestión compenetrada del tráfico por parte de todas las autoridades competentes de los dos Estados fronterizos. <li data-bbox="150 1012 762 1240">– Organización flexible de las filas para los controles y sistema que garantice una reacción rápida y eficaz. Filas separadas para los distintos tipos de tráfico a través de la frontera. <li data-bbox="150 1299 759 1386">– Organización de los controles fronterizos dando prioridad a la entrada en el Estado. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="810 344 1437 763">– Para facilitar el tráfico, pueden establecerse filas separadas para los controles de los nacionales del EEE, para los residentes de terceros países y, según la situación, una tercera fila para ciudadanos del país limítrofe. Si es posible, se adaptará la situación a las exigencias de control de los nacionales del EEE y de los que no lo son. <p data-bbox="810 871 1398 1144">El espacio destinado a cada fila debe estar claramente señalado para los pasajeros (automóviles, peatones, camiones, autobuses, CD/CC si es necesario). La señalización debe hacerse de manera flexible y atendiendo a las necesidades.</p>
<p data-bbox="150 1449 347 1485">3. Personal</p>	
<p data-bbox="225 1516 435 1552"><i>3.1. Adecuación</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 1615 783 1794">– Unos controles y una vigilancia fronterizos eficaces requieren que la dotación de personal se adapte a la evaluación de riesgos, basada en el análisis. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="810 1615 1433 1747">– Estudiar las situaciones comparables en los demás Estados Schengen que pudieran servir de ejemplo.

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p><i>3.2. Criterios de selección para contratar nuevo personal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Normas recogidas por escrito para la contratación de nuevo personal. – Idoneidad física. – Cumplimiento de requisitos morales y legales (antecedentes penales ...). <p><i>3.3. Profesionalismo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Alto grado de profesionalismo, basado en una formación concluida con éxito. (Los requisitos en este ámbito se exponen en el punto "Formación". Véase 4.1.). – Llevar a cabo evaluaciones periódicas en las que se valore, p. ej., la satisfacción en el empleo, la eficacia, las condiciones sociales y la responsabilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> – Establecer la rotación del personal. Esto se considera de la máxima utilidad al principio de la carrera por razones de eficacia.
<p>4. Formación</p>	
<p><i>4.1. Formación básica</i></p> <p>El personal operativo debe haber concluido con éxito un curso de formación completo dedicado a sus futuras misiones, que incluya:</p> <ul style="list-style-type: none"> – el conocimiento de las disposiciones pertinentes de Schengen, de la CE y de la UE. – las normas y procedimientos fundamentales – el control de documentos (documentos válidos, falsificados) 	<ul style="list-style-type: none"> – Los programas deben adaptarse con flexibilidad a la evaluación de riesgos.

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<ul style="list-style-type: none"> – las normas de entrada, estancia y salida – la coordinación y colaboración con otros órganos – la cooperación especial entre los Estados Schengen en las zonas fronterizas interiores (Dublín, readmisión, etc.) – la cooperación policial – el Sistema de Información de Schengen – la cooperación judicial. 	
<p><i>4.2. Formación permanente</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> – Debe implantarse un programa de capacitación que comprenda una formación o unas horas de clase periódicas destinadas a los funcionarios dentro de su horario de trabajo. 	<p>La organización debe ofrecer los oportunos programas y condiciones en la esfera central y en la local para acompañar a los funcionarios a lo largo de su carrera, impartiendoles capacitación y formación sobre los temas pertinentes para su trabajo.</p>
<p><i>4.3. Formación en idiomas</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> – Capacidad de hablar una lengua extranjera útil para su trabajo. 	<p>Fomentar en el personal el aprendizaje de otros idiomas necesarios para su trabajo, de las lenguas de los países vecinos o de los países de origen.</p>
<p><i>4.4. Formación técnica especializada en documentos falsos y falsificaciones</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> – Formación especializada en reconocimiento de documentos de viaje falsos. 	<p>Funcionarios especializados deben impartir formación a los funcionarios de todos los puestos fronterizos.</p>
<p><i>4.5. Formación especializada para los mandos</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – La experiencia internacional de una responsabilidad análoga es un punto positivo. – En el futuro, será conveniente la participación en el programa de formación de la Escuela Europea de Policía (CEPOL).

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>5. Equipo</p>	
<p><i>5.1. Equipo recomendado</i></p> <p>5.1.1. Introducción</p> <p>En el presente epígrafe se expondrá el equipo que se considera necesario y que debe ser objeto de una mejora continua en el primer control del puesto fronterizo, y los requisitos adicionales para la zona auxiliar, en los trenes, así como en los equipos móviles. Hay que insistir en que la conexión SIS y la disponibilidad de sellos se consideran dotación fundamental.</p> <p>5.1.2. El primer control</p> <p>Tanto la entrada como la salida del paso fronterizo deben disponer del siguiente equipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Terminal de consulta de los sistemas SIS y nacionales. Habrá vehículos con terminales móviles en los controles en tierra para pasajeros de vehículos en los puertos con tráfico de transbordadores y en los aeropuertos con tráfico limitado. En los demás casos, terminales fijos. – Dispositivo de examen de documentos, con rayos ultravioletas, luz blanca de proyección superior, luz transmitida, etc. – Lente de aumento x 8/10 – Lámpara retrorreflectante – Sellos. De acuerdo con el Manual Común, se facilitarán sellos de entrada y salida "Schengen" a todos los puestos fronterizos. La información sobre sellos extraviados o robados debe transmitirse con la mayor brevedad a los Estados Schengen. 	<p>Sistema de imágenes de matrículas de vehículos.</p> <ul style="list-style-type: none"> – dotación de escáner para camiones – sensores de radioactividad – máquina de rayos X móvil o fija. <p>Debería hacerse una relación del número de sellos para los distintos funcionarios.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p style="text-align: center;">5.1.3. Controles exhaustivos en la zona auxiliar</p> <p>Un sistema de examen de documentos sospechosos para comprobar la autenticidad de los documentos de viaje con rayos infrarrojos y ultravioletas, filtros, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lente de aumento estéreo, por ejemplo x 40. - Equipo y material de identificación (incluida plantilla para comparar sellos) - Manual Común. - Manual de pasaportes y documentos de identidad auténticos y falsos. <p>Equipo de comunicaciones</p> <p>Equipos de comunicaciones, incluidos teléfonos, para estar en contacto con consulados u otras autoridades de los Estados Schengen durante los controles fronterizos.</p> <p style="text-align: center;">5.1.4. Equipo móvil</p> <p>Debería emplearse equipo móvil en los pasos fronterizos en los que no haya puestos fijos. El equipo móvil debería constar de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lámpara portátil de luz ultravioleta - minimicroscopio x 30 - lente de aumento x 8/10 - lámpara retrorreflectante (lámina 3M.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositivo de transmisión de imagen. - Posibilidad de consulta electrónica del Manual Común. - Imágenes de documentos auténticos, falsos y falsificados disponibles por medios electrónicos.

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<ul style="list-style-type: none"> - lámpara manual para iluminación superior y luz transmitida (Mini Maglite o similar) - plantilla para comparar sellos, etc. - debería suministrarse un acceso estable al SIS. <p style="text-align: center;"><i>5.2. Vigilancia de las fronteras</i></p> <p>Material de observación y detección que proporcione un control adecuado del terreno en todas las estaciones y condiciones climáticas (día y noche).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - terminal móvil de SIS - dispositivo móvil de lectura de documentos <p>Un sistema de vigilancia técnica muy centralizado que detecte e identifique el objetivo (cámara) y permita una reacción inmediata (patrulla). El sistema está basado en campos de sensores que están constituidos por distintos tipos de sensores (fijos y móviles) tales como los rayos infrarrojos activos y pasivos, radares, cámaras, sensores sísmicos, etc. Los campos de sensores o los sensores individuales se instalarán en función de la situación concreta que exista en el lugar. El propio sistema se controla centralmente mediante un ordenador ubicado en el centro operativo capaz de dirigir y controlar patrullas activas y de solicitar refuerzos en caso necesario.</p> <p>Cámaras termográficas (portátiles, fijas o instaladas en vehículos) Gemelos, de corto y de largo alcance</p> <p>Según la situación del lugar concreto, se recomienda la utilización de dispositivos compatibles con el país vecino basados en la radiotransmisión, el sistema telefónico o la conexión de datos.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p data-bbox="225 250 587 286"><i>5.3. Transporte y movilidad</i></p> <p data-bbox="148 344 766 573">Proporcionar transporte en función de la infraestructura local, las condiciones regionales (clima, situación topográfica, densidad de población), el personal y los movimientos de migración</p> <p data-bbox="148 631 687 714">Los servicios de transporte deberían estar disponibles día y noche.</p> <p data-bbox="225 772 596 808"><i>5.4. Comunicación y cifrado</i></p> <p data-bbox="148 866 716 949">Establecer procedimientos para proteger las comunicaciones entre servicios</p>	
<p data-bbox="148 1012 523 1048">6. Coordinación interna</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="148 1108 719 1290">- <i>Coordinación entre distintos servicios nacionales</i> (cuerpos de policía, aduanas y fronteras, autoridades de transporte) <li data-bbox="148 1348 719 1480">- intercambio directo e inmediato de información entre el paso fronterizo y el cuerpo de seguridad fronteriza 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="809 1348 1441 1576">- reunión entre los jefes de servicio a todos los niveles, especialmente en los aeropuertos internacionales; reuniones periódicas entre jefes de servicio, incluidas las autoridades aeroportuarias y de la aviación civil <li data-bbox="809 1585 1129 1621">- base de datos común <li data-bbox="809 1630 1190 1666">- análisis de riesgos común <li data-bbox="809 1675 1086 1711">- formación común <li data-bbox="809 1720 1441 1861">- enfoque integrado en el que participen todas las autoridades competentes para tratar los problemas de la inmigración ilegal <li data-bbox="809 1870 1441 1953">- acuerdo sobre un mecanismo de adopción de decisiones al nivel apropiado

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
	<ul style="list-style-type: none"> - operaciones comunes dirigidas conjuntamente
<p>7. Diferentes tipos de cooperación internacional</p>	
<p>En función del tipo de frontera (terrestre, marítima o aérea), la cooperación internacional puede desarrollarse mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, cooperación regional, funcionarios y redes de enlace, así como autoridades de transporte. Dichos acuerdos deberían celebrarse preferentemente por escrito.</p> <p>7.1.1. A escala internacional, la gestión fronteriza debe regularse en acuerdos bilaterales (fronteras terrestres).</p> <p>7.1.2. Intercambio de información con otros Estados Schengen sobre fronteras marítimas (mar).</p> <p>7.1.3. Intercambio de información con las autoridades de inmigración en el aeropuerto de origen o de tránsito.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Peritos en documentos o funcionarios de enlace sobre documentos para detectar documentos falsos o falsificados en el consulado o en los aeropuertos de origen y tránsito (véase SCH/Com-ex (98) 59 rev). <p>Participación en el Grupo de trabajo de las autoridades de control de la IATA.</p> <p>Creación de un grupo de trabajo de funcionarios especializados de inmigración en los principales aeropuertos internacionales para hacer frente a la inmigración ilegal por vía aérea.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p data-bbox="225 1061 571 1097"><i>7.2. Cooperación regional</i></p> <p data-bbox="225 1111 775 1238">Apoyo a la autoridad fronteriza vecina mediante el intercambio de información y la transmisión de hechos de interés.</p> <p data-bbox="225 1301 587 1337"><i>7.3. Funcionarios de enlace</i></p> <p data-bbox="225 1350 754 1525">Establecimiento de una oficina de enlace para el intercambio de información en virtud de acuerdos o de la legislación nacional.</p>	<p data-bbox="807 253 1437 1003">Con el fin de mejorar la cooperación y el intercambio de información entre los servicios de policía de fronteras y las compañías aéreas, así como los servicios que se encargan de garantizar la seguridad del espacio aéreo, es recomendable que las unidades de policía de fronteras aeroportuarias participen en el sistema ECFALIS (<i>European Civil Aviation Conference Facilitation Information System on Illegal Immigration</i>- sistema de información sobre inmigración clandestina del grupo "Facilitación" de la Conferencia Europea de Aviación Civil). En este contexto, hay que insistir en que toda la información de interés policial debe difundirse a los organismos "amigos" una vez suprimidos los aspectos delicados o clasificados.</p> <p data-bbox="807 1301 1398 1337">- Cooperación entre funcionarios de enlace</p> <p data-bbox="807 1397 1422 1525">La cooperación nórdica entre funcionarios de enlace podría servir de ejemplo para una futura red.</p> <p data-bbox="807 1585 1417 1668">La utilización del sistema EISICS se considera una práctica positiva.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>8. Normas y procedimientos</p>	
<p><i>8.1. Aspectos generales</i></p> <p>Debe disponerse la realización sistemática de controles de entrada y salida.</p> <p>Sólo en circunstancias especiales podrán hacerse excepciones a los controles fronterizos (esto se refiere únicamente a las fronteras terrestres y marítimas).</p> <p>Legislación nacional que brinde a las autoridades pertinentes para efectuar los controles y vigilancia fronterizos la posibilidad legal de patrullar, vigilar e investigar los delitos relacionados con las fronteras sin restringir estas facultades a la zona fronteriza inmediata.</p> <p><i>8.2. Normas para el tráfico fronterizo de menor importancia</i></p> <p>Los acuerdos bilaterales son la base del tráfico fronterizo de poca importancia entre países vecinos; en todo caso, la información debería comunicarse a los demás Estados Schengen.</p> <p><i>8.3. Normas para la expedición de visados en las fronteras (visados B y C)</i></p> <p>En principio, los visados deben expedirse en los consulados. Sólo en circunstancias excepcionales pueden expedirse en los pasos fronterizos. Debe haber un manual general, válido para todos los pasos fronterizos, en el que se describan los pasos que han de sucederse para que pueda expedirse un visado en un paso fronterizo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La decisión compete a un funcionario u oficial de rango superior. <p>Además del uso obligatorio del SIS y la base de datos nacional, debería recurrirse a información de otros servicios.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>Debe utilizarse toda la información disponible a escala nacional y de los Estados Schengen para adoptar una decisión correcta.</p> <p>La decisión y las razones fundamentales en las que ésta se basa han de ser archivadas.</p> <p>Los contactos necesarios y la participación de otros Estados Schengen han de desarrollarse por una vía normalizada.</p> <p style="text-align: center;"><i>8.4. Marineros en tránsito</i></p> <p>Las normas aplicables a los marinos en tránsito se describen en la Decisión (96)27 Com-ex de Schengen.</p> <p><i>Aspectos operativos de la lucha contra la delincuencia transfronteriza</i></p> <p>La dimensión operativa de la lucha contra la delincuencia transfronteriza es importante en la gestión de fronteras.</p> <p>Por consiguiente, se requiere legislación que dé a todas las autoridades pertinentes (policía de fronteras, otros cuerpos de policía, aduanas, jueces, etc.) la posibilidad legal de prevenir y detectar la delincuencia relacionada con las fronteras sin imitarse a la zona fronteriza inmediata.</p>	<p>Creación de unidades multidisciplinarias especializadas para la lucha contra la delincuencia relacionada con las fronteras.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>Los Estados Schengen deberían describir el marco que han adoptado para combatir la delincuencia transfronteriza, el cual</p> <ul style="list-style-type: none"> – debería basarse en un análisis de los distintos tipos de delincuencia <p>e incluir una perspectiva general de todos los factores pertinentes, como personal, equipo y formación, así como cooperación entre los servicios nacionales e internacionales.</p>	
<p>9. Casos particulares para determinados tipos de fronteras</p>	
<p><i>9.1. Fronteras marítimas</i></p> <p>9.1.1. Análisis de riesgos</p> <p>El volumen de tráfico de buques es habitualmente alto en relación con los recursos disponibles para efectuar controles. Por consiguiente, el análisis táctico de los riesgos resulta esencial en la vigilancia de fronteras marítimas para hacer frente a las demandas establecidas con arreglo al punto 2.2 de la 2.ª parte del Manual Común. Habría que controlar los movimientos de buques e identificar a éstos. Las identificaciones (los nombres de los buques) deberían contrastarse con información de referencia en la que aparezca información sobre los buques señalados como</p>	<p>Se utiliza el VTMIS o un sistema similar para abarcar grandes zonas marítimas, en las que queda identificado el tráfico más importante. La autoridad responsable de los cometidos de policía de fronteras marítimas tiene acceso al VTMIS en tiempo real. Para más información se remite a la práctica descrita en el punto 1.1.6. "Conocimiento de la situación y capacidad de reacción"</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>"de riesgo". El grado de comprobaciones sobre cada uno de los buques debería decidirse en función de esta referencia. Habría que aplicar este mismo procedimiento con las tripulaciones y las listas de pasajeros.</p> <p>El mando con responsabilidad operativa para una zona determinada debería mantener niveles de riesgo razonables frente a las irregularidades conocidas o que pudieran aparecer. Esta recomendación debería tenerse en cuenta para todas las zonas y todos los caudales de tráfico. Para ello, las funciones de las autoridades de gestión de fronteras deberían ajustarse en función de la información reciente sobre factores de riesgo. Esto afecta básicamente a la planificación a medio plazo del mando operativo. Los métodos a medio plazo para evaluar la situación y las medidas de adaptación pueden denominarse análisis operativo de riesgos.</p> <p>El mando operativo debería contar con una descripción realista de las irregularidades existentes en su zona de responsabilidad. Para ello, deberían conseguirse cifras o estimaciones sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tipo y volumen de todos los movimientos de buques entre el mar abierto y la costa • número de controles efectivos practicados a los distintos tipos de movimiento de buques • (basado en lo anterior) grado de riesgo de ser descubierto en un cruce de fronteras ilegal • número y tipo de irregularidades detectadas • número y tipo de posibles irregularidades no detectadas. 	<p>Formalizar en lo posible la cooperación con los transportistas en convenios de colaboración voluntaria o en acuerdos.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>Cooperación con terceros</p> <p>Habría que reforzar la cooperación con todo tipo de empresas de transporte.</p> <p style="text-align: center;">9.1.2. Buques de carga</p> <p>El 100% de los controles administrativos debería llevarse a cabo por anticipado. En función de estos controles y de la información disponible habría que hacer un análisis de riesgos. Los buques de riesgo deben inspeccionarse materialmente inmediatamente después de su llegada. Las funciones de control consistirán en controlar personalmente a cada persona a bordo, en un registro físico del buque o ambos.</p> <p>Si no se dispone de información previa sobre la tripulación y los pasajeros, debería abordarse el buque en cuanto llegue a puerto.</p> <p>Los pasajeros se controlarán siempre cara a cara.</p> <p>En casos de riesgo especial, los buques quedarán bajo el control constante de las autoridades mientras permanezca en un puerto de Schengen. Todas las personas que embarquen o desembarquen serán controladas cara a cara. La información sobre los buques de alto riesgo será transmitida al siguiente puerto de Schengen de destino mediante el sistema de alerta rápida del CIREFI.</p>	<p>Participación en el sistema EISICS.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>9.1.3. Buques de crucero</p> <p>En principio, el acervo Schengen exige un control cara a cara de todos los pasajeros embarcados en buques de crucero, en el primero y en el último puerto de entrada. Como norma general, el pasajero debe cumplir todos los requisitos de entrada o salida. No obstante, la normativa relativa a circunstancias especiales permite un nivel de control menos exhaustivo cuando</p> <ul style="list-style-type: none"> • haya un gran número de pasajeros a bordo • haya poco tiempo para los controles • haya motivos para pensar que el buque y sus pasajeros presentan poco riesgo. 	
<p>En tales circunstancias podrán efectuarse controles meramente administrativos en el primero y en el último puerto Schengen. Esto requiere, al menos, que se haga una consulta SIS sobre los nacionales de terceros países y se sellen sus pasaportes.</p> <p>Cuando el control revele que ha de denegarse la entrada al territorio Schengen a alguna de las personas que están a bordo, son necesarias medidas especiales en interés mutuo de los Estados Schengen y de las compañías de transporte. Las autoridades velarán por que la persona permanezca a bordo y por que abandone el puerto en el buque. La información sobre estas personas debe transmitirse al siguiente puerto Schengen de destino del buque, donde se aplicará un procedimiento similar.</p>	

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>Cuando un buque de crucero presente un riesgo en cuanto a cruce ilegal de fronteras exteriores, será necesario aplicar medidas especiales en interés de los Estados Schengen. Dicho buque permanecerá bajo el control constante de las autoridades durante su estancia en un puerto Schengen. Todas las personas que embarquen o desembarquen se someterán a un control cara a cara. Para embarcar o desembarcar, cada pasajero debe cumplir todos los requisitos de entrada o salida. La información relativa a este tipo de buques debería transmitirse al siguiente puerto Schengen de destino del buque a través del sistema de alerta rápida del CIREFI. En el puerto siguiente se aplicará un procedimiento similar.</p> <p>Los controles menos rigurosos descritos no deberían ser óbice para que las autoridades efectúen controles más minuciosos en cualquiera de los puertos siguientes.</p> <p>Los pasajeros de buques de crucero estarán en posesión de un visado conforme a la misma normativa que se aplica a toda persona que entre en el territorio de Schengen.</p>	
<p style="text-align: center;">9.1.4. Buques de pesca</p> <p>Se llevará a cabo un control para verificar si los buques pesqueros procedentes de terceros países se ajustan al procedimiento correcto.</p> <p>El acervo de Schengen permite el control administrativo de los miembros de la tripulación que puedan considerarse marineros. No obstante, debería recurrirse a los controles</p>	<p>Se organiza un intercambio de información entre los Estados Schengen y los terceros países. El tercer país informa, entre otras cosas, de los buques que están saliendo de su territorio y, en especial, de los que han evitado los controles de salida al abandonar el territorio de Schengen.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>personales o registros físicos del buque siempre que el análisis de riesgos ponga en evidencia su necesidad.</p> <p>Además, la pesca costera mencionada en el punto 3.4.4.4. de la 2.^a Parte del Manual Común debería inspeccionarse ocasionalmente con arreglo a un análisis de riesgos adecuado.</p> <p style="text-align: center;">9.1.5. Embarcaciones de recreo</p> <p>Debería comprobarse que las embarcaciones de recreo procedentes de terceros países siguen el procedimiento adecuado.</p>	<p>Se organiza un intercambio de información entre los Estados Schengen y los terceros países vecinos. El tercer país informa, entre otras cosas, sobre los barcos que estén saliendo de su territorio y, en especial, sobre los que hayan eludido los controles de salida al abandonar el territorio de Schengen.</p>
<p style="text-align: center;">9.1.6. Barcos que llevan gran número de inmigrantes ilegales a bordo</p> <p>Deberían establecerse planes de emergencia para encargarse de los barcos que llevan gran número de inmigrantes ilegales a bordo, que abarquen los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • detención de las personas responsables del transporte ilegal, para su posterior puesta a disposición judicial • detención de todas las personas que estén a bordo, para hacerse cargo de los inmigrantes con vistas a su repatriación y para garantizar sus derechos sanitarios y de protección 	<p>Se designa un órgano de carácter público para la coordinación interministerial y entre organismos. Este órgano contará con los necesarios subórganos representativos paralelos a escala local y regional para facilitar la coordinación y un reparto de responsabilidades explícito. Esta estructura, y en particular los órganos regionales responsables de llevar a cabo las medidas materiales, dispondrán de las facultades y los recursos adecuados.</p> <p>Esta estructura se mantendrá siempre dispuesta a facilitar la práctica recomendada.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<ul style="list-style-type: none"> transmisión de información sobre buques de alto riesgo a otros Estados Schengen a través del EISICS y el sistema de alerta rápida del CIREFI. 	<p>Las autoridades regionales y locales seguirán planes coherentes para su participación y cooperación. Dichos planes se pondrán a prueba periódicamente y se desarrollarán en la forma que indique el órgano público de coordinación.</p>
<p style="text-align: center;">9.1.7. Polizones</p> <p>Para combatir el fenómeno de los polizones, las autoridades deberían adoptar medidas preventivas contra el embarco o desembarco no autorizado.</p>	
<p style="text-align: center;">9.1.8. Tripulación falsa</p> <p>Para combatir las falsas tripulaciones como medio de entrada ilegal, las autoridades deberían llevar a cabo operaciones basadas en información reservada, intercambios de información, investigaciones y acciones judiciales.</p>	
<p style="text-align: center;">9.1.9. Documento de identidad para gente de mar</p> <p>Al expedir documentos de identidad para gente de mar, debería prestarse especial atención a los parámetros de seguridad del documento.</p>	<p>Los parámetros de seguridad del documento son similares a los de los pasaportes nacionales.</p>
<p style="text-align: center;">9.1.10. Marineros en tránsito</p> <p>Con arreglo al acervo, el capitán o el representante del armador informará a las autoridades encargadas de la gestión de fronteras del puerto de entrada de la llegada de marineros que requieran un visado de tránsito y de cualquier otro cambio en la composición de la tripulación.</p>	<p>El capitán o el representante del armador deberían informar de esta situación a las autoridades encargadas de la gestión de fronteras lo antes posible y, como mínimo, tres días antes de la llegada de los marineros, para acelerar los trámites de expedición de los visados de tránsito.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>Las autoridades de gestión de fronteras comprobarán la exactitud de los datos facilitados por el capitán o el representante del armador.</p> <p>Las autoridades sólo podrán expedir visados de tránsito a marinos una vez hayan verificado minuciosamente los datos facilitados por el armador y previa confirmación por parte de las autoridades del lugar en el que el barco esté amarrado o vaya a amarrar.</p>	<p>Se creará una unidad en servicio las 24 horas del día para responder rápida y coordinadamente a las peticiones de visados de tránsito para marinos realizadas en la frontera.</p>
<p style="text-align: center;">9.1.11. EISICS</p> <p>Los buques y su tripulación y pasajeros deberían ser controlados minuciosamente en el primer puerto de llegada al territorio Schengen. Si el siguiente puerto de amarre también va a ser un puerto perteneciente a un Estado Schengen que utiliza el sistema EISICS, la autoridad de gestión de fronteras del primer Estado Schengen, al abandonar el buque dicho Estado, debería enviar por fax el formulario EISICS al siguiente puerto. Dicho formulario debería recoger toda la información pertinente que haya reunido la autoridad de gestión de fronteras sobre el buque. Los controles de fronteras del siguiente puerto pueden ser menos rigurosos, basándose en la información recibida en el formulario EISICS.</p>	<p>Todos los Estados Schengen deberían adherirse al sistema EISICS, que tendría que informatizarse, para garantizar que la información esté protegida y que se transmita con rapidez a la autoridad de gestión de fronteras que corresponda.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p><i>Intercambio electrónico de datos</i></p> <p>Los Estados Schengen deberían fomentar el uso del intercambio electrónico de datos (EDI) en sus fronteras marítimas. Los datos electrónicos, entre otras cosas, para identificar a los miembros de la tripulación, pasajeros y polizones a bordo del buque, así como sus documentos de viaje, transmitidos oportunamente, deberían servir para sustituir de forma preceptiva a todos los documentos en papel utilizados en las fronteras de un Estado Schengen.</p> <p>Debería facilitarse el uso del EDI mediante la armonización y normalización de la legislación en lo que se refiere a su fuerza vinculante o sus consecuencias. Las autoridades fronterizas del puerto de Schengen del que esté saliendo un buque deberían transmitir con antelación suficiente los datos electrónicos actualizados a las autoridades del siguiente puerto Schengen de destino.</p>	
<p><i>9.2. Fronteras aéreas</i></p> <p>9.2.1. Tripulación</p> <p>La tripulación debe ser controlada sistemáticamente.</p> <p>9.2.2. Vuelos de carga</p> <p>También debe ser sometida a controles sistemáticos la tripulación de los vuelos de carga.</p>	<p>Tener unas dependencias especiales para controles prioritarios de la tripulación.</p> <p>Los agentes deberían dirigirse a los vuelos de carga para recibir a la tripulación.</p>

Recomendaciones	Prácticas más idóneas
<p>9.2.3. Procedimiento para los pasajeros en tránsito (aeropuertos)</p> <p>Debería habilitarse una zona de tránsito separada para los pasajeros no pertenecientes a Schengen.</p> <p>9.2.4. Aviación general</p> <p>-----</p>	<p>Posibilidad de efectuar controles en la zona (internacional) de tránsito.</p> <p>-----</p>
<p>9.3. <i>Control de trenes</i></p> <p>Desde la frontera hasta el punto de control fronterizo, los trenes deberían estar sometidos a un control adecuado y permanente. Los controles fronterizos efectivos podrían efectuarse a bordo del tren en movimiento, o en la estación de ferrocarril, bien a bordo del tren o en instalaciones fijas utilizadas específicamente a tal efecto. Las autoridades de gestión de fronteras deberían tener instrumentos eficaces para controlar los documentos de viaje y tener siempre a su disposición, para su consulta, bases de datos en línea. Debería controlarse a todos los pasajeros y miembros del personal (y el tren) de conformidad con los principios de Schengen (art. 6 del Convenio Schengen).</p>	<p>Desde la frontera hasta el punto de control fronterizo, los trenes deberían estar sometidos a un control permanente (p. ej. patrullas, vigilancia técnica, vídeo).</p> <p>La zona de andenes para trenes de tráfico exterior debería estar separada físicamente de la de andenes de tráfico interior. Deberían evitarse las posibilidades de eludir los controles fronterizos y mantener bajo un control adecuado la zona de llegadas.</p> <p>Efectuar controles antes de llegar a la frontera en conjunción con las autoridades de los terceros países vecinos puede resultar eficaz si se cumplen los requisitos jurisdiccionales pertinentes y existe una confianza recíproca entre a) países vecinos y b) entre socios Schengen.</p> <p>Establecer una cooperación con las compañías de transporte ferroviario. Dicha cooperación, cuando proceda, debería formalizarse facilitando a las autoridades fronterizas, con suficiente antelación, la lista de pasajeros.</p> <p>Equipo móvil del SIS en los trenes (controles antes de cruzar la frontera y en puntos conflictivos).</p>

SEGUNDA PARTE: EXPULSIÓN Y READMISIÓN

1. INTRODUCCIÓN

La lucha contra la inmigración ilegal supone una grave preocupación para todos los Estados miembros de la Unión. La libre circulación dentro del territorio Schengen requiere el correspondiente refuerzo de las fronteras exteriores de dicho territorio y una política eficaz y disuasoria en materia de expulsión de extranjeros ilegales.

En el apartado 1 del artículo 23 del Convenio Schengen se estipula que el nacional de un tercer Estado (es decir, que no sea nacional de la UE ni del EEE) que no cumpla o que haya dejado de cumplir las condiciones de corta estancia aplicables en el territorio de uno de los Estados Schengen deberá, en principio, abandonar sin demora el territorio de los Estados Schengen. Cuando la salida no sea voluntaria o en caso de que sea necesario que el nacional de un tercer Estado abandone inmediatamente el país por razones de seguridad nacional o de orden público, la expulsión debe llevarse a cabo de conformidad con el derecho interno del Estado Schengen en el que haya sido aprehendido.

Por lo tanto, aunque el Convenio de Schengen estipula claramente la necesidad de expulsión, el acervo de Schengen al respecto es muy limitado, puesto que se deja en manos de los Estados Schengen la determinación de las circunstancias y la aplicación de dichas medidas.

Se ha logrado cierta armonización de la legislación con la Directiva 2001/40/CE, ya citada, relativa al reconocimiento mutuo de las decisiones de expulsión de nacionales de terceros países, cuyo objetivo es garantizar una aplicación más eficaz de dichas medidas y mejorar la cooperación entre los Estados miembros.

El método utilizado para elaborar el documento fue ante todo establecer un panorama general de las prácticas nacionales existentes y, a continuación, elegir de esta gama de prácticas aquellas que pareciesen resultar más eficaces. Se trata, pues, de una lista indicativa y no exhaustiva.

<u>RECOMENDACIONES</u>	<u>PRÁCTICAS MÁS IDÓNEAS</u>
<p>2. MEDIDAS DE EXPULSIÓN</p> <p>Deberían ajustarse al Estado de Derecho y estar basadas en la ley.</p> <p>Deberían adoptarse de conformidad con las disposiciones establecidas en</p> <ul style="list-style-type: none"> – el Convenio Europeo para la protección de los derechos humanos y de las libertades fundamentales de 4 de noviembre de 1950 – la Convención de las Naciones Unidas contra la tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes de 10 de diciembre de 1984 – la Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados de 28 de julio de 1951 y el Protocolo de 31 de enero de 1967 – la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de 20 de noviembre de 1989 – la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea de 13 y 14 de octubre de 2000 – <u>Objetivo</u>: lograr que el nacional de un tercer país sujeto a la medida vuelva a su país de origen o a un país que lo admita. 	<p>Expulsión efectiva del territorio. Para lograrlo, combinar la medida, si procede, con la imposición al extranjero de una prohibición de volver al territorio durante un periodo suficientemente largo para que sea disuasoria que se incorporará al SIS.</p> <p>El incumplimiento de la prohibición de volver al territorio podría dar lugar a sanciones.</p>

<p>– <u>Dos tipos de decisión:</u></p> <p>– Administrativa, basada en el incumplimiento de las normas en materia de entrada o residencia de nacionales de terceros países</p> <p>una amenaza al orden público o a la seguridad nacional.</p> <p>– Sanción administrativa o judicial en relación con actos delictivos que revistan un cierto grado de gravedad.</p> <p>Garantías concedidas</p> <p>Posibilidad del nacional de un tercer país detenido de recurrir contra las medidas que le hayan sido impuestas.</p> <p>3. PERSONAS AFECTADAS</p> <p>3.1. Nacionales de terceros países en situación irregular</p> <p>Cuando el extranjero no acate la decisión deberá ser expulsado.</p>	<p>Permitir que el nacional de un tercer país ejerza los derechos que se le hayan otorgado.</p> <p>En este caso, debe darse un seguimiento a la decisión en que se le pide que abandone el territorio mediante un control de su salida del mismo.</p> <p>Si el nacional de un tercer país no cumple con la exigencia de abandonar el territorio, debería introducirse una descripción al respecto en la lista nacional de personas buscadas y, si procede, en la del SIS.</p> <p>Para velar por la credibilidad del sistema, la</p>
---	---

<p>3.2 Nacionales de terceros países cuya presencia constituye una amenaza para el orden público o a la seguridad nacionales</p> <p>(1-2): Caso particular de los menores no acompañados</p>	<p>resistencia deliberada a abandonar el territorio debe estar sujeta a sanciones concretas que, obviamente, no afectarán a la orden de expulsión inicial, que ha de ejecutarse.</p>
<p>Las recomendaciones o prácticas más idóneas siguientes sólo serán aplicables si la legislación nacional de cada Estado Schengen lo autoriza.</p>	
<p>– Expulsión de los menores no acompañados al tiempo que se vela por el interés del niño y se respetan las disposiciones de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de 20 de noviembre de 1989.</p>	<p>– Expulsión de los menores no acompañados en cuanto sea posible, pero salvaguardando los intereses del niño. En lo posible, velar por que los niños vuelvan acompañados y alguien se haga cargo de ellos a su llegada.</p>
<p>4. APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE EXPULSIÓN</p> <p>4.1. Identificación</p> <p>– Identificación, en concreto mediante la toma de las impresiones dactilares, de los nacionales de terceros países sujetos a la medida de expulsión.</p> <p><u>Inclusión en un fichero</u> de los nacionales de terceros países que solicitan visado o permiso de residencia. Se creará en un futuro (Conclusiones del Consejo JAI de 21 de septiembre de 2001)</p>	<p>Creación de un fichero nacional de nacionales de terceros países.</p>

- A los efectos de no admisión, completar el registro indicando los motivos.

4.2. Internamiento

Los nacionales de terceros países que constituyan una amenaza para el orden público o la seguridad nacional deben permanecer internados durante el periodo anterior a la ejecución de la orden de expulsión.

Este internamiento resulta necesario cuando la persona no puede ser expulsada rápidamente, en particular, porque no posee un documento de viaje.

Puede utilizarse el internamiento para evitar que el nacional de un tercer país eluda una medida para su expulsión y para preparar la aplicación de la medida.

- Necesidad de instalaciones específicas
Los nacionales de terceros países sujetos a una orden de expulsión deben ser mantenidos en centros especiales con un estatuto jurídico adecuado que los distinga claramente de las instituciones penitenciarias, dotados de instalaciones que garanticen un alojamiento y unas condiciones de higiene que respeten la dignidad humana. Las instalaciones también deberían permitir que los detenidos ejerzan sus derechos (intérpretes, visitas, atención sanitaria, etc.).

- Garantías
Posibilidad del nacional de un tercer país internado de recurrir contra las medidas impuestas.

<p>– Menores Pueden ser internados sólo en casos específicos y siempre respetando de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de 20 de noviembre de 1989.</p> <p>– Duración La duración del periodo de internamiento de los nacionales de terceros países es un factor decisivo de la medida de expulsión, cuyo objetivo es conseguir que el servicio responsable de la expulsión cuente con el tiempo estrictamente necesario para la organización práctica de la salida.</p> <p>4.3. Expedición de salvoconductos consulares Obtención de salvoconductos de las autoridades consulares en plazos compatibles con los periodos de internamiento.</p> <p>Con tal fin, debe reforzarse la cooperación consular.</p> <p>4.4. Financiación de las expulsiones Estudiar la posibilidad de que los gastos que acarree la expulsión sean costeados por</p> <ul style="list-style-type: none"> – el propio nacional de un tercer país – los pasadores. 	<p>Convendría prever alternativas al internamiento de menores.</p> <p>Este objetivo justifica un periodo de detención apropiado.</p> <p>Utilizar todos los medios oportunos, incluidas las visitas de las autoridades consulares a los centros de internamiento.</p> <p>Estudiar la posibilidad de que los gastos que acarree la expulsión sean costeados por</p> <ul style="list-style-type: none"> – el propio nacional de un tercer país la persona que haya facilitado el alojamiento al nacional de un tercer país o quienquiera que patrocinara a éste mediante una declaración en el momento de expedírsele el visado o el permiso de residencia; – la persona que empleara ilegalmente al nacional de un tercer país
--	--

<p>4.5. Escolta</p> <p>En caso necesario, la escolta la proporcionarán agentes especialmente formados al efecto.</p> <p>El Estado que realice la expulsión debería hacer una evaluación de riesgos sobre la persona objeto de expulsión, a fin de determinar si es necesario poner escolta, y, en caso afirmativo, cuántos agentes deben componerla.</p> <p>Debería informarse al transportista que participe en la ejecución práctica de la expulsión sobre el resultado de la evaluación de riesgos, de acuerdo con el Convenio de Chicago de 7 de diciembre de 1944 y con las normas y recomendaciones aprobadas por la OACI.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – los pasadores. <p>Posibilidad de que las personas mencionadas corran con los gastos de expulsión y de internamiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Posibilidad de sanciones en caso de impago. <p>Fletar vuelos europeos ad hoc podría facilitar la aplicación de las medidas de expulsión.</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Readmisión <p>En general, los acuerdos de readmisión contemplan la posibilidad de readmitir dos categorías de personas: los propios nacionales</p>	<p>Desarrollar cooperación transfronteriza entre todas las autoridades competentes afectadas.</p>

<p>del país y los nacionales de terceros países. También puede haber disposiciones en materia de tránsito.</p> <p>La readmisión responsabiliza a los Estados miembros y a los terceros Estados del control eficaz de sus fronteras.</p> <p>Este procedimiento especial consiste en hacer salir a los extranjeros ilegales del Estado A hacia el Estado B, que es su Estado de origen o de tránsito, y en solicitar a este último que los reciba.</p> <p>La readmisión tiene lugar en puntos concretos que se determinan en cada acuerdo. Es indispensable que las autoridades del Estado que readmite sean materialmente capaces de aceptar a las personas expulsadas tan pronto se haya tomado la decisión de aceptación.</p>	<p>Introducir políticas de readmisión eficaces que utilicen todos los medios disponibles, bien en forma de instrumentos jurídicos (acuerdos de readmisión, introducción de cláusulas de readmisión en otros tipos de acuerdo, etc.) o de arreglos prácticos.</p> <p>Responder a la solicitud de readmisión lo más rápidamente posible.</p>
--	--