Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 20 de diciembre de 2018
(OR. en)

15810/18

Expediente interinstitucional:
2018/0394(NLE)

SCH-EVAL 265
FRONT 470
COMIX 739

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
Fecha:	20 de diciembre de 2018
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	14857/18; 14930/18
Asunto:	Decisión de Ejecución del Consejo por la que se formula una Recomendación para subsanar las graves deficiencias detectadas en la evaluación de 2017 de la aplicación por **Suecia** del acervo de Schengen en materia de **gestión de las fronteras exteriores**

Adjunto se remite a las delegaciones la Decisión de Ejecución del Consejo por la que se formula una Recomendación para subsanar las graves deficiencias detectadas en la evaluación de 2017 de la aplicación por Suecia del acervo de Schengen en materia de gestión de las fronteras exteriores, adoptada por el Consejo en su sesión celebrada el 20 de diciembre de 2018.

De conformidad con el artículo 15, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1053/2013 del Consejo, de 7 de octubre de 2013, la presente Recomendación se remitirá al Parlamento Europeo y a los Parlamentos nacionales.

ANEXO

Decisión de Ejecución del Consejo por la que se formula una

RECOMENDACIÓN

para subsanar las graves deficiencias detectadas en la evaluación de 2017 de la aplicación por Suecia del acervo de Schengen en materia de gestión de las fronteras exteriores

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1053/2013 del Consejo, de 7 de octubre de 2013, por el que se establece un mecanismo de evaluación y seguimiento para verificar la aplicación del acervo de Schengen, y se deroga la Decisión del Comité Ejecutivo de 16 de septiembre de 1998 relativa a la creación de una Comisión permanente de evaluación y aplicación de Schengen[1], y en particular su artículo 15,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) La finalidad de la presente Decisión es recomendar a Suecia medidas correctoras orientadas a subsanar las graves deficiencias detectadas en la evaluación de Schengen en el ámbito de la gestión de las fronteras exteriores realizada en 2017. Tras la evaluación se adoptó, mediante la Decisión de Ejecución C(2018) 2220 de la Comisión, un informe en el que se exponen las conclusiones y valoraciones y se incluye una lista de las mejores prácticas y las deficiencias detectadas durante la evaluación.

[1] DO L 295 de 6.11.2013, p. 27.

(2) Suecia ha desarrollado una buena cooperación con los demás países nórdicos. En el marco de la Cooperación en materia de control de fronteras en la región del mar Báltico, que incluye también a Rusia, la Guardia Costera sueca comparte información y realiza actividades conjuntas con los países de la región sobre cuestiones medioambientales y transfronterizas. Además, ha sincronizado patrullas aéreas con Finlandia, Dinamarca y Alemania. La estrecha colaboración de las autoridades suecas con sus homólogos regionales se considera un punto de especial interés. En el marco de la red de cooperación policial y aduanera, Suecia hace uso, junto con los países nórdicos, de funcionarios de enlace de la policía y de los servicios de aduanas con el fin de cooperar con terceros países en el ámbito de la delincuencia organizada grave, pero la atención que se presta a las cuestiones relacionadas con el control fronterizo y la migración es limitada. La Agencia Sueca de Migración ha desplegado a doce funcionarios de enlace de migración, cuyo principal cometido consiste en recabar información y analizar la situación en terceros países en el ámbito de la migración. La policía sueca se beneficia considerablemente del despliegue de funcionarios de enlace con tareas específicas en terceros países para luchar eficientemente contra la delincuencia transfronteriza (por ejemplo, el fraude documental) y la migración ilegal a Suecia**.**

(3) La base de datos nacional de registro está disponible para los guardias de fronteras tanto en la primera como en la segunda línea. El equipo in situ observó y fue informado de que, gracias al sistema, los guardias de fronteras pueden consultar con gran rapidez los datos sobre la dirección y los ingresos de todas las personas en Suecia, así como cualquier otra información pertinente. Por consiguiente, los guardias de fronteras de primera línea consultan el sistema a la hora de verificar la información facilitada por el pasajero sobre las personas a las que visitan en Suecia, pero también la capacidad financiera de estas para cubrir los costes de la estancia del nacional de un tercer país. Este procedimiento, gracias al cual pueden evitarse, en algunos casos, inspecciones más minuciosas en la segunda línea, agiliza el procedimiento de inspección fronteriza en su conjunto y lo hace más eficiente.

(4) A pesar de estos puntos de especial interés, la visita in situ puso de manifiesto graves deficiencias en la realización de controles de las fronteras exteriores por parte de Suecia, en particular debido a la falta de un enfoque estratégico de gestión de las fronteras, un nivel insuficiente de formación, la falta de un modelo nacional de análisis de riesgos basado en el modelo integrado común de análisis de riesgos 2.0, la falta de funciones de mando y control en el Centro Nacional de Coordinación y la forma en que se realizan las inspecciones fronterizas en algunos pasos fronterizos. En las circunstancias actuales, en que Suecia se enfrenta a un fuerte aumento del número de pasajeros y de riesgos relacionados con la migración irregular, el país incumple gravemente sus obligaciones en relación con la realización de controles en las fronteras exteriores y la garantía de un nivel eficiente, elevado y uniforme de inspecciones fronterizas.

(5) Por consiguiente, es importante subsanar cada una de las deficiencias detectadas lo más rápidamente posible. En vista de la importancia que reviste el cumplimiento del acervo de Schengen, ha de darse prioridad a la aplicación de las recomendaciones relativas a la gestión integrada de las fronteras (1 a 8); los recursos humanos y la profesionalidad (9 a 13, 41, 46, 48, 50, 51, 52, 61 y 62); el análisis de riesgos (14 a 20) y la vigilancia de la frontera marítima (21).

(6) La presente Decisión debe transmitirse al Parlamento Europeo y a los Parlamentos de los Estados miembros. En el plazo de un mes a partir de su adopción, Suecia debe, con arreglo al artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1053/2013, establecer un plan de acción que detalle todas las recomendaciones para subsanar las deficiencias detectadas en el informe de evaluación y presentar dicho plan de acción a la Comisión y al Consejo.

RECOMIENDA:

Suecia debería:

A) Gestión integrada de las fronteras

1. Fijar una estrategia nacional para la gestión integrada de las fronteras, tal como se exige en el artículo 3, apartado 3, y de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (UE) 2016/1624 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016 (Reglamento de la Guardia Europea de Fronteras y Costas).

2. Hacer pleno uso de la formación especial en gestión integrada de las fronteras impartida por Frontex al preparar la estrategia nacional de gestión integrada de las fronteras y el plan de acción correspondiente.

3. Establecer un mecanismo permanente de coordinación nacional sobre la gestión integrada de las fronteras a fin de garantizar una ejecución eficaz y unificada de la estrategia nacional de gestión integrada de las fronteras.

4. Definir una autoridad con funciones de dirección y con responsabilidades encargada de la gestión de las fronteras en Suecia a nivel estratégico, regional y local.

5. Definir y acordar, en los documentos oficiales que desarrollen el texto legal en disposiciones de carácter más operativo, un reparto funcional de las tareas y responsabilidades entre los servicios fronterizos que participan en las inspecciones fronterizas en la frontera marítima.

6. Reforzar el sistema de planificación y gestión del control fronterizo y la correspondiente línea de mando dentro de la Policía desde el nivel nacional hasta el nivel regional a fin de garantizar un planteamiento unificado y eficaz de la gestión de las fronteras.

7. Seguir desarrollando la actual red de gestión y desarrollo de los procesos de control fronterizo dirigida por el Departamento de Operaciones Nacionales de la Policía, invitando a las demás autoridades fronterizas pertinentes a sumarse a esta red.

8. Mejorar la cooperación interservicios mediante el establecimiento de estructuras de cooperación permanente que abarquen a todas las autoridades que intervienen en la gestión de las fronteras. Formalizar esta cooperación con acuerdos de cooperación relativos a los ámbitos esenciales de asistencia. Aclarar el reparto de tareas y responsabilidades entre las diferentes autoridades que participan en las inspecciones fronterizas.

B) Recursos humanos y formación

9. Garantizar una dotación suficiente de personal formado con el fin de reforzar las inspecciones fronterizas en todas las zonas costeras y mejorar las capacidades de identificación de los buques pertinentes que puedan plantear riesgos mediante la realización de análisis de riesgos.

10. Desarrollar un sistema nacional de formación homologado que abarque a todas las autoridades nacionales implicadas en la gestión de las fronteras. Crear capacidad nacional para actualizar el contenido del sistema nacional de formación y los planes de formación básica y de reciclaje sobre la base de análisis sistemáticos de las necesidades de formación, de conformidad con el artículo 16 del Reglamento (UE) 2016/399. Desarrollar la formación pertinente a nivel directivo y estratégico y utilizar el Programa de Evaluación de la Interoperatividad elaborado por Frontex para comprobar que los planes de formación nacionales son acordes con los planes de estudios básicos comunes europeos. Hacer un uso activo de los productos de formación proporcionados por Frontex.

C) Sistema nacional de control de la calidad

11. Establecer un sistema nacional de control de la calidad para evaluar sistemática y periódicamente todos los componentes y elementos del sistema nacional de gestión de las fronteras. Este sistema debería cubrir todas las organizaciones y funciones pertinentes de forma regular y ser dirigido por expertos con una formación adecuada familiarizados con los requisitos de Schengen.

12. Hacer un buen uso del actual programa de formación de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas para mantener las capacidades de dichos expertos.

13. Establecer la capacidad necesaria para llevar a cabo la evaluación de la vulnerabilidad conforme al Reglamento (UE) 2016/1624 y la evaluación de la vulnerabilidad establecida por el consejo de administración de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas. Hacer pleno uso de esta evaluación a la hora de elaborar el sistema nacional de control de la calidad.

D) Análisis de riesgos

14. Desarrollar un sistema de análisis de riesgos que abarque la totalidad de la gestión integrada de las fronteras a escala nacional, plenamente en consonancia con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2016/1624 y el modelo integrado común de análisis de riesgos (CIRAM) 2.0, a fin de vincular el análisis de riesgos y la gestión de fronteras a nivel táctico, operativo y estratégico, implicando a todas las autoridades responsables del control fronterizo.

15. Crear productos de análisis de riesgos de conformidad con CIRAM 2.0 que describan la amenaza, la vulnerabilidad y el impacto a nivel estratégico, operativo y táctico. Utilizar el análisis de riesgos para las funciones de mando y control, la planificación y la asignación de recursos.

16. Establecer un único organismo responsable a nivel estratégico del análisis de riesgos en materia de migración ilegal y cuestiones fronterizas y una base de datos central sobre indicadores de riesgo que incluya datos de todos los distritos de policía. Establecer indicadores de riesgo y perfiles de riesgo concretos para apoyar las actividades de control fronterizo y un sistema de informes coherente a nivel local, regional y estratégico.

17. Establecer un plan de difusión y una plataforma electrónica que se actualice periódicamente sobre las cuestiones relacionadas con las fronteras en la intranet a efectos de una distribución estructurada de los informes de análisis de riesgos entre los homólogos pertinentes en la policía y en otras autoridades nacionales implicadas en la gestión de las fronteras.

18. Implementar un sistema de análisis de riesgos para la gestión de las fronteras, de conformidad con el modelo integrado común de análisis de riesgos 2.0, en consonancia con el considerando 8 del Reglamento (UE) 2016/399 y con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2016/1624. Compilar productos de análisis de riesgos estratégicos, operativos y tácticos para apoyar las actividades de vigilancia en las fronteras e inspección fronteriza de la Guardia Costera.

19. Garantizar una formación especializada en análisis de riesgos para que los operadores del Centro marítimo de despacho de mercancías de Suecia mejoren el desempeño de sus funciones.

20. Establecer un sistema nacional de cooperación interservicios para el intercambio de información sobre los análisis de riesgos realizados en el ámbito del control fronterizo en el que participarían, en particular, la Policía Nacional, el Servicio de Aduanas y la Guardia Costera, pero también, cuando proceda, la Agencia de Migración.

E) Vigilancia de las fronteras marítimas

21. Mejorar la cooperación interservicios y el intercambio de información con las autoridades marítimas nacionales para recibir oportunamente información sobre los desplazamientos de botes pequeños y embarcaciones de recreo. Aumentar el número de actividades de control fronterizo (patrullaje con fines de identificación y un mayor número de inspecciones fronterizas) en relación con botes pequeños y embarcaciones de recreo. Concluir un análisis de riesgos operativos y tácticos para estos tipos de embarcaciones.

F) Centro Nacional de Coordinación / Eurosur

22. Seguir desarrollando el Centro Nacional de Coordinación para que esté en consonancia con los requisitos del artículo 5 del Reglamento Eurosur. Considerar la posibilidad de integrar la visión de la situación marítima elaborada por la Guardia Costera en el Centro Nacional de Coordinación a fin de garantizar una visión integrada de la situación nacional en relación con la gestión de las fronteras.

23. Mejorar la cooperación interservicios entre las instituciones nacionales para aplicar eficientemente los requisitos del artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 1051/2013.

24. Garantizar la capacidad del Centro Nacional de Coordinación para operar veinticuatro horas al día, siete días a la semana, previendo para ello una dotación suficiente de personal formado.

25. Garantizar la implementación del proyecto de consolidación de capacidades financiado por el FSI-Fronteras a fin de respaldar la puesta en funcionamiento de Eurosur en Suecia.

G) Recomendaciones relativas a los distintos lugares visitados

Cuestiones generales

26. Establecer de forma clara una función de segunda línea y una cooperación con la primera línea y situar la segunda línea cerca de la primera con el fin de apoyar las inspecciones fronterizas de conformidad con el Código de fronteras Schengen, en los pasos fronterizos marítimos y en el aeropuerto de Arlanda.

27. Aumentar el número de inspecciones fronterizas en los pasos fronterizos marítimos sobre la base de un análisis de riesgos, junto con el refuerzo de la formación y las cualificaciones profesionales del personal de primera línea, y garantizar que el personal esté familiarizado con el acervo de la UE en materia de procedimientos de inspección fronteriza.

28. Mejorar la visión de la situación nacional en relación con las inspecciones fronterizas mejorando la calidad de las estadísticas sobre la base del registro sistemático de las inspecciones de segunda línea y la creación de un sistema de análisis de riesgos coherente.

29. Prestar apoyo electrónico para la consulta automática de las listas de pasajeros en las bases de datos e incluir los resultados pertinentes en la compilación de productos de análisis de riesgos.

30. Implementar el sistema ampliado de información anticipada sobre los pasajeros con consultas automáticas de las correspondientes bases de datos.

31. Garantizar una dotación suficiente de personal formado para analizar la información sobre los pasajeros y difundir los resultados.

32. Velar por que los visados expedidos en la frontera y las razones de la denegación de entrada, así como los motivos de denegación y la nacionalidad de las personas rechazadas, se registren siempre de conformidad con el anexo II, parte e), del Reglamento (UE) 2016/399.

33. Velar por que los visados en las fronteras se expidan de conformidad con el artículo 27, apartado 3, y con el artículo 35, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 810/2009.

34. Desarrollar la capacidad nacional para el mantenimiento y la sustitución del equipo técnico utilizado con fines de inspección fronteriza. Elaborar un plan nacional de inversiones para cubrir los costes de funcionamiento y el mantenimiento del equipo utilizado con fines de control fronterizo.

35. Garantizar que también se deniegue la entrada a los nacionales de terceros países que utilicen documentos falsos, falsificados o alterados, tal como se exige en el artículo 14, apartado 1, leído en relación con el artículo 6, apartado 1, del Código de fronteras Schengen, sin perjuicio de la aprehensión o detención necesarias a efectos de procedimientos judiciales.

36. Garantizar que en todos los casos en que se haya denegado la entrada el nacional de un tercer país no entre en el territorio sueco, tal como dispone el artículo 14, apartado 4, del Código de fronteras Schengen.

37. Garantizar la correcta aplicación de la Directiva 2001/51/CE imponiendo multas a todas las compañías d transporte que incumplan sus disposiciones.

H) Pasos fronterizos marítimos

Puerto de Estocolmo

38. Garantizar una conectividad fiable y la exactitud de los lectores para realizar consultas, incluida la búsqueda de datos biométricos, en el Sistema de Información de Schengen y el Sistema de Información de Visados, así como en las bases de datos nacionales.

39. Garantizar que los cristales de las cabinas estén adecuadamente cubiertos a fin de evitar la observación no autorizada de las pantallas de ordenador.

40. Sustituir las cabinas de control en la terminal de pasajeros al objeto de permitir la elaboración de perfiles precisos de los pasajeros.

41. Llevar a cabo los procedimientos de inspección fronteriza de conformidad con el artículo 8, apartados 2 y 3, del Reglamento (UE) 2016/399. Impartir más formación al personal para realizar las inspecciones fronterizas de conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/399, en particular sobre la detección de documentos falsos, el uso de los equipos, la elaboración de perfiles y las entrevistas minuciosas sobre la finalidad de la estancia.

Puerto de Gotemburgo

42. Incluir la cuestión de las tentativas de cruce ilegal de las fronteras mediante entradas/salidas clandestinas en los pasos fronterizos marítimos en la función de análisis de riesgos regional/local, con el fin de enriquecer la visión de la situación a todos los niveles con información sobre este fenómeno y apoyar la asignación de recursos para evitar en el futuro este tipo de migración irregular.

43. Mejorar la funcionalidad del autobús móvil con capacidades de primera y segunda líneas; proporcionar el equipo necesario para realizar las inspecciones fronterizas de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2016/399, incluidos los lectores de visados.

44. Garantizar una conectividad estable con las bases de datos pertinentes al utilizar el autobús móvil.

45. Impartir formación específica en análisis de riesgos en consonancia con el modelo integrado común de análisis de riesgos 2.0 al funcionario responsable de la región occidental.

Puerto de Malmö

46. Proporcionar a los agentes de la Guardia Costera que realicen inspecciones fronterizas de primera línea equipos móviles de conformidad con el artículo 15 a fin de cumplir todos los requisitos del artículo 8 del Reglamento (UE) 2016/399 para la realización, en su caso, de inspecciones fronterizas de buques de carga o de botes pequeños.

I) Pasos fronterizos aéreos

Aeropuerto de Estocolmo - Arlanda

47. Aumentar la dotación de personal para las inspecciones de primera y segunda línea y el número de expertos que han recibido formación sobre documentos.

48. Velar por que todas las oficinas de segunda línea estén plenamente equipadas y sean utilizadas en particular durante las inspecciones a la llegada de vuelos no Schengen.

49. Establecer urgentemente un programa de formación de seguimiento para los guardias de fronteras. Este programa debería abarcar, como mínimo, los siguientes aspectos: elaboración de perfiles, combatientes terroristas extranjeros, modus operandi, tendencias y amenazas, y formación sobre documentos.

50. Garantizar que todos los funcionarios de segunda línea y expertos en documentos reciban formación periódica, en particular sobre las inspecciones y los procedimientos de primera línea.

51. Velar por que todos los funcionarios que se ocupan de análisis de riesgos estén adecuadamente formados.

52. Garantizar la presencia continua de un responsable capacitado para las decisiones de denegación de entrada.

53. Simplificar el procedimiento de denegación de entrada, por ejemplo otorgando poderes decisorios al jefe de turno, y velar por que todas las personas a las que se haya denegado la entrada reciban la decisión por escrito antes de abandonar Suecia.

54. Garantizar que los nacionales de terceros países siempre sean redirigidos a la fila «todos los pasaportes» a fin de evitar un tiempo de espera demasiado largo para los nacionales de UE/EEE/CH.

55. Asegurar que se organicen sesiones informativas con mayor frecuencia y que se obligue a los guardias de fronteras a asistir a las sesiones informativas y a leer los informes diarios antes de comenzar sus tareas diarias.

56. Velar por que se almacenen de manera segura las etiquetas de visado y se registren los visados expedidos por vía electrónica.

57. Instalar lectores de impresiones dactilares para las inspecciones del VIS en todas las cabinas de control (llegadas y salidas).

58. Garantizar que los documentos de viaje de los nacionales de terceros países se sellen de conformidad con las normas de Schengen, tal como se especifica en el artículo 4.6 del Manual Schengen para guardias de fronteras.

59. Garantizar el correcto funcionamiento de las puertas correderas entre las cabinas.

60. Establecer lugares adecuados para las personas a las que se deniegue la entrada y para las personas detenidas.

61. Mejorar la calidad de las inspecciones fronterizas y garantizar su conformidad con el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (UE) 2016/399. Impartir formación adicional a todo el personal encargado de las inspecciones fronterizas, en particular en lo que respecta a la elaboración de perfiles, la detección de documentos falsos y las entrevistas o evaluaciones de todas las condiciones de entrada.

62. Mejorar la cooperación y la coordinación globales entre la primera y la segunda línea y asegurarse de que los guardias de fronteras son tenidos al corriente por la inspección de segunda línea cuando se identifique un caso y son informados de las actuaciones ulteriores.

63. Garantizar la plena conformidad de la señalización encima de las cabinas de control con el artículo 10 y el anexo III del Reglamento (UE) 2016/399, incluido el color azul de la bandera de la Unión Europea, y garantizar una mayor visibilidad de las cabinas de control fronterizo.

64. Implementar los elementos que faltan del modelo integrado común de análisis de riesgos 2.0 y garantizar un número suficiente de funcionarios formados dedicados a la función del análisis de riesgos y formalizar los procesos y las estructuras en relación con el flujo de información.

65. Prever los sistemas informáticos seguros necesarios para el análisis de riesgos y la distribución de la información en el seno de la estructura organizativa.

Aeropuerto de Skavsta

66. Garantizar que todos los guardias de fronteras reciben formación de reciclaje adicional.

67. Asegurar el buen funcionamiento de la estación de trabajo de Eurodac.

68. Garantizar que en todos los casos los pasajeros sometidos a una inspección minuciosa de segunda línea dispongan de información escrita sobre la finalidad y el procedimiento de dicha inspección.

69. Velar por que, para los vuelos privados que lleguen al aeropuerto de Skavsta procedentes de terceros países, se facilite previamente a la policía de fronteras una declaración general, incluida la lista de pasajeros, de conformidad con el anexo VI, punto 2.3.1, del Reglamento (UE) 2016/399.

70. Garantizar una mejor visibilidad de las cabinas de control fronterizo.

71. Implementar los elementos que faltan del modelo integrado común de análisis de riesgos 2.0, garantizando un número suficiente de funcionarios formados dedicados a funciones de análisis de riesgos y formalizando los procesos y las estructuras relativos al flujo de información, y prever los sistemas informáticos seguros necesarios para analizar y distribuir la información recopilada en el seno de la estructura organizativa.

Aeropuerto de Gotemburgo

72. Asegurarse de que todos los guardias de fronteras estén familiarizados con todas las condiciones de entrada, incluida la cuantía de los medios financieros necesarios, los derechos de los miembros de la familia de nacionales de UE/EEE/CH y las normas de sellado.

73. Adaptar las cabinas de la terminal 2 a fin de mejorar la comunicación durante las inspecciones de primera línea e instalar espejos que permitan una visión completa del pasajero que se encuentra delante.

74. Adaptar las cabinas de la terminal 1 para impedir que personas no autorizadas vean las pantallas de ordenador y el equipo dentro de las cabinas.

75. Garantizar el control del flujo de pasajeros en el aeropuerto, por ejemplo facilitando el acceso de la policía a la instalación de circuito cerrado de televisión en consonancia con los requisitos de Schengen.

76. Utilizar la segunda línea para investigar en profundidad la finalidad de la estancia y otras condiciones de entrada, a fin de reducir la duración actual del procedimiento de primera línea en los casos en que sea necesaria una verificación adicional.

77. Garantizar que, cuando se disponga de un microscopio USB, este esté operativo y sea utilizado por los guardias de fronteras que realizan inspecciones fronterizas.

78. Garantizar que los documentos de viaje de los nacionales de terceros países se sellen de conformidad con las normas de Schengen, tal como se especifica en el artículo 4.6 del Manual Schengen para guardias de fronteras.

79. Garantizar el buen funcionamiento de la estación de trabajo de Eurodac.

80. Organizar una sesión informativa para cada turno.

81. Garantizar que la información relativa a la finalidad de la inspección de segunda línea se facilite siempre por escrito.

82. Asegurarse de que todos los pasajeros, incluidos los que llegan en vuelos privados, son inspeccionados de conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/399 y que los vuelos privados se inspeccionan de conformidad con el anexo VI, punto 2.3.1, del Reglamento (UE) 2016/399.

83. Garantizar urgentemente que los pasajeros procedentes de destinos no Schengen en la puerta 19 no puedan abandonar el aeropuerto antes de ser sometidos a las inspecciones fronterizas de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2016/399 y garantizar una separación adecuada de las zonas Schengen y no Schengen en el aeropuerto, como dispone el anexo VI, punto 2.1.1, del Reglamento (UE) 2016/399.

84. Garantizar la plena conformidad de la señalización encima de las cabinas de control con el artículo 10 y el anexo III del Reglamento (UE) 2016/399, incluido el color azul de la bandera de la Unión Europea, y garantizar una mayor visibilidad de las cabinas de control fronterizo.

85. Implementar los elementos que faltan del modelo integrado común de análisis de riesgos 2.0 garantizando el número suficiente de funcionarios formados dedicados a funciones de análisis de riesgos y formalizando los procedimientos y estructuras en relación con el flujo de información, y prever los sistemas informáticos seguros necesarios para analizar la recogida y distribuir la información recopilada en el seno de la estructura organizativa.

Aeropuerto de Malmö

86. Aumentar la dotación de personal y garantizar en el futuro la presencia continua de un número suficiente de guardias de fronteras en el aeropuerto.

87. Asegurar que se organicen más a menudo sesiones informativas para cada turno.

88. Establecer un programa de formación de seguimiento para los guardias de fronteras. Este programa debería abarcar, como mínimo, los siguientes aspectos: elaboración de perfiles, combatientes terroristas extranjeros, modus operandi, tendencias y amenazas, y formación sobre documentos.

89. Garantizar que los conocimientos en materia de inspecciones fronterizas y su realización por parte del personal adicional que trabaja en el aeropuerto esté al mismo nivel que los conocimientos de los guardias de fronteras que trabajan de forma permanente.

90. Garantizar que el sellado se realice en consonancia con las normas de Schengen.

91. Garantizar que haya una oficina de segunda línea plenamente equipada a la llegada y la salida y utilizar la oficina de segunda de línea para las entrevistas.

92. Situar las cabinas de control a la salida y a la llegada de forma que los guardias de fronteras estén situados enfrente de los pasajeros y tengan una visión clara de los pasajeros que se encuentran delante de las cabinas y sea posible establecer un perfil adecuado de los pasajeros que hacen cola de conformidad con los requisitos de Schengen.

93. Asegurarse de que los teléfonos de las cabinas de control funcionan.

94. Velar por que, para los vuelos privados procedentes de terceros países, se facilite previamente a la policía de fronteras una declaración general, incluida la lista de pasajeros, de conformidad con el anexo VI, punto 2.3.1, del Reglamento (UE) 2016/399.

95. Implementar los elementos que faltan del modelo integrado común de análisis de riesgos 2.0, garantizando un número suficiente de funcionarios formados dedicados a las funciones de análisis de riesgos y formalizando los procesos y estructuras relativos al flujo de información, y prever los sistemas informáticos seguros necesarios para analizar y distribuir la información recopilada en el seno de la estructura organizativa.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente