

Bruksela, 4 czerwca 2018 r.
(OR. en)

9656/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0033 (NLE)

SCH-EVAL 113
FRONT 156
COMIX 293

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Data:	4 czerwca 2018 r.
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	9279/18
Dotyczy:	Decyzja wykonawcza Rady ustanawiająca zalecenie w sprawie wyeliminowania niedociągnięć stwierdzonych w toku oceny w 2016 r. dotyczącej stosowania przez Francję dorobku Schengen w dziedzinie zarządzania granicami zewnętrznymi

Delegacje otrzymują w załączeniu decyzję wykonawczą Rady ustanawiającą zalecenie w sprawie wyeliminowania niedociągnięć stwierdzonych w toku przeprowadzonej w 2016 r. oceny dotyczącej stosowania przez Francję dorobku Schengen w dziedzinie zarządzania granicami zewnętrznymi.

Decyzja ta została przyjęta przez Radę na posiedzeniu, które odbyło się 4 czerwca 2018 r.

Zgodnie z art. 15 ust. 3 rozporządzenia Rady (UE) nr 1053/2013 z dnia 7 października 2013 r. przedmiotowe zalecenie zostanie przekazane Parlamentowi Europejskiemu i parlamentom narodowym.

Decyzja wykonawcza Rady ustanawiająca

ZAŁECENIE

w sprawie wyeliminowania niedociągnięć stwierdzonych w toku przeprowadzonej w 2016 r. oceny dotyczącej stosowania przez Francję dorobku Schengen w dziedzinie zarządzania granicami zewnętrznymi

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) nr 1053/2013 z dnia 7 października 2013 r. w sprawie ustanowienia mechanizmu oceny i monitorowania w celu weryfikacji stosowania dorobku Schengen oraz uchylecia decyzji komitetu wykonawczego z dnia 16 września 1998 r. dotyczącej utworzenia Stałego Komitetu ds. Oceny i Wprowadzania w Życie Dorobku Schengen, w szczególności jego art. 15,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Niniejsza decyzja ma na celu przedstawienie działań naprawczych, których wdrożenie zaleca się Francji w celu wyeliminowania niedociągnięć stwierdzonych w toku oceny stosowania dorobku Schengen w dziedzinie zarządzania granicami zewnętrznymi przeprowadzonej w 2016 r. W następstwie przeprowadzonej oceny decyzją wykonawczą Komisji C(2018) 102 przyjęto sprawozdanie zawierające ustalenia i opinie, wymieniające najlepsze praktyki oraz wskazujące niedociągnięcia stwierdzone w toku tej oceny.
- (2) W dniu 1 grudnia 2014 r. w porcie lotniczym w Lyonie utworzono centrum koordynacji operacyjnej. Pracują w nim wszystkie zainteresowane podmioty jak policja graniczna, przedstawiciele przedsiębiorstw lotniczych i przedstawiciele głównych przewoźników lotniczych, takich jak Air France. Takie kompleksowe rozwiązanie zakładające udział wszystkich zainteresowanych podmiotów poprawia koordynację działań i przyczynia się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa i jakości usług portów lotniczych.

- (3) W związku ze znaczeniem, jakie ma zapewnienie zgodności z dorobkiem Schengen, w szczególności w zakresie zintegrowanego zarządzania granicami, przydziału odpowiednich zasobów, analizy ryzyka, szkoleń, procedur odprawy osób i oddzielenia przepływu pasażerów ze strefy Schengen od przepływu pasażerów spoza strefy Schengen, priorytetowo należy potraktować wdrożenie przedstawionych poniżej zaleceń nr 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 17, 18, 41, 53, 66, 67, 75, 76, 77, 85, 97, 98, 100 i 101.
- (4) Niniejszą decyzję należy przekazać Parlamentowi Europejskiemu i parlamentom państw członkowskich. Zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1053/2013 w terminie trzech miesięcy od przyjęcia zalecenia oceniane państwo członkowskie opracuje plan działań – w którym wyszczególnione zostaną wszystkie zalecenia – mających wyeliminować niedociągnięcia wymienione w sprawozdaniu z oceny, i przekaże go Komisji i Radzie,

ZALECA:

by Francja:

A) Zintegrowane zarządzanie granicami

Koncepcja zintegrowanego zarządzania granicami

1. formalnie przyjęła nową krajową strategię zintegrowanego zarządzania granicami oraz przygotowała wszechstronny wieloletni plan działania wskazujący odpowiedzialne organy, jasne ramy czasowe i zasoby niezbędne do wspierania skutecznej realizacji tej strategii;
2. opracowała kompleksowy krajowy system kontroli jakości obejmujący wszystkie organy kontroli granicznej i cały system kontroli granicznej; taki system powinien opierać się na systematycznej i dobrze zaplanowanej ocenie wszystkich przejść granicznych i elementów ochrony granic przeprowadzanej przez dobrze wyszkolonych ekspertów ze wszystkich służb granicznych; należy podjąć stosowne działania wskazane w sprawozdaniach i zaleceniach;

Współpraca międzyinstytucjonalna

3. zacieśniła współpracę między centralną dyrekcją policji granicznej (DCPAF) i organami celnymi w dziedzinie analizy ryzyka, aby stworzyć bardziej kompleksowe krajowe produkty analizy ryzyka;

Analiza ryzyka

4. w pełni dostosowała krajowy system analizy ryzyka do europejskiego systemu analizy ryzyka (wspólny zintegrowany model analizy ryzyka – CIRAM 2.0); wszystkie organy zaangażowane w kontrolę graniczną powinny być w stanie stosować krajowy system analizy ryzyka i wносить do niego wkład zgodnie z CIRAM; przy opracowywaniu tego systemu zaleca się również pełne korzystanie z istniejących narzędzi, którymi dysponuje Frontex, w tym z programów szkoleniowych;

Zasoby ludzkie i szkolenia

5. zwiększyła na wszystkich przejściach granicznych ogólną zdolność (zwiększyła liczbę pracowników lub opracowała procedury odprawy i zwiększyła infrastrukturę/zdolności techniczne) w celu zarządzania odprawami granicznymi zgodnie z kodeksem granicznym Schengen;
6. dostosowała do odpowiedniego poziomu czas trwania i treść szkoleń dotyczących dokumentów i skierowanych do wszystkich funkcjonariuszy straży granicznej oraz zorganizowała na wszystkich poziomach szkolenia na temat profilowania i problemu zagranicznych bojowników;
7. zapewniła, by funkcjonariusze straży granicznej byli lepiej wyszkoleni w dziedzinie technik przesłuchań;
8. opracowała system szkoleń koordynowany i certyfikowany na poziomie krajowym, który objąłby wszystkie służby zaangażowane w kontrolę graniczną zgodnie z europejskim wspólnym podstawowym programem szkoleń;
9. opracowała i wprowadziła szczegółowe szkolenia z analizy ryzyka dla funkcjonariuszy organów celnych zajmujących się analizą ryzyka na przejściach granicznych;

10. opracowała specjalistyczne szkolenie dla wszystkich pracowników zajmujących się analizą ryzyka lub aktywnie korzystała ze szkoleń oferowanych przez Frontex;
11. podniosła poziom znajomości języka angielskiego wśród funkcjonariuszy zajmujących się odprawami granicznymi w portach lotniczych;

B) Zalecenia dla poszczególnych placówek, w których przeprowadzono kontrole

Kwestie horyzontalne

12. poprawiła stan wiedzy funkcjonariuszy straży granicznej na stanowiskach kontroli pierwszej linii na temat szczegółowych wskaźników ryzyka związanych z profilowaniem potencjalnych zagranicznych bojowników;
13. dopilnowała, by stemplowanie dokumentów podróży przebiegało zgodnie ze standardami Schengen (podręcznik Schengen dla straży granicznej);
14. dostosowała formularz stosowany przy odmowie wjazdu do standardowego formularza przedstawionego w części B załącznika V do kodeksu granicznego Schengen;
15. zapewniła, by dyrektywa 2001/51 dotycząca odpowiedzialności przewoźników była stosowana w praktyce przez organy celne i w porcie lotniczym w Nicei;
16. rozszerzyła obecną podstawę prawną, tak aby zagwarantować, by DCPAF posiadała także kompetencje w zakresie kontroli środków transportu i przedmiotów należących do pasażerów lub, jeżeli rozszerzenie istniejącej podstawy prawnej nie jest możliwe, by wzmocniła współpracę i wspólne operacje z organami celnymi;
17. jeszcze bardziej zoptymalizowała zdolności sieci łączności używanej przez straż graniczną, by sieć była w stanie sobie poradzić ze zwiększoną liczbą danych, które wymagają przetwarzania, oraz zapewniła, by sprawdzanie w systemie informacyjnym Schengen (SIS II) i innych bazach danych było przeprowadzane zgodnie z art. 8 ust. 2 i art. 8 ust. 3 kodeksu granicznego Schengen;
18. zwiększyła wydajność infrastruktury telekomunikacyjnej, z której korzystają funkcjonariusze na stanowiskach kontroli pierwszej linii, na potrzeby przeszukiwania krajowych baz danych, SIS II i wizowego systemu informacyjnego (VIS);

Granica lądowa

Przejście graniczne – Gare du Nord

19. poprawiła środki komunikacji pomiędzy funkcjonariuszami straży granicznej i pasażerami w trakcie kontroli pierwszej linii, na przykład poprzez dostosowanie przedniej szyby, aby zapewnić obu stronom możliwość porozumiewania się w skuteczny sposób;
20. zapewniła, by funkcjonariusze straży granicznej częściej korzystali z urządzeń w trakcie kontroli dokumentów podróży;
21. ustanowiła system mający zapewnić, by tygodniowe i miesięczne sprawozdania z analizy ryzyka i analizy przykładów, w tym konkretne profile ryzyka i wskaźniki ryzyka, były systematycznie przekazywane funkcjonariuszom straży granicznej na przejściu granicznym Gare du Nord za pośrednictwem intranetu lub innych platform elektronicznych;
22. zapewniła procedurę przekazywania informacji zwrotnych na temat produktów analizy ryzyka otrzymanych od podmiotów na poziomie krajowym;
23. zapewniła podjęcie właściwych środków w postaci grzywien nakładanych na obywateli państw trzecich, co do których w momencie ich wyjazdu stwierdzono, że przekroczyli maksymalny okres dozwolonego pobytu na terytorium państw członkowskich ustanowiony w przepisach prawa krajowego;

Granica morska

Przejście graniczne – port w Calais

24. wprowadziła stały system szkoleń utrwalających wiedzę, by zapewnić standardowy poziom wiedzy na temat dorobku Schengen i przekazywać aktualne informacje dotyczące przepisów kodeksu granicznego Schengen i innych istotnych przepisów;
25. przyjęła ustrukturyzowany system przeprowadzania briefingów na początku każdej zmiany i planowanie zmian w taki sposób, by częściowo nachodziły na siebie, z myślą o zapewnieniu przekazywania odpowiednich informacji;
26. zapewniła odpowiednią infrastrukturę uniemożliwiającą osobom nieupoważnionym wgląd w treści wyświetlane na monitorach komputerów;

27. poprawiła znajomość języków obcych wśród funkcjonariuszy straży granicznej, zwłaszcza języka angielskiego, w celu zapewnienia, by odprawy graniczne były przeprowadzane zgodnie z kodeksem granicznym Schengen;
28. poprawiła warunki pracy policji granicznej w porcie i podjęła odpowiednie środki uniemożliwiające osobom nieupoważnionym wgląd w dane osobowe;
29. usprawniła odprawy graniczne obywateli państw trzecich oraz zorganizowała dodatkowe szkolenia w celu poprawienia stanu wiedzy na temat warunków wjazdu i innych odpowiednich przepisów dorobku Schengen;
30. zoptymalizowała weryfikację autentyczności dokumentów; należy zmodernizować czytniki paszportów, tak by umożliwiały odczytywanie treści zapisanych na umieszczonym w paszporcie mikroprocesorze;

Przejście graniczne – port w Marsylii

31. usunęła informacje na temat wskaźników ryzyka dotyczących zagranicznych bojowników terrorystycznych z przestrzeni publicznej i udostępniała je wyłącznie funkcjonariuszom straży granicznej;
32. wprowadziła zaplanowany system szkoleń na szczeblu lokalnym w celu ujednolicenia poziomu profesjonalizmu funkcjonariuszy straży granicznej oraz organizowała okresowe sesje utrwalające wiedzę zgodnie z potrzebami szkoleniowymi;
33. podjęła odpowiednie środki uniemożliwiające osobom nieupoważnionym wgląd w dane osobowe na stanowiskach odprawy;
34. zapewniła dostępność ekspertów ds. dokumentów i dostępność sprzętu niezbędnego do prowadzenia bardziej szczegółowych kontroli dokumentów w obrębie terminalu (w istniejących biurach kontroli drugiej linii);
35. zwiększyła wykorzystanie istniejących urządzeń do kontroli dokumentów podczas odprawy granicznej. Przedmiotem odpraw, zarówno przy wjeździe, jak i przy wyjeździe, powinny być ponadto przede wszystkim długość pobytu i warunki wjazdu zgodnie z art. 8 kodeksu granicznego Schengen;
36. poprawiła jakość stempli umieszczanych w paszportach, zgodnie z załącznikiem IV do kodeksu granicznego Schengen;

Przejście graniczne – port w Bregailon

37. opracowała i wdrożyła koncepcję „jedno okienko/jeden klient”, tak by wysyłanie zapytań do systemu celnego i systemu DCPAF było łatwiejsze w obsłudze dla użytkowników;

Przejście graniczne – port w Sète

38. zaplanowała i przeprowadziła renowację infrastruktury terminalu i obszaru kontrolnego w celu zwiększenia przepustowości w godzinach szczytu;
39. zwiększyła zdolność prowadzenia właściwej kontroli dokumentów w trakcie kontroli pierwszej i drugiej linii przy użyciu odpowiedniego sprzętu;
40. zweryfikowała praktykę kontrolowania łodzi rekreacyjnych i statków rybackich, tak aby była ona w pełni zgodna z przepisami załącznika VI do kodeksu granicznego Schengen;

Granica powietrzna

Przejście graniczne – Roissy-Charles de Gaulle

41. pilnie zwiększyła liczbę personelu, aby zapewnić efektywne i skuteczne procedury odpraw granicznych i uniknąć uzależnienia od innych jednostek;
42. zapewniła, by wszyscy funkcjonariusze straży granicznej uczestniczyli w szkoleniach utrwalających wiedzę;
43. dostosowała czas trwania i treść szkoleń dotyczących dokumentów do odpowiedniego poziomu;
44. dostosowała godziny pracy biura ekspertyzy dokumentów w celu zapewnienia dostępności wykwalifikowanych ekspertów ds. dokumentów również w odniesieniu do lotów w weekend i w dni robocze poza zwykłymi godzinami pracy;
45. zapewniła funkcjonariuszom straży granicznej sprzęt do kontroli dokumentów, w tym sprzęt wykorzystujący promieniowanie UV zgodnie z pkt 44 katalogu schengenckiego;

46. dostosowała usytuowanie stanowiska funkcjonariusza straży granicznej obsługującego bramki automatycznej kontroli granicznej, aby umożliwić należyte profilowanie pasażerów;
47. zapewniła właściwą komunikację pomiędzy funkcjonariuszami przeprowadzającymi kontrolę pierwszej i drugiej linii, aby nie zakłócać działań w trakcie kontroli pierwszej linii, oraz zmieniła obecną procedurę między kontrolą pierwszej i drugiej linii w taki sposób, aby funkcjonariusze straży granicznej przeprowadzający kontrolę pierwszej linii nie musieli opuszczać swojego stanowiska za każdym razem, gdy wymagana jest kontrola drugiej linii;
48. podjęła środki mające usprawnić komunikację między pasażerami i funkcjonariuszami straży granicznej, na przykład poprzez dostosowanie przedniej szyby, aby zapewnić obu stronom możliwość porozumiewania się w skuteczny sposób;
49. usprawniła procedurę kontroli pierwszej linii w celu zapewnienia prawidłowej odprawy pasażerów, członków załogi, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i personelu lotniska poprzez oddzielenie pasa dla załogi i osób o ograniczonej możliwości poruszania się od pozostałych pasażerów i zlikwidować praktykę polegającą na tym, że pracownicy portu lotniczego korzystają ze stanowisk kontroli pierwszej linii, by przemieszczać się między różnymi strefami portu lotniczego;
50. zapewniła, by personel na stanowiskach kontroli pierwszej linii miał dostęp do krajowych produktów analizy ryzyka; należy także zapewnić przekazywanie informacji zwrotnych przez organy na szczeblu krajowym organom na szczeblu lokalnym dotyczących wkładu jednostki ds. analizy ryzyka;
51. zapewniła, by wpisy na kontroli pierwszej linii były również przekazywane drogą elektroniczną i w czasie rzeczywistym;
52. w większym stopniu wykorzystywała sprzęt techniczny do celów wykrywania sfalszowanych dokumentów podczas odpraw przy bramkach;
53. poprawiła fizyczne oddzielenie strefy dla pasażerów z obszaru Schengen od strefy dla pasażerów spoza tego obszaru w terminalu 1 w celu uniknięcia przemieszczania się osób lub przenoszenia rzeczy osobistych (w tym dokumentów) z jednej strefy do drugiej;
54. zapewniła, by dokumenty podróży obywateli państw trzecich były stemplowane zgodnie ze standardami Schengen, określonymi w załączniku IV do kodeksu granicznego Schengen i w pkt I.4 podręcznika Schengen;

Przejście graniczne – port lotniczy Orly

55. zapewniła pisemne plany działania w sytuacjach wyjątkowych w celu zapobiegania ewentualnemu przemieszczaniu się na masową skalę i siłowemu przekraczaniu granicy (np. w przypadku pozostawienia bagażu bez nadzoru w pobliżu przejścia granicznego lub w przypadku innych sytuacji);
56. podjęła niezbędne środki mające zagwarantować, by krajowy system kontroli jakości obejmował porty lotnicze z ruchem na granicy zewnętrznej;
57. ustanowiła system, dzięki któremu tygodniowe i miesięczne sprawozdania z analizy ryzyka oraz ukierunkowane analizy ryzyka obejmujące profile ryzyka będą przekazywane straży granicznej w ustrukturyzowany sposób, za pośrednictwem intranetu lub innych platform elektronicznych;
58. zainstalowała urządzenia mechaniczne na stanowiskach kontroli pierwszej linii zapewniające kontrolowany ruch pasażerów, którzy przeszli odprawę, oraz poprawiła widoczność oznakowania w terminalu południowym;
59. w większym stopniu korzystała z dostępnego sprzętu i wyposażyla wszystkie stanowiska kontroli w szkło powiększające w celu poprawy jakości kontroli dokumentów podróży;
60. podjęła środki mające usprawnić komunikację między pasażerami i funkcjonariuszami straży granicznej, na przykład poprzez dostosowanie przedniej szyby, aby zapewnić obu stronom możliwość porozumiewania się w skuteczny sposób;
61. zapewniła właściwą komunikację pomiędzy funkcjonariuszami przeprowadzającymi kontrolę pierwszej i drugiej linii, aby nie zakłócać działań w trakcie kontroli pierwszej linii, oraz zmieniła obecną procedurę między kontrolą pierwszej i drugiej linii w taki sposób, aby funkcjonariusze straży granicznej przeprowadzający kontrolę pierwszej linii nie musieli opuszczać swojego stanowiska za każdym razem, gdy wymagana jest kontrola drugiej linii;
62. zapewniła, by wszystkie osoby, którym odmówiono wjazdu, były należycie informowane o powodach, przysługujących im prawach i dalszych procedurach;
63. podjęła niezbędne wysiłki, aby zapewnić bezpieczną i sprawną odprawę graniczną członków załogi;

64. zapewniła, aby przed podstemplowaniem dokumentów podróży sprawdzano wszystkie stosowne bazy danych;
65. zainstalowała niezbędne urządzenia w biurze kontroli drugiej linii w hali odlotów w terminalu południowym w porcie lotniczym Orly w celu zapewnienia możliwości przeprowadzania szczegółowych kontroli drugiej linii zgodnie z kodeksem granicznym Schengen;
66. zapewniła, by odprawy graniczne przeprowadzane były zgodnie z art. 8 kodeksu granicznego Schengen, w szczególności poprzez przeprowadzanie szczegółowych odpraw obywateli państw trzecich przy wjeździe zgodnie z art. 8 ust. 3 kodeksu granicznego Schengen;
67. pilnie zwiększyła liczbę pracowników w celu spełnienia wymogów art. 15 kodeksu granicznego Schengen oraz zapewniła kompletne wyposażenie wszystkich stanowisk kontroli pierwszej linii;

Przejście graniczne – port lotniczy w Lyonie

68. zwiększyła odpowiednio wcześniej obsadę personelu w celu zapewnienia sprawnych i skutecznych odpraw granicznych także po otwarciu nowego terminalu;
69. podniosła jakość produktów analizy ryzyka, zapewniając specjalistyczne szkolenia dla analityków, jak również jasną metodykę, a także zapewniła, by przeprowadzanie analizy ryzyka stanowiło główne zadanie wyspecjalizowanej jednostki;
70. zapewniła pełne wdrożenie planu szkoleń oraz organizowała szkolenia utrwalające wiedzę dla wszystkich funkcjonariuszy straży granicznej;
71. zapewniła dalsze specjalistyczne szkolenia dla ekspertów ds. dokumentów;
72. zapewniła, by stemple były przechowywane w bezpiecznym miejscu;
73. dostarczała funkcjonariuszom na stanowiskach kontroli pierwszej linii wiarygodne i łatwo dostępne informacje na temat zagranicznych bojowników, w tym informacje na temat profili, szlaków i danych osobowych;

74. zapewniła w każdym terminalu wystarczające wyposażenie i obsadę personelu w biurach kontroli drugiej linii, które powinny się znajdować w pobliżu stanowisk kontroli pierwszej linii;
75. pilnie podjęła odpowiednie kroki w celu zapewnienia, by pasażerowie przylatujący spoza strefy Schengen przechodzili kontrolę pierwszej linii w innym czasie niż pasażerowie przylatujący ze strefy Schengen lub by byli od nich wyraźnie oddzieleni;
76. sprawdzała warunki wjazdu wszystkich obywateli państw trzecich przybywających z portów lotniczych spoza strefy Schengen – zgodnie z art. 8 kodeksu granicznego Schengen;
77. poprawiła fizyczne oddzielenie strefy dla pasażerów z obszaru Schengen od strefy dla pasażerów spoza tego obszaru w terminalu 1 w celu uniknięcia przemieszczania się osób lub przenoszenia rzeczy osobistych (w tym dokumentów) z jednego obszaru do drugiego;

Przejście graniczne – port lotniczy w Saint Etienne

78. dostosowała do odpowiedniego poziomu czas trwania i treść szkoleń dotyczących dokumentów i skierowanych do wszystkich funkcjonariuszy straży granicznej oraz zorganizowała na wszystkich poziomach szkolenia na temat profilowania i problemu zagranicznych bojowników;
79. zwiększyła płynność i bezpieczeństwo odpraw granicznych, dostarczając na wszystkie przejścia graniczne obsadzone przez organy celne aplikację do odprawy granicznej, która łączy w sobie automatyczne gromadzenie danych i funkcje umożliwiające pojedyncze wyszukiwanie;
80. poprawiła warunki dla przylatujących pasażerów czekających na odprawę graniczną i powiększyła w strefie przylotów przestrzeń przed stanowiskami kontroli pierwszej linii;
81. poprawiła warunki pracy funkcjonariuszy straży granicznej na stanowiskach kontroli pierwszej i drugiej linii;
82. zapewniła, by dokumenty podróży obywateli państw trzecich były stemplowane zgodnie ze standardami Schengen, określonymi w załączniku IV do kodeksu granicznego Schengen i w pkt I.4 podręcznika Schengen;

- 83. zapewniła stosowanie zaktualizowanego standardowego formularza odmowy wjazdu przedstawionego w części B załącznika V do kodeksu granicznego Schengen;
- 84. zapewniła wdrożenie procedury rejestracji stempli zgodnie z pkt 4 załącznika IV do kodeksu granicznego Schengen;

Przejście graniczne – port lotniczy Nicea-Lazurowe Wybrzeże

- 85. pilnie zwiększyła liczbę personelu odpowiadającego za odprawy graniczne;
- 86. zapewniła funkcjonariuszom straży granicznej na stanowiskach kontroli pierwszej linii sprzęt do kontroli dokumentów, w tym szkło powiększające zgodnie z pkt 44 katalogu schengenckiego, oraz zapewniła praktyczne szkolenia;
- 87. dostosowała do odpowiedniego poziomu czas trwania i treść szkoleń dotyczących dokumentów i skierowanych do wszystkich funkcjonariuszy straży granicznej lub połączyła szkolenie wstępne ze szkoleniem z dokładniejszej kontroli dokumentów;
- 88. zapewniła odpowiednią ochronę prywatności i bezpieczeństwo danych poprzez wdrożenie odpowiednich środków, na przykład poprzez naklejenie nieprzezroczystej folii w przedniej części stanowiska;
- 89. usprawniła komunikację między pasażerami i funkcjonariuszami straży granicznej poprzez zmianę przedniej szyby, aby zapewnić obu stronom możliwość porozumiewania się w skuteczny sposób;
- 90. zapewniła lepszą ochronę danych osobowych i prywatności pasażerów odprawianych na stanowiskach mobilnych;
- 91. angażowała rezerwistów wyłącznie do zadań pomocniczych, a nie do czynności związanych z odprawą graniczną;
- 92. jeszcze bardziej zoptymalizowała zdolności sieci łączności używanej przez straż graniczną, by sieć była w stanie sobie poradzić ze zwiększoną liczbą danych, które wymagają przetwarzania;
- 93. prowadziła tylko jeden rejestr wydanych wiz;

94. zapewniła, by rejestr stempli zawierał wszystkie niezbędne informacje;
95. ustanowiła system, który będzie umożliwiał sporządzanie tygodniowych i miesięcznych sprawozdań z analizy ryzyka oraz analiz przykładów, w tym profili ryzyka, a także systematyczne przekazywanie straży granicznej informacji za pośrednictwem codziennych briefingów, intranetu lub innych platform elektronicznych;
96. opracowała specjalistyczne szkolenia dla wszystkich pracowników zajmujących się analizą ryzyka lub korzystała ze szkoleń prowadzonych przez Frontex;
97. pilnie zapewniła podjęcie wystarczających środków, aby uniemożliwić dostęp przez stanowiska odprawy poprzez zainstalowanie (automatycznie) zamykanych drzwi;
98. zapewniła, by odprawy graniczne były przeprowadzane zgodnie z art. 8 kodeksu granicznego Schengen, w szczególności poprzez przeprowadzanie szczegółowych odpraw obywateli państw trzecich przy wjeździe zgodnie z art. 8 ust. 3 kodeksu granicznego Schengen;
99. prowadziła rejestr odmów wjazdu zgodnie z załącznikiem II do kodeksu granicznego Schengen;

C) Ochrona granicy i orientacja sytuacyjna

Krajowy ośrodek koordynacji

100. zapewniła, by funkcjonowanie krajowego ośrodka koordynacji (NCC) i wdrożenie systemu Eurosur było zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1052/2013;

Ochrona granicy morskiej

101. zwiększyła zdolność identyfikacji niewielkich celów na morzu. Można to osiągnąć poprzez opracowanie zintegrowanego systemu nadzoru technicznego, w tym instalację kamer termowizyjnych dalekiego zasięgu;

102. udostępniła obraz sytuacji na wszystkich szczeblach każdego organu, aby zwiększyć skuteczność patroli i zdolność reagowania na incydenty na morzu.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*
