

Bruselj, 4. junij 2018
(OR. en)

9656/18

Medinstitucionalna zadeva:
2018/0033 (NLE)

SCH-EVAL 113
FRONT 156
COMIX 293

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Datum:	4. junij 2018
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	9279/18
Zadeva:	Izvedbeni sklep Sveta o priporočilu za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih med ocenjevanjem Francije , opravljenim leta 2016, glede uporabe schengenskega pravnega reda na področju upravljanja zunanje meje

V prilogi vam pošiljamo Izvedbeni sklep Sveta o priporočilu za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih med ocenjevanjem Francije, opravljenim leta 2016, glede uporabe schengenskega pravnega reda na področju upravljanja zunanje meje, ki ga je Svet sprejel na seji 4. junija 2018.

V skladu s členom 15(3) Uredbe Sveta (EU) št. 1053/2013 z dne 7. oktobra 2013 bo to priporočilo poslano Evropskemu parlamentu in nacionalnim parlamentom.

Izvedbeni sklep Sveta o

PRIPOROČILU

za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih med ocenjevanjem Francije, opravljenim leta 2016, glede uporabe schengenskega pravnega reda na področju upravljanja zunanje meje

SVET EVROPSKE UNIJE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EU) št. 1053/2013 z dne 7. oktobra 2013 o vzpostavitvi ocenjevalnega in spremljevalnega mehanizma za preverjanje uporabe schengenskega pravnega reda in razveljavitvi Sklepa Izvršnega odbora z dne 16. septembra 1998 o ustanovitvi stalnega odbora o ocenjevanju in izvajanju Schengenskega sporazuma ter zlasti člena 15 Uredbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Namen tega sklepa je Franciji priporočiti ukrepe za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih leta 2016 med schengenskim ocenjevanjem na področju upravljanja zunanje meje. Po ocenjevanju je bilo z Izvedbenim sklepom Komisije C(2018) 102 sprejeto poročilo, ki vključuje ugotovitve in ocene ter navaja dobre prakse in pomanjkljivosti, ugotovljene med ocenjevanjem.
- (2) Na letališču v Lyonu je bil 1. decembra 2014 ustanovljen operativni koordinacijski center. V centru sodelujejo vsi relevantni deležniki, kot so mejna policija, predstavniki letališke družbe in predstavniki večjih letalskih prevoznikov, kot je Air France. S tem celovitim konceptom, ki vključuje vse relevantne deležnike, se izboljšuje usklajevanje dejavnosti ter prispeva k ravni varnosti in kakovosti letaliških storitev.

- (3) Glede na pomen spoštovanja schengenskega pravnega reda, zlasti v zvezi z integriranim upravljanjem meja, dodelitvijo zadostnih virov, analizo tveganja, usposabljanji, postopki kontrole oseb ter ločitvijo toka potnikov iz schengenskega območja od drugih potnikov, bi bilo treba prednost nameniti izvajanju priporočil 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 17, 18, 41, 53, 66, 67, 75, 76, 77, 85, 97, 98, 100 in 101 v nadaljevanju.
- (4) Ta sklep bi bilo treba poslati Evropskemu parlamentu in parlamentom držav članic. V skladu s členom 16(1) Uredbe (EU) št. 1053/2013 ocenjena država članica v treh mesecih od sprejetja sklepa o priporočilu pripravi akcijski načrt, ki vsebuje vsa priporočila za odpravo pomanjkljivosti, ugotovljenih v ocenjevalnem poročilu, ter ga predloži Komisiji in Svetu –

PRIPOROČA:

Francija bi morala:

A) Integrirano upravljanje meja

Koncept integriranega upravljanja meja

1. uradno sprejeti novo nacionalno strategijo integriranega upravljanja meja in pripraviti celovit večletni akcijski načrt, ki bo opredeljeval pristojne organe, jasne časovne načrte in potrebne vire za podporo učinkovitega izvajanja strategije;
2. razviti celovit nacionalni sistem za nadzor kakovosti, ki bo zajemal vse organe za nadzor meje in celoten sistem mejnega nadzora; ta sistem bi moral temeljiti na sistematični in dobro načrtovani oceni vseh mejnih prehodov ter komponent za varovanje meje, ki bi jo izvedli primerno usposobljeni strokovnjaki iz vseh služb za nadzor meje; na podlagi poročil in priporočil bi bilo potrebno izvesti ustrezne nadaljnje ukrepe;

Sodelovanje med različnimi organi

3. okrepiti sodelovanje med osrednjo upravo mejne policije (Direction centrale de la police aux frontières, v nadaljnjem besedilu: DCPAF) in carino na področju analize tveganja, da bi se omogočili celovitejši produkti nacionalne analize tveganja;

Analiza tveganja

4. nacionalni sistem za analizo tveganja prilagoditi tako, da bo popolnoma skladen z evropskim sistemom za analizo tveganja (model skupne celovite analize tveganja – CIRAM 2.0); vsi organi, ki sodelujejo pri nadzoru meje, bi morali biti zmožni izvajati nacionalni sistem za analizo tveganja v skladu z modelom CIRAM ter k njemu prispevati; prav tako se priporoča, da se pri razvoju tega sistema v celoti izkoristijo obstoječa orodja agencije Frontex, vključno s programi usposabljanja;

Človeški viri in usposabljanje

5. na vseh mejnih prehodih povečati splošno zmogljivost (s povečanjem števila zaposlenih in/ali razvojem postopkov preverjanja ter infrastrukturnih/tehničnih zmogljivosti) za upravljanje mejne kontrole v skladu z zakonikom o schengenskih mejah;
6. dolžino in vsebino usposabljanja o dokumentih za vse mejne policiste prilagoditi na ustrezno raven ter usposabljanje o profiliranju in pojavu tujih bojnikov vključiti na vseh ravneh izobraževanja;
7. zagotoviti, da bodo mejni policisti boljše usposobljeni za tehnike opravljanja razgovorov;
8. v skladu z evropskim skupnim učnim načrtom razviti nacionalno koordiniran in certificiran sistem usposabljanja, ki bo zajemal vse službe, dejavne pri nadzoru meje;
9. razviti in vzpostaviti posebno usposabljanje na področju analize tveganja za carinske uslužbence, ki se ukvarjajo z analizo tveganja na mejnih prehodih;

10. razviti specializirano usposabljanje za vse zaposlene, ki se ukvarjajo z analizo tveganja, in/ali aktivno izkoristiti usposabljanja, ki jih zagotavlja agencija Frontex;
11. izboljšati znanje angleškega jezika med uradniki, ki so odgovorni za mejno kontrolo na letališčih;

B) Priporočila glede posameznih krajev, ki so bili obiskani

Horizontalna vprašanja

12. izboljšati znanje mejnih policistov, ki opravljajo kontrolo v prvi vrsti, o specifičnih kazalnikih tveganj v povezavi s profiliranjem potencialnih tujih bojnikov;
13. žigosanje potnih listin uskladiti s schengenskimi standardi (schengenski priročnik za mejne policiste);
14. obrazec za zavrnitev vstopa uskladiti s standardnim obrazcem iz dela B Priloge V k zakoniku o schengenskih mejah;
15. zagotoviti, da bo carina v praksi izvajala Direktivo 2001/51 o odgovornosti prevoznikov ter da se bo ta direktiva izvajala na letališču v Nici;
16. razviti obstoječo pravno podlago za zagotovitev, da bo DCPAF pristojna tudi za preverjanje prevoznih sredstev in predmetov v posesti potnikov ali, če razvoj obstoječe pravne podlage ni mogoč, okrepiti sodelovanje in skupne operacije s carino;
17. dodatno izboljšati zmogljivost komunikacijskega omrežja mejne policije, da bo zmožno obdelati povečano količino podatkov, ter zagotoviti, da se preverjanja v schengenskem informacijskem sistemu (SIS II) in drugih zbirkah podatkov izvajajo v skladu s členom 8(2) in 8(3) zakonika o schengenskih mejah;
18. izboljšati zmogljivost telekomunikacijske infrastrukture, s pomočjo katere uradniki pri kontroli v prvi vrsti opravljajo poizvedbe v nacionalnih zbirkah podatkov, SIS II in vizumskem informacijskem sistemu (VIS);

Kopenska meja

Mejni prehod Gare du Nord

19. izboljšati možnosti komunikacije med mejnimi policisti in potniki pri kontroli v prvi vrsti, na primer s prilagoditvijo zasteklitve na sprednji strani kabine, da se zagotovi dobro razumevanje na obeh straneh;
20. zagotoviti, da bodo mejni policisti pogosteje uporabljali opremo za preverjanje potnih listin;
21. vzpostaviti sistem, ki bo zagotavljal, da se bodo mejni policiji na Gare du Nord prek intraneta ali drugih elektronskih platform sistematično posredovala tedenska in mesečna poročila o analizi tveganja ter študije primerov, vključno s praktičnimi profili tveganja in kazalniki tveganja;
22. zagotoviti postopek za povratne informacije glede produktov analize tveganja, ki se prejmejo na nacionalni ravni;
23. zagotoviti, da se v skladu z določbami nacionalne zakonodaje sprejmejo ustrezni ukrepi v obliki glob, ki se naložijo državljanom tretjih držav, za katere se ob izstopu ugotovi, da so prekoračili najdaljše dovoljeno trajanje bivanja na ozemlju držav članic;

Morska meja

Mejni prehod v pristanišču Calais

24. uvesti sistem nenehnih osvežitvenih usposabljanj, da se zagotovi standardna raven znanja o schengenskem pravnem redu ter o posodobitvah zakonika o schengenskih mejah in drugih glavnih predpisov;
25. sprejeti strukturiran sistem poročanja na začetku vsake izmene in uvesti določeno prekrivanje med izmenami, da se zagotovi posredovanje ustreznih informacij;
26. zagotoviti ustrezno infrastrukturo, da se nepooblaščenim osebam prepreči pogled na računalniške zaslone;

27. izboljšati jezikovno znanje mejnih policistov, zlasti angleščine, da se zagotovi izvajanje mejne kontrole v skladu z zakonikom o schengenskih mejah;
28. okrepiti delovne pogoje mejne policije v pristanišču in z ustreznimi ukrepi preprečiti, da bi lahko nepooblašcene osebe videle osebne podatke;
29. izboljšati mejno kontrolo državljanov tretjih držav ter organizirati dodatno usposabljanje za izboljšanje znanja o pogojih za vstop in drugih relevantnih določbah schengenskega pravnega reda;
30. optimizirati preverjanje pristnosti dokumentov. Čitalnike potnih listov bi bilo treba nadgraditi, da bodo lahko prebrali vsebino čipa potnega lista;

Mejni prehod v pristanišču Marseille

31. odstraniti kratek povzetek informacij o kazalnikih tveganja glede tujih terorističnih bojnikov iz prostorov, ki so dostopni javnosti, in poskrbeti, da ga lahko vidijo izključno mejni policisti;
32. na lokalni ravni uvesti načrtovani sistem usposabljanja, namenjen standardizaciji ravni strokovnosti mejnih policistov, ter redno zagotavljati krajša osvežitvena usposabljanja v skladu s potrebami;
33. z ustreznimi ukrepi preprečiti možnost, da bi v kontrolnih kabinah nepooblašcene osebe videle osebne podatke;
34. zagotoviti razpoložljivost strokovnjakov za dokumente in potrebno opremo za temeljitejše preverjanje dokumentov na terminalu (na obstoječih lokacijah za kontrolo v drugi vrsti);
35. povečati uporabo obstoječe opreme za preverjanje dokumentov med mejno kontrolo. Poleg tega bi bilo treba kontrolo pri izstopu in vstopu osredotočiti na preverjanje trajanja bivanja in pogojev za vstop v skladu s členom 8 zakonika o schengenskih mejah;
36. izboljšati kakovost žigosanja potnih listov v skladu s Prilogo IV k zakoniku o schengenskih mejah;

Mejni prehod v pristanišču Bregailon

37. razviti in izvesti koncept „eno okence za posamezno stranko“, da bi se zagotovile uporabniku prijaznejše poizvedbe v carinskem sistemu in sistemu DCPAF;

Mejni prehod v pristanišču Sète

38. načrtovati in izvesti prenovo infrastrukture terminala ter območja za kontrolo, da bi se lahko bolje upravljal promet v času konic;
39. pri kontroli v prvi in drugi vrsti povečati zmogljivost za izvajanje ustreznega preverjanja dokumentov s primerno opremo;
40. revidirati prakso kontrole rekreacijskih in ribiških plovil, da bo v celoti izpolnjevala določbe iz Priloge VI k zakoniku o schengenskih mejah;

Zračna meja

Mejni prehod na letališču Roissy -Charles -de -Gaulle

41. nujno povečati število osebja, da se zagotovi učinkovit in uspešen postopek mejne kontrole ter prepreči odvisnost od drugih enot;
42. zagotoviti, da se vsi mejni policisti udeležijo osvežitvenih usposabljanj;
43. dolžino in vsebino usposabljanja o dokumentih prilagoditi na ustrezno raven;
44. prilagoditi delovni čas strokovnega centra za preverjanje dokumentov, da se zagotovi razpoložljivost usposobljenih strokovnjakov za dokumente tudi za lete ob koncih tedna in zunaj delovnih ur med tednom;
45. mejnim policistom v skladu s točko 44 schengenskega kataloga zagotoviti opremo za preverjanje dokumentov, vključno z UV svetlobo;

46. prilagoditi razporeditev mejnih policistov, ki delajo pri avtomatiziranih kontrolnih vratih, da se omogoči ustrezno profiliranje potnikov;
47. zagotoviti ustrezno komunikacijo med uradniki za kontrolo v prvi in drugi vrsti, da ne bi prišlo do prekinitve dejavnosti pri kontroli v prvi vrsti, ter s spremembo sedanjega postopka med kontrolo v prvi in drugi vrsti zagotoviti, da mejnim policistom, ki opravljajo kontrolo v prvi vrsti, ne bo treba zapustiti svojega mesta vsakič, ko je potrebna kontrola v drugi vrsti;
48. sprejeti ukrepe za izboljšanje komunikacije med potnikom in mejnim policistom, na primer s prilagoditvijo zasteklitve na sprednji strani kabine, da se zagotovi dobro razumevanje na obeh straneh;
49. izboljšati postopek kontrole v prvi vrsti, da se zagotovi ustrezna kontrola potnikov, članov posadk, oseb z omejeno mobilnostjo in letališkega osebja, in sicer z ločitvijo čakalne vrste za posadke ter osebe z omejeno mobilnostjo od čakalne vrste za ostale potnike, in odpraviti prakso, da letališko osebje uporablja kontrolne kabine v prvi vrsti za prehod z enega območja letališča na drugo;
50. zagotoviti, da lahko osebje, ki opravlja kontrolo v prvi vrsti, dostopa do produktov nacionalne analize tveganja in jih tudi najde; zagotoviti bi bilo treba tudi povratne informacije z nacionalne ravni na lokalno raven o prispevku iz enote za analizo tveganja;
51. zagotoviti, da se razpisi ukrepov uradnikom pri kontroli v prvi vrsti posredujejo tudi elektronsko in v realnem času;
52. pri kontroli, ki se opravi pred vkrcanjem na letalo, bolje izkoristiti tehnično opremo za odkrivanje ponarejenih dokumentov;
53. na terminalu 1 zagotoviti boljšo fizično ločitev območja za potnike iz schengenskega območja od območja za druge potnike, da bi se izognili možnosti prehajanja oseb ali osebnih predmetov (vključno z dokumenti) iz enega območja v drugo;
54. zagotoviti, da se potne listine državljanov tretjih držav žigosajo v skladu s schengenskimi standardi, kakor je določeno v Prilogi IV k zakoniku o schengenskih mejah in oddelku I.4 schengenskega priročnika;

Mejni prehod na letališču Orly

55. zagotoviti pisne načrte za izredne razmere, da se preprečijo morebitni premiki večjih skupin ljudi in nasilen prestop meje (npr. kadar je prtljaga brez nadzora v neposredni bližini mejne kontrolne točke ali v drugih okoliščinah);
56. sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev, da so letališča z zunanjim čezmejnimi prometom zajeta v nacionalnem sistemu za nadzor kakovosti;
57. vzpostaviti sistem, ki bo zagotavljal, da se bodo mejni policiji prek intraneta ali drugih elektronskih platform v strukturirani obliki posredovala tedenska in mesečna poročila o analizi tveganja ter prilagojene analize tveganja, vključno s profili tveganja;
58. namestiti mehanske naprave pri kontroli v prvi vrsti, da se zagotovi nadzorovano prehajanje pregledanih potnikov, in izboljšati vidnost oznak na južnem terminalu;
59. povečati uporabo razpoložljive opreme in zagotoviti, da bo v vseh kabinah na voljo povečevalno steklo, s čimer bi se izboljšala kakovost kontrole dokumentov potnikov;
60. sprejeti ukrepe za izboljšanje komunikacije med potnikom in mejnim policistom, na primer s prilagoditvijo zasteklitve na sprednji strani kabine, da se zagotovi dobro razumevanje na obeh straneh;
61. zagotoviti ustrezno komunikacijo med uradniki za kontrolo v prvi in drugi vrsti, da ne bi prišlo do prekinitve dejavnosti pri kontroli v prvi vrsti, ter s spremembo sedanjega postopka med kontrolo v prvi in drugi vrsti zagotoviti, da mejnim policistom, ki opravljajo kontrolo v prvi vrsti, ne bo treba zapustiti svojega mesta vsakič, ko je potrebna kontrola v drugi vrsti;
62. zagotoviti, da so vse osebe, ki se jim zavrne vstop, ustrezno obveščene o razlogih, svojih pravicah in nadaljnjih postopkih;
63. sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev varne in nemotene mejne kontrole članov posadk;

64. zagotoviti, da se pred žigosanjem potnih listin opravijo poizvedbe v vseh ustreznih podatkovnih zbirkah;
65. v območju za odhode na južnem terminalu letališča Orly namestiti potrebno opremo na lokaciji za kontrolo v drugi vrsti, da se zagotovi izvajanje temeljite tovrstne kontrole v skladu z zakonikom o schengenskih mejah;
66. zagotoviti, da se mejna kontrola izvaja v skladu s členom 8 zakonika o schengenskih mejah, zlasti z opravljanjem temeljite kontrole pri vstopu državljanov tretjih držav v skladu s členom 8(3) zakonika o schengenskih mejah;
67. nujno povečati število zaposlenih, da bi se izpolnile zahteve iz člena 15 zakonika o schengenskih mejah, in zagotoviti, da so vse kabine za kontrolo v prvi vrsti v celoti opremljene;

Mejni prehod na letališču Lyon

68. pravočasno povečati število osebja, da se bo učinkovita in uspešna mejna kontrola zagotavljala tudi po odprtju novega terminala;
69. izboljšati kakovost produktov analize tveganja z zagotavljanjem specializiranega usposabljanja za analitike in z določitvijo jasne metodologije ter zagotoviti, da bo analiza tveganja glavna zadolžitev specializirane enote;
70. zagotoviti polno izvajanje načrta usposabljanja in organizirati osvežitvena usposabljanja za vse mejne policiste;
71. zagotoviti dodatno specializirano usposabljanje, namenjeno strokovnjakom za dokumente;
72. zagotoviti varno hrambo žigov;
73. uradnikom, ki opravljajo kontrolo v prvi vrsti, posredovati zanesljive in lahko dostopne informacije o tujih bojovníkih, vključno s profili, potmi in osebnimi podatki;

- 74. na vsakem terminalu v bližini kontrole v prvi vrsti zagotoviti ustrezno opremo in zadostno število osebja na lokaciji za kontrolo v drugi vrsti;
- 75. nujno sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev, da potniki, ki priletijo iz držav zunaj schengenskega območja, prispejo na kontrolo v prvi vrsti ob drugačnem času ali jasno ločeno od potnikov na letih med državami schengenskega območja;
- 76. v skladu s členom 8 zakonika o schengenskih mejah preveriti pogoje za vstop vseh državljanov tretjih držav, ki prihajajo iz letališč zunaj schengenskega območja;
- 77. na terminalu 1 zagotoviti boljšo fizično ločitev območja za potnike iz schengenskega območja od območja za druge potnike, da bi se izognili možnosti prehajanja oseb ali osebnih predmetov (vključno z dokumenti) iz enega območja v drugo;

Mejni prehod na letališču Saint Etienne

- 78. dolžino in vsebino usposabljanja o dokumentih za vse mejne policiste prilagoditi na ustrezno raven ter vključiti usposabljanje o profiliranju in pojavu tujih bojnikov na vseh ravneh izobraževanja;
- 79. povečati pretočnost in varnost v postopku mejne kontrole, in sicer tako, da se vsem mejnim prehodom, na katerih so prisotni carinski organi, priskrbi aplikacija za mejno kontrolo, ki vključuje avtomatizirano zbiranje podatkov in funkcijo enotnega iskanja podatkov;
- 80. izboljšati pogoje za prihajajoče potnike, ki čakajo na mejno kontrolo, in povečati prostor v območju za prihode pred kontrolo v prvi vrsti;
- 81. izboljšati delovne pogoje mejnih policistov, ki opravljajo kontrolo v prvi in drugi vrsti;
- 82. zagotoviti, da se potne listine državljanov tretjih držav žigosajo v skladu s schengenskimi standardi, kakor je določeno v Prilogi IV k zakoniku o schengenskih mejah in oddelku I.4 schengenskega priročnika;

- 83. zagotoviti uporabo posodobljenega standardnega obrazca za zavrnitev vstopa, kot je naveden v delu B Priloge V k zakoniku o schengenskih mejah;
- 84. zagotoviti izvajanje postopka evidentiranja žigov v skladu s točko 4 Priloge IV k zakoniku o schengenskih mejah;

Mejni prehod na letališču Nice Côte d'Azur

- 85. nujno povečati število osebja, ki opravlja mejno kontrolo;
- 86. mejnim policistom, ki opravljajo kontrolo v prvi vrsti, v skladu s točko 44 schengenskega kataloga zagotoviti opremo za preverjanje dokumentov, vključno s povečevalnim steklom, ter organizirati praktično usposabljanje;
- 87. dolžino in vsebino usposabljanja o dokumentih za vse mejne policiste prilagoditi na ustrezno raven ali pa združiti začetno usposabljanje z usposabljanjem za okrepljeno kontrolo dokumentov;
- 88. zagotoviti ustrezno varstvo zasebnosti in varnost podatkov z izvajanjem primernih ukrepov, na primer z uporabo folije na sprednji strani kabine;
- 89. izboljšati komunikacijo med potnikom in mejnim policistom z zamenjavo zasteklitve na sprednji strani kabine, da se zagotovi dobro razumevanje na obeh straneh;
- 90. zagotoviti boljše varstvo osebnih podatkov in zasebnosti potnikov pri mobilnih mizah;
- 91. rezerviste uporabljati samo za podporne naloge in ne za mejno kontrolo;
- 92. dodatno izboljšati zmogljivost komunikacijskega omrežja mejne policije, da bo zmožno obdelati povečano količino podatkov;
- 93. voditi en sam register izdanih vizumov;

94. zagotoviti, da evidenca žigov vsebuje vse potrebne informacije;
95. vzpostaviti sistem, ki bo zagotavljal, da se bodo pripravljali tedenska in mesečna poročila o analizi tveganja ter študije primerov, vključno s profili tveganja, ter da se bodo sistematično posredovali mejni policiji prek dnevnih informativnih sestankov, intraneta ali drugih elektronskih platform;
96. razviti specializirano usposabljanje za vse zaposlene, ki se ukvarjajo z analizo tveganja, in/ali aktivno izkoristiti usposabljanja, ki jih zagotavlja agencija Frontex;
97. s čim prejšnjo namestitvijo (avtomatskih) zaklenjenih vrat preprečiti prehajanje prek kontrolnih kabin;
98. zagotoviti, da se mejna kontrola izvaja v skladu s členom 8 zakonika o schengenskih mejah, zlasti z izvajanjem temeljite kontrole pri vstopu za državljane tretjih držav v skladu s členom 8(3) zakonika o schengenskih mejah;
99. voditi evidenco o zavrnitvah vstopa v skladu s Prilogo 2 k zakoniku o schengenskih mejah;

C) Varovanje meje in situacijsko zavedanje

Nacionalni koordinacijski center

100. nacionalni koordinacijski center in izvajanje sistema EUROSUR uskladiti z Uredbo (EU) št. 1052/2013;

Varovanje morske meje

101. povečati zmogljivost za identifikacijo majhnih tarč na morju. To je mogoče doseči z razvojem integriranega sistema tehničnega nadzora, vključno s termovizijskimi kamerami z velikim dometom;

102. zagotoviti, da bo situacijska slika na voljo na vseh ravneh vsakega organa, da se povečata učinkovitost patrulj in zmožnost odzivanja na nesreče na morju.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik
