



PT

CONSELHO DA  
UNIÃO EUROPEIA

SECRETARIADO-GERAL

DG H

# UE

## Inventário Schengen



*Controlo das fronteiras externas,  
afastamento e readmissão:*

*recomendações e melhores práticas*

Fevereiro 2002

# UE

# Inventário Schengen

*Controlo das fronteiras externas,  
afastamento e readmissão:  
recomendações e melhores práticas*

PREFÁCIO DE MARIANO RAJOY BREY  
VICE PRIMEIRO-MINISTRO E MINISTRO DO INTERIOR ESPANHOL  
PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DO CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA

A Espanha, que em 1 de Janeiro deste ano assumiu a Presidência do Conselho da União Europeia, dá um tratamento prioritário ao alargamento da UE aos países candidatos, pedra angular da integração europeia.

A construção de um Espaço Comum de Liberdade, Segurança e Justiça e a criação do espaço Schengen ocupam um lugar de destaque no processo de consolidação, fortalecimento e projecção institucional da União. Esta projecção dirige-se não apenas para dentro, para os cidadãos europeus, mas também para fora, para os países candidatos, permitindo-lhes conhecer o tecido jurídico e institucional que o acervo tem vindo a configurar em matéria de Justiça e Assuntos Internos (JAI).

Sempre no intuito de clarificar e fazer luz sobre os requisitos que os candidatos serão chamados a cumprir no momento da adesão, é-vos hoje apresentado neste Conselho de Ministros conjunto, o presente *"Inventário de recomendações e de melhores práticas para a correcta aplicação do acervo de Schengen"*.

O "Inventário" foi elaborado por iniciativa da Bélgica pelo Grupo de Avaliação de Schengen, com o concurso de peritos de várias nacionalidades que puseram em comum os seus conhecimentos a fim de obter um resultado que se pode qualificar de muito meritório. De momento, o "Inventário" refere-se exclusivamente a controlos nas fronteiras e aos procedimentos de afastamento e readmissão, sem prejuízo dos trabalhos que venham a ser desenvolvidos pelas sucessivas Presidências noutros domínios, como os vistos, o SIS/SIRENE, a cooperação policial, etc.

O "Inventário" cujo intuito é clarificar e não vincular juridicamente, colige, apresentando-os a duas colunas, por um lado, os níveis exigíveis para cumprir o acervo e, por outro, as melhores práticas que têm sido registadas em alguns Estados-Membros, ainda que estas, de momento, sendo embora desejáveis, não tenham carácter obrigatório.

Para o Conselho da União Europeia é motivo de grande satisfação apresentar este instrumento de trabalho, destinado a dissipar as dúvidas que a aplicação do acervo de Schengen suscita na prática. A Presidência Espanhola ousa esperar que o "Inventário" seja mais um instrumento para garantir o êxito da integração atempada e adequada dos novos parceiros na União.

Mariano Rajoy Brey

Bruxelas, 28 de Fevereiro de 2002

## ÍNDICE

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>7</b>
-------------------------	----------

### ***PARTE I: FRONTEIRAS, VIGILÂNCIA DE FRONTEIRAS E CONTROLO FRONTEIRIÇO***

<b>A. <i>Modelo integrado de segurança das fronteiras (mecanismo com diferentes níveis/filtros) .....</i></b>	<b>11</b>
<b>1. Introdução .....</b>	<b>11</b>
<b>2. Os quatro níveis .....</b>	<b>12</b>
<b>3. Elementos-chave da correcta aplicação do modelo integrado de segurança das fronteiras .....</b>	<b>16</b>
<b>B. <i>Recomendações e melhores práticas pormenorizadas .....</i></b>	<b>18</b>
<b>Recomendações e melhores práticas .....</b>	<b>18</b>
<b>1. Estratégia e estrutura organizativa .....</b>	<b>18</b>
<b>2. Infra-estruturas .....</b>	<b>23</b>
<b>3. Pessoal .....</b>	<b>27</b>
<b>4. Formação .....</b>	<b>28</b>
<b>5. Equipamento .....</b>	<b>30</b>
<b>6. Coordenação interna .....</b>	<b>33</b>
<b>7. Tipos diferentes de cooperação internacional .....</b>	<b>34</b>
<b>8. Regras e procedimentos .....</b>	<b>36</b>
<b>9. Casos particulares para certos tipos de fronteira .....</b>	<b>38</b>

### ***PARTE II: AFASTAMENTO E READMISSÃO***

<b>1. Introdução .....</b>	<b>48</b>
<b>2. Medidas de afastamento .....</b>	<b>49</b>
<b>3. Pessoas abrangidas .....</b>	<b>50</b>
<b>4. Implementação das medidas de afastamento .....</b>	<b>51</b>

## INVENTÁRIO SCHENGEN

### INTRODUÇÃO

1. Na sua reunião de 28 de Maio de 2001, o Conselho definiu como objectivo para o prosseguimento dos trabalhos do Grupo de Avaliação de Schengen "... destacar as melhores práticas, designadamente em matéria de controlo nas fronteiras, de modo a constituírem exemplos para os Estados que venham a aderir a Schengen, mas também para os Estados que já aplicam plenamente o acervo de Schengen. Essas avaliações e a identificação das melhores práticas servirão para inspirar a elaboração de normas para definir o nível mínimo de aplicação do acervo de Schengen (por exemplo, o equipamento indispensável em cada posto de fronteira) nos grupos competentes" (mandato conferido ao Grupo de Avaliação de Schengen, ver doc. 8881/01 – SCH-EVAL 17, COMIX 371).

Com base neste mandato, o Grupo de Avaliação de Schengen desenvolveu os princípios e o procedimentos com vista à elaboração de um inventário de recomendações para a aplicação correcta do acervo de Schengen e melhores práticas, a seguir designado por Inventário de recomendações e melhores práticas, ou Inventário.

É objectivo do Inventário clarificar e aprofundar o acervo de Schengen, fazer recomendações e indicar melhores práticas, que possam servir de exemplo para os Estados aderentes a Schengen, mas também para os que aplicam plenamente esse acervo. Nesta óptica, o Inventário proporciona aos países candidatos à adesão à União Europeia (a seguir designada por UE) (a pedido dos mesmos) uma boa indicação sobre o que deles se espera, nomeadamente na prática, em matéria de Schengen. Não se visa definir de maneira exaustiva todo o acervo de Schengen, mas apresentar as recomendações e as melhores práticas, em função da experiência adquirida pelo Grupo de Avaliação de Schengen ao verificar a correcta aplicação do acervo de Schengen na Alemanha e ao realizar a avaliação da Grécia e dos Países Nórdicos.

Com a redacção do Inventário não se pretende introduzir novas exigências, antes chamar também a atenção do Conselho para a necessidade, se for caso disso, de alterar algumas disposições do acervo de Schengen de forma a que a Comissão e, se for caso disso, os Estados-Membros tenham em conta as recomendações e melhores práticas ao apresentar propostas ou iniciativas formais. O exercício corresponde, nomeadamente, à primeira fase do processo que visa a definição de padrões mínimos mínimos pelo Conselho.

Acresce que o Inventário servirá de instrumento de referência nas futuras avaliações a efectuar nos países candidatos, servindo pois também como indicador das tarefas a atribuir-lhes, pelo que deve, a este respeito, ser lido em cotejo com o Manual Comum.

2. O Grupo de Avaliação de Schengen aprovou as seguintes definições para a realização do exercício:

Recomendações: conjunto não exaustivo de medidas que deverá permitir estabelecer a base da aplicação correcta do acervo de Schengen, e bem assim velar por essa mesma aplicação correcta.

Melhores práticas: conjunto não exaustivo de métodos de trabalho ou de medidas-modelo que devem ser consideradas como as melhores para a aplicação do acervo de Schengen, ficando entendido que podem existir vários tipos de melhores práticas para cada parte específica da cooperação de Schengen.

3. Nos casos em que o Inventário refere os Estados-Membros que aplicam o acervo de Schengen, entende-se que se trata actualmente dos treze Estados-Membros da UE indicados no artigo 1.º do Protocolo que integra o acervo de Schengen no âmbito da UE anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia (a seguir designado por "Protocolo de Schengen"), a que se somam a Islândia e a Noruega, nos termos do Acordo celebrado pelo Conselho da União Europeia, a República da Islândia e o Reino da Noruega relativo à Associação destes Estados à Execução, à Aplicação e ao Desenvolvimento do Acervo de Schengen, assinado a 18 de Maio de 1999 (estes quinze Estados são a seguir designados por "Estados Schengen").

O Reino Unido e a Irlanda formularam o desejo de participar em certas disposições do acervo de Schengen. O Conselho ainda não aprovou uma decisão sobre o pedido de participação da Irlanda. As modalidades de participação do Reino Unido foram adoptadas na decisão do Conselho de 29 de Maio de 2000 (2000/365/CE). O Conselho ainda não decidiu sobre a aplicação dessas disposições.

O acervo de Schengen e as outras medidas tomadas pelas instituições no seu âmbito de aplicação são, nos termos do artigo 8.º do Protocolo de Schengen, considerados como um acervo que deve ser integralmente aceite por todos os Estados candidatos à adesão.

4. O acervo de Schengen foi integrado no âmbito da UE pelo Protocolo de Schengen. A extensão do acervo integrado na União Europeia está definida na decisão do Conselho 1999/435/CE, publicada no JO L 176 de 10 de Julho de 1999.

Desde a sua integração na UE, o acervo de Schengen foi objecto de desenvolvimentos e de alterações que lhe conferem um carácter evolutivo.

O acervo de Schengen foi também enriquecido com os resultados das avaliações efectuadas no âmbito da Comissão Permanente de Aplicação e Avaliação do Acervo de Schengen, que actualmente se chama "Grupo de Trabalho da Avaliação de Schengen". Nos termos do mandato deste grupo, são apresentados relatórios ao Conselho a fim de verificar se estão reunidas as condições necessárias para a entrada em vigor das disposições do acervo de Schengen num Estado que deseje participar nessas disposições (ou em algumas delas) e, por outro lado, velar pela correcta aplicação do acervo de Schengen pelos Estados Schengen, nomeadamente detectando os problemas e propondo soluções.

5. O presente Inventário desenvolve, antes do mais, o tema das fronteiras e o do afastamento. A livre circulação instaurada no interior do território dos Estados Schengen (este termo e a expressão "Estados Schengen" referem-se ao território dos Estados Schengen onde é aplicável o acervo de Schengen) é uma liberdade que em contrapartida exige o reforço das fronteiras externas desse espaço e uma política eficaz e dissuasiva de afastamento dos estrangeiros em situação irregular. A luta contra a imigração ilegal constitui uma preocupação importante para toda a UE. É esse duplo axioma que norteia a acção UE neste domínio, pelo que as medidas adoptadas neste quadro visam reforçar a integração europeia e, em especial, dar à UE a possibilidade de mais rapidamente se tornar num espaço de liberdade, de segurança e de justiça.
6. O Inventário faz referência a noções ou conceitos ligados à gestão das fronteiras cujos termos não se encontram definidos ou codificados uniformemente nos Estados Schengen. Para uma boa compreensão, é útil acordar na seguinte definição dos termos empregues:
  - a) Modelo integrado de segurança das fronteiras: é a designação do sistema que engloba todos os aspectos da política das fronteiras. Este sistema estende-se por quatro níveis (ou filtros) complementares, que são: as actividades nos países terceiros, os países de origem ou de trânsito, a cooperação bilateral e internacional, as medidas nas fronteiras externas e as outras actividades no interior do território.

- b) Gestão das fronteiras: este conceito engloba tanto a vigilância como o controlo das fronteiras, sendo que esta última noção vem definida no artigo 6.º da Convenção de Schengen;
- Controlos fronteiriços: trata-se dos controlos efectuados nos pontos de passagem autorizados; note-se que o controlo das pessoas abrange não apenas a verificação dos documentos de viagem e das outras condições de entrada, de residência, de trabalho e de saída, mas ainda a investigação e prevenção de ameaças para a segurança nacional e a ordem pública dos Estados Schengen. Esses controlos são também efectuados para os veículos e objectos pessoais das pessoas que atravessam a fronteira.
  - Vigilância das fronteiras: trata-se da vigilância efectuada entre os pontos de passagem autorizados.
7. No Inventário, o leitor deve distinguir as seguintes partes: o inventário compreende actualmente dois grandes capítulos, um deles consagrado às fronteiras, o outro ao afastamento. Numa parte geral, descrevem-se os conceitos fundamentais que subjazem à política, seguidos das recomendações e das melhores práticas apresentadas sob forma de quadro, com as recomendações à esquerda e as melhores práticas à direita em face das correspondentes recomendações. Quando uma dessas recomendações se aplica exclusivamente a um ou dois tipos de fronteira, tal facto vem referido no texto.

\* \* \*

## **PARTE I: FRONTEIRAS, VIGILÂNCIA DE FRONTEIRAS E CONTROLO FRONTEIRIÇO**

### **A. *MODELO INTEGRADO DE SEGURANÇA DAS FRONTEIRAS (MECANISMO COM DIFERENTES NÍVEIS/FILTROS)***

#### **1. INTRODUÇÃO**

Um modelo global de fronteiras é um instrumento importante para proteger a segurança interna e nomeadamente impedir a imigração ilegal. Significa em termos simplificados que um conjunto de medidas complementares tem que ser aplicado em níveis diferentes. A este respeito podem ser identificadas quatro níveis.

- (1) Actividades nos países terceiros, nomeadamente nos países de origem e trânsito, incluindo a recolha de informações pelos oficiais de ligação assim como o papel-chave do posto consular no exterior no processo de emissão de vistos.
- (2) Cooperação internacional em matéria de fronteiras.
- (3) Medidas nas fronteiras externas: gestão das fronteiras (controlos fronteiriços e vigilância de fronteiras).
- (4) Outras actividades dentro do território dos Estados Schengen e entre os Estados Schengen.

A coerência entre estas medidas e a forma como são aplicadas pelos Estados Schengen é fulcral para o êxito do modelo global de fronteiras.

## 2. OS QUATRO NÍVEIS

### 2.1. Actividades nos países terceiros, nos países de origem e de trânsito

- (a) A primeira medida exigida em termos de tempo e lugar é a obtenção de pareceres dos oficiais de ligação e peritos em documentos nos países terceiros de origem ou trânsito que são fonte dos riscos gerados pela imigração ilegal (n.º 4 do artigo 47.º da Convenção de Aplicação do Acordo de Schengen, de 1999 ( a seguir designada por "Convenção de Schengen") e do doc. SCH COM-ex (98) 59 rev.). Os funcionários em serviço nos postos consulares dos Estados Schengen no exterior e os transportadores serão formados por especialistas a fim de detectarem as falsificações de documentos antes de se iniciar a viagem.

Quando são emitidos vistos e quando os passageiros são transportados por ar e mar, é da maior importância detectar os documentos falsos e falsificados a fim de impedir entradas não autorizadas no território dos Estados Schengen. A formação dada por peritos em documento é um contributo crucial para a detecção dessas falsificações pelos funcionários ao serviço dos postos consulares dos Estados Schengen e pelos transportadores.

- (b) Na segunda fase, ao emitir vistos, as representações consulares dos Estados Schengen devem efectuar uma inspecção completa dos pedidos (ver artigos 15.º e 17.º da Convenção de Schengen e as disposições das Instruções Consulares Comuns sobre os Vistos). Isso inclui a verificação dos documentos e a busca em bases de dados em conformidade com o artigo 96.º da Convenção de Schengen. Os consulados deverão garantir que a informações sensível e os formulários não preenchidos sejam protegidos e guardados de forma adequada.

A aplicação sistemática da regulamentação CE/Schengen sobre vistos deverá permitir atacar eficazmente na raiz o fenómeno da imigração ilegal. Neste contexto, há que sublinhar a importância de uma cooperação consular intensiva.

- (c) Nos termos do n.º 1, alínea b), do artigo 26.º da Convenção de Schengen, os transportadores estão igualmente obrigados, em conformidade com a legislação nacional, a tomar todas as medidas necessárias de assegurar que os cidadãos de países terceiros transportados por ar, por mar ou terra (ver n.º 3 do artigo 26.º da Convenção de Schengen) têm os documentos de viagem necessários para entrar no território dos Estados Schengen. Se os cidadãos de países terceiros forem transportados para um Estado Schengen sem esses documentos, os transportadores serão objecto de sanções e serão obrigados em princípio a levar os passageiros de volta. O pessoal dos transportadores deverá ser formado. Este artigo da Convenção de Schengen foi completado pela Directiva 2001/51/CE de 28 de Junho de 2001 – JO L 187, 10.7.2001, p. 45.

## 2.2. Cooperação bilateral e internacional em matéria de fronteiras

- (a) A cooperação internacional no domínio da segurança das fronteiras pode ser subdividida em cooperação multilateral, cooperação bilateral e cooperação local. A este respeito, os acordos com os países vizinhos em matéria de cooperação no domínio da gestão das fronteiras são um instrumento eficiente de reforço da segurança das fronteiras e tal pode ser alcançado mediante o estabelecimento de mecanismos de trabalho adequados, como, por exemplo, o intercâmbio de informações, a criação de canais de comunicação adequados, o estabelecimento de pontos de contacto locais e de procedimentos de emergência, e o tratamento dos incidentes de forma objectiva a fim de evitar conflitos políticos, etc.

Nas áreas marítimas, deverão igualmente ser criadas estruturas de cooperação regionais em torno das fronteiras externas, devendo tais iniciativas reunir todos os países da região em causa.

- (b) Com respeito à cooperação com os Estados adjacentes, considera-se necessário que os Estados de trânsito dêem apoio activo assegurando que as suas fronteiras são completamente seguras e tomando medidas fora das fronteiras, isto é, adoptando práticas de repatriamento coerentes – se não houver direito de admissão nem impedimentos baseados em motivos humanitários sérios ou no direito internacional (p. ex. Convenção de Genebra relativa ao estatuto dos refugiados, Convenção Europeia sobre os Direitos do Homem).

### 2.3. Medidas nas fronteiras externas

O cerne da estratégia geral em matéria de fronteiras consiste em dispor de uma gestão de fronteiras que funcione adequadamente, constituída pelos controlos fronteiriços e pela vigilância de fronteiras, com base numa análise de risco. O artigo 6.º da Convenção de Schengen fixa claramente o quadro a aplicar pelo Manual Comum, indicando que esses dois vectores são complementares. Eis os elementos essenciais da gestão das fronteiras: (1) todas as pessoas que cruzam as fronteiras externas são controladas sistematicamente e (2) é assegurada uma vigilância de fronteiras eficaz entre pontos de passagem de fronteiras.

A este respeito devem ser tomadas todas as medidas adequadas a fim de proteger a segurança interna e impedir a imigração ilegal:

É necessário dispor de **legislação** coerente baseada nos requisitos CE/Schengen em matéria de gestão das fronteiras (por exemplo: lei da guarda de fronteiras, regras de protecção de dados). No que se refere à **infra-estrutura**, terá de se dispor de instalações adequadas para executar os controlos fronteiriços e a vigilância de fronteiras. Os agentes que executam estas tarefas têm que ser profissionais e ter uma formação específica. São necessários recursos humanos adequados. Os requisitos precisos dependem de diversos elementos (situação geográfica, volume de tráfego fronteiriço, etc.). Além disso, exige-se um conceito de **formação** claro (de base e de aperfeiçoamento) que cubra as qualificações operacionais, o conhecimento da legislação, as línguas, etc..

**Os equipamentos** devem ser adequados à situação da fronteira. É necessário que exista uma efectiva coordenação **interna** a todos os níveis (quais as autoridades competentes para cada tarefa, inexistência de lacunas de competência). É essencial o intercâmbio de informações entre autoridades competentes (guarda de fronteira, alfândegas, polícia, autoridades judiciais, Ministério Público), incluindo um mecanismo de resolução de eventuais litígios de competência entre as autoridades. Além disso, devem estar previstas as questões operacionais (por exemplo, utilização de equipamentos de comunicação compatíveis).

Os acordos de cooperação **internacional/bilateral** devem ser aplicados na prática *in loco* (exemplos: intercâmbio de informação, controlos comuns, tratamento de situações de readmissão). **Os requisitos específicos a cada um dos três tipos de fronteira** (ar, mar, terra) devem ser satisfeitos (por exemplo: nos aeroportos, deve haver uma separação física dos percursos dos passageiros – em função dos voos extra-Schengen e intra-Schengen –, ou, para aeroportos de menores dimensões, por um acompanhamento e um controlo sistemáticos das deslocações dos passageiros).

#### 2.4. Outras actividades dentro do território dos Estados Schengen

- (a) Deverão ser tomadas, dentro do território dos Estados Schengen, medidas para impedir a imigração ilegal e a criminalidade transfronteiras, por um reforço das medidas de pesquisa, controlo e vigilância com base nas informações nacionais e em conformidade com a legislação nacional, sempre que possível nos termos de acordos de cooperação policial em conformidade com os n.ºs 4 e 5 do artigo 39.º da Convenção de Schengen. Dado que os problemas da migração e da criminalidade não têm limitações geográficas, de futuro, os itinerários internacionais de tráfico devem passar, de futuro, a constituir áreas de actividade principais para as forças de polícia nacionais em conformidade com a legislação nacional. Contudo, sempre que a ordem pública ou a segurança nacional o exijam, um Estado Schengen pode, após ter consultado os outros Estados Schengen, decidir que durante um período limitado serão efectuados nas fronteiras internas controlos fronteiriços nacionais adequadas à situação.
  
- (b) A última fase na sequência geográfica e temporal é a expulsão em conformidade com a legislação nacional (ver artigo 23.º da Convenção de Schengen e Directiva 2001/40/CE, de 28 de Maio de 2001 – JO L 149, 2.6.2001, p. 34) de cidadãos de países terceiros que entraram no território Schengen sem autorização, se não tiverem direito de estada, nem houver obstáculos com base em motivos humanitários imperiosos ou no direito internacional (p. ex. Convenção de Genebra sobre os refugiados, Convenção Europeia sobre os Direitos do Homem).

### 3. ELEMENTOS-CHAVE PARA A CORRECTA APLICAÇÃO DO MODELO INTEGRADO DE SEGURANÇA DAS FRONTEIRAS

Deverá pôr-se a tónica na coordenação de tarefas entre os organismos governamentais responsáveis pelo tratamento das informações, pela apresentação de relatórios, pela formação e pela resposta às irregularidades. A coordenação nestes domínios deverá alargar-se igualmente aos níveis regional e local.

Outro elemento-chave do método consiste em prestar atenção à avaliação da situação. Desta forma, o desempenho de um sistema de gestão das fronteiras deverá ser ajustado em conformidade com as condições existentes ao longo de todas as suas fronteiras. A avaliação deve dispor permanentemente de dados válidos e fiáveis que possam ser partilhados por outros Estados Schengen. Se necessário, a afectação de recursos deverá ser adaptada nessa conformidade.

Regra geral, as pessoas ao serviço da polícia de fronteiras deverão ser profissionais com formação especializada. As pessoas com menos experiência podem ser utilizadas apenas para tarefas auxiliares temporárias, não se permitindo qualquer excepção relativamente a tarefas que exijam a utilização de dados pessoais, a realização de pesquisas em registos confidenciais ou a tomada de decisões que afectem a integridade física ou a liberdade dos indivíduos.

Para reforçar a confiança mútua, todos os Estados Schengen devem estar em condições de fornecer dados válidos e fiáveis referentes à situação em todas as suas fronteiras e também aos controlos fronteiriços e às medidas de vigilância aplicadas. O conhecimento da situação nas fronteiras depende do conhecimento do desempenho dos sistemas de gestão das fronteiras; a fiabilidade das avaliações referentes aos controlos fronteiriços e às medidas de vigilância deverá basear-se, nomeadamente, no perfeito conhecimento das circunstâncias regionais e locais. Para alcançar estes objectivos e facilitar uma utilização eficiente dos recursos, deverão aplicar-se nas fronteiras várias metodologias. Termos como análise de risco, informações, gestão de fluxo de dados, percepção da situação, capacidade de reacção e intercâmbio da informação com outros Estados Schengen podem ser utilizados na avaliação e desenvolvimento desses métodos.

Pode considerar-se que a análise de risco é um instrumento de optimização da gestão das fronteiras e uma maneira de fornecer informações fiáveis sobre a situação nas fronteiras. Deverá ser adaptada ao tipo de fronteira.

A nível prático, tal significa a avaliação das pessoas, dos veículos, das embarcações ou voos a controlar. Essa avaliação é feita no contexto de uma situação táctica de tempo real, pelo que aos métodos pode chamar-se **análise táctica de risco**. Nas fronteiras externas, todas as pessoas devem ser verificadas de acordo com o Manual Comum. Para detectar a criminalidade transfronteiras, deve colocar-se uma tónica especial no procedimento de controlo dos objectos suspeitos. O pessoal deverá estar atento aos indicadores de risco, dos perfis de risco e dos *modi operandi* habituais da criminalidade transfronteiras. Devem ser também levados ao conhecimento do pessoal alvos designados e específicos de controlo e vigilância. A análise de risco e a gestão das fronteiras têm de ser apoiadas por informações sistemáticas. Os sistemas de gestão das fronteiras deverão estar em condições de reunir informações, de as analisar e, finalmente, de utilizar os respectivos resultados no trabalho de terreno.

Para dispor de uma imagem realista das irregularidades prevalectentes para **efeitos de gestão operacional de médio e longo prazo**, deverá proceder-se a uma estimacção dos seguintes aspectos:

- o nível de risco definido pelas autoridades em matéria de passagem ilegal de fronteiras;
- o nível das irregularidades detectadas;
- o nível estimado das irregularidades não detectadas.

Pretende-se assim assegurar que haja uma afectacção optimizada dos recursos ao longo da fronteira a fim de manter um nível de risco razoável no que toca à passagem ilegal de fronteiras. Além disso, a todos os níveis administrativos, o sistema de gestão deverá ser avaliado a fim de detectar carências ou lacunas no sistema, que existem quando se puder prever que uma fronteira pode ser cruzada ilegalmente com muito baixo ou nenhum risco.

## B. RECOMENDAÇÕES E MELHORES PRÁTICAS PORMENORIZADAS

### RECOMENDAÇÕES E MELHORES PRÁTICAS

Recomendações	Melhores práticas
<b>1 Estratégia e estrutura organizativa</b>	
<p><i>1.1 Estratégia geral para gestão das fronteiras + avaliação de risco</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Estabelecimento de um plano nacional que defina os passos a dar nos países de origem e trânsito, nas fronteiras externas Schengen e dentro de cada Estado Schengen.</li><li>– A gestão das fronteiras é uma tarefa que exige elevado nível de profissionalismo</li><li>– Competências ministeriais simples e funcionais para gestão das fronteiras. Centralização da supervisão e das instruções relativas aos controlos fronteiriços e vigilância de fronteiras sob tutela de um Ministério competente nos domínios da Justiça e dos Assuntos Internos.</li><li>– A eficácia da gestão das fronteiras é assegurada complementando a estratégia com tecnologias, equipamentos e pessoal, móvel e estacionário, por via aérea ou em terra/mar, uniformizado ou à civil.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– a autoridade pública competente é uma força de polícia ou guarda de fronteiras especializada (não uma força militar).</li><li>– os controlos fronteiriços e a vigilância de fronteiras deverão ser executadas por funcionários profissionais da mesma administração que organiza a gestão das fronteiras, se possível sob tutela de um único ministério nacional.</li></ul>

Recomendações	Melhores práticas
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Uma análise permanente determina a afectação dos recursos humanos e técnicos.</li> <li>– Deve proceder-se a uma avaliação que assegure que a gestão das fronteiras cumpre os requisitos do artigo 6.º da Convenção de Schengen e ponderar se tem de ser adaptada. O artigo 7.º exige intercâmbio de todas as informações pertinentes.</li> <li>– A nível das fronteiras internacionais, a gestão deve ser regida por acordos bilaterais.</li> <li>– A cooperação e a coordenação das responsabilidades dos diferentes organismos deverão reger-se por um diploma oficial</li> </ul>	<p>Estes acordos/diplomas deverão abranger todo o espectro da cooperação transfronteira, isto é, a análise de risco comum, o intercâmbio de experiências, a cooperação em formação, a cooperação em investigação.</p>
<p>1.2 <i>Gestão da informação e dos fluxos de dados</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deverá ser acordado um intercâmbio nos dois sentidos da informação entre os níveis central e local da autoridade de gestão das fronteiras.</li> <li>– As autoridades locais deverão ser mandatadas para colher informações sobre a imigração ilegal e outras irregularidades de passagem das fronteiras, para as analisarem localmente e as enviarem ao nível central.</li> <li>– O nível central deverá recolher todas as</li> </ul>	<p>É criada uma base de dados securizada para a troca de experiências entre unidades e para distribuir informações sobre objectos de informação. Esta base de dados está disponível para utilização na gestão de fronteiras.</p> <p>Para a análise e o intercâmbio especificados de informações, é criada uma rede de oficiais de ligação que conectará as diferentes unidades e níveis de organização.</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>informações disponíveis a nível nacional, processá-las sob forma utilizável e fornecê-las às autoridades locais para utilização como instrumento de análise táctica de risco e planeamento operacional.</p> <p>– A gestão dos fluxos de dados pode ser utilizada como meio para avaliar a eficácia da permuta de informações no interior dos organismos responsáveis pela gestão das fronteiras e entre eles. Deverão igualmente ser avaliados a disponibilidade e o acesso aos dados fundamentais, bem como a sua protecção.</p>	<p>As informações existentes na base de dados de informação devem estar ocultas até ser feita uma pesquisa específica. O direito de fazer pesquisas é controlado por uma unidade de supervisão.</p>
<p>1.3 <i>Estratégia regional ou local</i></p> <p>– Quando necessário, deverão ser elaborados planos regionais baseados na avaliação de risco</p> <p>Cooperação intensiva entre todos os serviços de execução da lei na região fronteiriça nacional</p> <p>– Cooperação com os serviços de execução da lei dos Estados vizinhos</p> <p>- Deve ser incentivada a recepção de informações dadas pela população, as quais serão reinvestidas na análise de risco e nas actividades operacionais caso necessário.</p> <p>1.4 <i>Estrutura organizativa (funcional)</i></p>	<p>– Criação de pontos de acesso para dar e receber informações ao público (Internet, etc..)</p>

Recomendações	Melhores práticas
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Coordenação de todas as actividades a níveis central, regional e local.</li>   <li>– Estabelecimento de capacidades de luta eficaz contra a passagem ilegal de fronteiras.</li>   <li>– A organização deverá fornecer os serviços altamente especializados exigidos para os controlos fronteiriços e a vigilância – por exemplo, em matéria de documentos falsos.</li>   <li>– Especificar o lapso de tempo em que a brigada deve chegar à fronteira em caso de alarme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de um mecanismo ou organização de coordenação local e regional.</li>   <li>- Destacamento de agentes/equipas/unidades especializados na luta contra a passagem ilegal de fronteiras, a diferentes níveis se necessário.</li>   <li>- A estrutura organizativa deve prever, para cada turno ou em cada posto fronteiriço, um funcionário especializado em documentos falsos e falsificados e outro com as competências linguísticas necessárias.</li> </ul>
<p data-bbox="150 1182 608 1216">1.5 <i>Disponibilidade e permanência</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Em função da situação, assegurar a disponibilidade e a permanência de pessoal</i></li> </ul>	
<p data-bbox="150 1440 715 1525">1.6 <i>Percepção da situação e capacidade de reacção</i></p> <p data-bbox="150 1597 743 1832">Na gestão das fronteiras verde e azul, os termos de percepção da situação e capacidade de reacção podem ser utilizados para definir o nível de risco enfrentado nas passagens ilegais de fronteiras.</p> <p data-bbox="150 1850 730 2038">A percepção da situação mede a forma como as autoridades são capazes de detectar os movimentos transfronteiriços e encontrar motivos ponderados para as medidas de</p>	<p data-bbox="772 1597 1359 1883">Nas fronteiras terrestres, a fronteira é objecto de controlo constante (dispositivos humanos ou técnicos). Quando tal não é praticável, pode ser aumentado o tempo de vigilância pela utilização de cães farejadores especializados. Os cães não deverão ser</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>controlo.</p> <p>Na prática, a percepção da situação descreve a forma como as autoridades definem o tempo de reacção e a área para três funções:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– detecção de movimentos susceptíveis de ser tentativas de passagem ilegal de fronteira,</li> <li>– identificação dos objectivos detectados,</li> <li>– análise de identificações anteriores em devido tempo.</li> </ul> <p>A capacidade de reacção no mar ou terra mede o lapso de tempo exigido para chegar a qualquer ponto em que se detecte um movimento de passagem de fronteiras a controlar e também o tempo e meios necessários para reagir adequadamente a circunstâncias invulgares. Este último aspecto aplica-se igualmente à situação nos aeroportos.</p>	<p>agressivos nem escapar ao comando quando se deparam com pessoas que atravessam ilegalmente a fronteira.</p> <p><b>No mar</b>, um sistema VTMISS (ou compatível) cobre a totalidade da área e portos marítimos sob avaliação. Todas as embarcações são detectadas e identificadas pelo sistema. Quando identificada, uma embarcação permanece sob vigilância constante do sistema. O sistema é apoiado por embarcações costeiras e aviões. Estas unidades móveis fazem a identificação precisa, preenchem lacunas e recolhem informações de fontes externas ao sistema e fora da sua área. <b>Nos portos</b>, com base numa análise de risco, a área de porto pode ser circunscrita e constantemente monitorizada. Em tais casos todas as pessoas que entram ou deixam a área de porto são controladas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– destacamento de brigadas de prevenção</li> </ul> <p>No mar, prontidão constante para mobilizar uma unidade móvel a fim de manter sob vigilância constante qualquer embarcação que tente alcançar a costa.</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p><b>2 Infra-estrutura</b></p>	
<p><i>2.1 Controlos de entrada e saída</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deverá haver instalações para efectuar os controlos obrigatórios de entrada e saída.</li> <li>– Nas fronteiras terrestres, os tráfegos de entrada e de saída de todos os tipos devem ser separados. O mesmo vale para as fronteiras marítimas entre a embarcação e os controlos fronteiriços.</li> </ul> <p><i>2.2 Organização da vigilância das fronteiras</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– A vigilância das fronteiras pode ser executada por recursos humanos (apoiados por meios técnicos) ou principalmente por equipamentos técnicos altamente sofisticados operados por pessoas. Para assegurar a eficiência, os meios são adaptados à densidade de população, ao volume do pessoal, ao equipamento e ao risco de migração.</li> <li>– Desenvolvimento e dispersão das instalações de infra-estrutura (construções, etc..) adaptados à mobilidade, ao volume de pessoal, à infra-estrutura regional de tráfego e ao risco de migração.</li> </ul>	
<p><i>2.3 Organização do posto fronteiriço</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Intercâmbio de informação com o país vizinho sobre a construção de um posto fronteiriço, visando certo grau de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Construção de postos fronteiriços com o país vizinho de forma coordenada, a fim de garantir a adequação dos meios</li> </ul>

Recomendações	Melhores práticas
<p>coordenação (terra)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="156 309 746 757">– Construir postos fronteiriços, utilizando a experiência comum entre Estados Schengen, em função das condições regionais, eventualmente em duas versões, um modelo de posto fronteiriço de grandes dimensões e outro de pequenas dimensões. Os viajantes deverão ser familiarizados com os procedimentos semelhantes.</li> <li data-bbox="156 824 746 958">– A delimitação do posto fronteiriço e os regulamentos aplicáveis deverão ser imediatamente visíveis.</li> <li data-bbox="156 1182 746 1373">– Os controlos fronteiriços devem ser efectuados em guichés de controlo ou mesas especiais ou, se adequado, com equipamento móvel.</li> <li data-bbox="156 1440 746 1574">– No interior dos edifícios serão previstos e instalados mesas ou guichés especiais para as diferentes tarefas</li> </ul> <p data-bbox="204 1742 746 1832">No exterior dos edifícios, guichés de controlo com o equipamento necessário</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="156 1899 746 2033">– Deve ser impedida a observação não autorizada (nomeadamente de sistemas informáticos).</li> </ul>	<p data-bbox="831 203 1375 293">(dimensões, faixas de trânsito, instalações) (<b>terra</b>).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="775 465 1375 757">– Sinalizações com informação para os utilizadores em línguas diferentes (consoante o tipo de posto fronteiriço e o país vizinho) ou por meio de ícones internacionalmente usados (pictogramas).</li> <li data-bbox="775 824 1375 913">– Uma cerca em torno do posto fronteiriço (terra).</li> <li data-bbox="775 1182 1375 1317">– Estas instalações devem ser fornecidas a todos os serviços e autoridades nacionais pertinentes.</li> <li data-bbox="775 1899 1375 2033">– Guiché de controlo do qual os agentes possam vigiar a fila de espera dos passageiros.</li> </ul>

Recomendações	Melhores práticas
<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 259 719 450">– Definir critérios normalizados para o fabrico de guichets de controlo (tendo em conta a segurança; o equipamento técnico).</li> <li data-bbox="150 517 740 651">– O guichet de controlo deve estar colocado em frente aos passageiros (<b>ar, mar</b> ).</li> <li data-bbox="150 719 389 752">– <i>Comunicação</i></li> </ul> <p data-bbox="205 824 691 1061">Deve prever-se um sistema de comunicação adequado que a todo o momento forneça a todas as unidades informações imediatas sobre cada situação importante.</p> <p data-bbox="150 1133 651 1167"><i>2.4 Separação de fluxos do passageiro</i></p> <p data-bbox="150 1238 280 1272"><b><i>Estrutura</i></b></p> <p data-bbox="150 1339 424 1373"><i>Separação em portos</i></p> <p data-bbox="150 1440 743 1933">Os passageiros de <i>ferry-boats</i> devem ser separados de modo a que o tráfego externo nunca se possa misturar com o tráfego interno entre a embarcação e o controlo fronteiriço, o que, regra geral, deve ser garantido por meio de dispositivos físicos (paredes, cercas, etc.). Nos portos de menores dimensões com apenas um volume limitado de passageiros, os elementos construídos podem ser complementados por acções de vigilância.</p> <p data-bbox="150 2007 491 2040"><i>Separação nos aeroportos</i></p>	

Recomendações	Melhores práticas
<p>Os aeroportos deverão estar ou ser adaptados por forma a evitar, por uma separação física, que pessoas ou documentos passem da zona não Schengen para a zona Schengen, e vice-versa.</p> <p>Nos aeródromos onde o volume de tráfego o permita podem separar-se os fluxos de passageiros organizando um movimento de passageiros sistematicamente monitorizado e acompanhado.</p> <p><b>Procedimentos</b></p> <p>Identificar os voos Schengen e não Schengen.</p> <p>Cooperar tão estreitamente quanto possível com partes terceiras nos aeroportos, prestando atenção especial dos voos de ligação.</p> <p>Fornecer a tempo a informação necessária às autoridades de gestão das fronteiras.</p> <p>Estabelecer uma ligação com o sistema de informação sobre o tráfego aéreo.</p> <p><i>2.5 Corredores de controlo</i></p> <p>Separação entre (a) nacionais da UE e EEE e (b) nacionais exteriores à EU e ao EEE (aerportos e mar).</p> <p>O número e a capacidade dos corredores devem satisfazer a necessidade de rapidez e</p>	<p>Terminais separados para tráfegos Schengen e não Schengen.</p> <p>Níveis separados e reservados para tráfegos Schengen e não Schengen.</p> <p>A estanqueidade dos fluxos pode ser conseguida por paredes, divisórias de vidro, grades de metal, etc., do piso ao tecto.</p> <p>– Controlos nas portas de entrada para voos de alto risco</p> <p>Controlar os voos nessa conformidade através de um sistema de tempo real, acordado com a autoridade da aviação civil.</p> <p>Prever autocarros para transportar passageiros de áreas de estacionamento remotas para a área reservada do aeroporto.</p> <p>– Podem prever-se corredores de controlo separados para os nacionais do EEE e para os residentes de países terceiros e, consoante a situação, um terceiro corredor para cidadãos do país vizinho, a fim de facilitar o tráfego. Adaptar</p>

<b>Recomendações</b>	<b>Melhores práticas</b>
<p>fluidez nos controlos, mas cumprindo as normas Schengen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gestão de fluxos de tráfego com estreita colaboração de todas as autoridades competentes de ambos os Estados vizinhos.</li> <li>– Organização flexível dos corredores de controlo e garantia de reacção rápida e eficaz. Corredores separados para os diferentes tipos de tráfego de passagem de fronteira.</li> <li>– Organização de controlos fronteiriços com prioridade para a entrada no Estado respectivo.</li> </ul>	<p>sempre que seja possível a situação aos necessários controlos de nacionais EEE e não EEE.</p> <p>Os corredores devem ser claramente marcados em intenção dos viajantes (automóveis particulares, peões, camiões, autocarros, se necessário CD/CC). As marcações podem ser adaptadas às necessidades de maneira flexível.</p>
<p><b>3 Pessoal</b></p>	
<p>3.1 <i>Suficiência</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– A eficácia dos controlos fronteiriços e da vigilância exige que o volume de pessoal deve estar adaptado à avaliação de risco, com base na respectiva análise.</li> </ul> <p>3.2 <i>Crítérios de selecção no recrutamento do novo pessoal</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Regras escritas para recrutar o novo pessoal</li> <li>– Adequação física</li> <li>– Cumprimento de requisitos morais e jurídicos (registo criminal (judicial, legal), etc..)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Estudar situações comparáveis noutros Estados Schengen que possam servir de exemplo.</li> </ul>

Recomendações	Melhores práticas
<p data-bbox="150 259 419 293">3.3 <i>Profissionalismo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 365 743 551">– Elevado nível de profissionalismo baseado num ciclo de formação completo (as exigências neste capítulo são apresentadas no ponto 14. "Formação")</li> <li data-bbox="150 622 743 808">– Prever avaliação regular em que, por exemplo, se aprecie a satisfação profissional, a eficácia, as condições sociais e a fiabilidade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="772 775 1350 909">– Prever a rotação do pessoal. Isto é considerado útil, sobretudo em início de carreira por motivos de eficácia.</li> </ul>
<p data-bbox="150 987 323 1021"><b>4 Formação</b></p>	
<p data-bbox="150 1088 440 1122">4.1 <i>Formação de base</i></p> <p data-bbox="150 1189 743 1323">O pessoal operacional deverá ter sido aprovado num curso de formação que abranja as suas tarefas futuras, que devem incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="150 1491 743 1581">– Conhecimento das disposições pertinentes de Schengen e da CE/UE</li> <li data-bbox="150 1603 743 1637">– Regras e procedimentos básicos</li> <li data-bbox="150 1659 743 1738">– Verificações de documentos (documentos válidos, falsificados)</li> <li data-bbox="150 1760 743 1794">– Regras de entrada, estada e saída</li> <li data-bbox="150 1816 743 1895">– Coordenação e cooperação com outras agências</li> <li data-bbox="150 1917 743 2040">– Cooperação especial entre os Estados Schengen na zona de fronteira interna (Dublin, readmissão, etc..)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="772 1547 1278 1637">– os programas deverão adaptar-se flexivelmente à avaliação de risco</li> </ul>

Recomendações	Melhores práticas
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Cooperação policial</li> <li>– Sistema de Informações Schengen</li> <li>– Cooperação judicial</li> </ul> <p><i>4.2 Formação permanente suplementar</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Deve ser estabelecido um programa de formação com períodos regulares de formação e informação para os agentes, inserido no horário de trabalho.</li> </ul> <p><i>4.3 Formação linguística</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Capacidade para falar uma língua estrangeira útil para o trabalho.</li> </ul> <p><i>4.4 Formação técnica especializada em contrafações e falsificações</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Formação especializada em reconhecimento de documentos de viagem falsos</li> </ul> <p><i>4.5 Formação especializada para os escalões de gestão</i></p>	<p>A organização deverá prever programas e instalações a nível central e local para acompanhar os agentes durante a sua carreira proporcionando-lhes ensino e formação em questões pertinentes para a sua actividade.</p> <p>Incentivar o pessoal a aprender outras línguas necessárias para o seu trabalho, línguas dos países vizinhos ou dos países de origem.</p> <p>Os agentes ao serviço em todos os postos fronteiriços devem ser formados por agentes especializados.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– A experiência internacional com responsabilidade similar é uma vantagem</li> <li>– De futuro será conveniente a participação no programa de formação CEPOL.</li> </ul>

Recomendações	Melhores práticas
<p><b>5 Equipamento</b></p>	
<p>5.1 <i>Equipamento recomendado</i></p> <p style="text-align: center;"><b>5.1.1. Introdução</b></p> <p>Nos parágrafos que se seguem menciona-se o equipamento que se considera necessário e que deverá ser permanentemente optimizado na primeira linha e referem-se os requisitos suplementares na segunda linha, aplicáveis igualmente aos comboios e aos equipamentos móveis. Sublinhe-se que a ligação ao SIS e os carimbos são considerados como equipamentos fundamentais.</p> <p style="text-align: center;"><b>5.1.2. Na primeira linha:</b></p> <p>À entrada e saída dos postos fronteiriços, deverá estar previsto o seguinte equipamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Terminal de consulta ao SIS e aos sistemas nacionais. Haverá terminais móveis nos controlos em terra aos passageiros e aos veículos, nos portos de mar com tráfego de <i>ferry-boats</i> e nos aeroportos com tráfego limitado; haverá terminais fixos nos outros casos,.</li> <li>– Instrumento de exame de documentos, com luz UV, luz branca zenital, luz transmitida, etc..</li> <li>– Lupa x 8/10</li> <li>– Lâmpada retro-reflectora</li> <li>– Carimbos; em conformidade com o Manual Comum, serão fornecidos a todos os postos fronteiriços carimbos de entrada e saída Schengen. Deverão ser</li> </ul>	<p>Sistema de representação de chapas de matrícula</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– instalação de <i>scanning</i> de camiões</li> <li>– sensores de radioactividade</li> <li>– máquina de raio X móvel/estacionária</li> </ul> <p>O número de carimbos deverá ser arrolado para os diferentes agentes.</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>dadas aos Estados Schengen, com a maior rapidez, informações sobre carimbos perdidos ou roubados.</p> <p><b>5.1.3. Para os controlos aprofundados na segunda linha</b></p> <p>Sistema de exame de documento inquirido para autenticação de documentos de viagem com infravermelhos e luz ultravioleta, filtros, etc..</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Lupa estéreo, por exemplo x 40</li> <li>– Equipamento e material de identificação (incluindo modelo de comparação de carimbos)</li> <li>– Manual Comum</li> <li>– Manual com passaportes autênticos e falsos e documentos de identidade</li> </ul> <p><b>equipamento de comunicação</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Disponibilidade de aparelhos rádio e telefones para comunicar, durante os controlos fronteiriços, com consulados ou outras autoridades dos Estados Schengen.</li> </ul> <p><b>5.1.4. Equipamento móvel</b></p> <p>Deverá ser utilizado equipamento móvel nos pontos de passagem das fronteiras onde não haja posições fixas. O equipamento móvel deverá incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– lâmpada de algibeira com luz UV</li> <li>– mini-microscópio x 30</li> <li>– lupa x 8/10</li> <li>– lâmpada retro-reflectora (3M.laminate)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dispositivo de transmissão de imagens.</li> <li>– Acesso por meios electrónicos ao Manual Comum.</li> <li>– Acesso por meios electrónicos a imagens dos documentos autênticos, falsos e falsificados.</li> </ul>

Recomendações	Melhores práticas
<ul style="list-style-type: none"> <li>– lâmpada de algibeira para luz zenital, luz transmitida ("Mini Maglite" ou semelhante)</li> <li>– modelo de comparação de carimbos, etc..</li> <li>– deve prever-se um acesso estável ao SIS</li> </ul> <p data-bbox="150 566 523 600"><i>5.2 Vigilância das fronteiras</i></p> <p data-bbox="150 669 727 853">Material de observação e detecção que permita adequada vigilância de terreno em todas as estações e condições de tempo (e de dia e noite).</p> <p data-bbox="150 2007 496 2040"><i>5.3 Transporte/mobilidade</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– terminal SIS móvel</li> <li>– dispositivo legível de documento móvel</li> </ul> <p data-bbox="772 824 1358 1574">Um sistema de vigilância técnico altamente centralizado que detecte e identifique (câmara) o objectivo e permita a reacção imediata (patrulha). O sistema está baseado em campos de sensores constituído por diferentes tipos de sensores (estáveis e portáteis) como feixes IV activos e passivos, radares, câmaras, sensores sísmicos, etc. Os campos de sensores e os sensores individuais serão instalados em função da situação no local. O sistema é controlado centralmente por meio de um computador no centro de operações, com possibilidade de comandar e controlar patrulhas activas e de solicitar reforços quando necessário.</p> <p data-bbox="772 1646 1302 1783">Câmaras termográficas (portáteis, estacionárias e/ou instaladas em veículo) binóculos, de curto e longo alcance.</p> <p data-bbox="772 1854 1369 2040">Em função da situação local, será conveniente acordar com o país vizinho dispositivos compatíveis baseados na transmissão por rádio, num sistema de telefone e/ou em</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>Fornecimento de equipamentos de transporte em função da infra-estrutura local e das condições regionais (tempo, situação topográfica, densidade de população), dos recursos humanos e dos fluxos migratórios.</p> <p>Os serviços de transporte devem estar disponíveis noite e dia.</p> <p>5.4 <i>Comunicação e cifragem</i></p> <p>Prever procedimentos para comunicações fixas entre serviços.</p>	<p>conexão de dados.</p>
<p><b>6 Coordenação interna</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Coordenação entre serviços nacionais diferentes</i> (autoridades policiais, alfandegárias, de guarda fronteiriça e de transporte)</li>   <li>– Intercâmbio de informações directo e imediato entre postos fronteiriços e forças de vigilância das fronteiras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Reuniões entre chefes de serviços, a todos os níveis, em especial nos aeroportos internacionais, reuniões regulares entre chefes de serviço, incluindo as autoridades aeroportuárias e as autoridades da aviação civil.</li> <li>– Base de dados comum.</li> <li>– Análise de risco comum.</li> <li>– Formação comum.</li> <li>– Abordagem integrada com todas as autoridades para tratar os problemas da imigração ilegal.</li> </ul> <p>Acertar um mecanismo de tomada de</p>

Recomendações	Melhores práticas
	<p>decisões a nível adequado operações comuns com chefia comum.</p>
<p><b>7 Diferentes tipos de cooperação internacional</b></p>	
<p>Em função do tipo de fronteiras (terra, mar, ar) a cooperação internacional pode ser organizada através de acordos bilaterais ou multilaterais, da cooperação regional, de oficiais de ligação e de redes, bem como de autoridades de transporte. Estes acordos deverão de preferência ser celebrados sob forma escrita.</p> <p>7.1.1 A nível internacional, a gestão de fronteiras deve ser regulamentada em acordos bilaterais (<b>fronteiras terrestres</b>).</p> <p>7.1.2 Intercâmbio de informações com outros Estados Schengen nas fronteiras marítimas (<b>mar</b> ).</p> <p>7.1.3 Intercâmbio da informações com as autoridades de imigração <b>no aeroporto</b> de origem/transferência.</p>	<p>– Consultores de documentos/Oficiais de ligação para detectar documentos falsos ou falsificados no consulado ou aeroportos de origem e trânsito (cfr. SCH/COM-ex (98) 59 rev.).</p> <p>Participação no grupo de trabalho de autoridade de controlo da IATA.</p> <p>Constituir um grupo de trabalho de funcionários de imigração especializados nos</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p data-bbox="150 1339 478 1373"><i>7.2 Cooperação regional</i></p> <p data-bbox="205 1391 730 1525">Apoiar a autoridade de fronteira vizinha através de troca de informações, e de transmissão de factos que lhe interessem</p> <p data-bbox="150 1594 443 1628"><i>7.3 Oficiais de ligação</i></p> <p data-bbox="205 1697 710 1883">Estabelecimento de um gabinete de ligação para o intercâmbio de informações, com base em convenções ou no direito nacional</p>	<p data-bbox="772 210 1299 293">aeroportos internacionais principais para tratar a imigração ilegal por via aérea.</p> <p data-bbox="772 360 1362 1115">A fim de permitir uma melhor cooperação e um melhor intercâmbio de informações entre os serviços de guarda das fronteiras e as transportadoras aéreas, bem como os serviços que têm de assegurar a segurança do espaço aéreo, é aconselhável que as unidades de guarda das fronteiras aéreas participem no sistema ECFALIS (Sistema Europeu da Conferência da Aviação Civil de Disponibilização de Informações sobre a Imigração Ilegal). Neste contexto, deve sublinhar-se que toda a informação com interesse policial deve ser difundida aos organismos amigos depois de apagados os elementos sensíveis ou classificados.</p> <p data-bbox="772 1697 1299 1731">– Cooperação entre oficiais de ligação</p> <p data-bbox="772 1850 1307 1984">A cooperação nórdica entre oficiais de ligação poderá servir como exemplo para uma futura rede.</p>

Recomendações	Melhores práticas
	A utilização da EISICS é considerada como prática pertinente.
<b>8 Regras e procedimentos</b>	
<p data-bbox="150 472 405 506">8.1 <i>Aspectos gerais</i></p> <p data-bbox="150 573 743 1218">Deverá indicar-se que os controlos de entrada e saída devem ser efectuados sistematicamente. Só em circunstâncias especiais é possível introduzir excepções aos controlos fronteiriços (isto aplica-se apenas nas fronteiras marítimas e terrestres). A legislação nacional deve dar às autoridades competentes pelos controlos fronteiriços e pela vigilância de fronteiras a possibilidade legal de patrulhar, de avaliar e de investigar a criminalidade que se prende com as fronteiras, sem limitação à área junto à fronteira.</p> <p data-bbox="150 1290 671 1375">8.2 <i>Regras para o tráfego fronteiriço de pequena escala</i></p> <p data-bbox="150 1447 743 1630">O tráfego fronteiriço de pequena escala entre países vizinhos rege-se por acordos bilaterais; em todos os casos, a informação deve ser comunicada aos Estados Schengen.</p> <p data-bbox="150 1702 727 1787">8.3 <i>Regras de emissão de vistos na fronteira (vistos B e C)</i></p> <p data-bbox="150 1859 727 2040">Em princípio, os vistos deverão ser emitidos nos consulados. Só em circunstâncias excepcionais podem ser emitidos nos postos fronteiriços.</p>	<ul data-bbox="775 1859 1366 1995" style="list-style-type: none"> <li>• Decisão a tomar por um funcionário superior ou funcionário de uma autoridade hierárquica.</li> </ul>

<b>Recomendações</b>	<b>Melhores práticas</b>
<p>Deve haver um manual geral válido para todos os postos fronteiriços que descreva os passos a dar para a emissão de vistos por um posto fronteiriço.</p> <p>Deverá recorrer-se a todas as informações disponíveis a nível nacional e de Estados Schengen para tomar uma decisão adequada.</p> <p>A decisão e os respectivos fundamentos principais devem ser registados em ficheiro.</p> <p>Os contactos e participação necessários que envolvam outros Estados Schengen devem ser efectuados de forma normalizada.</p>	<p>Além da utilização obrigatória do SIS e do banco de dados nacional, deverá recorrer-se a informações de outros serviços.</p>
<p><i>8.4 Marítimos em trânsito</i></p> <p>As regras aplicáveis aos marítimos em trânsito vêm descritas na decisão Schengen Com-ex (96) 27.</p> <p><b><i>Aspectos operacionais da luta contra a criminalidade transfronteiras</i></b></p> <p>A dimensão operacional da luta contra a criminalidade transfronteiras é um aspecto importante da gestão de fronteiras.</p> <p>Importa por conseguinte dispor de legislação que dê a todas as autoridades</p>	<p>Criar unidades multidisciplinares especializadas para combater a criminalidade</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>competentes (guarda de fronteira, polícia, alfândegas, sistema judicial, etc..) a possibilidade legal de impedir e de detectar a criminalidade relacionada com as fronteiras, sem limitação à área próxima da fronteira.</p> <p>Os Estados Schengen deverão descrever o enquadramento que adoptaram para lutar contra a criminalidade transfronteiras, o qual:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– deverá ser baseado numa análise dos diferentes tipos de criminalidade e</li> <li>– deverá incluir um panorama geral de todos os elementos pertinentes, como o pessoal, o equipamento e a formação assim como a cooperação entre serviços nacionais e internacionais</li> </ul>	<p>relacionada com as fronteiras.</p>
<p><b>9 Casos específicos para certos tipos de fronteiras</b></p>	
<p>9.1 <i>Fronteiras marítimas</i></p> <p>9.1.1 <i>Análise de risco</i></p> <p>O volume do movimento marítimo é geralmente elevado em relação aos recursos disponíveis para os controlos, pelo que é essencial efectuar uma análise de risco táctica para a fronteira azul a fim de satisfazer as exigências expostas no ponto 2.2 da Parte II do Manual Comum. Os movimentos das embarcações deverão ser controlados e as embarcações identificadas. As identificações (nomes das embarcações) deverão ser</p>	<p>Os sistemas VTMISS ou similares são utilizados para cobrir grandes áreas marítimas, onde todo o tráfego principal corresponde a alvos identificados. A autoridade responsável pelas tarefas de polícia de fronteira marítima tem acesso em tempo real ao VTMISS. Para informações mais pormenorizadas, consultar a melhor prática descrita no ponto 1.1.6. "Percepção da situação e capacidade de reacção"</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>controladas em cotejo com os dados históricos que contêm elementos sobre os navios de risco. O nível dos controlos em cada embarcação específica deverá ser decidido de acordo com esta referência. O mesmo procedimento deverá ser aplicado às listas de tripulação e passageiros.</p> <p>O comando com responsabilidades operacionais numa área definida deverá preservar níveis de risco razoáveis em face das irregularidades conhecidas ou de ocorrência possível, valendo isto para todas as áreas e todos os fluxos de tráfego. Para o efeito, o desempenho das tarefas das autoridades de gestão de fronteira deverá ser ajustado em conformidade com os conhecimentos actualizados dos elementos de risco. Este procedimento diz essencialmente respeito ao planeamento a médio prazo do comando operacional. Os métodos de médio prazo de avaliação da situação e de ajustamento das medidas defensivas podem ser designados por <b>análise de risco operativo</b>.</p> <p>O comando operacional deverá dispor de uma imagem realista das irregularidades ocorridas na área de sua responsabilidade. Para tal, deverão ser apurados valores ou estimativas para os seguintes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tipo e volume de todos os movimentos de navios no mar alto e junto à costa;</li> <li>• volume de controlos efectivos dirigidos para tipos diferentes de movimentos de navios;</li> </ul>	

Recomendações	Melhores práticas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (com baseado no que antecede) o nível de risco de ser capturado numa passagem ilegal de fronteira;</li> <li>• volume e tipo das irregularidades detectados;</li> <li>• estimativa do volume e tipo das irregularidades não detectadas.</li> </ul> <p><b>Cooperação com terceiros</b></p> <p>Deverá ser reforçada a cooperação com todo o tipo de transportadores.</p>	<p>Formalizar sempre que possível a cooperação com os transportadores em memorandos de entendimento ou em acordos.</p>
<p style="text-align: center;">9.1.2 Navios de carga</p> <p>Deverão ser efectuados antecipadamente controlos administrativos a 100%. Com base nesses controlos e nas informações disponíveis, deverá efectuar-se uma análise de risco. Os navios de alto risco deverão ser controlados fisicamente, logo à chegada. As tarefas de controlo consistem no controlo cara a cara das pessoas a bordo e/ou na busca ao navio.</p> <p>Se não se dispuser antecipadamente de informações referentes à tripulação e aos passageiros, o navio deverá ser abordado logo à chegada.</p> <p>Os passageiros deverão ser sempre controlados cara a cara.</p> <p>Nos casos de risco especial, a embarcação deve permanecer sob controlo permanente das autoridades durante a sua estada num porto de Schengen. Todas as pessoas que embarcam no navio e dele desembarcam devem ser controladas cara a cara. As</p>	<p>Participação no sistema EISICS.</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>informações sobre as embarcações de alto risco devem ser comunicadas à escala marítima Schengen seguinte do navio através do sistema CIREFI de alerta precoce.</p>	
<p style="text-align: center;">9.1.3 Navios de cruzeiro</p> <p>Em princípio, o acervo Schengen exige que se proceda a um controlo cara a cara a todos os passageiros a bordo de navios de cruzeiro no primeiro e no último porto de entrada. Regra geral, o passageiro deve satisfazer todas as condições de entrada ou saída. Contudo, as regras relativas às circunstâncias especiais permitirão um nível inferior de controlo se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• houver um grande número de passageiros a bordo,</li> <li>• se dispuser de um tempo limitado para os controlos, e</li> <li>• houver bons motivos para crer que o navio e os seus passageiros apresentam baixo risco.</li> </ul> <p>Nestas condições, é de aceitar um controlo administrativo apenas no primeiro e no último porto Schengen, o que exige, no mínimo, que se faça uma pesquisa ao sistema SIS sobre os cidadãos de países terceiros e se carimbem os seus passaportes.</p> <p>Se no controlo se verificar que se encontram a bordo pessoas a quem deve ser recusada entrada no território Schengen, é necessário adoptar medidas especiais no interesse quer dos Estados Schengen quer das empresas de navegação. As autoridades deverão velar por que essas pessoas permaneçam a bordo e deixem o porto no navio. As informações sobre elas disponíveis deverão ser</p>	

Recomendações	Melhores práticas
<p>retransmitidas ao próximo porto Schengen de destino do navio, onde se aplicará procedimento semelhante.</p> <p>Se um navio de cruzeiro constituir risco de passagem ilegal da fronteira externa, é necessário adoptar medidas especiais no interesse mútuo dos Estados Schengen.</p> <p>Durante a sua estada num porto Schengen, a embarcação deverá ficar sujeita a vigilância permanente das autoridades. Todas as pessoas que embarcam no navio e dele desembarcam deverão ser controladas cara a cara. Para embarcar ou desembarcar, cada passageiro deverá satisfazer todas as condições de entrada ou saída. As informações sobre esses navios deverão ser comunicadas ao próximo porto Schengen de escala do navio, através do sistema CIREFI de alerta precoce. No porto seguinte, aplicar-se-á um procedimento semelhante.</p> <p>Os controlos ligeiros atrás descritos não deverão impedir de modo algum as autoridades de efectuarem verificações mais completas em qualquer dos portos seguintes.</p> <p>Os passageiros de cruzeiros devem ser titulares de um visto que satisfaça regras idênticas às aplicáveis às outras pessoas que entram no território Schengen.</p>	
<p>9.1.4 Embarcações de pesca</p> <p>Deverá ser feita uma monitorização para assegurar que os navios de pesca provenientes de países terceiros se pautam pelo procedimento correcto.</p>	<p>Deve acordar-se o intercâmbio de informações entre os Estados Schengen e os Estados terceiros vizinhos. O Estado terceiro informa nomeadamente das embarcações que estão a sair do seu território e, especialmente,</p>

<b>Recomendações</b>	<b>Melhores práticas</b>
<p>O acervo Schengen prevê controlos administrativos aos membros da tripulação, se estes forem considerados marítimos. No entanto, deverá recorrer-se a controlos cara a cara e/ou buscas à embarcação sempre que da análise de risco tal resulte necessário.</p> <p>Além disso, a pesca costeira mencionada no ponto 3.4.4.4. da Parte II do Manual Comum deverá ser verificada ocasionalmente em conformidade com a adequada análise de risco.</p>	<p>dos barcos que se eximiram aos controlos de saída ao abandonarem o território Schengen.</p>
<p style="text-align: center;">9.1.5 Barcos de recreio</p> <p>Deverá ser feita uma monitorização para assegurar que os barcos de recreio provenientes de países terceiros se pautam pelo procedimento correcto.</p>	<p>Deve acordar-se o intercâmbio de informações entre os Estados Schengen e os Estados terceiros vizinhos. O Estado terceiro informa nomeadamente das embarcações que estão a sair do seu território e, especialmente, dos barcos que se eximiram aos controlos de saída ao abandonarem o território Schengen.</p>
<p>9.1.6 Navios com um grande número de imigrantes ilegais a bordo</p> <p>Deverão ser estabelecidos planos de emergência para tratar o caso dos navios com um grande número de imigrantes ilegais a bordo, cobrindo os seguintes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detenção das pessoas responsáveis pelo transporte ilegal com vista à aplicação de medidas judiciais;</li> <li>• Detenção de todas as pessoas a bordo a fim de tomar os imigrantes a cargo com vista ao seu repatriamento e a garantir os seus direitos de saúde e de protecção;</li> <li>• Comunicar as informações sobre as embarcações de alto risco aos outros Estados Schengen, pelo EISICS e pelo</li> </ul>	<p>É nomeado um organismo governamental para a coordenação inter-ministerial e entre agências. Esse organismo dispõe das necessárias representações a nível regional e local para facilitar a coordenação e a clara divisão de responsabilidades. São facultados a esta estrutura, e especialmente aos organismos regionais responsáveis pela execução de medidas físicas, poderes e recursos adequados</p> <p>Esta estrutura é mantida de forma permanente em condições de facilitar a realização das práticas recomendadas.</p>

<b>Recomendações</b>	<b>Melhores práticas</b>
<p>sistema CIREFI de alerta precoce.</p>	<p>As autoridades locais e regionais mantêm planos coerentes para a sua participação e cooperação. Esses planos são regularmente testados e desenvolvidos de acordo com as instruções do organismo governamental de coordenação.</p>
<p>9.1.7 Clandestinos</p> <p>A fim de combater o fenómeno dos clandestinos, as autoridades deverão adoptar medidas preventivas contra o embarque e o desembarque não autorizados.</p>	
<p>9.1.8 Falsas tripulações</p> <p>A fim de combater a utilização de falsas tripulações como meio de entrada ilegal, as autoridades deverão proceder à recolha e tratamento de informações, o intercâmbio de informações e medidas de investigação e judiciais.</p>	
<p>9.1.9 Documentos de identidade dos marítimos</p> <p>Na emissão de documentos de identidade dos marítimos, deve ser dada especial atenção às características de segurança do documento.</p>	<p>As características de segurança do documento são idênticas às dos passaportes nacionais.</p>
<p>9.1.10 Marítimos em trânsito</p> <p>Nos termos do acervo, o capitão ou o agente do armador deverão informar as autoridades de gestão da fronteira no porto de entrada, da chegada de marítimos que necessitam de visto de trânsito e quaisquer outras mudanças</p>	<p>O capitão ou o agente de armador deverão informar as autoridades de gestão da fronteira o mais depressa possível e sempre pelo menos três dias antes da chegada do marítimo, a fim de acelerar o processo de</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>na composição da tripulação.</p> <p>As autoridades de gestão de fronteiras deverão verificar a precisão dos dados fornecidos pelo capitão ou pelo agente do armador.</p> <p>As autoridades só podem emitir vistos de trânsito a marítimos depois de verificação cuidadosa dos dados fornecidos pelo armador e confirmação pelas autoridades do local em que o navio está atracado ou à espera de atracar.</p>	<p>emissão de vistos de trânsito.</p> <p>É criada uma unidade com um horário de funcionamento de 24 horas por dia para dar respostas rápidas e coordenadas aos pedidos de vistos de trânsito para marítimos apresentados na fronteira.</p>
<p style="text-align: center;">9.1.11 EISICS</p> <p>As embarcações e suas tripulação e passageiros deverão ser meticulosamente controlados no primeiro porto de chegada ao território Schengen. Se a próxima escala da embarcação se situar igualmente no porto de um Estado Schengen que utilize o sistema EISICS, a autoridade de gestão de fronteira do primeiro Estado Schengen deverá enviar por fax o formulário EISICS ao próximo porto. O formulário deverá enumerar toda a informação EISICS pertinente colhida sobre a embarcação pela autoridade de gestão de fronteira. Com base nas informações obtidas através do formulário EISICS os controlos fronteiriços no próximo porto podem ser menos exaustivos.</p> <p><b><i>Intercâmbio electrónico de dados</i></b></p> <p>Os Estados Schengen deverão incentivar o intercâmbio de dados electrónico (IDE) nas suas fronteiras marítimas. A utilização de</p>	<p>Todos os Estados Schengen deverão aderir ao sistema EISICS, que deve ser informatizado, a fim de assegurar que as informações sejam protegidas e enviadas rapidamente à autoridade de gestão de fronteiras competente.</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>dados electrónicos transferidos em tempo útil, nomeadamente para identificar membros da tripulação, passageiros, clandestinos – assim como os seus documentos de viagem – a bordo dos navios, deverá ser um substituto obrigatório para todos os documentos de papel em utilização na fronteira de um Estado Schengen.</p> <p>A utilização do IED deverá ser facilitada mediante harmonização e normalização da legislação em vigor vinculativa ou de efeitos vinculativos. As autoridades de fronteira do porto Schengen em que uma embarcação está a sair do seu ancoradouro deverão comunicar os dados electrónicos actualizados em tempo útil às autoridades do próximo porto Schengen de destino.</p>	
<p>9.2 <i>Fronteiras aéreas</i></p> <p>9.2.1 Tripulações</p> <p>As tripulações devem ser sistematicamente controladas.</p> <p>9.2.2 Voos de carga</p> <p>O controlo sistemático deverá aplicar-se igualmente às tripulações dos voos de carga</p> <p>9.2.3 Procedimento para passageiros em trânsito (aeroporto)</p> <p>Deverá prever-se uma área de trânsito separada para os passageiros exteriores a</p>	<p>Dispor de uma instalação especial para os controlos prioritários às tripulações.</p> <p>Funcionários deverão ir aos voos de carga para se encontrarem com o pessoal</p> <p>Possibilidade de efectuar controlos na zona de trânsito (internacional).</p>

Recomendações	Melhores práticas
<p>Schengen.</p> <p style="text-align: center;">92.4 Aviação geral</p> <p>-----</p>	<p>-----</p>
<p>9.3 <i>Controlo em comboios</i></p> <p>Os comboios deverão estar sob vigilância adequada e contínua entre a fronteira e o posto fronteiriço. Os controlos fronteiriços propriamente ditos podem ser efectuados no comboio em movimento, ou na estação de caminho de ferro a bordo do comboio ou nos locais fixos utilizados especificamente para o efeito. As autoridades de gestão de fronteira deverão ter instrumentos eficazes de verificar os documentos de viagem e proceder a consultas às bases de dados em linha, de que devem dispor em todos os casos. Todos os passageiros e tripulação (e comboio) devem ser verificados segundo as regras Schengen (Art. 6.º da Convenção de Schengen).</p>	<p>Os comboios deverão estar sob vigilância adequada e contínua entre a fronteira e o posto fronteiriço (por exemplo patrulhas, vigilância técnica, vídeo).</p> <p>A área da estação para o tráfego externo deve ser separada fisicamente das áreas para o tráfego interno. Devem ser impedidas as possibilidades de fugir ao controlo fronteiriço e a área de chegada deverá estar sob controlo adequado.</p> <p>A realização de controlos a montante da fronteira junto com as autoridades de fronteira dos países terceiros vizinhos podem ser eficazes, se cumpridos os requisitos jurisdicionais pertinentes e existir confiança recíproca entre (a) os países vizinhos e (b) entre os parceiros Schengen.</p> <p>Acordar cooperação com os transportadores ferroviários. Essa cooperação deverá, quando necessário, ser formalizada mediante fornecimento prévio, em tempo útil, de uma lista dos passageiros às autoridades de fronteira.</p> <p>Equipamento SIS móvel nos comboios (controlos antes da passagem de fronteira e em pontos críticos).</p>

## **PARTE II: AFASTAMENTO E READMISSÃO**

### **1. INTRODUÇÃO**

A luta contra a imigração ilegal é uma preocupação importante para todos os Estados-Membros da União. A livre circulação no interior do território Schengen exige um reforço correspondente das fronteiras externas em torno desse território, e uma política eficaz e dissuasora de afastamento dos estrangeiros ilegais.

O n.º 1 do artigo 23.º da Convenção de Schengen estipula que os nacionais de países terceiros (ou seja, não UE e não EEE) que não preencham ou que tenham deixado de preencher as condições de estada de curta duração aplicáveis no território de um Estado Schengen devem, em princípio, abandonar imediatamente os territórios dos Estados Schengen. Quando a partida não é voluntária, ou se, por motivos de segurança nacional ou ordem pública, for necessário impor a partida imediata do nacional de país terceiro, o afastamento deve ser executado em conformidade com a legislação nacional do Estado Schengen em que foi detido.

Assim, embora a Convenção de Schengen indique claramente a necessidade do afastamento, o acervo Schengen neste capítulo é muito parco, visto que os Estados Schengen têm a faculdade de definir as circunstâncias e o modo de execução dessas medidas.

Foi feita uma certa harmonização da legislação no âmbito da já mencionada Directiva 2001/40/CE, relativa ao reconhecimento mútuo das decisões de afastamento de nacionais de países terceiros, cujo objectivo é assegurar uma aplicação mais eficaz destas medidas e uma melhor cooperação entre os Estados-Membros.

Para elaborar o documento, utilizou-se um método que consistiu em começar por obter um mapa das práticas nacionais existentes, escolhendo de entre esta gama de práticas as que pareciam ir no sentido da maior eficácia. A lista assim elaborada é indicativa e não exaustiva.

<b><u>RECOMENDAÇÕES</u></b>	<b><u>MELHORES PRÁTICAS</u></b>
<p data-bbox="145 297 595 331"><b>2. MEDIDAS DE AFASTAMENTO</b></p> <p data-bbox="145 394 746 521">Estas medidas devem ser conformes com o Estado de direito e ser baseadas em legislação existente.</p> <p data-bbox="145 584 727 667">Devem ser adoptadas em conformidade com as disposições:</p> <ul data-bbox="145 730 746 1910" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="145 730 746 813">– da Convenção Europeia sobre os Direitos do Homem de 4 de Novembro de 1950,</li> <li data-bbox="145 875 746 1048">– da Convenção das Nações Unidas contra a Tortura e outras Penas ou Tratamentos Cruéis, Desumanos ou Degradantes, de 10 de Dezembro de 1984,</li> <li data-bbox="145 1111 746 1283">– da Convenção de Genebra, de 28 de Julho de 1951, relativa ao estatuto dos refugiados, e do Protocolo de 31 de Janeiro de 1967,</li> <li data-bbox="145 1346 746 1473">– da Convenção Internacional sobre os Direitos da Criança, de 20 de Novembro de 1989.</li> <li data-bbox="145 1536 746 1664">– da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, de 13-14 de Outubro de 2000,</li> <li data-bbox="145 1727 746 1910">– <u>Objectivo</u> : Conseguir o retorno do nacional de país terceiro que é alvo da medida ao seu país de origem ou a um país que o admita.</li> </ul>	<p data-bbox="759 394 1337 667">Afastamento efectivo do território. Para conseguir isto, combinar a medida, se necessário, com uma proibição de regresso do nacional de país terceiro ao território durante um período suficientemente longo e inscrito no SIS a fim de ser dissuasora.</p> <p data-bbox="759 730 1270 857">O incumprimento de uma proibição de retorno ao território poderia implicar sanções.</p>

<p>– <u>Dois tipos de decisão</u> :</p> <p>– Administrativa, baseada:</p> <p>no incumprimento das regras de entrada ou residência dos nacionais de país terceiro,</p> <p>numa ameaça à ordem pública ou à segurança nacional.</p> <p>– Sanção administrativa ou judicial em relação a infracções penais com um certo nível de gravidade.</p> <p><b>Garantias concedidas</b></p> <p>Possibilidade de o nacional de país terceiro detido recorrer contra as medidas que lhe foram impostas.</p> <p><b>3. PESSOAS EM CAUSA</b></p> <p><b>3.1. Nacionais de país terceiro ilegais</b></p> <p>Se o nacional de país terceiro não cumprir a decisão, deve ser afastado.</p>	<p>Permitir ao nacional de país terceiro exercer os direitos que lhe são atribuídos.</p> <p>Neste caso, a decisão que o obriga a sair do território pode ser complementada com um controlo à saída do território.</p> <p>Se o nacional de país terceiro não cumprir a exigência de sair do território, deverá ser colocado nas listas nacionais de pessoas procuradas e, se necessário, nas do SIS.</p> <p>Para garantir a credibilidade do sistema, a resistência deliberada ao afastamento pode ser objecto de sanções específicas, que obviamente não afectarão a ordem de</p>
---	---

<p><b>3.2. Nacionais de país terceiro cuja presença constitui uma ameaça à ordem pública ou à segurança nacional</b></p>	<p>afastamento inicial, que deve ser executada.</p>
<p><b>(1-2): Caso particular dos menores não acompanhados</b></p>	
<p><b>As recomendações ou melhores práticas que se seguem só são aplicáveis quando o permitirem as legislações nacionais de cada Estado Schengen</b></p>	
<p>– O afastamento de menores não acompanhados, garantindo os melhores interesses da criança e assegurando o cumprimento do disposto na Convenção Internacional sobre os Direitos da Criança, de 20 de Novembro de 1989.</p>	<p>– O afastamento dos menores não acompanhados com a maior brevidade, preservando simultaneamente os interesses da criança. Tanto quanto possível, garantir que os menores são acompanhados e tomados a cargo à sua chegada.</p>
<p><b>4. IMPLEMENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE AFASTAMENTO</b></p> <p><b>4.1. Identificação</b></p>	<p>Estabelecimento de uma lista nacional de nacionais de países terceiros.</p>
<p>– Identificação, especialmente pela recolha das impressões digitais dos nacionais de país terceiro que são alvos de medida de afastamento.</p> <p>– <u>Inclusão num ficheiro de dados</u> sobre nacionais de país terceiro que requerem visto ou autorização de residência. A ser implementada futuramente (Conclusões do Conselho JAI de 20 de Setembro de 2001).</p> <p>– Para efeitos de não admissão, completar o registo com a indicação dos fundamentos.</p>	

## **4.2. Detenção**

Os nacionais de país terceiro que constituam ameaça à ordem pública ou à segurança nacional devem ser detidos durante o período que precede a implementação da ordem de afastamento.

Tal torna-se necessário quando a pessoa não pode ser afastada rapidamente, em especial porque não possui documento de viagem.

Pode utilizar-se a detenção para impedir o nacional de país terceiro de se eximir a uma medida de afastamento e para preparar a execução dessa medida.

– Necessidade de instalações específicas

Em princípio, os nacionais de país terceiro sujeitos a uma ordem de afastamento têm de ficar retidos em centros especiais com um estatuto jurídico adequado que os distinga claramente das instituições prisionais, e que disponham de equipamentos que garantam condições de alojamento e higiene consentâneas com a dignidade humana. Os equipamentos devem também dar aos detidos a possibilidade de exercerem os seus direitos (intérpretes, visitas, centro de saúde, etc.)

– Garantias

Possibilidade de os nacionais de país terceiro detidos recorrerem das medidas impostas.

– Menores

Só podem ficar detidos em casos específicos e de acordo com a Convenção Internacional sobre os

Será adequado prever alternativas para a detenção de menores.

Direitos da Criança, de 20 de Novembro de 1989.

– Duração

A duração do período de detenção dos nacionais de país terceiro é factor decisivo da medida de afastamento, sendo seu objectivo dar ao serviço responsável pelo afastamento o tempo estritamente necessário para a organização prática da partida.

#### **4.3 Questão dos salvo-condutos consulares**

Os salvo-condutos devem poder ser obtidos nos serviços consulares em prazos compatíveis com os períodos de detenção.

Para o efeito, reforçar a cooperação consular.

#### **4.4. Financiamento dos afastamentos**

Análise da possibilidade de o afastamento ser custeado:

- pelo próprio nacional de país terceiro;
- pelos passadores

Este objectivo justifica um período adequado de detenção.

Utilizar todos os meios adequados incluindo as visitas das autoridades consulares aos centros de detenção.

Análise da possibilidade de o afastamento ser custeado:

- pelo próprio nacional de país terceiro;
- pela pessoa que fornece alojamento ao nacional de país terceiro ou por quem o tenha patrocinado numa declaração de responsabilização aquando da emissão de visto ou de autorização de residência;
- pela pessoa que emprega ilegalmente o nacional de país terceiro;
- pelos passadores.

<p><b>4.5 Escolta</b></p> <p>Sempre que necessário , serão previstas escoltas constituídas por funcionários especialmente formados para a tarefa.</p> <p>O Estado que efectua o afastamento deverá efectuar uma análise de risco da pessoa a afastar, a fim de determinar se é necessário o uso de escolta e, se for o caso, o número necessário de escoltadores.</p> <p>O transportador envolvido na execução do afastamento deverá ser informado dos resultados dessa avaliação de risco, em conformidade com a Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944 e com as normas e recomendações da ICAO/OACI.</p> <p>– <b>Readmissão</b></p> <p>Geralmente, os acordos de readmissão prevêm duas categorias de pessoas susceptíveis de serem readmitidas: os nacionais do próprio país e os nacionais de países terceiros. Poderá haver também disposições relativas ao trânsito.</p> <p>A readmissão torna os Estados-Membros e os</p>	<p>Possibilidade de cobrar os custos de afastamento e detenção às pessoas acima referidas.</p> <p>– Possibilidade de aplicação de sanções se não pagarem.</p> <p>A introdução de <i>charters</i> europeus especiais poderá contribuir para melhorar as condições de afastamento.</p> <p>Desenvolver a cooperação transfronteiras entre todas as autoridades competentes envolvidas.</p> <p>Introduzir políticas de readmissão</p>
---	---

<p>países terceiros responsáveis pelo eficiente controlo das suas fronteiras.</p> <p>Este procedimento especial consiste no afastamento dos nacionais de país terceiro ilegais do Estado A para o Estado B que é o seu Estado de origem e/ou de trânsito e em requerer ao segundo que o receba.</p> <p>A readmissão é efectuada em pontos especiais determinados em cada acordo. É indispensável que as autoridades do Estado de readmissão sejam fisicamente capazes de aceitar as pessoas restituídas logo que a decisão de aceitação seja tomada.</p>	<p>eficazes utilizando todos os meios disponíveis quer nos instrumentos jurídicos (acordos de readmissão, introdução de cláusulas de readmissão noutros tipos de acordo, etc.) quer em termos práticos.</p> <p>Resposta ao pedido de readmissão com maior brevidade possível.</p>
--	---