



Consejo de Seguridad

Distr. general
26 de junio de 2007
Español
Original: inglés

Carta de fecha 26 de junio de 2007 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a mi informe de 14 de marzo de 2007 (S/2007/147) sobre la aplicación de la resolución 1701 (2006) del Consejo de Seguridad. En su declaración de la presidencia de 17 de abril de 2007 (S/PRST/2007/12), el Consejo de Seguridad hizo suya mi sugerencia de evaluar la situación imperante a lo largo de toda la frontera entre el Líbano y Siria y me invitó a que enviara lo antes posible, en estrecha coordinación con el Gobierno del Líbano, una misión independiente para que evaluara a fondo la vigilancia de la frontera y transmitiera al Consejo sus conclusiones y recomendaciones a ese respecto.

Según lo que informé al Presidente del Consejo de Seguridad en mi carta de fecha 23 de mayo de 2007, decidí establecer dicha misión, denominada Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano. He recibido el informe sobre la misión del jefe del Equipo, Lasse Christensen (Dinamarca). Me adhiero plenamente a sus recomendaciones y en mi próximo informe sobre la aplicación de la resolución 1701 (2006) formularé observaciones sustantivas adicionales.

En el ínterin, tengo el honor de adjuntar el informe sobre la misión y le agradeceré que tenga a bien señalarlo a la atención de los miembros del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Ban **Ki-moon**



Informe del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano

Resumen

En el párrafo 14 de su resolución 1701 (2006) el Consejo de Seguridad exhortó al Gobierno del Líbano a que asegurara sus fronteras y todos los puntos de ingreso para impedir la entrada en el Líbano de armas o material conexo sin su consentimiento. A pedido del Gobierno del Líbano se envió a dicho país en septiembre de 2006 y febrero de 2007 un equipo de expertos de policía fronteriza de las Naciones Unidas para que evaluara la situación imperante en la frontera y ofreciera al Consejo sus conclusiones y recomendaciones. En su declaración de la presidencia de 17 de abril de 2007 (S/PRST/2007/12), el Consejo de Seguridad invitó al Secretario General a que enviara lo antes posible, en estrecha coordinación con el Gobierno del Líbano, una misión independiente para que evaluara a fondo la vigilancia de la frontera y transmitiera al Consejo sus conclusiones y recomendaciones a ese respecto.

Del 27 de mayo al 15 de junio de 2007 el Equipo independiente de las Naciones Unidas de evaluación fronteriza del Líbano visitó ese país. El Equipo trabajó en estrecha cooperación con el Gobierno libanés y las autoridades encargadas de la seguridad fronteriza y recibió apoyo irrestricto en sus esfuerzos por evaluar todos los aspectos de la seguridad fronteriza del Líbano, haciendo especial hincapié en las medidas preventivas contra el contrabando de armas. El Equipo sostuvo conversaciones con funcionarios gubernamentales y los directores de los cuatro organismos que se encargan en forma directa de la gestión de la seguridad en las fronteras: las Fuerzas Armadas del Líbano, la Dirección General de Seguridad, la Fuerza de Seguridad Interna y la Administración General de Aduanas.

Se realizaron visitas a cuatro puestos fronterizos y a otro que entrará en funcionamiento en julio de 2007 así como al aeropuerto internacional de Beirut y al puerto de Beirut. Se visitaron también algunos puestos de la “Frontera Verde” con la República Árabe Siria a fin de evaluar las condiciones de la frontera e incluso los distintos tipos de terreno, las condiciones extraordinarias derivadas de la instalación de bastiones militares transfronterizos de los palestinos y las zonas afectadas por controversias por la delimitación de la frontera.

En las conversaciones y las visitas sobre el terreno el Equipo observó que el nivel de cooperación y coordinación, en particular en cuanto al intercambio de información y la planificación conjunta entre organismos era más bien escaso. De resultas del largo período en que no hubo una frontera terrestre tradicional y en consecuencia se aplicaron muy escasas medidas de gestión de la seguridad, los cuatro organismos sólo obtuvieron muy poca experiencia y conocimientos en ese ámbito. Un ejemplo de ello es el despliegue de fuerzas a lo largo de la Frontera Verde, donde los puestos de observación y control parecen estar organizados de acuerdo con la doctrina militar tradicional y tienen por objeto ante todo la defensa territorial en lugar de la vigilancia fronteriza para la prevención del contrabando.

El diseño y configuración de los puestos fronterizos no satisfacen plenamente las necesidades de una zona controlada destinada a la realización de actividades de seguridad fronteriza. Además, no existen procedimientos establecidos para las actividades relacionadas con un puesto de esa índole, y en consecuencia el tránsito de pasajeros, vehículos y cargamentos se realiza sin regulación alguna.

La capacitación en tareas tradicionales de seguridad fronteriza ofrecería a los organismos intervinientes los conocimientos necesarios sobre la manera de cambiar o remediar esas condiciones.

El Equipo comprobó que había la suficiente voluntad profesional de asegurar la fronteras del Líbano. También comprobó que los organismos de seguridad fronteriza habían introducido algunas medidas de mejora en la eficiencia de la gestión de las fronteras, aplicando las recomendaciones anteriores de los equipos de evaluación de las Naciones Unidas, la asistencia bilateral prestada por el Gobierno de Alemania y el equipo donado por otros países.

No obstante, el Equipo también consideró que el estado actual de la seguridad fronteriza era insuficiente para impedir, en modo alguno, el contrabando, en particular de armas. Esa determinación fue corroborada además por el hecho de que el Equipo no pudo documentar ni una sola confiscación de armas de contrabando en la frontera o cerca de ella.

Aún así es posible realizar mejoras sustanciales en la gestión de la seguridad fronteriza del Líbano, algunas de las cuales sólo pueden lograrse mediante la asistencia y el apoyo de la comunidad internacional.

No obstante, también vale la pena señalar que algunas de las recomendaciones formuladas en evaluaciones anteriores así como las actuales pueden ser aplicadas por las autoridades del Líbano por cuenta propia, sin consecuencias financieras importantes y sin modificar la estructura orgánica de los organismos de gestión de fronteras.

Sobre la base de sus observaciones, evaluaciones y conclusiones, el Equipo presenta las siguientes recomendaciones:

a) Se debería establecer una fuerza móvil integrada por múltiples organismos centrada en el contrabando de armas con el propósito de confiscar armas de manera eficiente mediante la utilización de los servicios de inteligencia y la capacidad de interceptación rápida. Otra finalidad sería la de servir de modelo para los otros organismos de seguridad fronteriza y de plataforma para crear en el futuro un posible organismo especializado en la protección de las fronteras;

b) Se debería establecer un componente de inteligencia y análisis en el seno de la unidad multipartita con el propósito de recoger toda la información pertinente de los cuatro organismos, analizarla y señalar a los cuatro organismos y a la fuerza multipartita los objetivos más susceptibles de ser aprehendidos;

c) Se deberían asignar expertos internacionales en seguridad fronteriza a la unidad multipartita y su célula de inteligencia y análisis; a los cuatro organismos, en todos los niveles, en particular en el nivel operacional, a fin de asesorar sobre los aspectos de seguridad fronteriza de carácter no militar y el seguimiento de la capacitación; y a una secretaría de asesoramiento integrada por asesores internacionales y representantes de los organismos de seguridad fronteriza del Líbano;

d) Se debería establecer un organismo de vigilancia de fronteras como parte de una estrategia a largo plazo a fin de racionalizar los procedimientos sobre seguridad fronteriza, y consolidar conocimientos, información y material de inteligencia en un único organismo;

e) Se debería establecer un control total y absoluto en los puestos fronterizos elaborando procedimientos operativos normalizados, incluido un reglamento para la circulación de personas, vehículos y bienes dentro de la zona de control, medidas estandarizadas obligatorias para la verificación del cumplimiento y mecanismos de represión de la corrupción, y mediante la modificación de las infraestructuras cuando sea necesario;

f) Se deberían adoptar medidas para la determinación de las actividades legales e ilegales fronterizas o transfronterizas con el fin de crear un entorno transparente y claro, como la restricción del acceso a determinadas zonas, el trazado de la línea fronteriza, el establecimiento de otros lugares de cruce, el traslado de puestos fronterizos a la línea de frontera y el ofrecimiento de programas socioeconómicos como alternativa para las familias que se dedican al contrabando;

g) Se deberían establecer programas de capacitación para los cuatro organismos y en todos los niveles a fin de transformar el concepto y las doctrinas de seguridad fronteriza en una dotación civil profesional y altamente calificada, en lo posible aprovechando la experiencia adquirida en materia de capacitación del proyecto experimental para la frontera septentrional y aplicando los aspectos prácticos del concepto de gestión integrada de las fronteras convenido en el plano internacional respecto de la cooperación y la coordinación, la recolección de información, las aptitudes técnicas y tácticas así como el análisis de riesgos;

h) Se debería aumentar el suministro de equipo especializado que se ofrece a todos los organismos con el fin de aumentar la eficiencia y servir de factor multiplicador de fuerzas, incluyendo equipo de vigilancia aérea y terrestre, equipo de comunicaciones, vehículos, escáneres, otros dispositivos de inspección y todos los equipos y programas informáticos necesarios;

i) Se deberían entablar relaciones de cooperación con los homólogos de Siria, en particular en el plano operacional, haciendo un esfuerzo conjunto de gestión de la seguridad fronteriza para asegurar la frontera e impedir la realización de actividades transfronterizas ilícitas.

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Antecedentes	1–7	7
II. Mandato, enfoque y metodología del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano	8–15	8
A. Mandato	8	8
B. Enfoque	9–11	9
C. Metodología	12	10
D. Apoyo ofrecido al Equipo	13	11
E. Limitaciones	14–15	11
III. Situación	16–39	11
A. Descripción de las fronteras	16–21	11
B. Organismos encargados de la gestión de las fronteras	22–28	13
C. La situación de acuerdo con las principales autoridades del Líbano encargadas de la gestión fronteriza	29–37	15
D. Apoyo internacional	38–39	18
IV. Hechos y conclusiones	40–181	18
A. Puestos fronterizos oficiales	40–108	18
1. Puestos en la frontera terrestre	40–86	18
a) Descripción y procedimientos	40–46	18
b) Hechos y conclusiones	47–74	20
c) Evaluación parcial, análisis y conclusiones	75–81	25
d) Recomendaciones	82–86	27
2. Aeropuerto de Beirut	87–98	28
a) Sinopsis	87–92	28
b) Hechos y conclusiones	93–97	29
c) Conclusiones y recomendaciones	98	29
3. Puerto marítimo de Beirut	99–108	30
a) Sinopsis	99	30
b) Hechos y conclusiones	100–106	30
c) Conclusiones y recomendaciones	107–108	31
B. Frontera Verde	109–166	32
1. Descripción y procedimientos	109–122	32
2. Hechos y conclusiones sobre los emplazamientos visitados por el Equipo	123–151	35

3.	Evaluación parcial, análisis y conclusiones	152–166	40
C.	Conclusiones	167–169	42
D.	Evaluación de la aplicación de las recomendaciones de la misión de expertos enviada por el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz.	170–181	43
V.	Recomendaciones	182	45
Anexos			
I.	Visitas y reuniones del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano		49
II.	Mapa de los puestos fronterizos y las visitas al terreno		52
III.	Mandato del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano		53

I. Antecedentes

1. La resolución 1701 (2006) del Consejo de Seguridad, de 11 de agosto de 2006, puso término a la guerra entre Israel y el Líbano desatada el 12 de julio de 2006 como consecuencia del secuestro de dos soldados israelíes por Hizbollah. El 14 de agosto se implantó el cese del fuego, 33 días después del comienzo de la guerra. En la resolución se pedía la retirada de las fuerzas israelíes, la observancia de la cesación del fuego, el despliegue de las Fuerzas Armadas del Líbano al sur del río Litani y el fortalecimiento del mandato de la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano (FPNUL).

2. Varias partes de la resolución 1701 (2006) guardan relación directa con el concepto de control fronterizo y seguridad fronteriza. En el párrafo 8 el Consejo pide al Líbano y a Israel que respeten, entre otras cosas, los principios de ausencia de fuerzas extranjeras en el Líbano que no cuenten con el consentimiento del Gobierno del Líbano y la inexistencia de ventas y suministros de armas y material conexo al Líbano, que no cuenten con la autorización del Gobierno de ese país. En el párrafo 14 el Consejo exhorta al Gobierno del Líbano a que asegure sus fronteras y otros puntos de ingreso para impedir la entrada en el Líbano de armas o material conexo sin su consentimiento y pide a la FPNUL que preste asistencia al respecto al Gobierno del Líbano cuando éste la solicite.

3. En respuesta al pedido formulado por Fouad Siniora, Primer Ministro del Líbano a Angela Merkel, Canciller Federal de Alemania, el 25 de agosto de 2006, el 7 de septiembre de 2006 se estableció en Beirut una oficina del proyecto conjunto de la Policía Federal y la Aduana, sobre la base de un acuerdo bilateral. Un equipo de cinco expertos de la Policía Federal y otros cinco de la Aduana de Alemania llegaron al Líbano con la misión de asesorar a las autoridades de seguridad libanesas encargadas de la protección de las fronteras y el control aduanero sobre la formulación de una estrategia nacional de control de fronteras, evaluar las normas actuales de los equipos utilizados y proporcionar equipo cuando resulte conveniente; y ofrecer capacitación relacionada con incidentes a las autoridades de seguridad del Líbano encargadas de la protección de las fronteras y el control aduanero cuando corresponda.

4. En el marco del mandato bilateral convenido, la oficina del proyecto de la Policía Federal y la Aduana realizaron una evaluación de la situación de las autoridades de seguridad del Líbano encargadas del control fronterizo y el cobro de derechos aduaneros, con excepción de las fronteras ubicadas al sur del río Litani, conforme al mandato de la FPNUL. De acuerdo con las conclusiones, la oficina del proyecto formuló una propuesta para la gestión integrada de las fronteras del Líbano. Como punto de partida, se inició un proyecto piloto en la región septentrional para la mejora de las instalaciones del aeropuerto internacional y los puertos marítimos. El objetivo general del proyecto piloto es que las autoridades libanesas puedan elaborar una estrategia integrada de la gestión de las fronteras para todo el país. La etapa de ejecución del proyecto abarcará de septiembre de 2007 hasta fines de año y podría hacerse extensivo posteriormente a la frontera oriental.

5. En septiembre de 2006 un equipo de expertos de la policía fronteriza del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz realizó una breve evaluación de las medidas de seguridad implantadas en las fronteras del Líbano. En el informe de evaluación se destacaron las estructuras de coordinación establecidas

por el Gobierno y se señalaron algunas deficiencias respecto de la coordinación, el equipo y la capacitación. Del 25 de febrero al 3 de marzo de 2007 el equipo de expertos regresó al Líbano a fin de determinar si se habían aplicado los cambios recomendados en su informe. A juicio del equipo, la segunda evaluación arrojó conclusiones tanto alentadoras como decepcionantes. No obstante el equipo también reconoció que el tiempo de que dispuso el Gobierno del Líbano entre la presentación de su primer informe y la segunda evaluación, en algunos casos no permitió que se aplicaran íntegramente las medidas recomendadas.

6. El informe del Secretario General sobre la aplicación de la resolución 1701 (2006) del Consejo de Seguridad, de fecha 14 de marzo de 2007 (S/2007/147), mencionó un número cada vez mayor de denuncias de contrabando de armas a través de la frontera entre la República Árabe Siria y el Líbano y las medidas implantadas por el Gobierno del Líbano para mejorar la gestión de las fronteras. El informe mencionó que el equipo de evaluación del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz había sugerido una misión complementaria en un plazo de cuatro a seis meses para que el Gobierno del Líbano tuviera tiempo suficiente para aplicar las mejoras recomendadas.

7. En su declaración del Presidente de fecha 17 de abril de 2007 (S/PRST/2007/12) el Consejo de Seguridad acogió con beneplácito la intención del Secretario General de evaluar la situación imperante en toda la frontera y lo invitó a que enviara lo antes posible, en estrecha coordinación con el Gobierno del Líbano, una misión independiente para que evaluara a fondo la vigilancia de la frontera y mantuviera al Consejo informado de sus contactos con el Gobierno, y transmitiera al Consejo sus conclusiones y recomendaciones.

II. Mandato, enfoque y metodología del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano

A. Mandato

8. Sobre la base de las recomendaciones del segundo informe de la misión de expertos policiales y la declaración del Presidente del Consejo de Seguridad (véanse los párrafos 5 y 6 *supra*), se encomendó al Departamento de Asuntos Políticos que reuniera expertos en aduanas, policía fronteriza y cuestiones militares y estableciera el Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano. El 27 de mayo de 2007, el Equipo, constituido por Lasse Christensen, Jefe del Equipo (Dinamarca), El Hadi Salah (Argelia), Franz Vogl (Alemania), Sherrone Blake Lobban (Jamaica) y Gilbert Barthe (Suiza), se reunió en Beirut para realizar una misión sobre el terreno de tres semanas de duración con el mandato siguiente:

- a) Evaluar cabalmente la seguridad fronteriza y la vigilancia de la “Frontera Verde”, incluidos sus puestos fronterizos oficiales;
- b) Ofrecer recomendaciones concretas al Secretario General sobre medidas y estrategias de asistencia destinadas al fortalecimiento de la seguridad a lo largo de toda la frontera del Líbano con la República Árabe Siria, que tiene una extensión de unos 320 kilómetros;

c) Examinar las funciones de todos los organismos encargados de la seguridad fronteriza¹, prestando particular atención a la capacidad actual de las aduanas nacionales y los organismos de supervisión de las fronteras así como los adelantos realizados por los organismos de seguridad y aduanas en el fortalecimiento del control de las fronteras de conformidad con la resolución 1701 (2006) y determinar los principales obstáculos que impiden el fortalecimiento efectivo del control;

d) Analizar las conclusiones de las dos visitas anteriores del Equipo de expertos de policía de fronteras del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz al Líbano (en septiembre de 2006 y febrero de 2007) y consolidar sus recomendaciones, haciendo particular hincapié en la elaboración de un proyecto integrado de gestión de las fronteras, así como en las posibles oportunidades de capacitación y desarrollo, en estrecha consulta con los organismos mencionados y con los expertos alemanes que realizan actualmente un proyecto piloto de asistencia bilateral sobre fortalecimiento de la seguridad fronteriza en el norte del país;

e) Entablar estrechas relaciones de enlace con el equipo alemán mencionado y con los organismos libaneses y elaborar un conjunto de normas para los puntos de ingreso fronterizos, incluidas recomendaciones sobre la reconstrucción y refacción de infraestructuras esenciales a lo largo de la frontera.

Se prevé que el Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano presentará un informe al Consejo de Seguridad sobre sus conclusiones y recomendaciones antes de la presentación del informe del mes de junio del Secretario General sobre la aplicación de la resolución 1701 (2006) del Consejo de Seguridad.

B. Enfoque

9. Como punto de partida, el Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano consideró conveniente investigar los conceptos de seguridad fronteriza y gestión fronteriza integrada a fin de definir claramente el objetivo y alcance de su mandato. La seguridad fronteriza y la gestión fronteriza integrada son indispensables para la promoción de fronteras abiertas y seguras. El reto consiste en hallar las maneras de fortalecer la seguridad fronteriza en forma proporcional a las amenazas de actividades transfronterizas ilícitas, facilitando a las vez los viajes y el comercio lícitos, protegiendo los derechos humanos y promoviendo el contacto entre personas². Esto último es indispensable si se consideran los estrechos vínculos existentes entre las poblaciones fronterizas del Líbano y de Siria.

10. Existen muy diversas interpretaciones del concepto de gestión fronteriza integrada. El Consejo de Justicia y Asuntos Internos del Consejo de la Unión Europea, por ejemplo, convino en que los factores siguientes constituyen el marco conceptual de la gestión integrada de las fronteras³:

a) El control de las fronteras (verificación y vigilancia), incluidos el análisis de riesgos y los servicios de inteligencia delictiva;

¹ Fuerza de Seguridad Interna, Dirección General de Seguridad Pública, Administración General de Aduanas y Fuerzas Armadas del Líbano.

² Véase www.osce.org/activities/13030.html.

³ Consejo de la Unión Europea, 2768ª sesión, Bruselas, 4 y 5 de diciembre de 2006.

b) La detección e investigación de “delitos transfronterizos” en cooperación con todas las autoridades competentes de vigilancia de las leyes;

c) El modelo de control de acceso por filtro de cuatro etapas, estipulado en el Catálogo Schengen de 2002 de la Unión Europea, incluye la adopción de medidas en terceros países de origen o tránsito, la cooperación con países vecinos, medidas de control fronterizo en las fronteras externas y medidas de control dentro de la zona común de libre circulación;

d) La cooperación interinstitucional en la gestión fronteriza, incluidos guardias de fronteras, aduanas y policía, seguridad nacional y otras autoridades competentes;

e) La coordinación y coherencia en los planos nacional y transnacional.

11. La gestión integrada de las fronteras depende del más alto grado de profesionalismo y de la plena coordinación interinstitucional. Además, su aplicación debida exige una definición clara de las competencias respectivas, las responsabilidades funcionales, las funciones y misiones de la policía, las autoridades aduaneras y el ejército así como las condiciones para el traspaso de funciones del ejército a la autoridad civil tan pronto lo permita la situación. También comprende el establecimiento o mejora de mecanismos apropiados para el intercambio regular y la evaluación conjunta de información en los planos bilateral y regional⁴. El equipo alemán que ejecuta el proyecto de consolidación de la capacidad en el Líbano septentrional ha basado su estrategia en el marco conceptual de la gestión integrada de las fronteras.

C. Metodología

12. El Equipo cumplió su mandato en estrecha cooperación con el Gobierno del Líbano y todos sus organismos de seguridad. Este enfoque fue facilitado en gran medida por la total disposición del Gobierno a recibir y apoyar la misión y a aprovechar el asesoramiento de la misión y sus recomendaciones así como el posible apoyo a la gestión de fronteras que podría generar el informe del Equipo. En el más alto nivel, el Equipo se reunió con el Primer Ministro. El Equipo celebró consultas periódicas con las autoridades de seguridad del Líbano en su cuartel general de Beirut, se reunió con los comandantes o directores de los cuatro organismos de seguridad y, según fue necesario, con los oficiales a cargo. El Equipo efectuó visitas a todos los puestos fronterizos oficiales y a muchas zonas de la Frontera Verde. Además, pudo observar buena parte de la frontera con Siria durante un vuelo en helicóptero. Su evaluación se centró en los aspectos técnicos de la seguridad fronteriza y la gestión de fronteras. No obstante, el Equipo no pudo pasar por alto algunos aspectos específicos de carácter político y relacionados con la seguridad en algunos lugares de la frontera que tienen un efecto directo en la capacidad de las autoridades del Líbano para gestionar y controlar la frontera.

⁴ Organización del Tratado del Atlántico del Norte, Plataforma común para la Conferencia Regional de Ohrid sobre la seguridad y gestión fronterizas, 22 y 23 de mayo de 2003.

D. Apoyo ofrecido al Equipo

13. Las actividades del Equipo realizadas en el Líbano se beneficiaron con el apoyo extraordinario de las autoridades libanesas y de la Oficina del Coordinador Especial de las Naciones Unidas para el Líbano. El Equipo realizó intensas consultas con el Coordinador Especial del Secretario General para el Líbano y sus asesores políticos. Una unidad especial de protección se ocupó de la seguridad del personal y de escoltarlo y le prestó apoyo logístico. Al mismo tiempo, los organismos de seguridad del Líbano ofrecieron el más alto nivel de cooperación al Equipo y atendieron todos sus pedidos de visitas a determinados lugares y de reuniones con funcionarios.

E. Limitaciones

14. Al margen de los aspectos sumamente positivos señalados en los párrafos anteriores, el Equipo se enfrentó con algunas limitaciones de diverso carácter y magnitud. Durante sus visitas sobre el terreno (puestos fronterizos y Frontera Verde), el Equipo fue escoltado por las Naciones Unidas y contó con los servicios de la unidad de protección especial y los vehículos de la Fuerza de Seguridad Interna, complementados por oficiales de inteligencia militar y los comandantes regionales de las Fuerzas Armadas del Líbano. El convoy del Equipo se compuso de por lo menos seis vehículos negros de 4 x 4 y dos vehículos militares de las Fuerzas Armadas del Líbano destacados en la zona. Unas 10 personas, entre ellas cinco expertos del Equipo y comandantes del ejército, se reunían en las oficinas de las diversas autoridades responsables de la frontera. Debido a ello la interacción de la misión con los funcionarios locales fue formal y rígida. En algunas oportunidades éstos parecieron cautos y hasta adoptaron una posición casi defensiva en sus deliberaciones celebradas frente a un público de tan alto nivel.

15. En general, el tiempo de que dispuso el Equipo no le permitió establecer auténticas relaciones de trabajo con las autoridades locales responsables de las fronteras y hubo escasas posibilidades de verificar o corroborar algunas declaraciones formuladas al Equipo (y su comitiva). El hecho de que la República Árabe Siria hubiera dado por concluidas sus operaciones fronterizas en los tres puestos fronterizos septentrionales, tras las operaciones armadas contra el campamento palestino de Nahr al-Barid, impidió que el Equipo presenciara la manera en que las autoridades fronterizas desempeñaban sus funciones. Además, por razones de seguridad fue más bien escaso el tiempo que permaneció en lugares cercanos a los baluartes palestinos en la frontera con Siria.

III. Situación

A. Descripción de las fronteras

16. El Líbano abarca una superficie de 10.452 km² y al norte y al este linda con la República Árabe Siria y al sur, con Israel. Las aguas del Mediterráneo constituyen el límite occidental del territorio del Líbano. La responsabilidad de prestar apoyo al Gobierno del Líbano en la vigilancia de la frontera marítima y la zona ubicada al sur del río Litani ha sido asignada a la FPNUL y por consiguiente la evaluación de la

seguridad en este sector no se incluye en el mandato del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano.

17. La frontera norte sigue el río Kabir desde su origen en la zona de Sahlat al Buqayaa hasta su desembocadura en el Mediterráneo. Este pequeño río, que suele tener unos pocos metros de ancho y escasa profundidad en muchas partes de su cauce, traza la línea de frontera a lo largo de sus aproximadamente 65 kilómetros de longitud. Al este de las fuentes del río Kabir la zona fronteriza está demarcada por las estribaciones agrestes del monte Líbano (hasta 3.083 metros de altura) y que se extienden hasta la frontera nororiental. La zona fronteriza adyacente a la costa es llana y tiene asentamientos densos. Más hacia el interior el terreno se hace montañoso, los asentamientos están más espaciados y hay vegetación densa de árboles y malezas. Más hacia el este el terreno tiene una ligera pendiente hasta llegar a las estribaciones del monte Líbano (hasta 830 metros de altura).

18. Hacia el este la frontera terrestre sigue la árida cadena montañosa del Antilíbano y el monte Hermón hasta una altura máxima de 2.629 metros y 2.814 metros, respectivamente. El terreno es sumamente rocoso y parcialmente inaccesible, con vegetación muy escasa en las partes más elevadas. A menor altura la vegetación es poco densa y consiste en malezas y cedros. Los asentamientos se encuentran únicamente al pie de las montañas o en el interior. Las fronteras terrestres con la República Árabe Siria al norte y al este tienen una extensión aproximada total de 320 kilómetros. La frontera está parcialmente delimitada por fronteras naturales, por ejemplo, el río Kabir hacia el norte y montículos de tierra de hasta dos metros de altura en el este, pero hasta el momento no se ha delineado ni demarcado el territorio del Líbano y Siria⁵.

19. La entrada y salida del Líbano en forma legal sólo puede hacerse a través de cuatro puestos fronterizos oficiales ubicados en Arida y Al-Abbudiya al norte y Al-Qaa y Al-Masnaa al este. Los otros puestos fronterizos se encuentran en el aeropuerto de Beirut y en los puertos marítimos de Beirut y Trípoli. En julio se establecerá otro puesto en el noreste, en Al-Buqayaa. Hay numerosos senderos y caminos que cruzan la “Frontera Verde” por el norte y el este y que posibilitan que contrabandistas e infiltrados y terroristas extranjeros crucen la frontera evitando el paso por los puestos fronterizos. Estos senderos y caminos son aptos para las actividades de contrabando de pequeña y gran escala.

20. En la frontera oriental los habitantes dependen en gran medida del comercio transfronterizo, que técnicamente es ilícito pero que no es fiscalizado ni impedido por las autoridades fronterizas del Líbano ni de Siria. Por ejemplo, en la aldea de Al-Qasr los agricultores libaneses cruzan la frontera para cultivar tierras en la parte siria. Los niños libaneses que viven en Siria cruzan la frontera para concurrir a escuelas del Líbano. Estos movimientos son técnicamente ilícitos y exigen que se adopten soluciones en el plano político y que las autoridades fronterizas del Líbano apliquen las medidas correspondientes.

⁵ Una dependencia de cartografía de las Naciones Unidas se está ocupando de esta cuestión en lo que respecta a los sectores de la frontera sobre los cuales se ha llegado a un entendimiento con la República Árabe Siria. Respecto de las partes en controversia (por ejemplo, los montes de al Mazar, cerca de Deir al-Ashayir y Halimet Quarah), se ha establecido un comité intergubernamental del Líbano y Siria; no obstante no se ha señalado cuándo podrían esperarse resultados.

21. Una de las principales preocupaciones respecto de la seguridad fronteriza se refiere a diversos bastiones militares palestinos fuertemente armados que ocupan ambos lados de la frontera. Esos campamentos constituyen enclaves de territorio en los que las fuerzas de seguridad del Líbano no tienen posibilidades de ejercer su mandato. Las Fuerzas Armadas del Líbano se limitan a controlar y acordonar los alrededores de esos campamentos, como en Halwa, al sudeste de Al-Masnaa.

B. Organismos encargados de la gestión de las fronteras

22. La gestión de la frontera es compartida por cuatro organismos de seguridad: las Fuerzas Armadas del Líbano, la Fuerza de Seguridad Interna, la Dirección General de Seguridad Pública y la Administración General de Aduanas. Esta última se compone de la Oficina de Aduanas y la Brigada Aduanera, que tienen tareas específicas y complementarias. La dotación general de las Fuerzas Armadas del Líbano es de 64.000 efectivos⁶, de los cuales 15.000 están apostados a lo largo de la frontera israelí y entre 5.000 y 8.000 se ocupan de la seguridad en la frontera con Siria.

Fuerzas Armadas del Líbano

23. La misión de las Fuerzas Armadas del Líbano, según consta en su sitio web⁷, es la siguiente:

- “a) Afrontar la ocupación israelí y su constante agresión en el Líbano meridional y la Bekaa occidental y apoyar la determinación de los ciudadanos libaneses de asegurar la retirada completa de las fuerzas israelíes a las fronteras reconocidas en el plano internacional;
- b) Defender al país y a sus ciudadanos contra toda agresión;
- c) Hacer frente a todas las amenazas contra los intereses vitales del país;
- d) Coordinar con los ejércitos de los países árabes de conformidad con los tratados y acuerdos ratificados;
- e) Mantener la seguridad y estabilidad internas;
- f) Realizar actividades sociales y humanitarias conforme a los intereses nacionales;
- g) Realizar operaciones de socorro en coordinación con otras instituciones públicas y humanitarias.”

En diversas ocasiones, al tratar con el Equipo la función de las unidades apostadas a lo largo de la zona fronteriza, los comandantes de brigada y de regimientos de las Fuerzas Armadas del Líbano sobre el terreno dijeron que su misión consistía en: a) la defensa del país contra la “agresión extranjera”; b) el mantenimiento de la ley y el orden interno; y c) la fiscalización fronteriza de personas y bienes (o sea la prevención del contrabando de personas, armas y bienes de la República Árabe Siria al territorio libanés).

⁶ De acuerdo con la publicación *Middle East Military Balance* del Jaffee Center.

⁷ www.lebarmy.gov.lb.

Fuerza de Seguridad Interna

24. La Fuerza de Seguridad Interna es una fuerza policial sujeta a la autoridad del Ministro del Interior pero que en general se rige por las leyes y normas militares. El Decreto Legislativo No. 139 de fecha 12 de junio de 1959 define en términos generales el mandato de la Fuerza y dice que contribuye a la seguridad general vigilando las fronteras terrestres, marítimas y aéreas y controlando a los extranjeros que se encuentran en el Líbano. La Ley No. 17 de fecha 6 de septiembre de 1990 expresa que la Fuerza es una fuerza armada pública cuya jurisdicción abarca todo el territorio del Líbano, las aguas territoriales y el espacio aéreo. En cuanto a la seguridad de las fronteras, la misión de la Fuerza consiste en: a) mantener el orden y la seguridad; b) asegurar el orden público; c) realizar las misiones de la policía judicial; y d) apoyar a las autoridades públicas en el cumplimiento de sus funciones. Más concretamente, la Fuerza cumple su misión: a) solicitando documentos de identidad; b) buscando personas; c) arrestando a personas (en aplicación de una sentencia u orden judicial, o en el momento del delito); d) registrando viviendas; e) secuestrando sustancias prohibidas; f) estableciendo puestos de control; y g) utilizando armas al arrestar a sospechosos en determinadas condiciones y situaciones. Los miembros de la Fuerza también tienen el deber de denunciar delitos de los que hayan sido testigos o de los que hayan recibido denuncia.

Dirección General de Seguridad Pública

25. El organismo conocido con el nombre de Dirección General de Seguridad Pública se rige por el Decreto Legislativo No. 139 de fecha 12 de junio de 1959 que define su cometido general, que consiste en recoger información para el Gobierno, en particular información política, económica y social, y realizar investigaciones penales respecto de las violaciones de la seguridad interna y externa del Estado. Este organismo presta apoyo a la Fuerza de Seguridad Interna en la vigilancia de las fronteras terrestres, marítimas y aéreas, el otorgamiento de visados de entrada a los extranjeros y el control de los extranjeros que residen en el Líbano. Controla el ingreso de extranjeros en el país, su residencia, partida y viajes y prepara y entrega documentos de viaje a los refugiados palestinos que viven en el Líbano o que llegan de otros países. Las funciones de seguridad del organismo son las siguientes: a) recoger información política, económica y social para el Gobierno; b) evaluar, analizar y utilizar la información en distintos ámbitos; c) participar en investigaciones judiciales en relación con delitos contra la seguridad interna o externa del Estado; d) supervisar la preparación y aplicación de medidas de seguridad; e) cooperar en la realización de distintas actividades relacionadas con asuntos de seguridad; f) preparar notificaciones de búsqueda y el enjuiciamiento de personas buscadas, las prohibiciones de viajes y las restricciones de entrada en el país; y g) participar en la vigilancia de las fronteras terrestres, marítimas y aéreas.

Administración General de Aduanas

26. La Administración General de Aduanas del Líbano está encabezada por un Consejo Superior que cumple funciones generales de carácter legislativo y de selección de personal. Forma parte del Ministerio de Finanzas pero funciona como una entidad independiente que remite al Ministerio los aranceles aduaneros y el impuesto al valor agregado que recauda. La ejecución del mandato de las Aduanas del Líbano ha sido encomendado a la Administración General de Aduanas, encabezada por el Director General. La Administración General de Aduanas se

compone de dos departamentos principales, la Oficina de Aduanas, con 470 funcionarios civiles, y la Brigada Aduanera, con 1.320 funcionarios uniformados. La Oficina de Aduanas incluye una división de control del contrabando. Ambos departamentos han solicitado un mayor número de funcionarios: 2.635 para la Brigada Aduanera y 591 para la Oficina de Aduanas. La actual crisis económica no ha permitido contar con la financiación suficiente para la contratación de más funcionarios.

27. La Oficina de Aduanas cumple las tareas siguientes en los puestos fronterizos: a) cobro de derechos aduaneros, impuestos al consumo e impuesto al valor agregado en forma justa y exacta; b) prevención del contrabando y detección de prácticas fraudulentas contra las leyes aduaneras y leyes conexas; c) fiscalización de personas, equipajes, cargamentos y correspondencia; d) protección del bienestar general del Líbano imponiendo restricciones y prohibiciones a las importaciones y exportaciones; y e) suministro de estadísticas comerciales internacionales precisas al público y las empresas comerciales.

28. La Brigada Aduanera y sus unidades, a cargo de la fiscalización de la frontera, tiene el mandato siguiente⁸:

- a) Vigilancia de las fronteras terrestres, marítimas y aéreas y otros territorios sujetos al control de aduana a fin de aplicar las leyes, los reglamentos aduaneros y las normas que rigen la importación, exportación y tenencia de bienes;
- b) Detección del fraude, conforme a las leyes aduaneras y otros reglamentos y el establecimiento de puestos de control a fin de fiscalizar el movimiento de personas;
- c) Prestación de apoyo a la Oficina civil de aduanas; y
- d) Asistencia a todas las fuerzas militares y las administraciones oficiales de conformidad con las normas y principios establecidos en las leyes vigentes.

C. La situación de acuerdo con las principales autoridades del Líbano encargadas de la gestión fronteriza

29. En los casi 30 años de presencia e influencia de Siria en el Líbano no se aplicó jamás concepto alguno sobre la seguridad en la frontera entre el Líbano y Siria. En consecuencia, ello dio lugar a la llegada al Líbano de un número importante de trabajadores de Siria y la creación de redes político-comerciales a través de la frontera que no tenían ninguna obligación efectiva de cumplir la legislación relativa al movimiento de bienes y personas. Del mismo modo no se alentó a los organismos encargados de las fronteras a que cooperaran bajo la presencia de Siria. Esta situación no favoreció la ética laboral, la moral ni la motivación del personal de los organismos. El Gobierno del Líbano, las fuerzas de seguridad y las autoridades sólo comenzaron a interesarse realmente en la gestión de la frontera oriental en 2005, tras la retirada de las tropas sirias del Líbano.

30. La cesación del fuego con Israel implantada en 2006 y la aplicación de la resolución 1701 (2006) exigieron el mejoramiento y el despliegue de elementos de

⁸ De acuerdo con el Decreto No. 2868 de fecha 6 de diciembre de 1959 y el Decreto No. 4461 de fecha 15 de diciembre de 2000.

todos los organismos de seguridad en la frontera con Siria. Todos los organismos de seguridad reconocieron la falta de experiencia y de prácticas establecidas en la gestión efectiva de las fronteras. Se creó un Comité Conjunto de Seguridad Fronteriza, integrado por todos los jefes de los organismos de seguridad y presidido por la Fuerza de Seguridad Interna, con carácter de órgano asesor del Gobierno. El Comité se reúne una vez al mes y su estrategia de corto plazo consiste en perfeccionar el sistema actual de gestión de las fronteras. A la vez, el Comité tenía gran interés en la creación de un organismo especializado en la seguridad de las fronteras.

31. Los diversos organismos expusieron al Equipo las actividades que realizaban respecto de la gestión y el control de la seguridad de la frontera con Siria. A fin de cumplir con las disposiciones de la resolución 1701 (2006), las Fuerzas Armadas del Líbano asignaron un total de 8.600 efectivos para la vigilancia de las fronteras septentrional y oriental. Esa dotación incluye un contingente de 240 efectivos de la Fuerza de Seguridad Interna bajo el mando de las Fuerzas Armadas del Líbano. Sin embargo, los acontecimientos internos de mayo y junio de 2007 ocurridos en el campamento palestino de Nahr-al-Barid exigieron reducir en un 30% el número de unidades de las Fuerzas Armadas del Líbano a cargo de la seguridad fronteriza y su traslado al interior. Dado que se trataba de una misión no convencional, los aproximadamente 5.000 efectivos de las Fuerzas Armadas del Líbano encargados de la seguridad fronteriza necesitaron contar con cierto grado de coordinación con los demás organismos que tradicionalmente se ocupan de la seguridad fronteriza: la Fuerza de Seguridad Interna, la Administración General de Aduanas y la Dirección General de Seguridad Pública.

32. En su reunión con el Equipo el Primer Ministro del Líbano señaló que la cuestión de la frontera terrestre con Siria era motivo de gran preocupación y manifestó su deseo de que se tratara de mejorar la gestión fronteriza en el marco del fortalecimiento de la seguridad frente a las amenazas armadas, como el contrabando de armas y personal con fines terroristas. Añadió que el Gobierno también deploraba el hecho de que la República Árabe Siria no reconociera su frontera común y la inexistencia de relaciones diplomáticas entre ambos países. Tal situación tenía un efecto negativo para la seguridad transfronteriza. Algunos sectores de las fronteras del Líbano fueron considerados bien protegidos contra el contrabando de armas, a saber, el meridional, gracias a la presencia de numerosos efectivos de las Fuerzas Armadas del Líbano y la FPNUL, y la frontera marítima, gracias a la Fuerza Internacional de Vigilancia Marítima.

33. El Comité Conjunto de Seguridad Fronteriza y los demás organismos consideraron que su prioridad era el mejoramiento del control de las violaciones transfronterizas que planteaban una amenaza a la seguridad, como la infiltración de extranjeros ilegales con propósitos delictivos o terroristas y el transporte de armamentos pesados. Aún así el Comité y los organismos no pudieron señalar al Equipo ni un único caso de intervención sobre tales objetivos durante o inmediatamente después del cruce de la frontera. A su juicio, la gestión de la frontera por parte de los distintos organismos había sido bastante eficiente y los puestos de control posiblemente constituyeron un buen disuasivo para posibles delincuentes.

34. Los organismos de seguridad fronteriza señalaron que el contrabando de productos básicos entre las comunidades fronterizas siempre existió y que los

organismos se mostraban bastante tolerantes cuando las cantidades de productos de contrabando indicaban que se trataba de uso personal. También se señaló al Equipo que poderosos carteles seguían interviniendo en el contrabando lucrativo de diversos productos, como cigarrillos y combustible. En consecuencia los organismos operaban con un margen muy estrecho, pues no deseaban perder el apoyo que al parecer recibían de las comunidades fronterizas respecto de las denuncias de casos importantes de contrabando. Esas comunidades siempre habían vivido del comercio transfronterizo, aprovechando las diferencias de precios existentes entre ambos países. Las autoridades locales señalaron que la mayoría de la población de Bekaa había participado en el cultivo del cannabis y la amapola y lo suspendieron cuando el Gobierno intervino ante la presión de la comunidad internacional. Los proyectos de desarrollo alternativos que prometió esta última no se materializaron y en consecuencia las comunidades intensificaron el contrabando.

35. Los organismos a cargo de la seguridad fronteriza reconocieron su falta de experiencia en la aplicación de diversos aspectos prácticos y técnicos de su misión. En cuanto a los puestos fronterizos oficiales, las autoridades libanesas reconocieron la necesidad de examinar los procedimientos y la infraestructura actual. Respecto de la Frontera Verde, señalaron la falta de equipo apropiado de vigilancia de la frontera. Las autoridades libanesas recibieron con sumo beneplácito el apoyo y el equipo proporcionados hasta el momento por los países donantes y en particular la cooperación con Alemania para el proyecto de gestión integrada de las fronteras, cuya etapa piloto ya se encuentra en marcha. Por otra parte, en reiteradas oportunidades se señaló la necesidad de cooperación transfronteriza con sus homólogos sirios, aunque se informó de que se celebraron algunas reuniones estratégicas bilaterales de más alto nivel, sobre todo respecto del trazado de fronteras y cuestiones aduaneras. Por ejemplo, el Gobernador de Bekaa se reunió con su homólogo sirio, el Gobernador de Rif Dimajq por intermedio de un comité conjunto sirio-libanés que se ocupa de cuestiones relacionadas con la propiedad de tierras a lo largo de la frontera.

36. Los organismos de seguridad fronteriza, en particular las Fuerzas Armadas del Líbano, destacaron muy concretamente el hecho de que la presencia de bastiones militares palestinos en la frontera con Siria constituían un obstáculo considerable para la gestión de las fronteras. Esa circunstancia obligaba a destinar unidades a cargo de la vigilancia de las fronteras y a la realización de misiones para combatir el contrabando para que establecieran destacamentos militares en torno a esos campamentos, con lo cual se reducía el número de efectivos disponibles para la vigilancia del resto de la frontera. No obstante, las Fuerzas Armadas del Líbano consideraron que la cuestión de los bastiones armados palestinos tenía carácter político y en consecuencia exigía una solución política.

37. A causa de determinados acontecimientos políticos y relacionados con la seguridad ocurridos en el Líbano en los últimos dos años y a consideraciones presupuestarias, la Administración General de Aduanas no había podido obtener la autorización del Consejo de Ministros para satisfacer sus necesidades en materia de contrataciones. Esto revestía suma importancia si se considera que su brigada uniformada y armada, 1.320 efectivos destacados principalmente en la frontera y fuera de los puestos fronterizos oficiales, trabajaba solamente con el 50% de su dotación necesaria. A la vez, las Fuerzas Armadas del Líbano reconocieron la necesidad de adiestrar a sus unidades fronterizas en la aplicación de estrategias de seguridad fronteriza apropiadas con el fin de sustituir las tácticas defensivas de

carácter militar utilizadas actualmente. En diversas oportunidades los organismos de seguridad y el Comité Conjunto de Seguridad Fronteriza señalaron la necesidad de contar con un organismo especializado en seguridad fronteriza, en vez de asignar esa tarea a las Fuerzas Armadas del Líbano.

D. Apoyo internacional

38. En la resolución 1701 (2006), el Consejo de Seguridad exhortó a la comunidad internacional a que tomara medidas inmediatas para ampliar su asistencia financiera y humanitaria al pueblo del Líbano y también a que considerara la posibilidad de prestar más asistencia en el futuro para contribuir a la reconstrucción y el desarrollo del Líbano. En el marco de la resolución 1701 (2006), la comunidad internacional se comprometió, entre otras cosas, a prestar apoyo al sector de la seguridad del Líbano. Se estableció un grupo internacional de coordinación de los donantes (Alemania, Australia, el Canadá, España, los Estados Unidos, Francia, los Países Bajos, el Reino Unido y la Comisión Europea) para facilitar la coordinación de los diversos proyectos de fomento de la capacidad en el ámbito de la seguridad en el Líbano. Esos proyectos tienen por objeto reforzar la capacidad judicial y la capacidad de las fuerzas de seguridad del Líbano (la Dirección General de Seguridad Pública, la Administración General de Aduanas, la Fuerza de Seguridad Interna y las Fuerzas Armadas del Líbano) proporcionándoles capacitación y financiación para la obtención de equipo.

39. En el seno del grupo internacional de coordinación de donantes se estableció un subgrupo de gestión fronteriza (Alemania, el Canadá, Dinamarca, los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido) para facilitar la coordinación de las actividades de los miembros en el ámbito de la seguridad fronteriza. En el marco del proyecto alemán destinado a instituir una gestión fronteriza integrada en el Líbano, el subgrupo de gestión fronteriza es presidido por el jefe del proyecto alemán. Las reuniones periódicas del subgrupo de donantes facilitan la coordinación de los proyectos y las actividades en lo que respecta al fortalecimiento de la capacidad (capacitación y equipo) en favor de las autoridades fronterizas del Líbano, realizando de ese modo la seguridad fronteriza más allá de la esfera de competencia de la FPNUL.

IV. Hechos y conclusiones

A. Puestos fronterizos oficiales

1. Puestos en la frontera terrestre

a) Descripción y procedimientos

40. Los pasajeros y los artículos que entran en el Líbano por tierra deben pasar por uno de los cuatro puestos establecidos en la frontera: Arida (al norte de Trípoli, en la costa) y Al-Abbudiya (al norte de Trípoli) en el norte, y Al-Qaa (en el límite septentrional del valle de Beqaa) y Al-Masnaa (en la autopista Beirut-Damasco) en el este. Se está construyendo otro puesto en Al-Buqayaa (en la frontera septentrional), que debería empezar a funcionar a partir de julio de 2007. Las autoridades libanesas encargadas de la seguridad de la frontera han clasificado todos

los puestos fronterizos en categorías “A” y “B” en función del perímetro y las instalaciones de los puestos y del volumen de tráfico transfronterizo (pasajeros, vehículos y artículos). Según las estadísticas enviadas por las oficinas del Director de Aduanas, el mayor número de vehículos que entran y salen diariamente del país lo hacen a través del puesto de Al-Masnaa, luego por los de Al-Abbudiya y Arida y por último por Al-Qaa.

41. En general los puestos no están situados junto a la línea fronteriza, sino a una distancia de hasta 13 kilómetros. La mayor parte de los perímetros de los puestos no están vallados ni tienen puertas de acceso. No se separan adecuadamente los vehículos y la carga que llegan a los puestos y salen de ellos, por lo que es difícil controlar el paso de pasajeros en el perímetro. En general, las llegadas y salidas no se controlan por separado, sino en la misma terminal. Todos los puestos cercanos a la línea fronteriza, excepto el de Arida, tienen un puesto de avanzada con agentes de seguridad.

42. Las autoridades responsables de la seguridad de las fronteras que se encargan del control de la inmigración y del despacho de aduanas en los puestos fronterizos son: la Dirección General de Seguridad Pública, la Administración General de Aduanas (Oficina de Aduanas y Brigada Aduanera) y una célula de inteligencia de las Fuerzas Armadas del Líbano, que intenta identificar los terroristas que puedan cruzar la frontera y supervisa las operaciones de los organismos. Los procedimientos de autorización siguen una pauta general: las personas que quieren cruzar la frontera deben recibir autorización de la Dirección General de Seguridad Pública tras lo cual su mercancía es procesada por la Administración General de Aduanas. El caso de Al-Masnaa es excepcional porque los pasajeros deben detenerse primero en la aduana para pasar la inspección correspondiente y luego pasar el control de seguridad para entrar en el territorio libanés. No hay mujeres entre los agentes de aduanas de los puestos fronterizos. Los documentos de autorización se envían a Beirut y allí se incorporan a un registro.

43. Los pasajeros, los vehículos y los artículos que pasan por un puesto fronterizo deben seguir un proceso de tres etapas. A la llegada al perímetro del puesto de control, el personal de la Dirección General de Seguridad Pública para a los pasajeros y vehículos individualmente y pide a todos los pasajeros que se dirijan al puesto de seguridad en la terminal de llegadas para pasar el control de inmigración correspondiente. Hay mostradores para diplomáticos, extranjeros y pasajeros libaneses, que separan a esos pasajeros del resto. El control de inmigración está informatizado con respecto a los pasaportes, pero no el despacho de aduanas, por lo que los documentos aduaneros se envían a Beirut y allí se incorporan a un registro. Los datos de las tarjetas de identidad de personas libanesas y sirias se registran manualmente. Los nacionales sirios se registran a su llegada con un formulario (tarjeta de entrada/salida)⁹.

44. Los vehículos tienen que aguardar su turno hasta que termina de inspeccionarse el vehículo que los precede. Después de pasar el control de inmigración, los pasajeros regresan a sus vehículos y se dirigen a la aduana para que se autorice el paso de los artículos y la carga que transportan. El despacho de aduanas se efectúa en pequeñas terminales que tienen carriles separados para

⁹ La mitad del formulario se entrega al pasajero y la otra mitad permanece en el puesto fronterizo con fines de registro (se guarda durante seis meses).

vehículos y autobuses¹⁰. Por último, los pasajeros se dirigen a un puesto de seguridad donde se efectúa un último control para asegurar que los pasajeros hayan pasado por todos los puestos y los formularios se hayan llenado correctamente.

45. No hay procedimientos definidos y evidentes para la selección e inspección de los artículos en los distintos puestos fronterizos. Por ello, las decisiones se basan en general en la palabra de los pasajeros y en la intuición. Las autoridades no informaron al Equipo de casos de incautación de armas y municiones en ninguno de los puestos fronterizos oficiales desde que se aprobó la resolución 1701 (2006). Sin embargo, funcionarios de todos los niveles informaron al Equipo de que sabían de casos de contrabando de gasolina, prendas de vestir y otros artículos para el consumo y de que, en general, ese tipo de contrabando se había tolerado y considerado como poco importante.

46. Los agentes de los puestos fronterizos no cooperan con los agentes al otro lado de la frontera (a veces los jefes de los organismos libaneses de seguridad de la frontera desconocen los nombres de sus contrapartes sirios); tampoco se observan muchas actividades de cooperación y coordinación entre los organismos (por ejemplo, un contacto operacional diario en los puestos fronterizos, el tratamiento de cuestiones prácticas como la adaptación de políticas y prácticas cuando proceda, el desarrollo de nueva infraestructura, la posibilidad de compartir edificios o servicios de información y la preparación de programas comunes de capacitación para el personal en servicio y nuevo).

b) Hechos y conclusiones

Arida¹¹

47. El puesto fronterizo de Arida está situado cerca de la costa al noroeste de la frontera con Siria. Sus dependencias están cerca de la línea fronteriza. El trecho entre el puesto sirio y el puesto libanés está vallado. Existe una puerta de acceso al puesto pero el perímetro sólo está vallado parcialmente. El puesto está en un pequeño lugar que no tiene cabida para camiones y carga. Sin embargo, tiene puntos separados de entrada y salida para los pasajeros que llegan al país y salen de él. El control de inmigración de los pasajeros a la llegada y salida se efectúa en la misma terminal (sin separación entre los pasajeros a la llegada y salida) y lo efectúan 38 agentes de la Dirección General de Seguridad Pública (3 policías subalternos y 35 policías). El control de inmigración se efectúa de acuerdo con lo indicado en los párrafos 42 a 44 *supra*. Los pasajeros y los vehículos se dirigen luego a la aduana.

48. Según la Administración General de Aduanas, Arida despacha un promedio de 88 camiones diarios con productos de importación y 120 con productos de exportación. Un promedio de 1.137 automóviles y autobuses cruza diariamente la frontera en ambas direcciones. Se seleccionan algunos camiones de carga y se envían a Trípoli para ser inspeccionados. El Equipo no pudo averiguar qué

¹⁰ El despacho de aduanas de camiones tiene lugar en una zona separada donde se inspecciona la carga, ya sea en el perímetro del puesto de control o en lugares lejos del puesto (por ejemplo, en Trípoli para la carga que entra por los puestos de Arida y Al-Abbudiya).

¹¹ Cuando el equipo visitó el puesto no vio ninguna actividad transfronteriza debido a que el puesto sirio al otro lado de la frontera estaba cerrado, probablemente como resultado de los combates en el campamento de Nar al-Barid en Trípoli. A pesar de ello, los agentes del puesto libanés acudieron al trabajo e informaron al equipo de que seguían patrullando la zona.

procedimiento o proceso se utilizaba para seleccionar los camiones para la inspección. Se informó al Equipo de que no había suficientes vehículos motorizados para hacer las patrullas pertinentes y de que a menudo los agentes tomaban taxis después de haber escoltado a los camiones a Trípoli.

49. Las dependencias de la Dirección General de Seguridad Pública y de la Administración General de Aduanas son anticuadas y no están bien acondicionadas, las condiciones en la pequeña terminal donde se efectúan el despacho de aduanas de vehículos y autobuses son satisfactorias. En general, las dependencias de este puesto fronterizo están mal equipadas (por ejemplo, carecen de vehículos, equipos de radio, escáneres, cámaras y detectores de explosivos). Las operaciones de control de aduanas no están informatizadas. El puesto utiliza equipo donado por Alemania para detectar documentos falsificados (Docu-Box y material para examinar documentos). Parece ser que todo el personal de seguridad ha pasado nuevos cursos de capacitación en detección de documentos falsificados, organizados por la oficina a cargo del proyecto alemán en Beirut.

50. Con respecto a los delitos penales que se han descubierto, los jefes de los servicios de seguridad y aduanas han afirmado que en Arida sólo se llevan a cabo actividades de contrabando en pequeña escala (gasolina, prendas de vestir y alimentos). No se ha descubierto ningún caso de contrabando de armas y municiones desde hace tres años, excepto un caso en que se encontraron unas cuantas armas pequeñas en un camión iraquí. No se han descubierto documentos falsificados desde que el teniente de los servicios de seguridad entrevistado por el Equipo ocupó su puesto hace un año siete meses.

51. Al parecer, en Arida no hay cooperación entre los agentes de los dos lados de la frontera.

Al-Abbudiya¹²

52. Al-Abbudiya es el principal puesto fronterizo (clasificación “A”) de la frontera septentrional; diariamente lo utilizan un promedio de 123 camiones para entrar al Líbano y 192 para salir del país y lo cruzan un promedio de 1.015 automóviles y autobuses en ambas direcciones. Las dependencias de Al-Abbudiya están situadas aproximadamente un kilómetro de la línea fronteriza; entre ésta y el perímetro del puesto hay una aldea. Inmediatamente después de la frontera siria y a unos pocos metros antes del puesto de avanzada de control de aduanas libanés hay una carretera estrecha. Por ello, las personas pueden desviarse antes de acercarse al puesto de avanzada libanés. Cerca de la línea fronteriza se ha establecido un puesto de avanzada con guardias libaneses que escoltan individualmente a los vehículos y autobuses sirios con pasajeros por una carretera estrecha hacia el puesto fronterizo, a fin de impedir que los pasajeros puedan eludir el control de inmigración del puesto fronterizo (la aldea entre el puesto y la línea fronteriza un factor de riesgo). Sin embargo, desde el puesto de avanzada y el puesto fronterizo no se domina el trecho entre ellos. Supuestamente, las Fuerzas Armadas del Líbano detectan cualquier desvío de los pasajeros de esta ruta; la Dirección General de Seguridad Pública limita su responsabilidad al puesto fronterizo.

¹² La situación es parecida a la explicada en la nota 9.

53. Las terminales donde se efectúa el control de inmigración y el despacho de aduanas están situadas en distintos lugares. El puesto fronterizo no tiene puerta de acceso y ni el perímetro ni el trecho hasta la línea fronteriza están vallados. Además, las dependencias del puesto fronterizo están situadas en un pequeño lugar que no tiene capacidad suficiente para camiones y carga, en particular cuando los camiones deben hacer cola, como pudo verse durante la visita del Equipo. Sin embargo, existen filas separadas para vehículos y camiones, tanto para la llegada como para la salida.

54. El control de inmigración a la llegada y salida de los pasajeros se efectúa en la misma terminal (sin separación entre los pasajeros a la llegada y salida) con 72 agentes de la Dirección General de Seguridad Pública (un policía subalterno y 23 policías por turno, en tres turnos).

55. Parece que no hay ningún mecanismo de control visible en la zona de aduanas, que no está vallada. Los camiones son escoltados hasta el puesto fronterizo y algunos de ellos son enviados a Trípoli para ser inspeccionados. Se inspeccionan algunos automóviles pero, en general, no se inspeccionan los automóviles con matrícula libanesa. Al parecer, los agentes no siguen procedimientos estándar para inspeccionar los vehículos o pasajeros. Algunos han dicho que examinan la carga basándose en su intuición.

56. Las dependencias de la Dirección General de Seguridad Pública y de la Administración General de Aduanas son anticuadas y no están debidamente acondicionadas; las condiciones en la pequeña terminal para el control de aduanas de vehículos y autobuses son satisfactorias. Las dependencias en este puesto fronterizo están en general mal equipadas (por ejemplo, faltan vehículos, equipo de radio y equipo para las inspecciones). El puesto fronterizo utiliza equipo donado por Alemania para detectar documentos falsificados (Docu-Box y material para examinar documentos).

57. Al parecer, todo el personal de seguridad ha pasado nuevos cursos de capacitación en detección de documentos falsificados, organizados por la oficina a cargo del proyecto alemán en Beirut. Los controles de inmigración se efectúan según lo indicado en los párrafos 42 a 44 *supra*.

58. Los únicos delitos penales indicados por los jefes de los servicios de seguridad y aduanas son delitos de contrabando en pequeña escala (gasolina, prendas de vestir, medicamentos y teléfonos celulares). No se informó de que hubiera cooperación entre los agentes a ambos lados de la frontera.

Al-Buqayaa

59. El puesto fronterizo de Al-Buqayaa empezará a funcionar en julio de 2007 y será el tercer puesto de control de la frontera septentrional. Está situado aproximadamente a 25 kilómetros al este del puesto fronterizo de Al-Abbudiya. Las dependencias de Al-Buqayaa están situadas aproximadamente a 500 metros de la línea fronteriza; se prevé establecer un puesto de avanzada similar al de Al-Abbudiya y ya se ha establecido un puesto de avanzada preliminar. Parece que hay aldeanos que viven y comercian junto al camino que une el puesto con la línea fronteriza. El municipio ha demolido tiendas y viviendas junto al camino sin asfaltar que lleva a la línea fronteriza, que han mantenido un dinámico comercio transfronterizo ilegal; cuando el Equipo visitó la zona sólo quedaban algunas

tiendas. Las autoridades del Líbano lo informaron de que iban a eliminar todas las tiendas y a levantar una valla en esa parte del camino. Un río estrecho que puede cruzarse fácilmente cuando está seco durante el verano delinea esta zona de la frontera.

60. Las terminales donde se efectuará el control de inmigración y de aduanas estarán en distintos lugares dentro de la ciudad. Las dependencias del puesto fronterizo están en un pequeño lugar, que probablemente no tiene suficientemente cabida para camiones y carga. Las dependencias de la Dirección General de Seguridad Pública (antes un puesto de las fuerzas sirias) se han reacondicionado pero no tienen ni muebles ni equipo. Están situadas en el centro de una vía al parecer muy transitada por aldeanos que circulan libremente a pie y en vehículos para realizar actividades comerciales. El perímetro todavía no se ha vallado, ni hay una puerta de acceso. Todavía no se han proporcionado instalaciones para los servicios de aduanas. La distribución de la zona designada para recibir carga y pasajeros no asegura un grado de control para mantener separados a los pasajeros y la carga a la salida ni para impedir que los viajeros se relacionen con los aldeanos.

61. Se informó al Equipo de que había un plan para trasladar este puesto fronterizo a la línea fronteriza actual, donde está el puesto de avanzada para el despacho de aduanas. Las autoridades del Líbano han empezado a dialogar con las de Siria para construir un puesto fronterizo adyacente a la zona asignada para este nuevo puesto fronterizo. El Equipo no observó ningún indicio en el lado sirio que indicara que se estuviera realizando tal actividad.

Al-Qaa

62. El puesto fronterizo de Al-Qaa es uno de los puestos de la frontera oriental con Siria y está situado aproximadamente a 10 kilómetros al suroeste de la ciudad de Hirmil. Las dependencias del puesto están situadas a unos 10 kilómetros de la línea fronteriza, en una zona en la que viven aproximadamente 3.000 personas. Cerca de la línea fronteriza se ha establecido un puesto de avanzada con miembros de las Fuerzas Armadas del Líbano, cuya misión es controlar las llegadas y salidas de pasajeros y vehículos sospechosos¹³. Por el puesto de Al-Qaa pasa diariamente un promedio de cuatro camiones con productos de importación y ocho con productos de exportación, y el número de automóviles y autobuses que cruzan en ambas direcciones llega a un promedio diario de 303.

63. El perímetro del puesto fronterizo está parcialmente vallado, no hay puerta de acceso. El tráfico transfronterizo que llega al perímetro no se separa en filas para automóviles, autobuses y camiones, lo cual da lugar a un control inadecuado de la circulación de pasajeros y su carga en la zona de aduanas. La zona de aduanas es reducida y no hay instalaciones para cachear a los pasajeros ni equipo manual para detectar artículos prohibidos escondidos. Sin embargo, hay terreno suficiente para ampliar la infraestructura y los servicios para organizar satisfactoriamente la llegada y la salida de vehículos.

64. Las dependencias y el mobiliario de la Dirección General de Seguridad Pública en Al-Qaa están en buenas condiciones. El control de inmigración a la llegada y salida de pasajeros se efectúa en la misma terminal (sin separación entre

¹³ El sello de salida libanés de los pasajeros que están más de un día en la zona entre el puesto de control y la frontera deja de ser válido.

los pasajeros a la llegada y salida) con ocho agentes de los servicios de seguridad en cada turno. (un policía subalterno y siete policías). No hay mujeres entre los agentes del puesto de Al-Qaa.

65. Las dependencias de la Dirección General de Seguridad Pública de este puesto fronterizo están mal equipadas (por ejemplo, faltan vehículos y equipo de radio). El Equipo vio que se utilizaba equipo donado por Alemania para detectar documentos falsificados (Docu-Box y material para examinar documentos). Según los informes, el 80% del personal de la Dirección General de Seguridad Pública ha pasado nuevos cursos de capacitación en detección de documentos falsificados, organizados por la oficina a cargo del proyecto alemán en Beirut.

66. Los controles de inmigración se efectúan conforme a lo indicado en los párrafos 42 a 44 *supra*. Con respecto al control de aduanas, parece que no hay procedimientos estándar basados en un examen imparcial de las características de los automóviles, los pasajeros y la carga. En este puesto fronterizo no hay computadoras para vincular las operaciones aduaneras al sistema principal en Beirut. Con respecto a los delitos penales descubiertos, el encargado del turno de los servicios de seguridad dijo que el 30 de mayo de 2007, las Fuerzas Armadas del Líbano habían atrapado a una persona que intentaba infiltrarse ilegalmente en el país. Supuestamente, en Al-Qaa no hay contrabando, en particular de armas y municiones.

67. No hay cooperación interinstitucional entre la Dirección General de Seguridad Pública en el puesto fronterizo y las Fuerzas Armadas del Líbano en el puesto de avanzada, ni tampoco con respecto a las aduanas. Las solicitudes de cooperación y coordinación deben enviarse a través de la oficina de los servicios de inteligencia militar. Los delincuentes aprehendidos por las Fuerzas Armadas del Líbano junto a la frontera son entregados a los agentes de seguridad de Al-Qaa para que hagan las investigaciones pertinentes. No hay cooperación local entre los agentes a ambos lados de la frontera.

Al-Masnaa

68. El puesto fronterizo de Al-Masnaa es el puesto principal (clasificación "A") de la frontera oriental y es el más importante para el tráfico transfronterizo hacia Damasco. Los camiones, autobuses de pasajeros, taxis y automóviles privados utilizan este puesto para transportar a personas y carga a través de la frontera. Lo utilizan diariamente un promedio de 194 camiones con productos de importación y 180 camiones con productos de exportación. Un promedio de 905 autobuses y automóviles lo cruza diariamente en ambas direcciones. Se ha establecido un puesto de avanzada para el despacho de aduanas en esta frontera, y la Brigada Aduanera debe asegurar que la carga y los pasajeros sospechosos sean escoltados hasta el puesto fronterizo oficial. Los funcionarios libaneses estiman que 3.000 personas viven en aldeas situadas entre la línea fronteriza y el puesto fronterizo oficial.

69. Las dependencias de Al-Masnaa están situadas a unos 8 kilómetros de la línea fronteriza. El perímetro del puesto fronterizo está parcialmente cerrado por un muro y una valla. La zona de carga destinada a los camiones no está vallada. No hay infraestructura ni equipo para la inspección de la carga. Las autoridades han reconocido que la fluidez del tráfico y la logística del recinto son inadecuadas. Las dependencias del puesto fronterizo están en un pequeño terreno. Por ello se ha formulado un plan para comprar terrenos adyacentes y así aliviar el problema del

espacio. A pesar de esta iniciativa, el recinto aún será demasiado pequeño para acomodar el tráfico de vehículos. En estos momentos se están haciendo obras para crear otro carril de autobuses. Sólo hay carriles separados para la llegada y salida de automóviles. Los camiones que llegan al puesto fronterizo deben cruzar el carril de automóviles y autobuses para llegar a la zona donde se inspecciona la carga. Las condiciones en las dependencias de la Dirección General de Seguridad Pública de Al-Masnaa son aparentemente satisfactorias. El control de inmigración de los pasajeros a la llegada y salida se efectúa en distintas terminales.

70. El sistema de aduanas no está computadorizado y los procesos y procedimientos aduaneros se registran manualmente y se envían a Beirut. Los datos se envían periódicamente a la Administración General de Aduanas en Beirut, donde se incorporan las estadísticas pertinentes. El Equipo fue informado de que dentro de poco se instalaría un sistema automatizado de datos de aduanas y se vincularía con Beirut. Los datos sobre los automóviles y los conductores a la llegada y salida del puesto fronterizo se introducen en un sistema computadorizado. Nada parece indicar que se utilicen para hacer análisis de riesgos y tendencias.

71. Las dependencias de la Dirección General de Seguridad Pública y de la Administración General de Aduanas de este puesto fronterizo están mal equipadas en general (por ejemplo, faltan vehículos, equipo de radio y dispositivos manuales para detectar explosivos, armas, artículos de contrabando ocultos y compartimentos ocultos). El puesto utiliza equipo donado por Alemania para detectar documentos falsificados (Docu-Box y material para examinar documentos). El escáner fijo donado por el Gobierno de China no se ha instalado todavía en su lugar.

72. Al parecer, todo el personal de la Dirección General de Seguridad Pública ha pasado nuevos cursos de capacitación para detectar documentos falsificados, organizados por la oficina a cargo del proyecto alemán en Beirut. Las inspecciones superficiales que hacen los agentes de aduanas indican que no conocen las tendencias ni los métodos comunes para ocultar armas, productos químicos precursores y materias primas para fabricar explosivos.

73. Debido a las características de la infraestructura de Al-Masnaa, los controles de inmigración no se hacen conforme se ha indicado en los párrafos 42 a 44 *supra*, ya que el despacho de aduanas se efectúa antes del control de inmigración.

74. Con respecto al descubrimiento de delitos penales, el jefe de los servicios de seguridad dijo que en Al-Masnaa se descubrían muchos casos de uso indebido y falsificación de tarjetas de identidad¹⁴.

c) Evaluación parcial, análisis y conclusiones

75. Arida es el único puesto fronterizo terrestre situado cerca de la línea fronteriza; los otros están situados más lejos y tienen puestos de avanzada cercanos a la línea. A pesar de estos puestos de avanzada, no se ejerce una vigilancia estratégica de las zonas situadas entre el puesto fronterizo y la línea fronteriza, a menudo habitadas o caracterizadas por un terreno montañoso y accidentado. Estas circunstancias constituyen factores de riesgo para la seguridad de la frontera, ya que facilitan el contrabando y el tráfico ilegal.

¹⁴ El 7 de junio de 2007 fueron detenidos en Al-Masnaa 12 personas supuestamente iraquíes, sospechosas de utilizar documentos de identidad falsificados.

76. La mayor parte de las dependencias de los puestos fronterizos están situadas en pequeños espacios que impiden aplicar procesos eficaces y eficientes para el control de la inmigración y el despacho de aduanas (carriles separados para automóviles, autobuses y camiones, distintas terminales para la llegada y la salida, separación de los pasajeros a la llegada y la salida, espacio suficiente para el estacionamiento de camiones y carga). En general, los recintos de los puestos fronterizos no tienen puerta de acceso y no están vallados o sólo lo están parcialmente. La separación de los pasajeros a la llegada y salida está mal definida y en algunos casos no existe. Debido a que no hay zonas delimitadas para el control de los pasajeros y la carga a la llegada y salida, no hay una zona estéril para el control de aduanas, que es un componente esencial de la seguridad de la frontera.

77. El control de inmigración y el despacho de aduanas se efectúan en tres lugares; el proceso actual hace más lento el control de pasajeros y puede presentar problemas de seguridad de la frontera. Los procedimientos utilizados para el control de los vehículos a la llegada a los puestos son inadecuados, ya que no se aplican normas claras para seleccionar la carga que se inspecciona sobre la base de un análisis de riesgo adecuado. La selección de los vehículos y pasajeros que se someten a inspección tampoco parece basarse en características obtenidas de análisis de riesgos adecuados. Al no aplicarse tales normas y no hacerse análisis de riesgos se limita la capacidad de los agentes de aduana de descubrir a posibles contrabandistas e impedir el contrabando de armas y explosivos u otros artículos peligrosos a través de los puestos fronterizos oficiales. El control de inmigración no está totalmente computadorizado. El ingreso y registro manual de datos (que hay que hacer cuando se trata de personas con documentos de identidad libaneses o sirios) lleva mucho tiempo. Las investigaciones posteriores son laboriosas y también requieren mucho tiempo.

78. Los controles de inmigración y los interrogatorios de pasajeros no se basan en un análisis de riesgos ni en sus características especiales, sino que forman parte de un proceso estandarizado. La inspección de vehículos de pasajeros y camiones de carga no es minuciosa, por lo que un contrabandista ingenioso puede ocultar con bastante facilidad no sólo explosivos, armas ligeras y municiones, sino también armas pesadas ensambladas y no ensambladas, como misiles y cohetes, escondidos en compartimentos y paneles de camiones de carga y vehículos de pasajeros. La experiencia ha demostrado que la selección estratégica y la inspección minuciosa de la carga es esencial para la seguridad de las fronteras, ya que las tendencias internacionales indican que el contrabando a menudo forma parte de la carga normal y puede transportarse falsificando datos de documentos esenciales. Los artículos de contrabando pueden pasar la aduana con o sin el conocimiento o la asistencia de los agentes de aduana.

79. El contrabando de artículos de consumo como gasolina y prendas de vestir no es en sí una amenaza grave a la seguridad de las fronteras del país. Sin embargo, las tendencias en otros países indican que a veces el “contrabando inofensivo” es indicio de una delincuencia organizada más peligrosa, como el tráfico de armas y drogas. Igualmente, los mismos métodos utilizados para introducir clandestinamente artículos de consumo también pueden utilizarse para introducir armas en el Líbano. La delincuencia organizada puede facilitarse en dos niveles, el internacional y el local. Los comerciantes externos que operan en el plano internacional suelen emplear empresarios locales para facilitar la entrada de artículos de contrabando en un país elegido. En consecuencia, en el caso del Líbano, es indispensable que se

preste atención especial al llamado contrabando inofensivo, que podría ser indicio de una tendencia más grave.

80. No hay directrices en forma de procedimientos operativos estándar para los procedimientos de control. Estos procedimientos siguen caminos trillados a pesar de problemas evidentes. La cooperación interinstitucional e internacional (cooperación local entre los agentes a ambos lados de la frontera) existe sólo en forma rudimentaria o no existe en absoluto.

81. Las dependencias suelen estar mal acondicionadas y el personal suele estar insuficientemente equipado; la infraestructura de los puestos fronterizos debe mejorarse con urgencia. La falta de espacio de la mayor parte de los puestos fronterizos repercute negativamente en el control de inmigración y el despacho de aduanas; por ejemplo, sólo hay una terminal para el tráfico transfronterizo a la llegada y salida del país, y el control de pasajeros y vehículos es ineficiente (los vehículos deben aguardar su turno hasta que termina el control de los que van delante). En el caso de que las dependencias de los puestos fronterizos se trasladaran más cerca de la línea fronteriza, se solucionarían los problemas actuales.

d) Recomendaciones

82. Los puestos fronterizos con dependencias remotas deberían trasladarse cerca de la línea fronteriza para evitar factores de riesgo en el control de inmigración y el despacho de aduanas, por ejemplo, la situación en el puesto fronterizo de Al-Abbudiya, donde una aldea entre la línea fronteriza y las dependencias del puesto hace posible que los pasajeros eviten el control de inmigración o escondan artículos de contrabando.

83. El método que se utiliza para el control de pasajeros y vehículos (tres paradas en el recinto de un puesto fronterizo) hace que el proceso sea más lento y no se ajuste al concepto de gestión integrada de la frontera. La aplicación de un método de una única parada con distintos controles para vehículos aparte de la fila podría agilizar considerablemente el proceso y promover la cooperación institucional.

84. La mayor automatización de los controles de inmigración simplificaría y agilizaría la labor de los agentes de seguridad de los puestos fronterizos. Podrían hacerse investigaciones técnicas posteriores, menos propensas a errores. Cuando aumente el tránsito de pasajeros, la intensidad de los interrogatorios debería basarse en un análisis periódico de los riesgos. Deberían asignarse recursos especiales para el tráfico transfronterizo, que debería recibir atención especial, especialmente con respecto a la infiltración de terroristas en el país. La elaboración de procedimientos operativos estándar podría establecer normas de calidad para el control de inmigración y reducir al mínimo los errores humanos.

85. Los donantes internacionales han proporcionado equipo diverso para la seguridad y el control de aduanas. Por ejemplo, Alemania está ejecutando un proyecto experimental en la frontera septentrional con el que proporciona medios para fomentar la capacidad. El subgrupo internacional de donantes de gestión fronteriza coordina la mayor participación de la comunidad internacional en el ámbito de la seguridad de las fronteras. Es necesario fomentar la capacidad (con actividades de capacitación y financiación de equipo) para mejorar las aptitudes del personal y aumentar el nivel técnico de seguridad de la frontera.

86. La cooperación interinstitucional y la cooperación internacional son elementos fundamentales de la gestión integrada de las fronteras, por lo cual deberían establecerse o bien ampliarse cuando existan a un bajo nivel.

2. Aeropuerto de Beirut

a) Sinopsis

87. El aeropuerto de Beirut es el único aeropuerto internacional civil del Líbano. Se inauguró en 1996 y en 2005 atendió a 3.284.076 pasajeros¹⁵.

88. Los cuatro organismos de seguridad de las fronteras se ocupan de la seguridad del aeropuerto. La Dirección General de Seguridad Pública es el organismo responsable del control de la entrada de pasajeros. La Administración General de Aduanas se ocupa del despacho de la carga. El cumplimiento general de la ley en el aeropuerto es responsabilidad de la Dirección General de Seguridad Pública, mientras que la seguridad externa es responsabilidad de las Fuerzas Armadas del Líbano. El Servicio de Seguridad del Aeropuerto es responsable de la seguridad general y es el órgano que coordina las actividades de los organismos. Los cuatro organismos de seguridad consultan con el Jefe del Servicio de Seguridad del Aeropuerto con respecto a todas las cuestiones relacionadas con la seguridad del aeropuerto.

89. A su llegada, los pasajeros deben dirigirse a los puestos de control de pasaportes, donde se compara la fotografía de los pasaportes con los pasajeros; la autenticidad de los pasaportes se comprueba manualmente. En todos los puestos existe un aparato verificador que permite examinar los pasaportes en mayor detalles. Este aparato suele estar apagado y sólo se enciende cuando el agente de control de pasaportes tiene sospechas. La única persona que puede encender el equipo es el supervisor, que debe ser llamado al puesto de control de pasaportes. Después de utilizarse para examinar el pasaporte que ha suscitado las sospechas, el equipo se apaga de nuevo. Antes de abandonar el área de control de pasaportes, los pasajeros deben pasar un segundo control en el que se comprueba que han cumplido los procedimientos de control de pasaportes verificando si llevan el sello de entrada.

90. Después, los pasajeros se dirigen a la aduana. El servicio de aduanas del aeropuerto ha adoptado las normas internacionales de control de la llegada de pasajeros, que se someten a un sistema de control de equipaje de doble circuito (verde-rojo) que facilita la recogida rápida del equipaje y la circulación de los pasajeros.

91. Los pasajeros que salen del Líbano deben someterse a tres controles. En el primer control se examinan los pasajes, se verifican los pasaportes y se hace un control de seguridad del equipaje. Después, los pasajeros se dirigen al mostrador de facturación de equipajes y, después de facturar el equipaje, pasan un primer control de pasaportes y luego entran en el área de control de pasaportes. En los puestos de control de pasaportes se compara la foto del pasaporte con el pasajero. La autenticidad del pasaporte se comprueba manualmente. Tanto en los puntos donde se hace el primer control de pasaportes como en los puestos de control de pasaportes se dispone de aparatos que permiten verificar esos documentos. Antes de subir al avión se hace un control final del pasaporte/tarjeta de embarque/pasajero.

¹⁵ Las cifras de 2006 no son representativas debido a la situación de conflicto ese año.

92. En la terminal de carga se utilizan dos escáneres para el despacho de la carga comercial y se lleva un registro manual. No se separa la carga entrante y saliente.

b) Hechos y conclusiones

93. El sistema de seguridad del sector de acceso restringido parece seguir las normas internacionales. Los procedimientos de control de pasaportes y despacho de aduanas para los pasajeros son apropiados y se siguen debidamente. El personal destinado a los distintos puntos de control de pasaportes demostró conocer bien las funciones de control de pasaportes y el equipo de examen de los documentos. Sin embargo, el procedimiento que exige que un supervisor encienda los aparatos verificadores antes de que puedan utilizarse no parece ser óptimo porque puede inducir a que los agentes de control de pasaportes no lo utilicen, ya que lleva tiempo e interrumpe el paso fluido de los pasajeros durante períodos de tiempo largos e innecesarios. El personal a cargo del control de seguridad de los pasajeros y del equipaje cumple satisfactoriamente sus funciones y sigue las normas establecidas.

94. Puesto que los servicios de aduanas no han tenido casos de contrabando de armas desde 1996, no tienen la experiencia ni los datos necesarios para hacer evaluaciones de riesgos y fijar metas. El control manual de la carga comercial que se hace para complementar el control de los dos escáneres, que son bastante anticuados, no es suficiente debido a la falta de capacitación de los agentes.

95. Las zonas para la carga entrante y saliente no están separadas físicamente, pero el corredor que une las dos zonas es inspeccionado manualmente por un agente en una oficina situada junto al corredor. Esto parece ser insuficiente porque el agente tiene que desempeñar otras funciones dentro de la oficina. La zona de carga es una zona al aire libre, pero los vehículos que entran y salen de la zona parecen ser registrados manualmente después de ser seleccionados al azar.

96. Parece que la carga que llega al aeropuerto podría evadir la inspección y ser trasladada manualmente a un vehículo en la zona destinada a los cargamentos salientes con bastante facilidad, lo cual crea la oportunidad de evitar el control de seguridad y los impuestos. Se ha introducido un sistema para el sector de acceso restringido, que incluye zonas de seguridad de acceso gradualmente restringido, con inspecciones manuales entre las distintas zonas. Además, las fuerzas de seguridad hacen inspecciones al azar y patrullan todas las zonas.

97. Entre los agentes del aeropuerto hay suficientes mujeres para el chequeo de pasajeras; el reducido número de agentes mujeres de la Administración General de Aduanas colabora con las 27 de la Dirección General de Seguridad Pública. El aeropuerto no tiene equipo moderno para examinar pasaportes ni tampoco expertos en documentos. Falta equipo de detección (perros sabuesos, escáneres, etc.).

c) Conclusiones y recomendaciones

98. Es necesario mejorar determinados procedimientos. Por ejemplo, debería volver a examinarse la necesidad de llamar a un supervisor para que haga un examen técnico básico de un pasaporte. También debería establecerse una separación física entre la carga entrante y saliente, a fin de que no puedan evadirse los impuestos y sobre todo el control de seguridad. También es necesario que el aeropuerto tenga más equipo moderno para el examen de pasaportes y el control de seguridad de la carga, sobre todo para la detección de armas y explosivos.

3. Puerto marítimo de Beirut

a) Sinopsis

99. El puerto marítimo de Beirut es el puerto principal del Líbano y por él transitan 20.831 pasajeros y 1.829 buques mercantes al año (estadísticas de 2006). Las cifras de 2005 fueron de 29.657 y 2.289 respectivamente. El puerto de Beirut tiene diversos sistemas de seguridad, organismos y procesos para impedir que las instalaciones portuarias se utilicen para introducir artículos de contrabando en el país. En el puerto de Beirut están presentes: la Dirección General de Seguridad Pública, la Administración General de Aduanas y las Fuerzas Armadas del Líbano. Además, una empresa privada, la Dirección del Puerto, se encarga de la seguridad dentro del puerto¹⁶.

b) Hechos y conclusiones

100. En la actualidad no se restringe el acceso de los visitantes al puerto y no se separa en zonas el cargamento entrante y saliente. Además, la zona de estacionamiento está situada dentro del recinto del puerto. Durante su visita a los puertos, el Equipo observó que se estaban haciendo obras para levantar vallas y separar físicamente las zonas, a fin de aumentar la seguridad del puerto marítimo. Supuestamente se introducirán nuevas tarjetas de identidad con elementos de seguridad. El 12 de junio de 2007 se empezó a ejecutar un proyecto de vigilancia por vídeo a fin de seguir los movimientos en el puerto y así mejorar la seguridad portuaria. Para entrar en el puerto se requiere una tarjeta de acceso provisional o permanente.

101. Las terminales y los servicios para el control de inmigración y el despacho de aduanas están en distintos lugares dentro del puerto. El control de inmigración a la llegada y salida de tripulantes y pasajeros se efectúa en la misma terminal. Al parecer, las dependencias de la Dirección General de Seguridad Pública están en buenas condiciones y el mobiliario es satisfactorio. Todavía no se ha sustituido el radar principal destruido durante los bombardeos de julio de 2006.

102. Se utiliza el equipo donado por Alemania para detectar documentos falsificados (Docu-Box y material de examen de documentos). Pueden solicitarse perros sabuesos para buscar explosivos. Se indicó que todo el personal de los servicios de seguridad había pasado nuevos cursos de formación en detección de documentos falsificados, organizados por la oficina a cargo del proyecto alemán en Beirut. Cuatro agentes han participado en otro curso de detección de documentos falsificados organizado en China.

103. Los controles de inmigración de los tripulantes de los buques se efectúan de la forma siguiente: la Dirección General de Seguridad Pública recoge los pasaportes de los tripulantes a bordo y efectúa los controles de inmigración en la terminal. La Dirección retiene los pasaportes mientras el buque permanece en el puerto. La Dirección elige algunos buques anclados en el puerto y los inspecciona para detectar polizones. Basándose en un análisis de los riesgos, dos agentes de la Dirección

¹⁶ Un muro rodea el perímetro del puerto; cinco puertas permiten el acceso a las instalaciones portuarias. La Dirección General de Seguridad Pública y las Fuerzas Armadas del Líbano se encargan de controlar el paso por estas puertas. Parece que hay una superposición de responsabilidades entre estos dos organismos con respecto al control del paso.

permanecen en los buques que presentan riesgo para controlar la entrada y salida de los tripulantes.

104. No se ha desarrollado suficientemente la cooperación entre los distintos organismos. Por ejemplo, la Administración General de Aduanas y las Fuerzas Armadas del Líbano inspeccionan contenedores en distintos lugares del recinto portuario. Si se utilizaran soldados de las Fuerzas Armadas del Líbano en las instalaciones de la Administración General de Aduanas (salón de rayos X y zona de contenedores) mejoraría la cooperación.

105. La Administración General de Aduanas y las Fuerzas Armadas del Líbano son los principales responsables de la inspección de la carga del puerto de Beirut. Los agentes de aduanas informaron al Equipo de que hacían un análisis de los riesgos para elegir la carga que inspeccionaban. Las Fuerzas Armadas del Líbano inspeccionan toda la carga que sale del puerto tanto si ha sido examinada por los agentes de aduanas como si no lo ha sido, y la inspeccionan manualmente sin ayuda de equipo de búsqueda como aparatos portátiles o perros. Hay un escáner fijo y el agente encargado de utilizarlo parece capaz y sentirse cómodo en sus funciones. Los agentes de aduanas no suben a bordo de los buques en el puerto. Las autoridades aduaneras informaron al Equipo de que no habían recibido informes oficiales de incautación de armas o municiones en el puerto. Con respecto al descubrimiento de delitos penales, los jefes de la Dirección General de Seguridad Pública y de la Administración General de Aduanas dijeron que en el puerto marítimo de Beirut sólo se introducían artículos de contrabando (todo tipo de artículos de imitación, como por ejemplo prendas de vestir, relojes y productos cosméticos).

106. La Dirección de Puertos es una empresa del sector privado que desempeña una función esencial al aumentar la seguridad del puerto y de la carga. Esta empresa es responsable de registrar, gestionar y vigilar el movimiento de la carga en los puertos, lo cual también supone asegurar la integridad de los sellos colocados en los contenedores en los puertos de origen y mientras están en el puerto. La empresa también debe hacer respetar el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias. Este código es un instrumento internacional elaborado para combatir la amenaza del terrorismo para la seguridad marítima. La Organización Marítima Internacional (OMI) lo está aplicando en todo el mundo.

c) Conclusiones y recomendaciones

107. El puerto marítimo de Beirut tiene varios procedimientos y prácticas esenciales para la seguridad de la carga y la prevención del contrabando. La Administración General de Aduanas ha aplicado sistemas de gestión de riesgos que ayudan a identificar las cargas que presentan un alto riesgo. El escáner fijo es también una adición muy valiosa y debería contribuir a fomentar la seguridad de la frontera del Líbano. Las Fuerzas Armadas del Líbano efectúan un control esencial al volver a inspeccionar la carga ya inspeccionada. Sin embargo, el Equipo cree que no es indispensable que inspeccionen nuevamente el 100% de la carga ya inspeccionada. Las Fuerzas Armadas deberían hacer sus inspecciones basándose en análisis de riesgos y la información recibida. La presencia de la Dirección de Puertos debería apoyarse y fomentarse, ya que su personal es el primer punto de contacto con la carga que entra en el país.

108. A fin de efectuar un control de toda la carga, tanto en el puerto como a bordo de los buques, convendría que la Administración General de Aduanas subiera a bordo de los buques basándose en la información reunida y en la evaluación de riesgos. Ello ayudaría a impedir la entrada al sector de acceso restringido del puerto o la transferencia de armas en el territorio marítimo del país.

B. Frontera Verde

1. Descripción y procedimientos

109. La Frontera Verde es una franja de tierra que separa el Líbano y la República Árabe Siria desde el cruce de Arida en la costa, en la esquina nororiental del Líbano, hasta el Monte Hermón en el sudeste, donde está la zona de responsabilidad de la FPNUL. Tiene aproximadamente 320 kilómetros. El terreno a lo largo de la frontera es extremadamente diverso y ofrece muy distintas posibilidades y dificultades para la seguridad de la frontera y el control de las actividades transfronterizas ilegales.

110. Desde la costa, la frontera se extiende 40 kilómetros hasta el este. El terreno es en general tierras bajas planas y fértiles, con campos, vegetación y pequeños bosques, así como con viviendas privadas, granjas e industrias junto al río que delimita la frontera. Más hacia el este, el terreno se convierte en tierras altas planas (hasta aproximadamente 400 metros), con barrancos hacia el río. Desde el rincón noreste del Líbano, la frontera gira hacia el sudeste para adentrarse en tierras altas montañosas que alternan con terrenos llanos. En el puesto fronterizo de Al-Qaa, la frontera gira hacia el sur y se adentra en los montes Antilíbano.

111. Estos montes delimitan la frontera oriental del Líbano con República Árabe Siria hasta el Monte Hermón y la zona de responsabilidad de la FPNUL. Parte del terreno es muy montañoso y tiene muchos valles y áreas escarpadas que pueden alcanzar una altura de más de 2.500 metros. A lo largo de la frontera hay incontables senderos que permiten cruzarla por cauces de ríos secos o con aguas bajas en el norte; también hay caminos o senderos montañosos en las zonas montañosas y accidentadas en el este, que en general permiten el paso de vehículos con tracción en las cuatro ruedas.

112. Muchas de las actividades transfronterizas podrían considerarse en una “zona gris”. Aunque técnicamente es ilegal, un gran número de personas tienen motivos “sociales” diarios para cruzar la frontera. Muchas personas poseen y cultivan tierras al otro lado de la frontera; algunos la cruzan por motivos familiares, para acudir a escuelas o para usar servicios médicos. Además, un gran número de familias se dedica a actividades de contrabando menor como única fuente de ingresos o como la única forma de sustento.

Responsabilidad por la gestión de la Seguridad de la Frontera Verde

113. La responsabilidad por la gestión de la seguridad de la Frontera Verde entre los puestos fronterizos corresponde a las Fuerzas Armadas del Líbano que, después que se aprobara la resolución 1701 (2006), desplegaron aproximadamente a 8.600 soldados a lo largo de la frontera. A las unidades desplegadas en la frontera se les encomendó la tarea doble de asegurar la frontera y defender el territorio del Líbano. Se han desplegado unidades de la Fuerza de Seguridad Interna a la Frontera Verde para reforzar o reemplazar a las tropas de las Fuerzas Armadas del Líbano

destinadas a otras zonas del país Durante la estancia del equipo en el Líbano, más de 1.000 efectivos de las Fuerzas Armadas fueron desplegados fuera de la frontera debido a los combates en Nahr al-Barid, al norte de Trípoli, y a los bombardeos en Beirut, y para que hicieran otras tareas.

114. Las Fuerzas Armadas del Líbano reciben apoyo de la Brigada Aduanera, brazo ejecutivo uniformado de la Administración General de Aduanas, que patrulla en vehículos las zonas fronterizas.

Equipo disponible

115. Las Fuerzas Armadas del Líbano y la Brigada Aduanera cumplen su función de seguridad de la frontera con equipo insuficiente o bien no idóneo para ello. Las unidades de las Fuerzas Armadas desplegadas a lo largo de la Frontera Verde y la Brigada Aduanera no tienen equipo especial para vigilar la frontera. En las patrullas y las “emboscadas” de las Fuerzas Armadas no suelen utilizar camiones ni vehículos blindados de transporte de tropas, debido en parte a la necesidad militar de tener muchos efectivos en el terreno pero también a la falta de vehículos idóneos con tracción en las cuatro ruedas. Ninguno de los dos organismos tiene gemelos de campaña suficientes para vigilar la frontera. Hay muy pocos gemelos de observación nocturna; de hecho, la mayor parte de los puestos de observación y de las patrullas no tienen este equipo. Incluso los puestos de observación en zonas cercanas a los bastiones palestinos al otro lado de la frontera emplean sólo equipo iluminador sin magnificación, que sólo puede utilizarse hasta un máximo de 400 metros. No hay equipo para actividades improvisadas de observación de larga duración en terreno difícil y en malas condiciones climáticas.

Gestión de la seguridad de la Frontera Verde

116. La seguridad de la frontera se basa en general en un plan de tres componentes. El primer componente lo forman los puestos de observación y los bastiones que vigilan la propia frontera. El segundo son las actividades que llevan a cabo las patrullas en vehículos o a pie, que complementan las emboscadas y que suelen realizar una o dos secciones militares con vehículos ligeros, camiones y vehículos blindados, utilizando técnicas militares tradicionales. El tercer componente son los controles a lo largo de los principales caminos, generalmente en posiciones fijas y en algunos casos reforzados por vehículos blindados. Estos puestos pueden tener personal de las Fuerzas Armadas del Líbano, la Administración General de Aduanas o la Fuerza de Seguridad Interna, y sólo muy raras veces son operaciones conjuntas.

Coordinación y cooperación

117. En la Frontera Verde hay muy poca coordinación y cooperación. Los organismos competentes, en particular las Fuerzas Armadas del Líbano, Administración General de Aduanas y la Fuerza de Seguridad Interna, trabajan en sus propios ámbitos de responsabilidad. Sólo si la situación lo requiere, por ejemplo cuando una persona cruza legalmente la frontera o cuando se encuentra contrabando, se remite el caso a la Dirección General de Seguridad Pública o a la Administración General de Aduanas. Los organismos encargados de la frontera no cooperan ni organizan operaciones conjuntas, o bien cooperan muy poco, en particular en el plano operacional. Apenas se ha observado o identificado una actividad conjunta, en particular con respecto a la planificación prospectiva. Un ejemplo es que la Brigada

de Aduanas desarrolla sus propias operaciones basándose en su propia información y sólo informa a las Fuerzas Armadas de las operaciones en marcha por conducto de la Dependencia Central de Operaciones de la Administración de Aduanas.

118. Se comparte información cuando un organismo determina que puede pertenecer al ámbito de responsabilidad de otro; si la información se considera importante se facilita al organismo correspondiente. Sin embargo, parece que la información reunida no se evalúa conjuntamente. La información que se envía de un organismo a otro pasa a través de la cadena de mando de sus sedes y luego, idealmente, al nivel adecuado. La corriente de información es pues casi exclusivamente vertical y está muy centralizada.

Resultados de la gestión de la seguridad de la frontera

119. Se documentaron algunos resultados relacionados con la detención de personas que habían cruzado ilegalmente la frontera (volvían de la República Árabe Siria o bien eran solicitantes de asilo iraquíes), lo cual demuestra que es posible cruzar la frontera. También se han documentado algunos resultados sobre la confiscación de artículos que se transportaban ilegalmente por la frontera. En gran medida ello se debe a la información recibida de ciudadanos motivados por una recompensa financiera considerable, basada en la multa que debe pagar los contrabandistas.

120. Todos los artículos confiscados eran artículos tradicionales de contrabando, como gasolina, prendas de vestir, cemento y alimentos. No se han incautado ni armas ni explosivos. Aunque en algunos casos se han incautado armas ilegales, según los organismos de seguridad de la frontera, ninguno de estos casos ha estado conectado directamente con una actividad fronteriza y no se ha documentado que las armas se transportaban desde la frontera siria. En todos los casos de los que se enteró el Equipo, se trataba de transportes internos de armas entre distintos lugares en el Líbano.

121. Los organismos responsables de la seguridad de la Frontera Verde afrontan varios problemas: la falta de recursos, un equipo insuficiente e inadecuado, pocos años de experiencia en prácticas de seguridad de fronteras y fallos conceptuales. Sin embargo, incluso con esos problemas, la eficacia de los organismos a la hora de detener el contrabando de armas, hecho generalmente aceptado, sólo puede describirse como menor de la que cabría esperar.

122. Incluso a pesar de las difíciles condiciones en que los organismos deben cumplir sus funciones, cabría esperar alguna incautación de armas, bien al ser introducidas por la frontera o bien en ruta después de pasarla. O al menos por pura casualidad. Esta falta de eficacia es preocupante. Podría ser un indicio de la actuación insatisfactoria de los órganos a los que se ha confiado la seguridad de la frontera. También plantea la cuestión de la integridad de los órganos y del personal de la seguridad de la frontera. El Equipo no está en posición de documentar el verdadero motivo de esa falta de eficacia, pero en muy diferentes niveles de los organismos se le ha indicado que se toman decisiones ilegales sobre la gestión de la frontera, debido a simpatías políticas, a relaciones familiares o con clanes, o a la corrupción tradicional.

2) Hechos y conclusiones sobre los emplazamientos visitados por el Equipo

123. A continuación se describen los emplazamientos que visitó el Equipo:

Zona fronteriza adyacente al río Kabir a partir de Arida y 4,5 kilómetros en dirección este (emplazamiento I)¹⁷

124. La zona es fundamentalmente agrícola y linda con el río. Hay numerosas viviendas y granjas y algunos edificios industriales al lado del río o en sus proximidades. En la parte siria se pudo observar la misma situación. El río tiene entre 1 y 2 metros de profundidad y de 2 a 6 metros de anchura. En algunas zonas de sus márgenes se puede observar una densa vegetación. El emplazamiento se presta fácilmente al tráfico ilícito de personas o mercancías a través de la frontera. Debido a su trazado sinuoso, es difícil dominar un tramo sustancial del río desde cualquier puesto de observación. Ciertas partes del río no eran objeto de vigilancia.

125. A lo largo del río había varios puestos de observación de las Fuerzas Armadas del Líbano, de gran visibilidad y dispares grados de fortificación, a modo de primera línea de control. En el interior se observó un número contado de puestos de control fijos de las Fuerzas Armadas del Líbano, a modo de tercera línea de control, en las principales carreteras e intersecciones. En el emplazamiento de los puestos de observación parecían haber pesado más las consideraciones de defensa territorial que la garantía de la seguridad fronteriza.

Zona entre las instalaciones del puesto fronterizo de Al-Abbudiya y la frontera física en el río Kabir (emplazamiento II)

126. La zona es primordialmente agrícola, con algunos árboles y matorrales, y se extiende a ambos lados de una carretera asfaltada que recorre los aproximadamente 700 metros que separan la aldea de Al-Abbudiya, donde se encuentran las instalaciones del puesto fronterizo, y el puente sobre el río, que constituye la frontera física. La carretera no se puede otear en su totalidad ni del puesto aduanero avanzado ubicado en el puente ni de las instalaciones del puesto fronterizo, a ninguno de los cuales se le ha encomendado la tarea de mantener la vigilancia.

127. Según las Fuerzas Armadas del Líbano, la carretera es objeto de patrullas aleatorias como primera línea de control. La zona está acordonada mediante puestos de observación y patrullas móviles de las Fuerzas Armadas del Líbano a modo de segunda línea de control. Durante la visita del Equipo, no se vio ninguna patrulla ni puesto de observación dentro de la zona, ni tampoco eran visibles desde allí. Según explicaciones de las Fuerzas Armadas del Líbano, no había cruces fronterizos porque la República Árabe Siria había cerrado las fronteras debido a los enfrentamientos en el campamento palestino situado al norte de Trípoli.

128. La zona reúne condiciones favorables para cruzar el río ilegalmente y, una vez en territorio del Líbano, desaparecer entre los matorrales que bordean la carretera, así como para descargar las mercancías en la aldea antes de llegar a las instalaciones del puesto fronterizo.

¹⁷ Los números romanos se refieren a los emplazamientos que figuran en el mapa del anexo II.

Zona fronteriza adyacente al río a partir de la parte oriental del enclave de Sahlat al Buqayaa y 5 kilómetros en dirección sudeste en el río Wadi Jalid (emplazamiento III)

129. La zona, que está parcialmente cultivada, es adyacente al río. Hay algunas viviendas próximas al río, aunque la mayor parte de ellos se encuentran en un cerro situado a una distancia de 500 a 1.000 metros del río. El río estaba prácticamente seco durante la visita del Equipo, aunque en invierno y primavera tiene una profundidad de 1 a 2 metros y una anchura de entre 2 y 12 metros. Hay algunas zonas de densa vegetación en sus márgenes. En varios emplazamientos había carreteras que conducían al río (lecho), tanto desde la parte libanesa como del lado sirio.

130. A lo largo del río había varios puestos de observación de las Fuerzas Armadas del Líbano de gran visibilidad y distintos grados de fortificación, fundamentalmente en el cerro que domina algunas partes del río y la ribera siria. Debido a su trazado sinuoso y la vegetación, es difícil dominar un tramo sustancial del río desde cualquiera de los puestos de observación. En el emplazamiento de los puestos de observación parecían haber pesado más las consideraciones de defensa territorial que la garantía de la seguridad fronteriza.

131. El emplazamiento reúne buenas condiciones para el tráfico ilícito de personas y mercancías a través de la frontera. Aunque el río tenía márgenes naturales o artificiales de 0,5 a 1 metros de altura, las tareas de carga y descarga podían realizarse sin grandes dificultades, práctica que, según las Fuerzas Armadas del Líbano era muy común antes de su despliegue. Algunos de los presentes afirmaron que seguía llevándose a cabo. Se observó a varios niños y adolescentes cruzando varias veces el lecho seco del río sin ningún problema.

Zona en donde la carretera conduce a la frontera 1 kilómetro al este de la localidad de Al-Qasr (emplazamiento IV)

132. Una aldea está circundada por un arroyo que constituye la frontera con la República Árabe Siria, formando un enclave dentro del territorio sirio. En la mayor parte de su recorrido, el arroyo tiene de 0,5 a 1 metro de anchura y de 10 a 40 centímetros de profundidad. El único acceso legal a la aldea desde la parte libanesa es a través de un puesto de control permanente de las Fuerzas Armadas del Líbano en un pequeño puente. En la aldea se observó una cantidad insólita de mercancías, en particular cemento. La aldea parecía ser escenario de actividades de contrabando.

133. No había puestos de las Fuerzas Armadas del Líbano en la aldea, lo que permitía un acceso relativamente irrestricto a la aldea a partir del lado sirio. Se observaron algunos puestos militares sirios muy cerca del arroyo, en un punto en que una senda cruzaba en ambas direcciones. Era evidente que la pista se utilizaba con frecuencia. En el interior, se observó un contado número de puestos de observación de las Fuerzas Armadas del Líbano a modo de segunda línea de control. En el emplazamiento de los puestos de observación parecían haber pesado más las consideraciones de defensa territorial que la garantía de la seguridad fronteriza.

Zona en que la carretera lleva a la frontera en la localidad de Haush Bait Ismail (emplazamiento V)

134. Una carretera conduce a la frontera a través de las planicies aunque está bloqueada por murallas de arena. Aquí está ubicado un puesto de control de las Fuerzas Armadas del Líbano, que está fortificado con sacos terreros. Se observó un contado número de puestos de observación, que parecían aptos para la vigilancia de la zona. Todos los puestos eran visibles y estaban ligeramente fortificados.

Zona (Ard al-Qamar) situada entre las instalaciones del puesto fronterizo de al-Qaa y la frontera física (emplazamiento VI)

135. La zona está delimitada por colinas al sureste, el río Assi al noroeste, el río fronterizo al noreste y la carretera que discurre entre Al-Qaa e Hirmil al suroeste. La zona se utiliza fundamentalmente para el pastoreo de ganado ovino y la agricultura y se extiende a ambos lados de una carretera asfaltada que recorre los aproximadamente 11 kilómetros que separan las instalaciones del puesto fronterizo de Al-Qaa del puente sobre el río que constituye la frontera física. En la zona hay unos 3.000 residentes permanentes y otros 2.000 trabajadores agrícolas temporeros.

136. La zona es objeto de patrullas aleatorias a cargo de unidades de las Fuerzas Armadas del Líbano, bien mecanizadas o a pie, a modo de primera línea de control. Está acordonada mediante puestos de observación y patrullas móviles de las Fuerzas Armadas del Líbano como segunda línea de control. Dentro de la zona se observó a 16 efectivos de las Fuerzas Armadas del Líbano que patrullaban a pie en una típica formación de combate militar de gran visibilidad. En el interior, se observó un número reducido de puestos de observación de las Fuerzas Armadas del Líbano como segunda línea de control. En el emplazamiento de los puestos de observación parecían haber pesado más las consideraciones de defensa territorial, que la garantía de la seguridad fronteriza. La situación de las instalaciones del puesto fronterizo de Al-Qaa a 11 kilómetros de la frontera física hace que la zona sea apta para el cruce o como área de espera para los que han atravesado ilegalmente la frontera.

Zona libanesa al este de los montes Antilíbano (emplazamiento VII)

137. La aldea de Tufail forma un enclave dentro del territorio sirio al que sólo se puede acceder desde el lado libanés con vehículos de tracción en las cuatro ruedas, aunque es fácilmente accesible desde la República Árabe Siria por carreteras normales. La carretera de grava que conduce a la parte oriental de la cadena montañosa llega a alcanzar más de 1.500 metros de altitud para descender después hasta una meseta relativamente llana. La zona montañosa del enclave se utiliza exclusivamente para el pastoreo de ganado ovino, mientras que la planicie se destina primordialmente a usos agrícolas y frutícolas.

138. En buena medida, la zona escapa al control de las Fuerzas Armadas del Líbano, con la salvedad de un contado número de patrullas aleatorias. No existe una primera línea de control. Todo el tráfico de vehículos, personas, suministros y mercancías con origen o destino en la República Árabe Siria discurren sin ningún impedimento ni control por parte de las autoridades libanesas. La zona está acordonada mediante puestos de observación ubicados en las montañas a modo de segunda línea de control, así como mediante puestos de control en las principales carreteras conducentes a las montañas desde el lado libanés como tercer línea.

139. Cuando el Equipo se dirigía hacia el enclave por una carretera pudo observar un puesto de control en la periferia norte de la aldea de Ham. El puesto de control era de carácter permanente, estaba ligeramente fortificado y reforzado por un vehículo blindado de transporte de tropas. Al cruzar las montañas, el Equipo vio dos puestos de observación de las Fuerzas Armadas del Líbano que dominaban la carretera. Al volver por otra carretera no vio ningún puesto de observación. Un puesto de control que era también campamento fue la primera presencia de las Fuerzas Armadas del Líbano que se observó en esa carretera particular, aunque estaba situado en la aldea de Ham, al pie de las montañas.

140. El uso de la carretera para actividades ilícitas de cruce fronterizo parece haber quedado confirmado por el hecho de que, a la vuelta del enclave, el Equipo observó un vehículo cargado con barriles de combustible abandonado al borde de la carretera, otro vehículo que salió de la carretera para adentrarse en un grupo de árboles cuando el Equipo trató de aproximarse y un tercer vehículo, inspeccionado por el escolta de la Fuerza de Seguridad Interna, que se dirigía al enclave con docenas de bidones vacíos.

141. Durante las cinco horas que el Equipo permaneció en el enclave, no se observó ninguna patrulla móvil. El enclave, que carece prácticamente de control alguno, reúne buenas condiciones para servir de base y zona de almacenamiento con miras a los cruces transfronterizos ilegales, en particular porque linda con el bastión militar palestino transfronterizo próximo a Maarabun. En el emplazamiento de los escasos puestos de observación y de control parecían haber pesado más las consideraciones de defensa territorial que la garantía de la seguridad fronteriza.

Ubicación del bastión transfronterizo palestino al este de la localidad de Kusaya (emplazamiento VIII)

142. El bastión palestino se encuentra en torno a los cerros de Ar-Rus, dominando el valle de Beqaa. La zona palestina se extiende desde el territorio libanés hasta la República Árabe Siria y es atravesada por la línea fronteriza oficial. No hay ninguna presencia de las autoridades libanesas en la zona controlada por los palestinos, lo que deja la propia frontera sin control y, hasta cierto punto, fuera del campo visual de las Fuerzas Armadas del Líbano. El Equipo no tuvo acceso a la zona controlada por los palestinos. La zona, carente de control alguno, reúne muy buenas condiciones para las actividades transfronterizas ilícitas e irrestrictas, como puso recientemente de relieve la información recibida por el Equipo del Gobierno del Líbano. La información es idéntica a la notificada al Consejo de Seguridad por el Enviado Especial para la aplicación de la resolución 1559 (2004).

143. La zona palestina propiamente dicha está acordonada mediante puestos de control y observación de las Fuerzas Armadas del Líbano. En su emplazamiento parecía haber pesado más las consideraciones de defensa territorial que la garantía de la seguridad fronteriza, ya que son llamativos y están excesivamente fortificados con vehículos blindados de transporte de tropas.

Ubicación del territorio en disputa en torno a la localidad de Deir al-Ashayir (emplazamiento IX)

144. El territorio en disputa es un enclave reivindicado por la República Árabe Siria que se adentra unos 10 kilómetros en el Líbano y tiene una anchura de 2 a 4 kilómetros; incluye las elevaciones situadas al sureste de la carretera de Damasco.

El enclave está sometido actualmente a un total control sirio y, de hecho, está adscrito a la República Árabe Siria.

145. Las Fuerzas Armadas del Líbano se han adaptado a la situación actual creando una línea de control circundante con posiciones sumamente fortificadas que incluyen tanques y vehículos blindados de transporte de tropas. En el emplazamiento de los puestos de observación parecía haber pesado más las consideraciones de defensa territorial que la garantía de la seguridad fronteriza, ya que son llamativos y de carácter disuasorio.

Ubicación del bastión transfronterizo palestino en Halwa (emplazamiento X)

146. El bastión palestino adyacente a la zona en litigio descrita en el emplazamiento IX está situado en el valle que conduce de Halwa la carretera de Damasco y las elevaciones circundantes. Se extiende desde el territorio libanés en dirección noreste hasta la misma República Árabe Siria; la frontera oficial atraviesa la zona y linda con la zona en litigio (IX) al sureste.

147. No hay presencia de las autoridades libanesas en la zona controlada por los palestinos; la propia frontera carece de control alguno y, hasta cierto punto, está fuera del campo visual de las Fuerzas Armadas del Líbano. La zona está acordonada mediante puestos de control y observación de las Fuerzas Armadas del Líbano. En el emplazamiento de los puestos de control y observación parecen haber pesado más las consideraciones de defensa territorial que la garantía de la seguridad fronteriza, ya que son llamativos y están excesivamente fortificados con tanques y vehículos blindados de transporte de tropas. El Equipo no pudo acceder a la zona bajo control palestino.

148. La zona, carente de control alguno, reúne muy buenas condiciones para las actividades transfronterizas ilícitas e irrestrictas.

Evaluación aérea de la frontera y la zona circundante desde el puesto fronterizo de Arida hasta Rayak (emplazamiento XI)

149. A fin de aprehender totalmente la naturaleza dispar del terreno, se efectuó una evaluación aérea con la ayuda de un helicóptero suministrado por la Fuerza Aérea del Líbano. El vuelo siguió la frontera septentrional desde Arida en dirección este hasta el puesto fronterizo de Al-Buqayaa, girando hacia el sureste a lo largo de la frontera hasta Al-Qaa. Desde aquí, el Equipo voló en dirección suroeste siguiendo la vertiente occidental de los montes Antilíbano hasta Baalbek. Al sur de Baalbek, el helicóptero se mantuvo a cierta distancia de la frontera para evitar los bastiones militares palestinos de Maarabun y Kusaya.

150. En general, la evaluación a vista de pájaro confirmó las observaciones del Equipo sobre el terreno, en particular las relativas a las dificultades que entraña el control fronterizo. También confirmó claramente que el muy dispar terreno ofrece muchas rutas posibles de acceso con miras a las actividades transfronterizas ilegales. Se observó un gran número de senderos transfronterizos que podían ser utilizados por vehículos de tracción en las cuatro ruedas. Los numerosos valles, cauces secos y senderos de montaña ofrecen numerosas oportunidades de actividad ilegal que no se pueden reprimir mediante puestos estáticos de observación a lo largo o cerca de la frontera.

151. Al mismo tiempo, la evaluación también puso de relieve la valía de la vigilancia fronteriza desde el aire, ya que tanto la tripulación del helicóptero como el equipo reconocieron con frecuencia emplazamientos susceptibles de ser utilizados para actividades ilegales y las posibilidades de éstas, lo que sería muy difícil desde el suelo. Varios vehículos y actividades sospechosos observados habrían exigido medidas de intervención si la evaluación hubiera corrido a cargo de una patrulla de seguridad transfronteriza. El Equipo llegó incluso a observar condiciones permanentes para el contrabando de combustible a través de la frontera que descendían hasta las tierras bajas del Líbano.

3) Evaluación parcial, análisis y conclusiones

152. La falta de cooperación y coordinación de carácter operacional es manifiesta. La conjunción de las capacidades de varios organismos no parece ser una opción deseada. Todos los organismos parecen estar concentrados en sí mismos y no hacen nada por mancomunar la planificación o las operaciones, lo que significa la pérdida de toda posibilidad de alcanzar efectos sinérgicos. En particular, la falta de operaciones conjuntas basadas en una planificación común ofrece múltiples oportunidades desaprovechadas. Es preciso un sistema que garantice la utilización de las capacidades colectivas de los organismos a efectos operacionales.

153. Se carece de una recopilación y un análisis conjuntos de información de inteligencia a fin, entre otras cosas, de identificar objetivos rentables de las operaciones sobre la base de la suma total de la información y la inteligencia de todos los organismos participantes. La inteligencia militar parece haberse erigido en la principal fuente de inteligencia, compartiendo ocasionalmente información con los demás organismos. Es dependiente aún de su propia información de inteligencia, más lo que los demás servicios de inteligencia opten por transmitirle. Existe una necesidad manifiesta de establecer una dependencia común de inteligencia y análisis a fin de evitar que la información y la inteligencia se pierdan o se almacenen indebidamente.

154. Es evidente que las Fuerzas Armadas del Líbano carecen de personal suficiente y se ven obligadas a dar prioridad a la defensa de la frontera en detrimento de la seguridad fronteriza. En particular, es evidente que la mayor parte del personal se destina a posiciones defensivas estáticas y no a patrullas móviles rápidas y flexibles que se centren en las actividades fronterizas ilegales. Con las múltiples tareas que tienen encomendadas, es evidente que las Fuerzas Armadas del Líbano no dan abasto, sobre todo cuando tienen que hacer frente a combates activos o una intensificación de las amenazas de seguridad.

155. La Brigada Aduanera tiene una insuficiente dotación de personal. La dotación solicitada es de 2.635 efectivos, pero la dotación real se limita a 1.320 efectivos. Evidentemente, este déficit restringe su capacidad para llevar a cabo las operaciones.

156. El cometido de garantizar la seguridad de la Frontera Verde es una novedad para las Fuerzas Armadas del Líbano y no se inscribe en lo que se considera normalmente una tarea militar. Las Fuerzas Armadas del Líbano tienen problemas para adaptar las doctrinas militares conocidas a su nueva responsabilidad de prevenir las actividades transfronterizas ilegales en la Frontera Verde. Aunque las Fuerzas Armadas del Líbano parecen estar dando lo mejor de sí mismas en las condiciones actuales, y el personal parece estar alerta y sobre aviso, los efectivos

desplegados son más aptos para situaciones tradicionales de combate. Es probable que la falta de recursos también sea un factor coadyuvante.

157. El resultado es que las Fuerzas Armadas del Líbano están en realidad afrontando un problema civil con doctrinas militares, transmitiendo tanto a la población como a su propio personal una señal de que la principal prioridad es la defensa del territorio en lugar de la prevención del contrabando de armas. Aunque esa prioridad podría ser comprensible, también impide tanto a las Fuerzas Armadas del Líbano como a otros organismos de seguridad fronteriza concentrarse en el contrabando. Es preciso desplazar el centro de interés de la doctrina militar al control fronterizo civil a fin de garantizar una elevada eficacia de este último.

158. Las numerosas actividades transfronterizas y próximas a la frontera de carácter legal y semilegal, en conjunción con el contrabando “aceptado”, desdibuja el panorama de la frontera, dificultando la distinción entre las actividades transfronterizas ilegales graves, como el contrabando comercial y de armas, y el resto. Es necesario diferenciar el contrabando legal, semilegal y aceptado de los delitos fronterizos más graves, haciendo de éstos un objetivo más visible y reconocible.

159. El dilema de los contrabandistas a pequeña escala que pierden sus ingresos y los medios de sustento de sus familias si se refuerza la seguridad fronteriza se ha de resolver con proyectos socioeconómicos. Sin tales proyectos, la eliminación o reducción de ese tráfico particular continuará empañando el panorama de las actividades transfronterizas, sobre todo porque es muy probable que se mantenga la tendencia actual de los organismos de seguridad fronteriza a pasar por alto esas actividades concretas. En consecuencia, si no se subsana o atenúa este dilema socioeconómico persistirá un obstáculo a la efectividad de la seguridad fronteriza.

160. Todos los organismos participantes en la seguridad de la Frontera Verde carecen de equipamiento suficiente. La falta de equipo adecuado reduce su capacidad de llevar debidamente a cabo la vigilancia fronteriza, tanto en términos cuantitativos como cualitativos. Es preciso garantizar un mejor equipamiento de esos organismos, así como su adecuación a los fines de la seguridad fronteriza. Hay una urgente necesidad, en particular, de equipo de vigilancia apto para observaciones y operaciones nocturnas, así como vehículos de tracción en las cuatro ruedas, a fin de garantizar un mayor nivel de movilidad y un menor nivel de visibilidad del patrullaje. Unos sistemas de comunicación fiables posibilitarán el despliegue de patrullas pequeñas y ligeras sin tener que depender de unos efectivos abultados.

161. La falta de cooperación transfronteriza es manifiesta. No hay cooperación entre los organismos libaneses a nivel operativo y sus homólogos sirios. Dado que una gestión óptima de la seguridad fronteriza sólo se puede lograr mediante la cooperación de los organismos fronterizos de ambas partes, su ausencia representa un claro obstáculo a la mejora de la seguridad fronteriza.

162. Es preocupante la falta de resultados en el ámbito del contrabando de armas, aun teniendo en cuenta las difíciles condiciones en que deben operar los organismos. Plantea el interrogante de si las iniciativas actuales y previstas en materia de creación de capacidad tendrán los resultados deseados. Cualesquiera que sean las razones, es evidente la necesidad de una solución que aumente drásticamente el riesgo de detección garantizando la integridad de los organismos de seguridad.

163. La conclusión ineludible es que no existe en la actualidad una alternativa real al modelo vigente de cuatro organismos responsables de la seguridad fronteriza a lo largo de la Frontera Verde. Por consiguiente, las iniciativas en curso deberían basarse en dicho modelo y proseguirse en lo que respecta tanto al fomento de la capacidad como al refuerzo técnico de esos organismos.

164. Por otra parte, el modelo vigente será difícil de modificar, debiéndose analizar otras soluciones si se quieren introducir mejoras más rápidas. Una solución podría ser el establecimiento de un grupo de tareas móvil de carácter interinstitucional que trabajara en paralelo al modelo vigente, pero con una mayor concentración en el contrabando de armas. Su cometido consistiría, en un período de tiempo relativamente corto, en comenzar las operaciones previstas sobre la base de un análisis encaminado a determinar los objetivos a cargo de un componente conjunto de inteligencia y análisis asociado. Combinaría las mejores capacidades de los cuatro organismos existentes, que se reforzaría con un pequeño equipo de asesores internacionales en materia de seguridad fronteriza.

165. El personal de la unidad deberá tener conocimientos suficientes de todos los aspectos de la seguridad fronteriza, incluyendo de inspección de documentos, los procedimientos aduaneros y las técnicas tácticas. La unidad debería estar altamente cualificada y debidamente equipada para efectuar operaciones especiales. Debería tener un elevado nivel de movilidad, con inclusión, de capacidad de transporte aéreo y vehículos de tracción en las cuatro ruedas. Se debería garantizar un elevado grado de independencia e integridad mediante los mecanismos adecuados de mando y control. El componente conjunto de inteligencia y análisis debería suministrar información a los cuatro organismos existentes. Una unidad reducida y de gran eficacia aumentaría la probabilidad de detección de los contrabandistas de armas, provocando así entre éstos un efecto disuasorio general. Además, si en el futuro se adoptara una decisión política para crear un organismo especial de guardia fronteriza, la unidad interinstitucional podría aportar una sólida base a tal efecto.

166. Se han de adoptar diversas medidas para establecer una distinción entre el carácter legal e ilegal de las actividades fronterizas o próximas a la frontera. La combinación actual de todos los tipos de tráfico en la frontera y sus proximidades, dificulta sobremanera la tarea de identificar las actividades ilegales. A fin de reducir la tarea de vigilancia fronteriza de las Fuerzas Armadas del Líbano, que requiere un excesivo número de efectivos, y al mismo tiempo incrementar su eficacia, se debería dar un impulso al equipo especializado en seguridad fronteriza de alta tecnología y a la capacidad de vigilancia aérea (por medio de helicópteros y vehículos aéreos no tripulados).

C. Conclusiones

167. En la historia reciente del Líbano, la seguridad fronteriza en la frontera siria es una tarea nueva para todos los organismos de seguridad. Los organismos de seguridad libaneses han adoptado medidas sustanciales para proteger esta parte de la frontera nacional contra el contrabando de armas, principalmente mediante el despliegue de las Fuerzas Armadas del Líbano en la zona. Los organismos de seguridad demuestran un buen nivel de conocimiento de la naturaleza de sus funciones en relación con las disposiciones de la resolución 1701 (2006). A pesar de tales medidas, la actual estrategia de control fronterizo, la naturaleza del terreno, el

estado actual del equipo disponible y la formación, así como los procesos e infraestructuras de los puestos fronterizos oficiales, aún permiten que el contrabando de armas no sea detectado a través de la frontera. El Equipo quisiera, señalar sin embargo, que incluso en un entorno desfavorable, sería razonable esperar más eficacia en la detección del contrabando transfronterizo de armas con los medios y equipos actualmente disponibles. El aeropuerto de Beirut y, en particular, el puerto marítimo de Beirut tienen medidas más eficaces de control de los pasajeros y la carga.

168. La presencia de campamentos de palestinos armados en la zona fronteriza constituye un obstáculo de importancia tanto al concepto de seguridad fronteriza como a la aplicación de un eficaz sistema integrado de seguridad fronteriza. Además, la demarcación incompleta de la frontera con la República Árabe Siria plantea dificultades adicionales al control de la frontera y desmotiva a los organismos de seguridad fronteriza a la hora de intervenir en las zonas que no están claramente demarcadas. En este sentido, se requiere con urgencia un acuerdo político. La presencia de tales obstáculos a la seguridad en la Frontera Verde no debería, sin embargo, ensombrecer la facilidad actual para ocultar armamento y material conexo en las cargas legítimas de los camiones que cruzan sin obstáculos los principales puestos fronterizos terrestres.

169. Aunque los organismos de seguridad fronterizos han comenzado a cooperar en el control de la frontera, su comprensión actual de la cooperación se limita principalmente al intercambio indirecto de información y una separación de las zonas de responsabilidad y operatividad, estando aún lejos de la aplicación de los aspectos básicos de la gestión fronteriza integrada. El grueso de las recomendaciones presentadas por el Equipo en la sección V *infra* hace referencia a los medios para garantizar, a corto plazo, más elevados niveles de integración y eficiencia entre las fuerzas existentes, con la mira puesta a largo plazo en la creación de un organismo especializado de control fronterizo. Un mayor control sobre todos los aspectos de la seguridad fronteriza habrá de ir acompañado de programas socioeconómicos destinados a ofrecer ingresos alternativos a las familias que dependen de los ingresos procedentes de las actividades de contrabando a pequeña escala.

D. Evaluación de la aplicación de las recomendaciones de la misión de expertos enviada por el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz

170. En el transcurso de su visita, el Equipo analizó las conclusiones de los expertos en actividades policiales fronterizas que fueron enviadas al Líbano en septiembre de 2006 y marzo de 2007 (véase párr. 5 *supra*), que han sido incorporadas al presente informe cuando así procedía. En general, el Equipo consideró que las conclusiones y recomendaciones de la misión de expertos eran, en parte o en su totalidad, aún válidas.

Conceptos y procedimientos

171. El concepto de gestión fronteriza integrada no ha sido objeto de muchos avances. Los cuatro organismos responsables de la seguridad fronteriza siguen trabajando independientemente en sus propias tareas encomendadas, con escasa

coordinación y sin apenas cooperación. No se ha aprobado a nivel ministerial ningún concepto operativo para la gestión fronteriza integrada, aunque se está trabajando parcialmente en ello, trabajo promovido por el proyecto experimental que dirige Alemania en la frontera septentrional y vinculado exclusivamente a él. No hay sincronización en las operaciones y los procedimientos de los puestos fronterizos.

172. La idea de la coordinación y la cooperación entre los organismos de seguridad fronteriza ha avanzado en cierta medida a nivel directivo, en el sentido de que el Comité de Seguridad Fronteriza conjunto celebra reuniones periódicas y está promoviendo el concepto. A nivel de mando local, sin embargo, en particular, a nivel operativo, no hay aún ningún signo significativo de coordinación o cooperación. La cooperación es nula o muy escasa, al igual que las operaciones conjuntas entre los organismos, especialmente en el ámbito de la planificación prospectiva.

173. El intercambio de información e inteligencia se basa en la evaluación que hace cada organismo sobre la conveniencia de compartir la información. El flujo de información e inteligencia sigue siendo casi exclusivamente vertical, por lo que está sumamente centralizado.

174. Se avanza lentamente en la aproximación de las instalaciones de los puestos fronterizos a la frontera física. Aunque existen planes de traslado en Al-Abbudiya, Al-Qaa y Al-Masnaa, todos ellos están pendientes de la planificación y financiación definitivas. Incluso el puesto fronterizo de Al-Bukayaa, cuya apertura estaba prevista para principios de julio de 2007, está situado a cierta distancia de la frontera física; los planes para acercarlo a la frontera no han sido aún ultimados.

175. No se ha avanzado en absoluto en la elaboración de procedimientos operativos estándar para los puestos fronterizos y su reconstrucción a fin de separar los pasajeros de entrada y de salida.

Equipo

176. No se ha repuesto aún el principal radar del puerto marítimo de Beirut después de su destrucción en el conflicto de 2006. El control de pasaportes en el puerto está mejor dotado de personal y ha sido mejorado con la instalación de un equipo básico de inspección de documentos.

177. El control de pasaportes en el aeropuerto internacional de Beirut ha recibido un equipo básico de verificación de documentos. Sin embargo, la eficacia del equipo se ha visto limitada por un requisito que delega únicamente en un supervisor la activación del equipo. Se han observado mejoras en el número de oficiales femeninas, que ahora se considera el adecuado. La terminal de carga está ahora equipada con una máquina de rayos X bastante obsoleta que complementa los registros manuales.

178. Todos los puestos fronterizos disponen ahora de dispositivos de verificación de pasaportes. En el puesto fronterizo de Al-Masnaa aún no se ha instalado el escáner de contenedores previsto. El escáner está siendo provisionalmente utilizado en el puerto marítimo de Beirut, a la espera que se construyan los cimientos en Al-Masnaa. Según declaraciones de la Administración General de Aduanas, aún no han sido liberados los fondos para las obras de ingeniería.

Formación

179. En general, aún no se está impartiendo capacitación sobre cuestiones relacionadas con la frontera. La mayor parte de los representantes de los organismos parecían estar esperando asistencia internacional al respecto. Al parecer, se ha impartido cierta capacitación interna sobre el uso del equipo de verificación de pasaportes, ya que los oficiales sobre el terreno parecían tener conocimientos adecuados del equipo.

Observaciones generales

180. En general, los avances parecen estar produciéndose a un ritmo muy lento. A nivel directivo de los organismos, se observa una voluntad manifiesta de mejorar la seguridad fronteriza y un consenso sobre las ventajas de los principios de coordinación y cooperación, así como del concepto de gestión fronteriza integrada. Se ha observado muy escasa actividad relacionada con la información o la aplicación de medidas en los mandos inferiores o sobre el terreno.

181. El factor de retraso parece ser la renuencia a introducir nuevas medidas en la seguridad fronteriza hasta que se proceda a la evaluación del proyecto experimental en la frontera septentrional. Cabe señalar, sin embargo, que algunas de las recomendaciones contenidas tanto en los informes del Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz como en el presente informe se podrían llevar fácilmente a la práctica sin ningún apoyo externo, sin fondos sustanciales, sin cambios estructurales y sin tener que esperar los resultados del proyecto experimental.

V. Recomendaciones

182. Sobre la base de la evolución anterior, el Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano formula las recomendaciones que se exponen a continuación.

Recomendación 1

Se debería establecer una fuerza móvil interinstitucional centrada en el contrabando de armas, con objeto de garantizar una eficaz confiscación de armamento gracias a sus capacidades de inteligencia e intervención rápida. Otro objetivo sería servir de modelo para los demás organismos de seguridad fronteriza y de base para la posible creación en el futuro de un organismo de guardia fronteriza especializado.

Recomendación 2

Se debería establecer un componente de inteligencia y análisis adscrito a la fuerza interinstitucional antes citada, con acceso a toda la inteligencia pertinente de los cuatro organismos en materia de seguridad fronteriza, que analice metas susceptibles de una elevada probabilidad de aprehensión y las ponga a disposición de los cuatro organismos y la fuerza interinstitucional.

Recomendación 3

Se debería proceder al despliegue de expertos internacionales en seguridad fronteriza en:

- a) La fuerza interinstitucional y el componente de inteligencia y análisis en ella adscrito;
- b) Los cuatro organismos a todos los niveles, especialmente el operativo, a fin de prestar asesoramiento sobre los aspectos de la seguridad fronteriza de carácter no militar y el seguimiento de la capacitación impartida;
- c) Una secretaría consultiva, integrada tanto por asesores internacionales como por representantes de los organismos libaneses de seguridad fronteriza, que recopilarán, analizarán y difundirán la información y la experiencia adquirida.

Recomendación 4

Se debería establecer un organismo de guardia fronteriza especializado en el marco de una estrategia a largo plazo destinada a racionalizar los procedimientos de seguridad fronteriza y agrupar en un organismo toda la información, la inteligencia y los conocimientos especializados, liberando así recursos, en particular de las Fuerzas Armadas del Líbano y de la Dirección General de Seguridad Pública, para que puedan dedicarlos a sus actividades tradicionales.

Recomendación 5

Se debería implantar un control total y absoluto sobre los puestos fronterizos mediante:

- a) La creación de procedimientos operativos estándar para los puestos fronterizos, en particular reglamentos aplicables a todos los desplazamientos de personas, vehículos y mercancías dentro de la zona de control; medidas obligatorias normalizadas para verificar el cumplimiento; mecanismos de lucha contra la corrupción, etc.;
- b) La implantación de una mentalidad de control centralizado, en virtud de la cual todos los componentes del control de personas y mercancías son llevados conjuntamente a cabo en un solo lugar por los organismos competentes;
- c) La construcción de una valla en torno al perímetro de la zona de control;
- d) La reforma de la ubicación y el trazado de las instalaciones cuando proceda.

Recomendación 6

Se deberían llevar a la práctica medidas destinadas a establecer una distinción entre el carácter legal e ilegal de las actividades transfronterizas o cercanas a la frontera, con el propósito de crear un entorno transparente e inequívoco, en particular:

- a) Bloqueando el máximo número posible de carreteras y senderos transfronterizos y carreteras secundarias en zonas próximas a la frontera;
- b) Estableciendo mecanismos para la circulación de personas a través de la frontera con cruces específicos;
- c) Aumentando el número de puestos fronterizos legales mediante el establecimiento de una serie de pequeños cruces para el tráfico ligero y las personas cuando proceda;

- d) Delimitando claramente las partes convenidas de la línea fronteriza;
- e) Trasladando las instalaciones de los puestos fronterizos a la frontera física;
- f) Combatiendo la tradición contrabandista con programas socioeconómicos que ofrezcan ingresos alternativos a los contrabandistas a pequeña escala con el fin de reducir su número.

Recomendación 7

Se deberían elaborar programas de formación para los cuatro organismos, a todos los niveles, a fin de transformar los conceptos y doctrinas de seguridad fronteriza en una estrategia civil de gran profesionalidad y cualificación, aprovechando dentro de lo posible la experiencia de formación adquirida con el proyecto experimental en la frontera septentrional, incluidos entre otros aspectos:

- a) Competencias interinstitucionales;
- b) Técnicas de registro y conocimientos sobre los componentes utilizados en la fabricación de explosivos;
- c) Técnicas de caracterización, recopilación de información de inteligencia y análisis de riesgos;
- d) Estrategia de cooperación, coordinación y gestión fronteriza integrada;
- e) Aptitudes tácticas no militares de seguridad fronteriza;
- f) Capacitación del concepto de gestión fronteriza integrada, incluidos estudios fuera del Líbano.

Recomendación 8

Se debería proseguir y reforzar el apoyo prestado a todos los organismos en forma de equipo específico de fronteras con el fin de lograr incrementos de la eficiencia y efectos multiplicadores, en particular:

- a) Equipo de vigilancia apto para observaciones y operaciones nocturnas;
- b) Equipo de vigilancia apto para inspecciones aéreas (por ejemplo, helicópteros y vehículos aéreos no tripulados);
- c) Vehículos de tracción en las cuatro ruedas para garantizar un mayor nivel de movilidad y una menor visibilidad del patrullaje;
- d) Sistemas fiables de comunicación que permitan el patrullaje de unidades pequeñas y ligeras sin tener que depender de un elevado número de efectivos;
- e) Escáneres de carga en determinados puestos fronterizos, detectores portátiles de metales, detectores de densidad y de explosivos;
- f) Equipo adicional básico y avanzado de verificación de documentos;
- g) Perros adiestrados para detectar explosivos y patrullas caninas.

Recomendación 9

Se deberían mejorar las capacidades en materia de tecnología de la información mediante:

- a) La actualización de las capacidades existentes de almacenamiento de datos;
- b) El establecimiento o la mejora de los intercambios informáticos interinstitucionales de información;
- c) La puesta en práctica de un sistema de registro central de huellas digitales para los titulares de tarjetas de identidad y pasaportes.

Recomendación 10

Se debería establecer un sistema que recompense la actuación profesional sobresaliente.

Recomendación 11

Se deberían establecer medidas de cooperación con las entidades homólogas sirias, en particular a nivel operativo, haciendo de la gestión de la seguridad fronteriza un empeño común destinado a proteger la frontera y prevenir las actividades transfronterizas ilegales.

Anexo I

Visitas y reuniones del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano

Domingo, 27 de mayo de 2007

Llegada a Beirut

Lunes, 28 de mayo de 2007

Reuniones con:

- General de División Ashraf Riffi, Jefe de la Fuerza de Seguridad Interna y Jefe del Comité de Seguridad Fronteriza
- Milos Strugar, Director de Asuntos Civiles/Políticos de la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano
- Geir O. Pedersen, Representante Personal del Secretario General para el Líbano

Martes, 29 de mayo de 2007

Reuniones con:

- General Wafic Jezzini, Director General de la Dirección General de Seguridad Pública
- General Assad Ghanem, Director General de la Administración General de Aduanas
- General Siham Harakeh, Dirección General de Seguridad Pública
- Comité de Seguridad Fronteriza

Miércoles, 30 de mayo de 2007

Reuniones con:

- General Michel Sleimann, Comandante de las Fuerzas Armadas del Líbano
- General Detlef Karioth, equipo del proyecto experimental alemán
- Grupo oficioso de coordinación de donantes

Jueves, 31 de mayo de 2007

Visitas a:

- Puerto marítimo de Beirut, Director General Hassan Kraytem
- Aeropuerto de Beirut

Viernes, 1º de junio de 2007

Visitas a:

- Puesto fronterizo de Al-Qaa
- Ubicación de la Frontera Verde próximo a Al-Qasr (emplazamiento IV)

- Ubicación de la Frontera Verde en Haush Bait Ismail (emplazamiento V)
- Ubicación de la Frontera Verde entre Al-Qaa y Bait Hira (emplazamiento VI)

Sábado, 2 de junio de 2007

Visitas a:

- Ubicación de la Frontera Verde cerca de Kousaya (emplazamiento VIII)
- Puesto fronterizo de Al-Masnaa
- Zona de la Frontera Verde próxima a Deir al-Ashayir (emplazamiento IX)

Lunes, 4 de junio de 2007

Visitas a:

- Puesto fronterizo de Al-Masnaa
- Gobernador de las provincias de Beqaa y Shtaura, Antoine Suleiman, en Zahla
- Director Regional de la Administración General de Aduanas, Fouard Harb, en Shtaura

Martes, 5 de junio de 2007

Visitas a:

- Puesto fronterizo de Arida
- Zona de la Frontera Verde entre Arida y Tell Bin (emplazamiento I)
- Puesto fronterizo de Al-Abbudiya
- Ubicación de la Zona Verde próximo a Al-Abbudiya (emplazamiento II)
- Puesto fronterizo de Al-Buqayaa
- Zona de la Frontera Verde al este del enclave de Sahlat Al-Buqayaa (emplazamiento III)

Miércoles, 6 de junio de 2007

Reuniones con:

- Mohammad Shattar, asesor superior del Primer Ministro
- Geir O. Pedersen, Representante Personal del Secretario General para el Líbano

Jueves, 7 de junio de 2007

Reuniones con:

- Assad Ghanem, Director General de la Administración General de Aduanas, en Beirut
- Ahmad Naser, Jefe de la División de Inspección y Lucha contra el Contrabando de la Administración General de Aduanas, en Beirut

Viernes, 8 de junio de 2007

Visita a:

- Coronel Hamid Iskandar, Dependencia de aplicación del proyecto experimental en la frontera septentrional, en Beirut (Ministerio de Defensa)

Lunes, 11 de junio de 2007

Reunión con:

- Ayaki Ito, Funcionario Superior de Protección del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados
- General Detlef Karioth, equipo del proyecto experimental alemán

Martes, 20 de junio de 2007

Visitas a:

- Ubicación de la Frontera Verde en el enclave de los montes Antilíbano (emplazamiento VII)
- Ubicación de la Frontera Verde cerca de Halwa (emplazamiento X)

Miércoles, 13 de junio de 2007

Reuniones con :

- Hamdi Shawk, Director General de la Dirección de Aviación Civil
- General de División Ashraf Riffi, Jefe de la Fuerza de Seguridad Interna y Jefe del Comité de Seguridad Fronteriza

Jueves, 14 de junio de 2007

Reuniones con:

- Grupo oficioso de coordinación de donantes
- Comité de Seguridad Fronteriza
- Primer Ministro Fouad Siniora

Viernes, 15 de junio de 2007

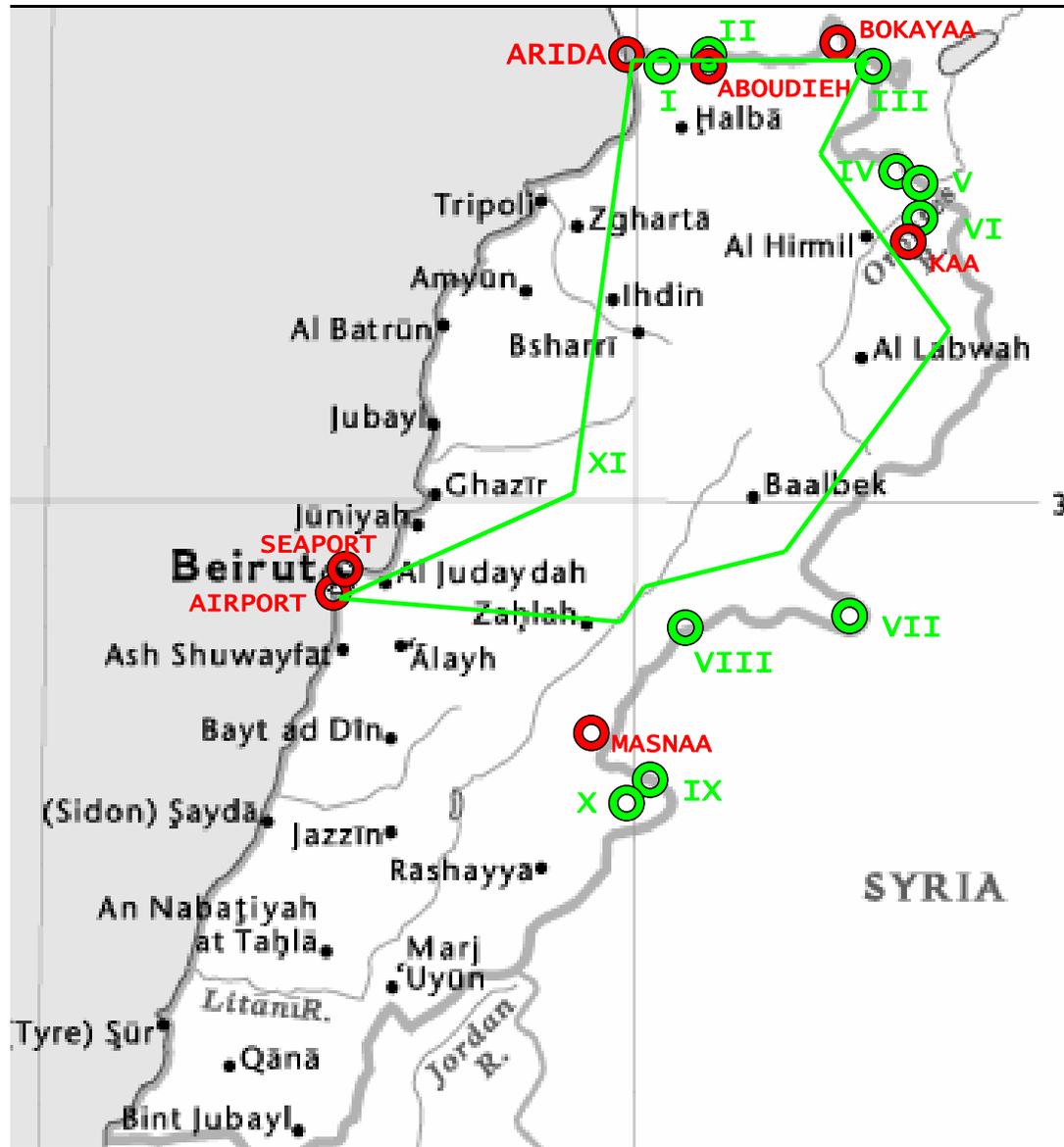
- Evaluación aérea de la Frontera Verde entre Arida y Rayaq (emplazamiento XI)

Sábado, 16 de junio de 2007

- Salida de Beirut con destino a Nueva York

Anexo II

Mapa de los puestos fronterizos y las visitas al terreno



- Puesto fronterizo
- Visita a emplazamientos de la Frontera Verde
- XI Recorrido de la evaluación aérea de la frontera

Anexo III

Mandato del Equipo independiente de evaluación fronteriza del Líbano

Introducción

1. En el párrafo 14 de su resolución 1701 (2006), el Consejo de Seguridad exhorta al Gobierno del Líbano a que asegure sus fronteras y otros puntos de ingreso para impedir la entrada en el Líbano de armas o material conexo sin su consentimiento. En el párrafo 15 de la misma resolución, el Consejo esboza las medidas que los Estados han de adoptar para impedir el suministro de armas o asistencia militar de otro tipo a cualquier entidad o persona que no sean las autorizadas por el Gobierno del Líbano o por la FPNUL.

2. En su declaración de la Presidencia de fecha 12 diciembre de 2006 (S/PRST/2006/52), el Consejo, en respuesta a la carta del Secretario General de fecha 1º de diciembre de 2006 (S/2006/933) a su Presidente, tuvo presentes las conclusiones de un equipo de expertos de policía de fronteras de las Naciones Unidas enviado por el Secretario General en septiembre de 2006 a petición del Gobierno del Líbano, e invitó al Secretario General a continuar la evaluación técnica independiente de la situación a lo largo de la frontera y a que le comunicara sus nuevas conclusiones y recomendaciones al respecto.

3. En su informe de fecha 14 de marzo de 2007 sobre la aplicación de la resolución 1701 (2006) (S/2007/147), el Secretario General tomó nota de la segunda visita del equipo de expertos de policía fronteriza durante el período objeto del informe, así como de sus observaciones acerca de que la falta de equipo crítico y de capacitación para las autoridades libanesas competentes seguía dificultando las actividades destinadas a proteger debidamente la frontera terrestre del Líbano con la República Árabe Siria. El Secretario General hizo un llamamiento para que se siguiera prestando asistencia urgente a las autoridades libanesas, en particular para reforzar su capacidad de seguridad fronteriza, y acogió con satisfacción la asistencia bilateral que estaba prestando el Gobierno de Alemania en ese sentido.

4. El Secretario General también sugirió al Consejo de Seguridad que considerara la posibilidad de apoyar nuevas medidas, como una misión de evaluación independiente, a fin de asegurar la plena aplicación del párrafo 15 de la resolución 1701 (2006), incluido el embargo de armas. En su declaración de la Presidencia de fecha 17 de abril de 2007 (S/PRST/2007/12), el Consejo acogió con beneplácito la intención del Secretario General de evaluar la situación a lo largo de toda la frontera sirio-libanesa y le invitó a enviar lo antes posible, en estrecha coordinación con el Gobierno del Líbano, una misión independiente para que evaluase a fondo la vigilancia de la frontera y volviera a transmitir al Consejo sus conclusiones y recomendaciones a ese respecto.

Mandato

5. En estrecha coordinación con todas las autoridades libanesas competentes, en particular el Comité de Seguridad Fronteriza recientemente nombrado y los organismos que lo integran, incluidas las Fuerzas Armadas del Líbano, la Fuerza de Seguridad Interna, la Dirección General de Seguridad Pública y la Administración General de Aduanas, así como las demás partes interesadas con las que el Equipo

necesite hablar, el Equipo evaluará cabalmente la situación actual de la seguridad fronteriza y la vigilancia de la Frontera Verde, incluidos sus cruces oficiales.

6. El Equipo formulará recomendaciones concretas al Secretario General acerca de las medidas y estrategias de asistencia que conduzcan a la mejora de la seguridad a lo largo de los 320 kilómetros de frontera que comparten el Líbano y la República Árabe Siria.

7. El Equipo analizará las funciones de todos los organismos anteriormente mencionados, prestando especial atención a las capacidades nacionales actuales en materia de aduanas y vigilancia de la frontera, así como los avances conseguidos por los organismos de seguridad y aduanas en el fortalecimiento de su control sobre la frontera, de conformidad con la resolución 1701 (2006), y determinará cuáles son los obstáculos principales al fortalecimiento efectivo de dicho control.

8. El Equipo analizará las conclusiones de las dos visitas anteriores del equipo de expertos de policía fronteriza al Líbano (septiembre de 2006 y febrero de 2007) y se valdrá de sus recomendaciones, centrándose en la formulación de un proyecto integrado de gestión fronteriza y las posibles oportunidades de capacitación y desarrollo, trabajando en estrecha cooperación con los organismos mencionados y con los expertos alemanes que llevan actualmente a cabo un proyecto experimental de asistencia bilateral sobre la mejora de la seguridad fronteriza en el norte del país.

9. El Equipo también se mantendrá en estrecho contacto con el equipo alemán y los organismos anteriormente mencionados y formulará un conjunto de normas para los puntos fronterizos de acceso, incluidas recomendaciones sobre la reconstrucción y remodelación de infraestructura fundamental a lo largo de la frontera.

Actividades principales

10. Las principales actividades recomendadas por el Equipo, incluirán:

a) Reunirse con los organismos de seguridad competentes del Líbano, las Naciones Unidas, los asociados bilaterales y otras partes competentes a fin de debatir e indagar todos los aspectos de las iniciativas encaminadas a garantizar la seguridad de la frontera sirio-libanesa;

b) Visitar e inspeccionar múltiples puntos a lo largo de la frontera verde y los cruces oficiales entre el Líbano y la República Árabe Siria;

c) Examinar las disposiciones vigentes en materia de seguridad, los tipos de equipo que utilizan las autoridades competentes del Líbano y otros procedimientos oficiales utilizados en los cruces oficiales;

d) Celebrar estrechas consultas con el anterior equipo de expertos de policía fronteriza, los expertos alemanes competentes y otros que presten asistencia técnica o efectúen evaluaciones de la seguridad fronteriza en la formulación de las nuevas recomendaciones sobre asistencia, capacitación y equipo que se presenten para mejorar la seguridad fronteriza.

11. En concreto se recomienda, que en el Líbano, el Equipo se mantenga en estrecho contacto con el Gobierno del Líbano y, a tal efecto, se afane por celebrar reuniones y mantener contactos con los interlocutores siguientes, entre otros:

a) El Primer Ministro, los ministros de Defensa e Interior y demás funcionarios gubernamentales competentes;

- b) El Comandante de las Fuerzas Armadas del Líbano;
- c) Los jefes de la Fuerza de Seguridad Interna, la Dirección General de Seguridad Pública, el estamento militar y los servicios de inteligencia;
- d) Los jefes del cuerpo de policía y otros servicios fronterizos libaneses (Aduanas e Inmigración).

Experiencia profesional y nombramiento

12. Nombrado por el Secretario General, el Equipo debería ser reducido y estar integrado por altos funcionarios de seguridad fronteriza, policía y aduanas y, posiblemente, expertos militares, que estarán empleados por las Naciones Unidas a tiempo completo durante un período máximo de dos meses. A los efectos de estas funciones, los expertos podrían ser asignados en régimen de adscripción por los Estados Miembros que dispongan de personal con la experiencia y la cualificación pertinentes. La asistencia también podría ser prestada por personal de las Naciones Unidas (en servicio activo o separado del servicio), según se considere adecuado.

13. Todos los miembros del Equipo tendrán el rango de expertos en misión al servicio de las Naciones Unidas. Se acogerán a las prerrogativas e inmunidades establecidas en los artículos VI y VII de la Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de las Naciones Unidas durante la misión. Se les aplicará el estatuto relativo a la condición y los derechos y deberes básicos de los funcionarios que no forman parte de la Secretaría y de los expertos en misión, aprobado por la Asamblea General en su resolución 56/280, de 27 de marzo de 2002.

Logística y apoyo

14. El Departamento de Asuntos Políticos será el principal departamento que preste apoyo al Equipo y seguirá trabajando en estrecha cooperación con los departamentos y organismos competentes de las Naciones Unidas, en particular el Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz.

15. Las autoridades libanesas, los organismos competentes de las Naciones Unidas y las misiones en el Líbano o en otros puntos de la región apoyarán al Equipo en el Líbano con toda la asistencia necesaria en materia de logística y seguridad y facilitarán todos los viajes y medios de transporte que resulten necesarios.

Cooperación con el Gobierno del Líbano

16. El Gobierno del Líbano garantizará la libertad de desplazamiento de los miembros del Equipo y de su secretaría a través de todo el territorio del Líbano.

17. El Gobierno del Líbano garantizará la seguridad de los miembros del Equipo y su secretaría mientras estén desplegados en el Líbano.

18. El Equipo gozará de la plena cooperación del Gobierno del Líbano y, en particular, de los organismos gubernamentales mencionados en el mandato. El Equipo debería ir acompañado de las autoridades libanesas competentes durante las visitas al terreno.

19. El Gobierno del Líbano otorgará a) a los miembros del Equipo las prerrogativas e inmunidades, servicios y exenciones de que disfrutaban los expertos en misión de las Naciones Unidas, según lo dispuesto en los artículos VI y VII de la

Convención sobre Prerrogativas e Inmunidades de las Naciones Unidas, en la que el Líbano es parte, y b) a la secretaría del Equipo las prerrogativas e inmunidades, servicios y exenciones de que disfrutaban los funcionarios de las Naciones Unidas, según lo dispuesto en los artículos V y VII de dicha Convención.

Presentación de informes

20. En un plazo máximo de dos semanas a partir de la conclusión de las visitas al terreno, se presentará al Secretario General un informe detallado de las conclusiones del Equipo que incluya las opciones, recomendaciones y medidas de seguimiento.

Financiación

21. Con sujeción a la aprobación del Secretario General, el Equipo será financiado con cargo a la cuenta presupuestaria de gastos extraordinarios e imprevistos del Secretario General.
