

La contribución alemana a la soberanía libanesa

La Fuerza de Paz Marítima, el sistema del radar costero y el proyecto piloto fronterizo

Enero de 2008

Sumario

Desde el final de la guerra israelo-libanesa del verano de 2006, Alemania está contribuyendo de manera muy significativa a la consolidación del Líbano; como abanderado de la Fuerza de Paz Marítima FINUL II, en el marco de la cooperación bilateral para el desarrollo, reconstruyendo el radar de la Fuerza Naval costera libanesa y desarrollando un proyecto piloto en el Norte del país, en la frontera siria, de entrenamiento de soldados, policías y funcionarios de aduanas libaneses en procedimientos de gestión integrada de fronteras. A pesar de lo cual – o quizás por eso – estas actividades que parecen estar alejadas del punto de mira de la opinión pública, están contribuyendo positivamente a restaurar la soberanía del Líbano en su propio territorio y en sus fronteras. Este criterio de perfil bajo que se ha probado satisfactoriamente debería mantenerse, y la transformación del exitoso proyecto piloto en misión de la UE como se ha discutido en Bruselas, podría ser contraproducente.

Alemania está desarrollando un papel positivo en el Líbano. Después de la guerra israelo-libanesa de julio de 2006, Alemania sustituyó a Italia como Estado al mando de la Fuerza de Paz Marítima de FINUL II. Su despliegue a lo largo de la costa libanesa, además de ser el primero en la historia de las Naciones Unidas (NNUU), terminó con el asedio que infligía la marina israelí y mejoró la percepción que la opinión pública libanesa tenía del compromiso europeo en Oriente Medio. Después del final de las hostilidades, los acuerdos bilaterales entre Alemania y el Líbano permitieron establecer un sistema de radar costero que fortaleciera la autoridad del Gobierno libanés sobre sus aguas territoriales e iniciar un proyecto piloto para controlar su frontera del Norte con Siria. Estos dos proyectos de perfil bajo, pretenden dotar al Líbano de un reforzado sentido de “propiedad” sobre sus fronteras nacionales. El traspaso del estatuto de Estado líder de la Fuerza de Paz Marítima en febrero de 2008, no debería afectar al compromiso alemán de consolidar el sistema de radar costero, ni tampoco el proyecto piloto. Estas iniciativas positivas alemanas, parten de un marco político más amplio para conseguir la estabilidad del Líbano, las podría aplicar la Unión Europea (UE) al proceso de paz del gran Oriente Medio después de Anápolis.

La Fuerza de Paz Marítima

Por primera vez en la historia de NNUU, se ha desplegado una Fuerza de Paz Marítima junto a un contingente de tropas de tierra. Actualmente liderada por Alemania, la Fuerza de Paz Marítima está formada por cuatro navíos con una tripulación aproximada de 800 personas. Los operativos de la Fuerza de Paz Marítima en la costa mediterránea del Líbano, navegan a 5.000 millas cuadradas náuticas, comparables a las 300 millas cuadradas bajo vigilancia de las tropas de tierra de la FINUL. A pesar de las dificultades iniciales de coordinación y de la desconfianza de la población local (que pensaba que su presencia

serviría a los intereses israelíes), la Fuerza de Paz Marítima ha conseguido en los últimos tiempos, ganarse el apoyo libanés al poner fin al embargo marítimo israelí y al proyectar una imagen de profesionalidad y de imparcialidad. Asimismo, las actividades de la Fuerza de Paz Marítima empezaron en el mes de diciembre de 2006, con el entrenamiento de los marinos libaneses y su adecuado equipamiento. Debido a la falta de precedentes de una fuerza de NNUU de paz naval, la Fuerza de Paz Marítima se enfrentó a la falta de procedimientos preestablecidos por NNUU para operaciones marítimas. Estos procedimientos tuvieron que ser creados en estrecha comunicación con las Fuerzas Armadas libanesas y también con las Marinas israelí y siria. Con sus operaciones de logística operando fuera de Limasol (Chipre), la Fuerza de Paz Marítima no tuvo contactos oficiales con la Marina siria, que permanece totalmente inactiva. Desde los primeros momentos de la Fuerza de Paz Marítima, el contingente alemán ha tenido abiertos canales de comunicación con la Marina israelí y a pesar de esto, ha tenido que enfrentarse a constantes desafíos por parte de las Fuerzas Aéreas israelíes y a violaciones del espacio aéreo.

Paradójicamente, las violaciones israelíes de la Resolución 1701 del Consejo de Seguridad de NNUU (CSNU) de agosto de 2006, han ayudado a establecer procedimientos de alarma temprana. El contingente alemán ha demostrado un alto nivel de eficiencia en la vigilancia militar, y ha utilizado pautas estándar de frecuencia internacional para hacer señales de emergencia a las Fuerzas Aéreas israelíes. Tras cinco incidentes, la Fuerza de Paz Marítima estableció un código de contacto de cinco millas, a lo que las Fuerzas Aéreas israelíes respondieron reduciendo sus sobrevuelos en el área de operaciones de la Fuerza de Paz Marítima y hoy, han restringido sus entrenamientos al espacio aéreo internacional. Sin embargo, todavía, y con frecuencia, violan la soberanía del espacio aéreo del Líbano, rompiendo la barrera del sonido con vuelos a baja altitud, y utilizando aviones espías, los *drones*. Asimismo, la Marina israelí mantiene barcos atracados dentro del triángulo prohibido para navíos tanto libaneses como internacionales, a lo largo de la frontera marítima delimitada por boyas y ha disparado a barcos libaneses considerados demasiado próximos.

La principal actividad de la Fuerza de Paz Marítima en el área de Operaciones Marítimas consiste en desviar e inspeccionar barcos sospechosos. Las Operaciones Marítimas de Interdicción comprenden medidas de avistamiento y advertencia, desarrolladas en colaboración con marinos libaneses en prácticas, para habituarles a los métodos, bajo el lema "*Entrena mientras actúas*". Una faceta importante de estas medidas, es que de los 10.000 navíos avistados para inspección, sólo 40 han sido considerados seriamente sospechosos (aunque ninguno contenía armas), y el personal de la Fuerza de Paz Marítima no ha abordado ninguno. Es decir, que la Marina Libanesa está llevando a cabo todas las inspecciones, permitiendo que la Fuerza de Paz Marítima mantenga un algo nivel de neutralidad y por extensión, de credibilidad y respeto por todas las partes.

Alemania ha aportado dos barcos de la policía marítima de Bremen: Bremen 2 y Bremen 9, rebautizados "AMCHIT" y "NAQOURA" respectivamente, para fortalecer la capacidad naval libanesa. Debido a su apariencia anticuada en el puerto de Beirut, estos navíos son la materialización del apoyo alemán a corto plazo, más que piezas de mejora de la Marina libanesa a largo plazo; y operan en la zona costera, bajo "propiedad" libanesa y supervisión alemana, mientras las fragatas alemanas más grandes navegan fuera de la zona.

La organización del radar costero

Como la Fuerza de Paz Marítima, la Organización del Radar Costero pretende reforzar la "propiedad" del Líbano sobre sus aguas territoriales. Sin embargo, mientras la Fuerza de Paz Marítima es parte de la misión multilateral de la FINUL, el sistema de radar costero es parte de un acuerdo bilateral entre Alemania y el Líbano. El objetivo de la organización de radar costero es crear y consolidar una cadena de siete estaciones de radar con capacidad para cubrir toda la costa mediterránea del Líbano. Tres de estas estaciones son antiguas y

su equipo e infraestructura están siendo renovados; las otras cuatro tienen instalaciones nuevas y estaba previsto que fueran operativas en noviembre de 2007. Debido a la naturaleza bilateral de la organización de radar costero, sólo Alemania forma a los oficiales libaneses: el entrenamiento se lleva a cabo en Alemania y la formación se completa en el Líbano.

Acabar la consecución de la organización de radar costero representaría un gran paso en el apoyo a la soberanía marítima, aunque no conseguirá parar las incursiones israelíes en aguas territoriales libanesas. Un sistema de radar desarrollado y actualizado permitirá a las autoridades libanesas detectar navíos en sus aguas territoriales, coordinar posiciones, transmitir información y hacer señales de emergencia. Este sistema de detección y posible inspección fue reforzado por la contribución de los Emiratos Árabes Unidos de 10 nuevas patrulleras, para hacer rápidas salidas de inspección y si fuera necesario, para proceder a la detención. No obstante, serían necesarias más embarcaciones para consolidar la coordinación eficaz tierra-mar prevista con el sistema de radar costero.

Con el mismo criterio de perfil bajo de la contribución alemana a la gestión de la frontera Norte del Líbano, el objetivo principal del compromiso alemán es proporcionar entrenamiento básico, ejercicios de seguimiento y de transferencia de conocimiento siguiendo el principio “mandar y controlar” al Líbano.

Proyecto piloto de asistencia en la frontera Norte

Como en la FINUL II, la Misión Alemana de Policía de Fronteras en el Norte del Líbano es consecuencia de la Resolución 1701 del CSNU que incluye cláusulas de seguridad de las fronteras y prohibición de contrabando de armas. Sin embargo, como la organización de radar costero, el “proyecto piloto” emana de un compromiso bilateral entre el Líbano y Alemania. El 25 de agosto de 2006, en una carta oficial a la Canciller alemana, Angela Merkel, el Primer Ministro libanés, Fouad Siniora, solicitó apoyo para mejorar la gestión de las fronteras libanesas. El Ministerio de Asuntos Exteriores alemán respondió el 7 de septiembre de 2006 enviando un primer equipo de diez policías federales (5) y oficiales de aduanas (5) para evaluar – en un estudio de campo – puertos de mar, aeropuerto y pasos fronterizos en tierra.

Las actividades del proyecto piloto están restringidas a un área de 24 por 44 km del Líbano situada al Norte de Trípoli, diferenciándose geográficamente de la FINUL II que opera en el Sur del Líbano entre el río Litani y la Línea Azul con Israel. El proyecto piloto tiene como objetivo reforzar la seguridad en la frontera oficial “verde” libanesa con Siria. A lo largo de 100km al Norte y Noreste de la frontera con Siria, el proyecto piloto está permitiendo el entrenamiento y la equipación de aproximadamente 800 policías de fronteras libaneses, para operar en los cuatro pasos fronterizos, del Oeste al Este: 1) Ar-Rida, 2) Abu Diyeh, 3) Bukayyah y 4) Qa'a, y a la vez, el control de la frontera desde distintos puntos de vigilancia. También cubrirán el interior del Norte del Líbano, unidades móviles formadas por dos vehículos con cuatro personas en cada uno.

El Reino Unido creó un Centro Conjunto de Operaciones, que gestionado por expertos británicos, pretendía formar una fuerza de frontera común que incluyera las cuatro ramas de la seguridad libanesa: la Fuerza de Seguridad Interior, que equivale a la policía civil y que ha recibido 30 vehículos de Canadá y 20 del Reino Unido; las Fuerzas Armadas libanesas, para patrullar la frontera “verde”; las Fuerzas Generales de Seguridad que controlan la inmigración; y Aduanas, que inspecciona la entrada de mercancías. Dinamarca envió dos policías expertos y comprometió 700.000 euros destinados a renovar el campamento de Aramar cercano a Trípoli, donde en octubre de 2007 empezaron los entrenamientos para los policías de aduanas libaneses. Y los Estados Unidos actúan como un socio “silencioso” asistiendo con material básico de comunicaciones, como radios y con vehículos destinados a la Fuerza de Seguridad Interior que actúa en el mismo Beirut.

De acuerdo con el concepto de “gestión integrada de fronteras”, el proyecto piloto tiene como objetivo la reestructuración e institucionalización de la policía civil de frontera libanesa. Para fomentar una mejor coordinación, cooperación y comunicación, se instalaron y pusieron en marcha, en el aeropuerto de Beirut y en los pasos fronterizos, los escáneres y la formación en redes de IT y de máquinas de control de visados. Aunque no forma parte del sector Norte, Alemania también proporcionó e instaló un escáner para facilitar el comercio que cruza el paso fronterizo principal con Siria – Masna’a – situado al Este del Líbano.

Con la preparación y desarrollo de las distintas fases de equipamiento y formación del personal, el proyecto piloto alemán, parece ser el inicio de otra misión de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD) en Oriente Medio. Esta opción sin embargo, no es políticamente viable mientras falle el consenso interno libanés y el consentimiento sirio. Por ello, debería reconsiderarse, más aún si tenemos en cuenta el desastroso precedente de la EUBAM-Rafah en la franja de Gaza. La suspensión de la misión de asistencia fronteriza de la PESD debilitó seriamente la legitimidad de la UE para actuar como tercera parte neutral: incapaz de mantener abierto el paso de Rafah, el personal de la UE, esencialmente, puso en práctica la política de cierre de Israel, lo que empeoró seriamente la crisis humanitaria en Gaza. Una misión de la PESD en las fronteras del Líbano podría ser percibida, como una vuelta de tuerca más a la presión y al aislamiento de Hezbolá y Siria, con las mismas consecuencias negativas para la imparcialidad de la UE.

Conclusiones

Ante la perspectiva alemana de reducir su personal y convertirse en un país contribuyente de Tropas (TCC), otros países como Turquía y los Países Bajos han sido señalados como sustitutos. La opción turca tendría dificultades políticas, por las implicaciones históricas de la ocupación otomana y de logística, porque Limassol (Chipre griega) es la base naval de la Fuerza de Paz Marítima. Sea la nación que sea la que sustituya a Alemania, el traspaso del mando de la Fuerza de Paz Marítima no debería afectar en principio, al apoyo bilateral de Alemania al sistema de radar costero libanés, ni al proyecto piloto. Ambos proyectos son efectivos debido a su perfil bajo y a su naturaleza apolítica. La transformación del proyecto piloto alemán en una misión de asistencia fronteriza o de reforma policial de la PESD, podría politizar el proyecto y complicar el compromiso de la UE. Para la organización del sistema de radar costero y el proyecto piloto, la preparación, el entrenamiento y la puesta en marcha deberían continuar en manos alemanas hasta que el Líbano adquiera la capacidad necesaria para ejercer su “propiedad” de manera efectiva.

Como Estado al mando de la Fuerza de Paz Marítima, Alemania está en una buena posición para influir en las próximas operaciones marítimas bajo bandera de NNUU o de cualquier otra entidad supranacional. La experiencia adquirida en la costa del Líbano – incluyendo la importancia de proyectar imparcialidad y de conseguir el apoyo de la población local – podría servir como precedente para una misión marítima en un escenario parecido, como en la costa de la franja de Gaza. Las perspectivas políticas de una eventualidad como ésta, permanecen lejanas debido a la política israelí de cierre, pero Alemania o cualquier otro Estado destacado de la UE, miembro de la FINUL II (como España, Italia o Francia) podrían explorarlas y hacerlas progresar. Este compromiso marítimo, sin embargo, debería desarrollarse únicamente como parte de un acuerdo más amplio y justo, entre las partes en conflicto, incluyendo su consentimiento explícito.

Este DGAPstandpunkt es parte del próximo informe de EuroMesSCo sobre la realidad de la FINUL II como ejemplo del compromiso europeo en Oriente Medio. Está basado en investigaciones y en entrevistas realizadas en Berlín y en Beirut durante el otoño de 2007. Asimismo, el 12 de octubre de 2007 se visitó el BAYERN capitaneado por el Almirante Hans Christian Luther, Comandante de la Fuerza de Paz Marítima en la costa libanesa. Las opiniones expresadas son las de los autores.

Timor Goksel, ha sido portavoz y consejero de la FINUL I hasta el año 2003, y en la actualidad es Profesor en la Universidad Americana de Beirut.

Karim Makdisi, es Profesor Adjunto de Relaciones Internacionales en el Departamento de Estudios Políticos y de Administración Pública de la Universidad Americana de Beirut.

Hans Bastian Hauck, es Jefe del Programa del Forum Internacional sobre Pensamiento Estratégico de la DGAP en Berlín.

Stuart Reigeluth, es gestor de proyectos para el programa África y Oriente Medio en el Centro Internacional de Toledo para la Paz (CITpax) en Madrid.

© DGAP, Berlín, enero de 2008