

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL

2006/2007



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS.

A LOGÍSTICA NAVAL E AS OPERAÇÕES CONJUNTAS

JOSÉ MATEUS FERREIRA
CMG



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

A LOGÍSTICA NAVAL E AS OPERAÇÕES CONJUNTAS

CMG José Mateus Ferreira

Trabalho de Investigação Individual do CPOG

Lisboa, 2007



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

A LOGÍSTICA NAVAL E AS OPERAÇÕES CONJUNTAS

CMG José Mateus Ferreira

Trabalho de Investigação Individual do CPOG

Orientador: CMG AN Nelson dos Santos Mateus

Lisboa, 2007

INDICE

Resumo	iv
Abstract	v
Palavras-chave	vi
Lista de abreviaturas	vii
1. Introdução	1
2. Operações conjuntas. Requisitos logísticos	4
3. Conceito de apoio logístico das organizações internacionais	7
a. Conceito de apoio logístico da OTAN	7
b. Conceito de apoio logístico da ONU	13
4. Conceito de apoio logístico às FND	15
a. Conceito de apoio da Marinha	15
b. Conceito de apoio do Exército	19
c. Conceito de apoio da Força Aérea	23
5. O emprego conjunto das forças nacionais	24
a. Nota introdutória	24
b. Condução das operações	26
c. A capacidade expedicionária	27
6. O apoio logístico às operações conjuntas	34
a. Conceito de modelo	34
b. Organização e estrutura C2	37
7. Conclusões	39
Bibliografia	41
Apêndices:	
1. A UAL. Organização e estrutura de C2	App1-1
2. Fluxo de abastecimento	App2-1
Anexos:	
A. Corpo de conceitos	A-1
B. A logística naval	B-1
C. Elementos funcionais da logística	C-1
D. O MJLC	D-1

E. O JLSC. Organização e estrutura de C2	E-1
F. Estrutura de apoio logístico da ONU	F-1

Resumo

O actual ambiente político-estratégico mundial, surgido após o final da guerra fria, caracteriza-se por um novo quadro de conflitualidade constituído por ameaças difusas, tendo conduzido a um novo conceito de emprego das Forças Armadas (FA).

A segurança colectiva, que anteriormente assentava numa defesa de base territorial, passa hoje pela prevenção e gestão de crises e por operações de apoio à paz, tendentes a prevenir a sua eclosão ou evitar a sua escalada.

Em vez dos grandes exércitos passou a privilegiar-se umas FA flexíveis e modulares, capazes de rapidamente responder a qualquer crise em qualquer local do globo. O emprego de forças expedicionárias, projectando poder com meios aéreos, navais e terrestres tem sido a solução mais frequentemente adoptada.

No entanto, este tipo de actuação conjunta e combinada tem colocado novos desafios ao planeamento e condução das operações militares, implicando mudanças na organização e doutrina das FA.

A projecção e sustentação das forças a grandes distâncias, por períodos indefinidos e, muitas vezes, através de extensas de linhas de comunicação, vem colocar novos desafios à logística, colocando em lugar de evidência funcionalidades até aqui menos preponderantes, obrigando a adequar os sistemas logísticos aos novos padrões de actuação.

É neste contexto de apoio logístico às operações conjuntas que se insere o presente estudo, no qual se procurará fazer uma análise da adequação dos sistemas logísticos dos Ramos às novas exigências operacionais, bem como apontar alguns contributos para um modelo com vista a melhorar o apoio às forças no teatro de operações.

Abstract

The end of the cold war led to a new global strategic environment, characterized by a set of emerging threats, revealing the need of changes in the traditional concept of deployment of the armed forces.

Collective security, previously based on a territorial defense, is nowadays sought through crises prevention and management, or through peace support operations in order to prevent the break out or escalation of such crises.

Current security threats are from different regions and non-state sources. These new threats, largely asymmetrical, require smaller and flexible expeditionary forces instead of the slow-moving, massive armies and machinery built-up to face the soviet threat.

However, this new joint and combined concept of operations has been challenging the planning and conduct of military operations, and revealed the need for changes in the armed forces' organization and doctrine.

The projection and sustainment of forces to locations with little or no host nation support, at much greater distances than previously necessary, operating along extended and, perhaps, very limited lines of communications, for an indeterminate period, places a challenge on a number of deployable logistic capabilities that were less important in the past, requiring that nations adjust their logistic systems to these new requirements.

The purpose of this study, in the context of the logistic support to joint operations, is to evaluate the capability of our services' logistic systems to effectively deliver support to a joint force in operations.

Palavras-chave

Logística, operações, conjunto, projecção, transporte, sustentação, expedicionária

Lista de acrónimos:

AA	Arsenal do Alfeite
ALM CEMA	Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
ALSS	<i>Advanced Logistic Support Site</i>
AMCC	<i>Allied Movement Coordination Centre</i>
AO	Área de Operações
AOR	<i>Area of Responsibility</i>
BLD	Batalhão Ligeiro de Desembarque
C2	Comando e Controlo
C3	Comando, Coordenação e Controlo
CAO	<i>Chief Administrative Officer</i>
CAS	Centro de Abastecimento Sanitário
CCF	Comando do Corpo de Fuzileiros
CCL	Centro de Coordenação Logística
CEDN	Conceito Estratégico de Defesa Nacional
CEM	Chefe de Estado-Maior
CEMFA	Chefe do Estado-Maior da Força Aérea
CEMGFA	Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas
CF	Componente Fixa
CJTF	<i>Combined Joint Task Force</i>
CLAFAs	Comando Logístico e Administrativo da Força Aérea
CLO	<i>Chief Logistics Officer</i>
CMN	Centro de Medicina Naval
CNCM	Centro Nacional de Controlo de Movimentos
CNPCE	Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência
CO	Componente Operacional
COC	Centro de Operações Conjunto
COFAR	Comando Operacional das Forças Armadas
ComLog	Comando da Logística
CPESFA	Comando do Pessoal da Força Aérea
CRO	<i>Crisis Response Operation</i>
CSAR	Chefia do Serviço de Assistência Religiosa

CSS	<i>Combat Service Support</i>
DA	Direcção de Abastecimento
DA	Direcção de Aquisições
DAE	Destacamento de Acções Especiais
DAO	<i>Director of Administration Office</i>
DAS	Direcção de Apoio Social
DCI	<i>Defense Capabilities Initiative</i>
DF	Direcção de Finanças
DGME	Depósito-Geral de Material do Exército
DI	Direcção de Infra-Estruturas
DIREC	Divisão de Recursos
DITIC-CE	Direcção de Tecnologias de Informação e Comunicação – Comissão Eventual
DJTF	<i>Deployable Joint Task Force</i>
DMT	Direcção de Material e Transportes
DN	Direcção de Navios
DPKO	<i>Department of Peacekeeping Operations</i>
DS	Direcção de Saúde
DSF	Direcção do Serviço de Formação
DSP	Direcção do Serviço de Pessoal
DSS	Direcção do Serviço de Saúde
DT	Direcção de Transportes
EEIN	Espaço Estratégico de Interesse Nacional
EEO	Esquadilha de Escoltas Oceânicos
EH	Esquadilha de Helicópteros
EMCC	Estado-Maior Coordenador Conjunto
ES	Esquadilha de Submarinos
EUFOR	<i>European Force</i>
EUMCC	<i>European Union Movement Coordination Centre</i>
FA	Forças Armadas
FLS	<i>Forward Logistic Site</i>
FLSG	<i>Force Logistic Support Group</i>

FND	Forças Nacionais Destacadas
FOD	<i>Field Operations Division</i>
FP	<i>Force Package</i>
FRI	Força de Reacção Imediata
FSA	<i>Forward Support Area (Área de Apoio Avançado)</i>
GEAFA	Grupo de Engenharia de Aeródromos da Força Aérea
HCM	Hospital Cirúrgico Móvel
HMP	Hospital Militar Principal
HMR	Hospital Militar Regional
HN	<i>Host Nation (Nação Hospedeira)</i>
HNS	<i>Host Nation Support (Apoio da Nação Hospedeira)</i>
HQ	<i>Headquarter</i>
HVU	<i>High Value Unit</i>
ILA	Instruções Logísticas da Armada
INEM	Instituto Nacional de Emergência Médica
IOC	<i>Initial Operational Capability</i>
JLSG	<i>Joint Logistic Support Group</i>
JOA	<i>Joint Operations Area</i>
LCC	<i>Logistics Coordination Centre</i>
LN	<i>Lead Nation (Nação Líder)</i>
MC	<i>Military Committee (Comité Militar)</i>
MCC	<i>Movements Coordination Centre</i>
MDN	Ministério da Defesa Nacional
MIA	<i>Multinational Implementation Arrangement</i>
MILU	<i>Multinational Integrated Logistic Unit</i>
MIMU	<i>Multinational Integrated Medical Unit</i>
MJLC	<i>Multinational Joint Logistic Centre</i>
MM	Manutenção Militar
MNLC	<i>Multinational Logistic Command</i>
MNMF	<i>Multinational Maritime Force</i>
MOU/TA	<i>Memorandum of Understanding/Technical Agreement</i>
MSC	<i>Major Subordinate Commander</i>

NAVPOL	Navio Polivalente Logístico
NEO	<i>Non-Combatant Evacuation Operation</i>
NRF	<i>Nato Response Force</i>
NSE	<i>National Support Element</i>
OA	Organismo Abastecedor
OCAD	Órgão Central de Administração e Direcção
ODT	Organismo de Direcção Técnica
OGFE	Oficinas Gerais de Fardamento do Exército
ONU	Organização das Nações Unidas
OPCON	Controlo Operacional
OSCE	Organização para a Segurança e Cooperação na Europa
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PAL	Ponto de Apoio Logístico
PCC	<i>Prague Capabilities Commitment</i>
PKO	<i>Peacekeeping Operation</i>
RSA	<i>Rear Support Area</i> (Área de Apoio de Rectaguarda)
RSN	<i>Role Specialist Nation</i>
RSOM	<i>Reception, Staging and Onwards Movement</i>
SALC	<i>Strategic Airlift Coordination Cell</i>
SALIS	<i>Strategic Airlift Interim Solution</i>
SCC	<i>Sealift Coordination Centre</i>
SIGDN	Sistema Integrado de Gestão da Defesa Nacional
SSM	Superintendência dos Serviços do Material
SSP	Superintendência dos Serviços do Pessoal
TN	Território Nacional
TO	Teatro de Operações
TOA	<i>Transfer of Authority</i>
UAL	Unidade de Apoio Logístico
UE	União Europeia
UEB	Unidade de Escalão Batalhão

1. Introdução

Com a queda do muro de Berlim em Novembro de 1989 e o colapso da União Soviética, pondo fim ao capítulo da guerra fria e ao equilíbrio bi-polar controlado, alterou-se profundamente a conjuntura político-estratégica mundial.

A alteração do equilíbrio geo-estratégico criou condições para a eclosão de tensões acumuladas e para o surgimento de novos tipos de conflitos essencialmente movidos por questões de natureza étnica e fundamentalismos religiosos.

Embora se verifique uma atenuação das ameaças tradicionais de cariz essencialmente militar, assiste-se ao emergir de novos riscos e potenciais ameaças, nomeadamente o terrorismo, a proliferação de armas de destruição maciça, conflitos regionais, crime organizado e os decorrentes dos estados falhados.

Uma característica destes conflitos reside na sua qualidade “assimétrica”, relativamente às capacidades evidenciadas e aos meios empregues, sendo de particular relevo o terrorismo transnacional que, não conhecendo limites éticos ou de qualquer outra natureza, assume hoje em dia uma possibilidade de actuação à escala global, aliando métodos de violência tradicional (atentados e acções bombistas) à possível utilização do ciberespaço e de meios de destruição maciça.

Os ataques sofridos pelos Estados Unidos em 11 de Setembro de 2001 vieram colocar, com uma ênfase acrescida, a nova ameaça do terrorismo internacional e a proliferação de armamento, em especial de destruição maciça, no topo das preocupações dos responsáveis pelos assuntos de segurança e defesa.

As consequências de acções terroristas de grande envergadura nas economias, na segurança e na estabilidade internacionais transcendem a capacidade de resposta individualizada dos estados e interrelacionam os conceitos de segurança interna e externa, vindo por isso a dar uma importância acrescida à segurança colectiva..

O aumento deste tipo de conflitualidade e a sua complexidade veio dar relevo à política de prevenção e de gestão de crises e às operações de apoio à paz, no sentido de prevenir a sua eclosão ou circunscrever a área de conflito e evitar a sua escalada.

A prevenção e gestão destes novos tipos de conflitos contribuiu também para uma redefinição dos parâmetros de emprego das Forças Armadas (FA), ditando a necessidade de desenvolvimento de estruturas e capacidades adequadas aos novos cenários, nomeadamente às exigências de projecção de força a grandes distâncias. Necessidade de forças mais flexíveis, em termos de estrutura e organização, mais aptas a associar capacidades diversificadas, adequadas aos diferentes cenários, e dimensionadas em função

das necessidades reais de emprego conjunto da força.

Face a este quadro de conflitualidade, os estados têm privilegiado a criação de sistemas de segurança colectivos, com capacidade de actuação longe dos espaços de soberania, como forma de preservar a defesa dos seus interesses.

O emprego de Forças de Reacção, projectando poder com meios aéreos, navais e forças terrestres nas áreas de conflito, tem sido a solução adoptada com maior frequência.

No entanto, este tipo de actuação conjunta (e combinada), tem levantado novos desafios ao planeamento e condução das operações militares, implicando mudanças na organização e doutrina das FA.

Face à rápida evolução dos acontecimentos torna-se necessário dispor de capacidade para rapidamente projectar poder. O rápido aprontamento das forças e a sua sustentação logística são um factor chave para o sucesso da missão.

Planeamentos logísticos muito cuidados, cada vez mais suportados por complexos sistemas de informação que permitem otimizar os elementos funcionais da logística, diminuindo cada vez mais os ciclos logísticos, tornam-se cada vez mais essenciais.

A nível nacional, os novos conceitos de emprego das FA encontram-se vertidos no Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN)¹. Com efeito, este novo CEDN, para além de identificar as regiões de instabilidade e as alterações ocorridas no plano internacional com consequências nas políticas públicas de segurança e defesa para Portugal, e fazer uma caracterização das ameaças relevantes, identifica também as possíveis áreas de actuação das FA. Para além de lhes reconhecer as capacidades inerentes às missões de defesa militar do território e missões de interesse público, concretiza ainda outras capacidades para realização de missões no quadro de conflitualidade atrás descrito, designadamente no que concerne à protecção e evacuação de cidadãos nacionais em áreas de tensão ou crise, à prevenção e à contenção das ameaças terroristas e da proliferação de armas de destruição maciça, à prevenção e combate de certas formas de crime organizado transnacional (tráfico de droga, tráfico de pessoas e redes de imigração ilegal), bem como à participação em missões de paz e humanitárias no quadro da ONU, da OTAN e da UE.

Para tal, “as FA devem dispor de uma organização flexível e modular adequada aos modernos requisitos de empenhamento operacional, conjunto e combinado, privilegiando a interoperabilidade dos meios e, desejavelmente, com capacidades crescentes de projecção e sustentação, protecção de forças e infra-estruturas, comando, controlo, comunicações e

¹ Resolução do Conselho de Ministros nº 6/2003, 20 de Dezembro de 2002

informações” (CEDN, 2003).

No actual contexto estratégico, será em operações de resposta a crises, operações humanitárias ou de evacuação de cidadãos nacionais a residir fora do Território Nacional (TN) que ocorrerão maiores probabilidades de emprego das forças nacionais, de forma conjunta e/ou combinada. Será pois no âmbito das operações expedicionárias que se dará maior enfoque à logística no presente trabalho.

Quer a operar em ambiente conjunto ou combinado, muitas vezes longe do TN e das suas bases de apoio normais, para cumprimento da suas missões, as forças necessitam de ser logisticamente apoiadas, surgindo assim a necessidade de uma estrutura logística, sustentada por um sistema logístico a partir do qual serão satisfeitas as necessidades das forças em operações.

É neste contexto que se insere o presente trabalho, tendo-se estabelecido a seguinte **questão central: “ Qual o modelo de sistema logístico mais adequado para apoio às forças nacionais em operações conjuntas nas vertentes de organização e estrutura de comando e controlo, designadamente no que respeita à logística naval?”**.

Como **questões derivadas** serão consideradas as seguintes:

- Quais os requisitos logísticos apresentados pelas operações conjuntas?
- Deverá ser criado um sistema logístico específico para apoio às operações conjuntas ou deverá esse apoio continuar a assentar nos sistemas logísticos dos ramos?
- Que organização e estrutura de comando e controlo deve ser implementada?
- É o actual sistema logístico naval adequado ao apoio logístico às operações conjuntas?

Das questões referidas colocaram-se as seguintes hipóteses que se procurarão cimentar com a presente investigação:

- O novo conceito de emprego das FA coloca novos desafios ao apoio logístico às operações;
- O apoio logístico a uma força conjunta em operações tem que ser assegurado de forma conjunta e integrada, com base nos sistemas logísticos dos ramos;
- A estrutura logística no teatro de operações (TO) deverá ser modular, flexível e subordinada ao comandante da força conjunta;
- O actual sistema logístico apresenta algumas vulnerabilidades.

Neste trabalho será efectuada uma análise dos sistemas logísticos dos ramos e da

doutrina logística conjunta nacional, bem como dos sistemas de apoio logístico a forças conjuntas das organizações em cujo âmbito as FA nacionais poderão actuar, designadamente a OTAN e ONU. Desta análise, complementada por entrevistas a especialistas neste assunto, serão extraídos os contributos para a definição de uma organização logística de apoio às forças em operações

2. Operações conjuntas. Requisitos logísticos

As operações conjuntas são normalmente levadas a cabo por forças-tarefa organizadas e activadas para operações de contingência, englobando sob o mesmo comando componentes de mais que um ramo das FA.

O objectivo principal destas forças-tarefa é a projecção de força conjunta como resposta rápida e eficaz a uma crise, devendo ser flexíveis por forma a ajustarem-se a um largo espectro de intervenções. São normalmente forças modulares, constituídas e organizadas em função da situação em que se destinam a operar. Devido à sua flexibilidade são o instrumento ideal de actuação em operações de apoio à paz e gestão de crises.

As operações expedicionárias vieram colocar uma série de novos desafios na área da logística. Os principais requisitos colocados por estas operações situam-se no âmbito do transporte estratégico, necessário para a projecção das forças, e da sua sustentação no TO.

O facto de as forças poderem ser empregues em áreas com limitado apoio de nação hospedeira (*Host Nation Support – HNS*), a grandes distâncias, operando através de extensas e por vezes limitadas linhas de comunicações por períodos indeterminados colocam em destaque uma série de capacidades logísticas consideradas menos relevantes no período da guerra fria, em que as operações eram essencialmente conduzidas numa base de defesa territorial.

Entre estas capacidades, para além das capacidades de apoio em combate intrínsecas às próprias forças (*Combat Service Support – CSS*), referem-se o transporte estratégico, quer por via aérea quer por via marítima, unidades para abertura e operação de portos e aeroportos, unidades especializadas no armazenamento, transporte e distribuição de víveres, combustíveis e outros artigos, unidades de engenharia, unidades de manutenção e unidades de apoio sanitário. Tudo isto com elevados custos associados, pelo que a nível da OTAN se esteja a privilegiar o recurso ao apoio logístico multinacional, não só através da constituição de unidades de apoio logístico multinacionais, como através do estabelecimento de acordos cooperativos quer na área do transporte estratégico quer na área da sustentação, e à contratação externa local de bens e serviços sempre que a situação

o permita.

O transporte estratégico confere às forças a mobilidade necessária para rapidamente serem utilizadas em locais distantes das suas bases e do TN.

A projecção das forças para o TO é uma operação complexa, normalmente efectuada de forma escalonada, exigindo um elevado grau de coordenação por forma a garantir que as forças se encontrem na área de operações (AO), prontas para assumir a missão, na data acordada para a *Transfer of Authority* (TOA).

O transporte por via aérea, face à sua velocidade, permite uma resposta rápida, sendo, por isso, o ideal para a projecção das tropas. Como desvantagem apresenta o facto de, por razões de peso e volume, a projecção da força ter de ser efectuado com equipamento e armamento aligeirado.

A projecção por via marítima, através de operações anfíbias, projectando força do mar para terra através de meios orgânicos da força anfíbia, poderá constituir uma boa solução, senão a única, para a projecção de força numa AO em ambiente não totalmente permissivo ou mesmo hostil. O transporte por via marítima, recorrendo a meios civis, embora possa também ser utilizado para movimentação das tropas, constitui um meio mais vocacionado para transporte do equipamento e material de sustentação da força.

Devido às suas características, o transporte terrestre (rodoviário e ferroviário) não é normalmente considerado na fase de projecção, embora se constitua como um importante meio de transporte na fase de sustentação, designadamente nos movimentos intra-TO.

Como forma de conciliar a desejada rapidez de resposta com a necessidade de deslocar grandes cargas como o armamento, equipamento e material de sustentação inicial da força, os EUA têm vindo a desenvolver e a testar o conceito do pré-posicionamento (*sea-basing*²) que, em termos gerais, consiste no posicionamento de navios com aquele material em locais estratégicos, nas proximidades de potenciais áreas de conflito. Caso se venha a confirmar a necessidade de intervenção, as tropas são projectadas por via aérea para essa área na qual se encontram já os meios necessários à sua operação.

Colocada a força no TO, é necessário sustentá-la, assegurando-lhe os meios necessários, em quantidade, qualidade, momento e lugar, para a condução das operações.

A complexidade do problema logístico depende essencialmente da composição da força, do local onde se desenrola a operação e suas características (distância ao TN, características orológicas e morfológicas, clima, ...), do ambiente e do âmbito em que a

² Os conceitos de *sea-strike*, *sea-shield* e *sea-basing*, enformam a estratégia naval americana para o século 21 – *Sea Power 21*.

mesma decorre. Se em ambiente permissivo será possível satisfazer algumas necessidades da força a partir do mercado local ou através do *Host Nation Support* (HNS), já num ambiente hostil a generalidade das necessidades terão que ser satisfeitas a partir do TN, ou a partir de país apoiante situado nas proximidades do TO. De igual modo, quando o emprego das forças se verifique no âmbito de uma coligação, a sua sustentação poderá ser obtida total ou parcialmente através de acordos MOU/TA estabelecidos com outros países participantes na força multinacional³.

Sendo, normalmente, a projecção da força para o TO efectuada de uma forma escalonada, a implementação dos sistemas de apoio logístico tem também de ser desenvolvida por fases. Numa primeira fase, correspondente à fase de projecção, exige-se que as forças possuam autonomia suficiente até que o sistema de apoio logístico seja implementado; a segunda fase corresponde ao estabelecimento das bases logísticas, bem como das normas e procedimentos de apoio; a terceira fase corresponde ao funcionamento em pleno do sistema, durante a qual são normalizados e consolidados os procedimentos e a estrutura de apoio.

O conceito de emprego de forças é cada vez mais baseado na flexibilidade e modularidade, por isso também a solução logística deverá ser adaptada à natureza das operações, ao local da acção e à dimensão da força-tarefa. Tal requer uma estrutura logística modular, polivalente e flexível, que permita integrar-se e ser integrada e que se desenvolva progressivamente em função das necessidades particulares de cada missão, facilitando a gestão e coordenação dos meios disponíveis, potenciando-os e disponibilizando-os com oportunidade.

A interoperabilidade e a intermutabilidade dos equipamentos e artigos das forças e dos contingentes em que as mesmas se irão integrar são factores relevantes, que devem merecer uma preocupação constante, já que permitem não só garantir maiores índices de operacionalidade como também reduzir o “peso” do abastecimento a partir do TN e, conseqüentemente, tornar a sustentação das forças menos onerosa.

Tal como para qualquer operação, o sucesso do apoio logístico a uma operação conjunta depende de duas condições fundamentais: a interoperabilidade e o treino. É necessário que as diferentes componentes envolvidas na operação sigam as mesmas orientações e utilizem os mesmos procedimentos, para o que se torna indispensável a existência de uma doutrina logística comum. Considera-se igualmente fundamental que

³ Refere-se, a propósito, o MOU/TA estabelecido entre as Forças Aéreas Portuguesa e Belga relativo à sustentação do Destacamento Aéreo com que Portugal participa na ISAF.

os procedimentos sejam postos em prática por forma a conseguir o entrosamento das componentes aos diferentes níveis. Este treino deve ser desenvolvido em duas fases: um treino de carácter geral, levado a cabo de forma regular através da realização de exercícios, nos quais devem ser simulados diversos cenários, onde será avaliada a estrutura de C2 implementada, bem como treinados e afinados os procedimentos logísticos; um treino específico para a operação, realizado imediatamente antes do empenhamento da força, durante a fase de aprontamento, simulando o cenário logístico do TO.

Considera-se ainda fundamental que o comandante operacional tenha visibilidade sobre a logística, quer ao nível do planeamento quer durante a condução da operação. Durante a fase de planeamento esta visibilidade é importante, já que os meios disponíveis poderão condicionar a manobra operacional. Durante a fase de execução da missão, para além de visibilidade sobre o sistema logístico, bem como das implicações que a logística venha a ter nas operações, o comandante da força deve ainda ter autoridade sobre os meios logísticos no TO podendo redistribuí-los da forma que julgue mais adequada para o sucesso da missão.

3. Conceito de apoio logístico das Organizações Internacionais

a. Conceito de apoio logístico da OTAN

(1). O apoio logístico

A OTAN tem tido um grande papel na definição e actualização da doutrina e princípios de emprego de forças multinacionais, e conjuntas, sendo as suas orientações de um modo geral seguidas pelas principais organizações internacionais em que Portugal se insere (ONU, UEO, OSCE).

O conceito de apoio logístico inicialmente estabelecido pela aliança atribuía às nações a responsabilidade pelo apoio logístico às suas forças, cometendo ao Comandante Supremo e aos seus *Major Subordinate Commanders* (MSC) a responsabilidade pela coordenação.⁴

No entanto, as alterações da doutrina operacional (forças flexíveis, móveis e de reacção rápida), bem como a complexidade de sustentar forças projectadas a grandes distâncias, fora da sua área tradicional de emprego, em cenários imprevisíveis e instáveis, por vezes em parceria com forças de países não pertencentes à aliança, levam ao estabelecimento de um conceito logístico mais flexível e modular.

⁴ Conferência dos Senior Nato Logisticians (SNLC), em 9 de Abril de 1952

Esta alteração ao conceito logístico foi contemplada no MC-319 e assenta basicamente na responsabilidade colectiva quanto ao apoio logístico às operações multinacionais, na autoridade (e responsabilidade) do comandante OTAN sobre os recursos logísticos com vista ao emprego e sustentação efectiva das forças atribuídas e na responsabilidade de cada nação assegurar, individualmente ou através de arranjos de cooperação, o fornecimento dos recursos logísticos necessários para apoiar as suas forças atribuídas à OTAN.

O apoio logístico a forças da aliança é efectuado segundo uma das seguintes formas, ou através da sua combinação:

- A cargo de cada nação, com os recursos a fluir directamente dessa nação até às suas forças destacadas na área de operações;
- Através da combinação do apoio prestado pela nação hospedeira – *Host Nation Support* (HNS) – e o apoio de cada nação;
- Através da cooperação multinacional, com acordos bi ou multi-laterais estabelecidos, ou não, sob coordenação da Aliança;
- Através do conceito de *Lead Nation* (LN), em que uma das nações assume responsabilidade pela coordenação e fornecimento do apoio logístico numa área geográfica definida à, ou a parte da, força multinacional;
- Através do conceito de *Role Specialist Nation* (RSN), em que algumas nações assumem responsabilidade por áreas específicas do apoio logístico;
- Através das *Multinational Integrated Logistic Units* (MILUs) e *Multinational Integrated Medical Units* (MIMUs), quando duas ou mais nações aceitam prestar apoio logístico ou médico a uma força multinacional sob o controlo operacional (OPCON) de um comandante OTAN.

Seja qual for a modalidade em vigor, o apoio logístico deve resultar do equilíbrio entre o aprovisionamento e a localização, em tempo de paz, dos meios logísticos e dos consumíveis de guerra e as capacidades de reabastecimento e reforços, para garantir um apoio contínuo e atempado às forças.

O comandante OTAN define os requisitos logísticos e coordena o respectivo apoio dentro da sua área e ao nível apropriado, tendo ainda autoridade para redistribuir os meios fornecidos pelas nações para apoio de forças sob o seu comando. Tem ainda autoridade para estabelecer requisitos quanto ao apoio da nação hospedeira, participar em negociações e estabelecer acordos em nome das nações.

Para coordenação dos aspectos logísticos e apoiar o conceito das operações do comandante OTAN deve ser estabelecida uma estrutura flexível de comando e controlo (C2). Esta estrutura deve permitir ao comandante OTAN ter visibilidade sobre implicações logísticas com impacto nas operações. Para tal, os sistemas de comunicações e informações entre as entidades logísticas OTAN, nacionais e multinacionais devem ser dotados de interfaces eficientes e compatíveis.

O tipo de operação (artigo 5º ou não-artigo 5º CRO) terá impactos significativos no conceito de apoio logístico e organização de C2 a implementar. Se para uma operação do artigo 5º as estruturas logísticas e de C2 se encontram estabelecidas (Comandos Regionais e Sub-Regionais, HN), que poderão ser complementadas pela atempada activação do um *Multinational Joint Logistics Centre* (MJLC), no caso de operações não-artigo 5º CRO haverá necessidade de maior coordenação, devido à inexistência de uma estrutura de comando na área, infra-estruturas adequadas e apoio de nação hospedeira.

A base de todo o sistema de apoio logístico é formada pelas instalações logísticas e reservas de material situadas no interior dos países membros da OTAN.

No TO, o apoio logístico normalmente situa-se a 2 níveis: Área de Apoio de Rectguarda (RSA), normalmente de responsabilidade nacional e Área de Apoio Avançado (FSA), onde geralmente operam unidades exclusivamente multinacionais.

O planeamento de uma operação é um processo complexo desenvolvido em várias vertentes. O planeamento logístico, que deverá ser integrado no processo de planeamento operacional, é normalmente levado a cabo através de uma série de conferências, em número variável consoante a situação, e tem como objectivos principais definir o conceito de apoio logístico, determinar a organização e estrutura necessária e identificar os requisitos, carências e arranjos necessários para iniciar, apoiar e sustentar as operações.

Com o objectivo de facilitar o planeamento e gestão das actividades de apoio logístico às operações, a OTAN desenvolveu um conjunto de ferramentas informáticas que integrou no *Logistic Functional Area Services* (LOGFAS): o ADAMS, o SPM, o EVE, o LOGREP, o ACROSS e o CORSOM⁵. O *Allied Deployment and Movement System* (ADAMS) é uma ferramenta informática que foi desenvolvida para a condução e planeamento da projecção de forças multinacionais, sendo utilizado na análise, geração e coordenação dos planos de movimentos. Permite simplificar a preparação daqueles planos, assim como a sua rápida disseminação entre as nações e os Comandos da OTAN. O

⁵ <http://www.nc3a.nato.int/organization/ad>.

ADAMS inclui ainda módulos de conversão que fazem a interface com os sistemas de gestão de mobilidade nacionais. A sua eficácia depende da quantidade e da qualidade de informação disponibilizada pelas nações. O *Sustainment Planning Module* (SPM) é um software utilizado para o cálculo das necessidades de uma força, num determinado ambiente; é ainda relativamente pouco utilizado na OTAN e (quase) nada em Portugal. Embora o planeamento da sustentação não seja uma responsabilidade dos planeadores de movimentos, estes podem ser apoiados pelo SPM, o qual ajuda o planeador logístico no cálculo dos requisitos de reabastecimento, indicando quantidades, tempos de entrega, etc. O *Effective Visibility Execution* (EVE) é um sistema que permite a gestão dos movimentos multinacionais estratégicos e de Teatro, sob a direcção do *Allied Movements Coordination Centre* (AMCC) - enquanto o ADAMS é a ferramenta de planeamento, o EVE é a ferramenta de execução. Isto inclui todos os movimentos, projecção, sustentação, e rotação de forças. Em complemento das suas funções primárias de gestão, e recorrendo à geolocalização, permite uma visualização permanente do andamento das missões de transporte em curso e planeadas a todas as nações participantes, OTAN e não-OTAN, fornecendo-lhes a posição das forças. O LOGREP (*Logistics Reporting*) é a ferramenta para a gestão dos relatórios logísticos (LOGUPDATES), sendo estes indispensáveis para a preparação e manutenção do *Recognized Logistic Picture*. O *Allied Commands Resource Optimization Software System* (ACROSS) é a ferramenta de planeamento multinacional de reservas de abastecimentos, especialmente de munições. A mais recente adição ao LOGFAS, e ainda em fase experimental, é o *Coalition Reception, Staging & Onward Movement* (CORSOM), o qual se destina ao planeamento e controlo da execução das actividades de *Reception, Staging and Onwards Movements* (RSOM).

(2). O transporte estratégico

As lacunas na capacidade de transporte estratégico da Aliança foram identificadas na cimeira de Washington, em Abril de 1999, tendo sido acordada a *Defence Capabilities Initiative* (DCI). Este projecto acabou por fracassar, devido ao fraco empenho das nações, tendo sido substituído pelas *Prague Capabilities Commitment* (PCC), acordadas na cimeira de Praga, em Novembro de 2002.

Através das PCC os Estados-Membros comprometeram-se a melhorar as capacidades da Aliança em 8 áreas, entre as quais a Capacidade de Projecção Estratégica (*Strategic Air and Sealift*).

No campo da capacidade de projecção estratégica aérea (*airlift*) o objectivo final

era a aquisição de 180 A-400M por sete países da Aliança, com o estabelecimento de uma capacidade inicial (IOC) em 2012. Entretanto, foi acordada uma solução provisória até se atingir aquela capacidade – o *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS) – prevendo a contratação de duas aeronaves AN-124, com disponibilidade imediata e permanente, baseadas em Leipzig (Alemanha), com opção de mais quatro aeronaves a activar com pré aviso. A operacionalização do SALIS é efectuada pela *Strategic Airlift Coordination Cell* (SALC), sediada em Eindhoven-Holanda, que coordena todas as missões em ligação com os pontos de contacto nacionais.

Com o objectivo de melhorar a capacidade de *sealift*, designadamente para fazer face às necessidades de movimento das NRF, foi assinado o *Multinational Implementation Arrangement* (MIA), em Dezembro de 2003, por nove países da Aliança, incluindo Portugal (que viria a abandonar em 2006). Este acordo prevê a disponibilização de vários navios Roll on – Roll off (Ro/Ro) - um ou dois navios dinamarqueses, quatro ingleses, um norueguês – alguns fretados em permanência outros fretados numa base *ad hoc*. A coordenação desta capacidade de “sealift” é efectuada pelo *Sealift Coordination Centre* (SCC), também baseado na base aérea holandesa de Eindhoven.

(3). O apoio às Forças Navais Multinacionais

O Apoio a uma Força Naval Multinacional (MNMF) em operações é efectuada em 2 níveis: apoio de terra e *afloat support*. O apoio *afloat* é da responsabilidade do comandante da força, que controla todos os meios logísticos atribuídos à força. O apoio de terra engloba todas as actividades logísticas em apoio directo à força, devendo as organizações de apoio de terra dar resposta aos requisitos do comandante da força.

Em operações de larga envergadura, a cadeia de comando da organização de apoio de terra será normalmente através de um *Multinational Logistic Command (Maritime)*, (MNLC(M)) independente. Sempre que exista um MNLC(M) e um MJLC é essencial que seja mantida uma estreita coordenação entre as duas organizações.

O conceito de apoio logístico naval baseia-se na distribuição centralizada de terra e existência de pontos de apoio para apoiar as unidades no mar. Normalmente o apoio directo à força é efectuada em 2 níveis:

- *Advanced Logistic Support Sites* (ALSS), prestam o apoio directo essencial à força, cobrindo as exigências das operações em curso;
- *Forward Logistic Sites* (FLS), mais pequenos, com maior mobilidade, localizados mais próximos da força a apoiar, utilizados como pontos de distribuição final de

pessoal, correio e cargas provenientes dos ALSS.

(4). O Multinational Joint Logistics Centre (MJLC)

O conceito de apoio logístico multinacional, integrando o conjunto das funções logísticas referentes a recursos e serviços para utilização comum de uma força sob uma autoridade coordenadora pode, sempre que tal o justifique, ser desenvolvido através de um MJLC, cuja estrutura se apresenta em Anexo-D.

Este MJLC é encarado como o pilar logístico duma *Combined Joint Task Force* (CJTF) e funciona normalmente no quartel-general da força, junto ao CJ 4.

Enquanto o CJ 4 manterá responsabilidades por todas as funções logísticas, poderá delegar no MJLC responsabilidades de coordenação por algumas dessas funções. Enquanto o CJ 4 é responsável pelo planeamento e desenvolvimento da política do comandante, o MJLC é responsável pela coordenação do apoio logístico entre as nações participantes e as forças no teatro de operações.

A composição e estrutura deste MJLC dependerá da missão, do ambiente e da organização que se destina a apoiar. Será normalmente constituído por um director e por células das áreas funcionais da logística (Transportes, Infra-Estruturas, Saúde, ...), HNS e contratos.

Deve ter uma estrutura modular e flexível, capaz de se adaptar a diferentes requisitos e estruturas de C2, consoante as exigências da situação.

(5). O Joint Logistics Support Group (JLSG)

Para garantir o apoio logístico às operações das *Nato Response Force (NRF)*, criadas na cimeira de Praga de Novembro de 2002, a OTAN está actualmente a testar um novo conceito de apoio logístico.

Este novo conceito de apoio logístico, baseado nos princípios de unidade de comando e unidade de esforço, é levado a cabo através do JLSG, a funcionar na dependência do comandante da *Deployable Joint Task Force (DJTF)*, responsável pelo comando e controlo de todas as actividades logísticas no teatro de operações, conforme ilustrado no Anexo-E. É ele o responsável pela prestação do apoio logístico a todas as componentes da força no teatro de operações.

O JLSG é formado a partir do staff do MJLC, eventualmente com alguns reforços, substituindo-o quando activado. De uma forma geral competem-lhe todas as actividades relacionadas com:

- Aprovisionamento, armazenagem e distribuição de todos os artigos das classes I (rações e água), III (combustíveis e lubrificantes) e IV (*engineer stores*);
- Armazenagem e distribuição de munições e explosivos (classe V);
- Outras actividades de distribuição no TO;
- RSOM das forças para e do TO;
- Transportes no TO;
- Apoio médico (Role 3) e coordenação das evacuações sanitárias;
- Contratação de serviços;
- Ligação com a HN.

Para além de ter responsabilidade directa e total sobre todos os artigos e serviços de utilização comum no teatro de operações, o JLSG deve ainda ter alguma autoridade de controlo das unidades logísticas nacionais na JOA (*Joint Operations Area*), com vista à manutenção dos princípios da unidade de comando e de esforço.

b. Conceito de apoio logístico da ONU

As operações de apoio à paz (PKO) são concebidas para cumprir determinadas missões específicas, pelo que o sistema de apoio logístico é pensado consoante a natureza e o tipo de operação, as organizações envolvidas, as forças empenhadas e a área de operações onde a missão vai decorrer, assumindo normalmente a estrutura do Anexo-F.

Sempre que o Secretário Geral considere que a presença da ONU possa ser necessária numa área de conflito, envia uma equipa técnica para avaliar a situação, em cujo relatório é proposto não só o tipo de operação mas também a necessidade de tropas e o apoio logístico.

Após decisão do Conselho de Segurança, mediante recomendação do Secretário Geral de levar a cabo uma operação, o *Department of Peacekeeping Operations* (DPKO), através da sua *Field Operations Division* (FOD), inicia o seu planeamento e coordena todos os aspectos administrativos e de apoio logístico à missão. São elaboradas as *Guidelines* que, entre outras instruções e orientações, contêm os programas de reabastecimento, os níveis de abastecimento e os tipos de equipamentos, com vista ao aprontamento das forças. Nesta fase são elaborados e estabelecidos os acordos com a finalidade de definir os procedimentos inerentes à prestação do apoio logístico às forças.

A FOD é composta pelas divisões de Planeamento e de Operações, podendo ainda operar, dependendo das circunstâncias, um *Logistics Coordination Centre* (LCC) e/ou um

Movements Coordination Centre (MCC).

A estrutura básica de uma missão de apoio à paz é normalmente composta por:

- O Chefe da Missão, ou Representante Especial do Secretário-Geral, responsável pela missão;
- O *Director of Administration* (DAO) ou *Chief Administrative Officer* (CAO), representante do FOD, principal conselheiro do Chefe da Missão para todos os aspectos administrativos e financeiros. É ele o responsável pela preparação e submissão atempada dos orçamentos para a missão;
- Outros elementos da PKO que poderão incluir o Gabinete de Assuntos Cívicos, a Componente Militar, os Observadores, a Componente da Polícia civil, a Componente de Especialistas Cívicos.

O sistema logístico da ONU tem por base que as nações participantes sejam autónomas e auto-suficientes por um período de 60 a 120 dias, período este destinado a permitir a organização no terreno: estabelecimento do HQ, estabelecimento da estrutura logística, celebração de acordos e contratos,...

Após este período a ONU garantirá o apoio logístico continuado através de um dos seguintes métodos, ou combinação dos mesmos:

- Conceito de *Lead Nation* (LN), normalmente para missões de média dimensão, centradas num contingente principal de uma nação. Nesta situação, essa nação poderá assumir, através de acordos, o apoio logístico às forças das outras nações participantes;
- Conceito de *Force Logistic Support*, em que uma nação, ou grupo de nações, assumem a responsabilidade de formar a estrutura do *Force Logistic Support Group* (FLSG). Este FLSG será responsável pela recepção no TO dos stocks logísticos e sua subsequente e continuada distribuição para as bases da ONU, bem como pela sustentação da força. Este FLSG incorporará unidades logísticas das outras nações participantes, designadas *National Support Elements* (NSE). A nação que aceite o papel de FLSG será responsável, em coordenação com o *Chief Logistics Officer* do HQ, por estabelecer todos os contratos locais necessários à sustentação da força. Independentemente da formação de um FLSG, cada nação participante deve ser auto suficiente no que diz respeito a componentes únicos e específicos;
- Contratação externa (civil): à medida que a missão progride, a ONU tentará reduzir

os custos do apoio logístico através do recurso à contratação civil.

A componente logística da força é chefiada pelo *Chief Logistics Officer* (CLO), na dependência do Comandante da força, que normalmente é também o comandante do FLSG. O CLO é o responsável pelo planeamento, direcção e implementação do apoio logístico à força.

4. Conceito de apoio logístico às FND

a. Conceito de apoio da Marinha

(1). Caracterização do sistema logístico

O sistema logístico da Marinha configura uma organização por funções, sendo as principais actividades logísticas agrupadas em 6 elementos funcionais: Abastecimento, Manutenção, Transporte, Infra-Estruturas, Pessoal e Saúde.

As funções de direcção encontram-se centradas nos Órgãos Centrais de Administração e Direcção (OCAD) – Superintendência dos Serviços do Pessoal (SSP) e Superintendência dos Serviços do Material (SSM) –, assentando a execução dos apoios num conjunto de serviços ou órgãos de apoio logístico accionados pelas respectivas Direcções logísticas, que desenvolvem os elementos funcionais nos seus aspectos técnicos e administrativos.

À SSP incumbe assegurar as actividades na Marinha no domínio dos recursos humanos, sendo as funções relacionadas com o Pessoal desenvolvidas pelas Repartições da DSP (mobilização, recrutamento, classificação, transporte, administração do pessoal, desmobilização), DAS e CSAR (serviços ao pessoal) e DSF (formação); a função Saúde é desenvolvida no âmbito da DSS.

A SSM é o OCAD ao qual compete o estudo e o tratamento dos assuntos de natureza técnica e logística relativos aos recursos do material da Marinha. Compreende cinco Direcções – Direcção de Abastecimento (DA), Direcção de Infra-Estruturas (DI), Direcção de Navios (DN), Direcção de Transportes (DT) e Direcção de Tecnologias de Informação-Comissão Eventual (DITIC-CE) – encontrando-se ainda o Arsenal do Alfeite (AA) na directa dependência do Superintendente.

A DA é o organismo abastecedor (OA) da Marinha, ainda que algumas excepções estejam cometidas a outros organismos. Compete-lhe assim, o desenvolvimento das funções relativas ao elemento funcional Abastecimento – aquisição, armazenagem, controlo de inventário, transporte, entrega e eliminação – da maioria dos artigos necessários, com as excepções referidas. A armazenagem e entrega estão a cargo do Centro

de Abastecimento que constitui o depósito geral da Marinha.

A DN é o organismo de direcção técnica (ODT) para a área de navios e sistemas afins. Relativamente ao elemento funcional Manutenção, a DN controla tecnicamente as acções executadas pelas Unidades Navais ou pelos Comandos Administrativos (Flotilha e Esquadrilhas) e, para acções de maior envergadura, acciona a contratação dos serviços do AA ou da indústria privada. Compete-lhe ainda desenvolver todas as funções relativas à manutenção do armamento portátil, torpedos, mísseis e minas. No que ao elemento funcional Abastecimento diz respeito, compete à DN a aquisição dos equipamentos principais e respectivos lotes de sobressalentes iniciais, bem como o desenvolvimento de todas as funções relacionadas com o abastecimento de armamento portátil, munições, torpedos, mísseis e minas.

A DI assegura as actividades relacionadas com a edificação e manutenção de construções em terra, respectivas instalações mecânicas e de fluidos e sistemas de energia e comunicações, recorrendo predominantemente aos serviços do mercado civil.

A DT, a quem compete assegurar a gestão operacional - aquisição, distribuição e manutenção intermédia – dos meios fluviais e terrestres que se lhe encontram afectos, compreende e dirige um Serviço Marítimo, um Serviço Terrestre e umas Oficinas.

À DITIC-CE, criada pelo despacho do ALM CEMA n.º 37/01, de 26 de Julho, compete exercer, em regime transitório, a direcção técnica da Marinha para a área das tecnologias de informação e comunicação.

(2). O apoio logístico às Forças Destacadas

De uma forma geral, a articulação das diversas actividades relacionadas com o apoio logístico às unidades navais e forças destacadas regula-se pelo normativo geral em vigor, enquadrado pela Directiva de Política Naval, e desenvolve-se segundo as regras e procedimentos constantes nas ILA⁶, promulgadas pelo ALM CEMA. Sempre que a situação o justifique, estas normas gerais são complementadas por instruções e orientações específicas para a situação em apreço. Referem-se como exemplo o Plano ÁGATA⁷, contendo orientações específicas de carácter logístico para as fragatas da classe “Vasco da Gama” durante o período de comando português da STANAVFORLANT⁸, o Plano ÂMBAR utilizado como norma orientadora para apoio logístico fragatas da classe “V.

⁶ ILA – Instruções Logísticas da Armada

⁷ Promulgado em 6 de Fevereiro de 2001 pelos Valm CN, Valm SSM e Valm SSP.

⁸ Agora SNMG 1

Gama” durante o período de integração na STANAVFORLANT, e o Plano JADE⁹ que estabelece o conceito de apoio logístico às forças de Fuzileiros destacadas individualmente ou integradas em forças internacionais.

Os conceitos de apoio logístico vertidos nestes planos são muito semelhantes e assentam nos seguintes princípios:

- A cadeia logística do abastecimento, incluindo o transporte do material, é responsabilidade da, a quem compete coordenar toda a actividade sobre esta matéria;
- O Comando do Corpo de Fuzileiros (CCF) é a entidade primariamente responsável para a coordenação de todas as actividades e apoia o planeamento, organização, constituição, aprontamento, projecção, sustentação e retracção das forças de Fuzileiros;
- O conceito de apoio logístico às forças de Fuzileiros tem como pressuposto a celebração de MOU/TA quer com a HN quer com outras Forças que, por razões organizacionais, ou outras se venham a revelar necessários para apoio às forças;
- Na fase de aprontamento, com base na análise e planeamento da missão, o CCF elabora listagens do diverso material que equipa a Força (armamento, equipamento, viaturas, munições, víveres, sobressalentes, etc.) enviando-as aos ODT (DA, DN, DT, DSS/CMN), indicando os quantitativos que poderá disponibilizar para a missão e as necessidades de completamente. As Forças devem partir do CCF completamente abastecidas com os quantitativos previstos naquelas listagens¹⁰;
- As unidades navais deverão largar da BNL completamente abastecidas, embarcando a dotação máxima de munições, torpedos e mísseis, a menos que outro seja indicado;
- Para os equipamentos considerados críticos para o cumprimento da missão (equipamentos seleccionados) será fornecido um suplemento ao armamento;
- Durante a fase de projecção da força de Fuzileiros, o transporte de todo o material, seja por *Airlift* ou por *Sealift*, é da responsabilidade da DA, que através do transitário autorizado, ou um seu agente, colocará à disponibilidade do CCF os meios adequados para a contentorização dos meios e materiais envolvidos;
- O transporte de material da e para a Força ou unidade naval, durante a fase de

⁹ Promulgado em 19 de Junho de 2006 pelos Valm CN, Valm SSM, Valm SSP e Calm SSF.

¹⁰ De acordo com o plano “Pégaso”, em operações de contingência o nível de sustentação deve ser calculado para 30 dias

sustentação, seja qual for a sua proveniência, deverá ser feito sob coordenação da DA recorrendo ao transitário contratado pela Marinha. Quando integrada em forças multinacionais deverá, sempre que adequado, utilizar-se os circuitos logísticos de transporte estabelecidos no PLANOP;

- As necessidades de combustíveis e lubrificantes serão satisfeitas localmente através de contrato celebrado pela DA, ou através de acordos com forças de outros países participantes na operação;
- A reposição de medicamentos e apósitos é efectuada pelo CMN. Em situações de urgência poderá recorrer-se à aquisição em farmácias da HN ou através de MOU/TA;
- A responsabilidade pela manutenção dos sistemas e equipamentos das Unidades Navais e Forças de Fuzileiros que excedam a capacidade de actuação instalada é, conforme normativo em vigor, do ODT respectivo (DN ou DT), o qual providenciará o envio de meios humanos e técnicos especializados, por recurso a empresas locais identificadas pelo ODT respectivo, ou ainda seguindo os procedimentos do STANAG 1200 (ALP-1(D));
- Sempre que as circunstâncias o recomendem será estabelecido um Ponto de Apoio Logístico (PAL) na AO;
- A responsabilidade pela gestão do pessoal embarcado é das respectivas Repartições de Pessoal, excepto para os casos de substituições temporárias, cuja responsabilidade é da EEO. Quando se trate de pessoal dos destacamentos de Helicópteros, Fuzileiros ou Mergulhadores embarcados devem ser ouvidas a EH, CCF ou ES, respectivamente;
- No que à logística do Pessoal Fuzileiro diz respeito refere-se que constituição da força é da competência do CCF. Eventuais necessidades de substituição temporária ou renição de pessoal são avaliadas e decididas pelo CCF, nos moldes requeridos pelo Comando da Força, carecendo a sua efectivação de autorização do CEMGFA;
- O apoio médico-sanitário às forças de Fuzileiros que ultrapasse a capacidade instalada é assegurado através de MOU/TA a estabelecer com a HN ou com outro país participante;
- Os indisponíveis cuja recuperação se preveja superior a 15 dias devem ser evacuados do TO, ou para instalações sanitárias da HN nas condições previstas nos acordos estabelecidos ou, em última análise para o TN, sendo neste caso cometida

ao CMN a responsabilidade pela coordenação da evacuação.

b. Conceito de apoio do Exército

(1). Caracterização do sistema logístico

O processo de Transformação do Exército, iniciado com a promulgação do Decreto-Lei 61/2006, de 21 de Março, envolveu, entre outros, uma reorganização da estrutura logística deste ramo, com os objectivos de garantir o apoio às actividades resultantes da implementação do processo bem como garantir o apoio logístico necessário à constituição de forças operacionais projectáveis e aptas a serem utilizadas em todo o espectro de missões.

O Comando da Logística (ComLog) é o OCAD onde, com excepção de algumas atribuições sobre meios de apoio à instrução cometidas ao Comando da Instrução, se concentram as mais elevadas responsabilidades de direcção e execução de actividades logísticas. Compete-lhe assegurar as actividades do Exército no domínio da administração dos recursos materiais e financeiros, de acordo com os planos e directivas superiores.

O ComLog compreende, entre outros órgãos, a Direcção de Material e Transportes (DMT), a Direcção de Infra-Estruturas (DI), a Direcção de Saúde (DS), a Direcção de Aquisições (DA) e a Direcção de Finanças (DF), as quais gerem as funções logísticas da respectiva área de responsabilidade e superintendem as actividades do Depósito Geral (DGME), dos Estabelecimentos Fabris do Exército (OGFE, OGME) e de outros Órgãos de Apoio de Base (MM e Laboratórios). Oficialmente são reconhecidas cinco funções logísticas: Reabastecimento, Transporte, Manutenção, Evacuação e Hospitalização e Serviços.

O ComLog dispõe de autoridade técnica sobre Unidades, Organismos e Estabelecimentos no âmbito da administração dos recursos materiais e financeiros do Exército.

(a). Apoio à Componente Fixa

A execução da função reabastecimento privilegia o fornecimento (programado) na unidade, a partir dos depósitos centrais, recorrendo ao apoio de transportes centralizado no Regimento de Transportes (RegTpt), e o recurso ao *outsourcing* para as classes de artigos cuja obtenção é possível no mercado local (Classes I, I(W), IV, VI).

O apoio em transportes, que ultrapasse as capacidades orgânicas das U/E/O, é assegurado pelo Regimento de Transportes, com recurso a meios civis quando necessário e

ao *outsourcing* para transportes rodoviários de grandes dimensões e ferroviários quando o RegTpt não tem capacidade.

A capacidade de manutenção orgânica das unidades da Componente Fixa (CF) é bastante limitada, resumindo-se às intervenções do 1º escalão e a pontuais intervenções ao nível do 2º escalão (manutenção intermédia). Assim, a generalidade das acções de manutenção serão executadas pelo Regimento de Manutenção, ao qual incumbe também a recolha do material para reparação. Na manutenção intermédia privilegia-se ainda o recurso à contratação local, sendo a manutenção de depósito levada a cabo pelas OGME ou através de contratos de manutenção, via DMT.

O Apoio Sanitário à CF assenta, primariamente, na estrutura sanitária integrante do Exército (HMP, HMRs, subunidades sanitárias), através do ComLog, via DS. Complementarmente, na estrutura sanitária dos restantes Ramos e no sistema nacional de Saúde, em especial o Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), com o qual o Exército tem alguns protocolos de cooperação em diversas áreas, desde a formação até à utilização de infra-estruturas.

O apoio de serviços baseia-se prioritariamente no recurso à contratação externa (*outsourcing*). Nos apoios prestados no âmbito militar é privilegiado o conceito de apoio de área (atribuição a uma unidade da responsabilidade pela prestação de determinados serviços dentro dos limites de uma dada área geográfica).

(b). Apoio à Componente Operacional

O esforço máximo projectado para este sistema logístico é o apoio sustentado e continuado simultâneo a uma Unidade de Escalão Batalhão (UEB) em conflito de alta intensidade e duas UEB em operações humanitárias e de apoio à paz, em diferentes TOs ou, em alternativa, o apoio logístico a uma brigada num único TO e para todo o espectro de missões.

O reabastecimento à componente operacional (CO), quando estacionada no TN e durante a sua actividade de rotina, é garantido de igual forma ao apoio à CF. A unidade-mãe deve estar preparada para garantir 30 DOS (*Days Of Supply*) para forças a destacar para a NRF ou Battle Group (BG), devendo as forças ser destacadas com reabastecimento suficiente para 7 dias (7 DOS). O posterior reabastecimento no TO será assegurado por equipas das Secções da Companhia de Reabastecimento e Serviços da Força de Apoio Geral (CReabSvc/FApGeral), ou pelo módulo de reabastecimento sanitário do Hospital Cirúrgico Móvel (HCM) no que aos medicamentos e apósitos diz respeito.

O apoio em transportes à CO, quando estacionada no TN e durante a sua actividade de rotina, é igualmente garantida nos mesmos moldes do apoio à CF. O apoio às unidades em exercícios ou operações é garantido, modularmente, pela Companhia de Transportes da FapGeral. Os transportes necessários à projecção da força e à sua sustentação no TO serão assegurados por meios militares ou por recurso à contratação de meios civis.

A manutenção de nível do primeiro escalão é assegurada pelo PelMan das companhias de apoio da UEB. A manutenção intermédia é garantida pelas Companhias de Manutenção (CMan) orgânicas (BrigMec e BrigInt) ou pela CMan /FapGeral no caso das unidades que não dispõem dessa capacidade. A manutenção de depósito (3º escalão) é assegurado pelas OGME, por recurso ao mercado civil ou através de MOU/TA com a HN ou outros participantes.

A responsabilidade primária pelo apoio sanitário às forças em operações competirá à respectiva unidade de Apoio Sanitário, cuja constituição dependerá do nível de empenhamento. A estrutura desta unidade poderá variar desde a Equipa de Emergência e Trauma (EET) – com capacidades de avaliação, triagem, estabilização e evacuação -, até ao HCM, já com valências de bloco operatório, farmácia, mini-laboratório, medicina dentária, enfermaria e capacidade de reabastecimento de artigos da Classe VIII. O apoio do 2º e 3º escalão às forças projectadas é normalmente garantido pelas estruturas sanitárias da HN ou mediante MOU/TA com outros participantes na operação.

O apoio de serviços às forças em operações é assegurado pelo PelSvc da CReabSvc/FapGeral, privilegiando-se sempre que possível o recurso ao mercado local para prestação dos serviços básicos (limpeza, lavandaria, energia, banhos, etc...).

O apoio na área de infra-estruturas às forças projectadas assenta basicamente em MOU/TA com a HN e contratos locais.

(2). Apoio às Forças Destacadas

Após recebida ordem a missão é definida uma Unidade Organizadora (ao nível de Brigada) e uma Unidade Mobilizadora (ao nível de Regimento).

Durante a fase de aprontamento é levada a cabo, na Unidade Organizadora, a preparação do armamento, equipamento e restantes materiais a enviar para o TO.

A projecção da força é efectuada por escalões, através de meios militares ou civis, por forma a estar no TO pronta para assumir a sua AOR na data prevista para a TOA, definida pelo escalão superior.

O reabastecimento das FND tem sido efectuada, em função da classe do material,

conforme se indica na tabela que se segue:

Classe	Material	Nível sust. Inicial	Recompletamento
I	Víveres Água	7 DOS	<ul style="list-style-type: none"> • Tradicionais ---Portugal • Mercado local • MOU/TA País Apoiante
II	Mat. Acartelamento	Inicia missão com todos os abast. necessários	<ul style="list-style-type: none"> • Portugal (eventual.)
III	Combs/Lubs	30 DOS	<ul style="list-style-type: none"> • Mercado local • MOU/TA País apoiante
IV	Mat. Const.	-	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas civis (local) • MOU/TA País Apoiante
V	Munições	80% DO + 7 DOS	<ul style="list-style-type: none"> • Portugal • MOU/TA (caso emergência)
VI	Artigos Cantina	-	<ul style="list-style-type: none"> • Portugal • Mercado local
VII	Viaturas	DO	<ul style="list-style-type: none"> • Portugal
VII	Medicamentos Apósitos	7 DOS	<ul style="list-style-type: none"> • Portugal • MOU/TA País Apoiante
IX	Sobressalentes Peças	30 DOS	<ul style="list-style-type: none"> • Portugal • MOU/TA(eq. Standard ou intermutáveis)

No que concerne ao fluxo de abastecimento, a força submete as suas necessidades à Unidade Organizadora, que valida e encaminha a requisição para a DMT. Após processada, a requisição é encaminhada para o DGME para aviamento e entrega do artigo à Repartição de Transportes, que acciona o seu envio para o TO através da via mais adequada.

As acções de manutenção no TO são ao nível de manutenção intermédia de Apoio Directo, efectuadas com os meios humanos e técnicos da força, não devendo as reparações exceder 14 dias. Em caso de necessidade, para reparações que ultrapassem as suas

capacidades, os meios da força podem ser reforçados por Equipas de Contacto.

No que respeita ao apoio sanitário a Unidade é responsável pelo apoio de nível 1 (Role 1)¹¹. O apoio de nível 2 (Role 2) é garantido pelas estruturas médico-sanitárias militares da HN ou país apoiante, mediante MOU/TA celebrado para o efeito, as quais também se encarregam de assegurar a evacuação, tratamento e hospitalização (Role 3). Só ficam no TO os indisponíveis com períodos previstos de recuperação inferiores a 15 dias.

Após retracção da força e regresso do equipamento a TN, o ComLog efectua todas as reparações necessárias para recuperar o material proveniente do TO, desencadeando ainda as inspecções e aceitações por forma a fazer entrar o material recuperado na corrente de abastecimento e/ou planeia aquisições para substituição.

c. Conceito de apoio da Força Aérea

(1). Caracterização do sistema logístico

A Força Aérea sistematiza as actividades logísticas em cinco funções: Abastecimento, Manutenção, Transporte, Construção e Saúde. As quatro primeiras encontram-se sob a superintendência do Comando Logístico e Administrativo da Força Aérea (CLAFa) enquanto as actividades no domínio da Saúde se incorporam na área funcional do Pessoal sob a superintendência do Comando de Pessoal da Força Aérea (CPESFA). O CLAFa e o CPESFA constituem assim os Órgãos Centrais de Administração e Direcção da Força Aérea.

O CLAFa, directamente dependente do CEMFA, é responsável pela administração dos recursos materiais e financeiros. Compreende e exerce autoridade hierárquica sobre cinco Direcções Técnicas (Abastecimento, Electrotecnia, Mecânica Aeronáutica, Infra-Estruturas e Finanças), duas Repartições (Armamento/Equipamentos e Transportes) e Órgãos de Apoio.

As quatro Direcções (a Direcção Financeira não tem funções logísticas) e as duas Repartições, gestoras de funções logísticas, gerem partilhadamente as funções de Abastecimento e Manutenção. Compete-lhes a gestão de inventário, a distribuição, o controlo patrimonial dos materiais e sobressalentes e a promoção das acções de

¹¹ O apoio médico-sanitário desenvolve-se a 4 níveis (*Roles*). O nível 1 inclui primeiros socorros, suporte imediato de vida, triagem e medicina preventiva; o nível 2 para além das capacidades anteriores, inclui triagem e reanimação, enfermaria e tratamento dentário de emergência; o nível 3 é normalmente prestado por um hospital de campanha e inclui já meios auxiliares de diagnóstico, capacidades médicas e cirúrgicas, internamento, medicina preventiva e dentista; o nível 4 inclui a prestação de cuidados definitivos aos doentes cujo período de tratamento seja superior à política de evacuação estabelecida, inclui procedimentos médicos e cirúrgicos especializados, reabilitação e convalescença, sendo normalmente levado a cabo em hospital (militar) nacional

manutenção preventiva e correctiva dos equipamentos da respectiva área de responsabilidade. A Direcção de Infra-Estruturas gere ainda a função Construção, sendo a gestão da função Transporte da responsabilidade da Repartição de Transportes.

A Direcção de Abastecimento, assistida pelas restantes três Direcções e duas Repartições, concentra a responsabilidade primária da obtenção de todos os artigos, equipamentos, materiais e sobressalentes, com excepção daqueles que integram as instalações imobiliárias, dos utilizados pelo GEFA no exercício das funções que lhe são cometidas pelo CLAFA e dos víveres. Os componentes das instalações imobiliárias são da responsabilidade da Direcção de Infra-Estruturas, o equipamentos e materiais utilizados pelo GEFA são adquiridos pelo próprio Grupo e os víveres, ainda que sob orientação higiénica e dietética central, são adquiridos pelas unidades por adjudicação descentralizada e local.

(2). O apoio às Forças Destacadas

As unidades da Força Aérea, designadamente as bases aéreas, dispõem, nos Grupos Operacionais de Aeronaves e de Apoio, de Esquadras de Abastecimento e Manutenção, sob a autoridade técnica do CLAFA através dos comandantes das unidades respectivas, que são também órgãos de execução logística. Armazenam equipamentos, conjuntos e sobressalentes, dispõem de oficinas, ferramentas exclusivas, infra-estruturas de energia e ar comprimido e realizam actividades especializadas de manutenção próprias das aeronaves operadas nos Grupos Operacionais em cuja estrutura se inserem. Quando os Grupos Operacionais efectuem missões no exterior da base-sede são acompanhados por destacamentos avançados das Esquadras de Abastecimento e Manutenção talhados à medida da duração e exigências das missões e da dimensão das carências das bases para onde se transferem, cuja identificação é realizada por reconhecimentos prévios (*in-site surveys*) ou por troca de informações com as autoridades militares locais.

5. O emprego conjunto das Forças Nacionais

a. Nota introdutória

Em conformidade com o Conceito Estratégico Militar 2003, as forças a projectar e envolver no Espaço Estratégico de Interesse Nacional (EEIN) deverão ficar subordinadas a um nível de ambição que, no seu limite, se traduz sucintamente no seguinte:

No que respeita às Forças Navais:

- Uma força-tarefa, dotada de meios adequados para a protecção de HVUs¹² contra ameaças tridimensionais e capaz de projectar e manter uma unidade anfíbia de escalão batalhão, ou uma unidade terrestre equivalente, para todo o espectro de missões;

No que respeita às Forças Terrestres:

- O empenhamento sustentado e continuado de uma força de escalão batalhão, em três teatros de operações simultâneos, respeitando um a uma situação de conflito de alta intensidade e os dois restantes a missões humanitárias e de apoio à paz;
- Em alternativa, o empenhamento de uma força de escalão brigada num único teatro de operações e para todo o espectro de missões;

No que respeita às Forças Aéreas:

- A capacidade de projectar um destacamento aéreo para operações conjuntas e combinadas com a dimensão máxima de 12 aeronaves;
- O empenhamento de meios de transporte aéreo estratégico e tático adequado às necessidades de projecção das forças nacionais.

Com o objectivo principal de proteger e evacuar cidadãos nacionais em áreas de tensão ou crise foi criada a Força de Reacção Imediata (FRI)¹³.

Trata-se de uma força-tarefa, criada a partir do sistema nacional de forças aprovado¹⁴, com capacidades conjuntas e múltiplas, assegurando permanentemente uma elevada prontidão¹⁵, destinada a melhorar a capacidade de projecção de forças, por forma a dar resposta adequada e oportuna às necessidades de opções militares solicitadas pelo nível político.

Está vocacionada para cumprir missões de paz e humanitárias, em intervenções de curta duração e em ambiente de permissão, e para o emprego no âmbito da protecção de cidadãos nacionais fora do território nacional.

É constituída por uma componente naval, uma componente terrestre e uma componente aérea que poderão ser activadas, total ou parcialmente, quando necessário em

¹² High Value Units

¹³ Directiva 5/2001 do CEMGFA (Alt 1).

¹⁴ O conjunto de unidades de onde sairá o núcleo inicial da FRI é o seguinte: Marinha – 1FFGH ou FFF, 1 FS, 1 SS, 1AOR, 1 companhia de FZs, 1 DAE, 1 CDT; Exército – 1 cmd BAT, 1 companhia de manobra, 1 DOE, 1 destacamento de Transmissões, 1 módulo sanitário, 1 destacamento CIMIC; Força Aérea – 1 C130, 1 C212, 1 Puma, 2 AL III, 2 PC móveis.

¹⁵ Categoria 2 (5 dias)

função da situação. Deverá dispor de uma sustentação para sete dias¹⁶, sendo cometida aos ramos a responsabilidade pela sustentação logística das suas unidades.

A sua projecção estratégica poderá ser efectuada por meios civis e/ou militares. A reduzida capacidade de transporte orgânico desta força¹⁷ limita a sua capacidade de intervenção a operações em ambiente permissivo, como aliás é assumido na directiva que lhe dá origem, facto que poderá constituir uma restrição importante. O recurso à utilização de meios civis para a sua projecção poderá ser prejudicado por dificuldades da rápida obtenção de meios marítimos e aéreos adequados, bem como pelas previsíveis dificuldades no caso da situação na AO não ser totalmente permissiva.

b. Condução das operações

De acordo com o quadro legal em vigor¹⁸, compete ao Chefe do Estado-Maior das Forças armadas (CEMGFA) “planear, dirigir e controlar a execução da estratégia de defesa militar, superiormente aprovada, nomeadamente o emprego operacional do sistema de forças” bem como “planear e dirigir o treino operacional conjunto e formular a orientação de treino a seguir nos exercícios combinados” (Lei nº 111/91).

Em caso de guerra, o comando operacional das FA é exercido directamente pelo CEMGFA ou através dos comandantes-chefes e, em tempo de paz, através dos chefes de estado-maior dos ramos e comandantes dos comandos operacionais que se constituam na sua dependência.

Os Chefes de Estado-Maior (CEM) são responsáveis, entre outros, por assegurar a preparação e o aprontamento das forças do respectivo ramo e pelo exercício do comando das forças que integram a componente operacional do sistema de forças nacional pertencentes ao seu ramo, com exclusão das que reverterem para comandos operacionais que dependam do CEMGFA e enquanto se mantiverem nesta situação.

Para o exercício do comando operacional das FA o CEMGFA conta com um Estado-Maior Coordenador Conjunto (EMCC), para as questões de estudo e planeamento, e com o Comando Operacional das Forças Armadas (COFAR)¹⁹.

A Divisão de Recursos (DIREC) do EMCC do EMGFA presta apoio de estado-

¹⁶ De acordo com o Plano de Contingência “Pégaso” (ALT 2), em operações de evacuação de cidadãos nacionais a residir num país onde tenha sido declarada uma crise, o apoio logístico deve ser calculado para 30 dias.

¹⁷ A capacidade de transporte em meios navais resume-se à capacidade sobrança de algumas Uns, não sendo exequível considerar a projecção de uma força superior a uma companhia reforçada; a capacidade de transporte aéreo resume-se a 1 C-130 e um C-212, com as limitações inerentes à projecção por esta via.

¹⁸ Lei 111/91, de 29 de Agosto, alterada pela Lei 18/95, de 13 de Julho

¹⁹ Decreto-Lei 48/93, de 01 de Setembro

maior no que respeita às áreas do pessoal, logística e finanças directamente relacionadas com o emprego operacional das FA, dispondo de uma Repartição de Logística para tratamento dos assuntos desta natureza.

O Centro de Operações Conjunto (COC) é o órgão do COFAR que possibilita o exercício do comando operacional das FA pelo CEMGFA. Em situação normal, apenas dispõe de um núcleo permanente de estrutura reduzida – CEM e Secção de Dados de Situação. Quando necessário, designadamente em estado de guerra, de excepção ou durante a preparação e condução de exercícios conjuntos, constitui-se em quartel-general conjunto com o desenvolvimento adequado às exigências da situação, com uma estrutura de várias repartições, entre as quais a Repartição de Logística.

Ao COC compete, entre outros, o planeamento e conduta dos exercícios conjuntos, bem como da participação nacional em exercícios combinados que envolvam mais de um ramo e ainda o estudo, planeamento e conduta do emprego de meios da componente operacional em situações concretas e a supervisão da execução dos respectivos planos e ordens.

O apoio logístico às FND encontra-se definido nas directivas operacionais do CEMGFA que lhes deram origem. Embora com pequenas alterações de operação para operação, o conceito utilizado caracteriza-se pela delegação nos Chefes dos Ramos pelo planeamento e execução dos movimentos e transportes necessários para o cumprimento da missão, bem como da responsabilidade por todo o apoio logístico necessário às respectivas componentes da Força Conjunta. Quando a situação o justifique tem sido activada a Repartição de logística do COC, como órgão de coordenação logística.

c. A capacidade expedicionária

A capacidade expedicionária tem essencialmente a ver com a defesa e protecção dos interesses nacionais no exterior, seja na satisfação de compromissos militares assumidos internacionalmente (OTAN, ONU, UE), seja no âmbito de intervenção autónoma para protecção de interesses exclusivamente nacionais, sendo nestas vertentes que, no actual contexto de segurança, ocorram as maiores probabilidades de emprego das FA. Esta actuação será, de uma forma geral, caracterizada por uma actuação conjunta, com vista a tirar partido da complementaridade das valências de cada uma das componentes.

É neste sentido que aponta o CEDN ao estabelecer que as Forças Armadas Portuguesas devem dispor de uma organização flexível e modular, adequada aos modernos requisitos de empenhamento operacional, conjunto e combinado, privilegiando a

interoperabilidade dos meios e desejavelmente com capacidades crescentes de projecção e sustentação, devendo continuar a participar em operações humanitárias e missões de apoio à paz, favoráveis à segurança e estabilidade globais e regionais, acrescentando ainda que as FA devem ter capacidade de protecção e evacuação de cidadãos nacionais, em áreas de tensão ou crise.

No planeamento de uma operação de projecção de forças devem ser tidos em consideração os seguintes aspectos: composição da força, aprontamento, transporte, sustentação.

(1). Composição da força

A força a empregar em determinada missão será levantada a partir do Sistema de Forças Nacional, sendo a sua composição e estrutura determinada em função da missão e dos recursos disponíveis.

Aspectos relevantes a considerar na composição e dimensão da força serão o âmbito de actuação (autónoma ou em coligação), grau previsto de conflitualidade e capacidade de sustentação local, devendo logo na fase de planeamento ser dado especial relevo aos aspectos logísticos, que atempadamente encarados concorrerão para otimizar os recursos disponíveis.

Pelas características intrínsecas das unidades navais, poderemos dizer que a componente naval tem uma vocação essencialmente expedicionária. Com efeito, uma unidade naval pronta²⁰, para operar em áreas longínquas, seja qual for o espectro do conflito (paz, crise, hostilidades ou guerra), não necessita de preparativos especiais diferentes dos necessários para operar em mar territorial. Do ponto de vista da sustentação, uma unidade naval apresenta alguma independência em relação a apoios locais. As dotações de munições, ferramentas e sobressalentes, bem como as capacidades de armazenamento de víveres e combustível garantem às unidades navais uma autonomia considerável.

A situação é no entanto diferente no que respeita à componente terrestre e, embora em menor grau, à componente aérea. Para estas componentes, a actuação em áreas longínquas requer normalmente preparativos especiais com especial destaque, embora não exclusivo, para o problema da sustentação.

²⁰ Uma unidade naval é considerada pronta quando satisfaça as seguintes condições: encontrar-se em estado de armamento completo ou normal; ter concluído o período de treino necessário ao cumprimento das missões que lhe possam vir a ser atribuídas; não apresente limitações de pessoal ou material que condicionam substancialmente o seu emprego operacional.

A constituição de *Force Packages* (FP) e o pre-posicionamento do material contribuirão significativamente para uma rápida resposta. Neste sentido, relativamente às forças de Fuzileiros, a Marinha tem vindo a desenvolver estes conceitos, tendo actualmente constituídas 2 FP, com pessoal e respectivo equipamento prontos a intervir em operações NEO e de ajuda humanitária. No que respeita a utilização das forças especiais tem vindo a ser privilegiado o conceito de pré-posicionamento do material.

No que concerne às forças terrestres devem ainda ser considerados dois aspectos relevantes: a mobilidade e facilidade de deslocação. Estes dois aspectos estão intimamente ligados aos meios de transporte que vierem a ser disponibilizados, podendo de alguma forma vir a condicionar a constituição da força ou a determinação do armamento/equipamento a empregar.

(2). Aprontamento

O aprontamento da força tem como objectivo a disponibilização e concentração dos meios (humanos e materiais) e a sua preparação para os aspectos particulares do emprego.

É nesta fase que, com a força já organizada e estruturada, devem ser satisfeitos os requisitos de treino específico para a missão. Este treino deve reflectir o mais possível o ambiente local, o tipo de operação, os objectivos e as missões definidas para a força.

É também nesta fase que se procede ao completamento das dotações das unidades, com o fornecimento do material e equipamento necessário para a missão, bem como à sua preparação para envio para o TO.

Para forças navais e aéreas os problemas de prontidão poderão pôr-se principalmente em termos de disponibilidade do material em resultado de acções de manutenção. No entanto, para unidades prontas estes problemas não se colocam e a sua prontidão para emprego operacional será, em princípio, muito alta. Com efeito uma unidade pronta terá embarcada a quase totalidade da dotação de munições, pelo menos as munições correspondentes à dotação normal, disporá da totalidade do pessoal para operar todos os sistemas continuamente, estando também abastecida de mantimentos e frescos com uma confortável margem de segurança em relação à duração das missões que lhe possam ser atribuídas²¹.

Em situação de emergência apenas haverá que embarcar as restantes munições e completar o abastecimento do navio, acções que poderão ser efectuadas em questões de

²¹ Refere-se que uma fragata classe “V. Gama” tem uma autonomia em combustível para cerca de 4.100 milhas; em víveres a sua autonomia é superior a 30 dias.

horas. Refere-se, a título de exemplo, a intervenção na Guiné-Bissau em 1998 em que foi possível colocar a totalidade da força no mar, em rota para a zona, em menos de 48 horas depois da ordem de aprontamento, com as primeiras unidades a sair dentro das primeiras 24 horas.

Para as forças terrestres, admitindo não existirem limitações na área do pessoal, a prontidão dependerá principalmente da disponibilidade de meios de transporte e da preparação do material para deslocação.

(3). Transporte

Trata-se de uma acção de grande envergadura, exigindo um bom nível de planeamento e coordenação, sobretudo se efectuada por via aérea e de forma escalonada.

Poderá ser efectuada por via aérea ou por via marítima, dependendo da situação, apresentando cada uma delas vantagens e inconvenientes em relação à outra²².

A principal vantagem da deslocação por via aérea é a rapidez; no entanto, a deslocação por esta via implica aligeiramentos no equipamento e armamento e a existência de apoios locais para a operação dos meios aéreos e para organizar a recepção do pessoal, material e apoios logísticos.

A deslocação por via marítima, com possibilidade de desembarque do elemento de intervenção em terra através de meios orgânicos (lanchas ou helicópteros), apresenta a vantagem da sustentabilidade da própria força, garantindo uma maior independência em relação à necessidade de apoios locais. A prontidão dos meios navais, não requerendo grandes preparativos de aprontamento, poderá também constituir uma vantagem e, como tal, um importante factor de planeamento. Um outro aspecto importante é que a própria força naval poderá funcionar como base de apoio, quer na vertente logística (reabastecimento, assistência médica, ...) quer na vertente operacional (HQ do comando conjunto, C3, apoio de fogos, ...).

No âmbito da participação nacional em missões internacionais temos a considerar duas situações: nas operações lideradas pela OTAN ou no âmbito da EUFOR é cometida às *sending nations/troop contributing nations* a responsabilidade pelo planeamento, controlo e execução do movimento estratégico das Forças Destacadas, bem como dos transportes necessários à sustentação dessas forças, devendo estes movimentos ser efectuados em estreita coordenação com o *Allied Movement Coordination Centre (AMCC)* ou *European*

²² O transporte terrestre, embora importante na fase de sustentação, não é considerado nesta fase.

Union Movement Coordination Centre (EUMCC), respectivamente; nas operações efectuadas sob a égide da ONU, é normalmente esta organização quem assume a responsabilidade quer pelo movimento quer pela sustentação da força.

No plano interno, a responsabilidade pelos movimentos e transportes das forças destacadas tem sido cometida aos Ramos, designadamente no que concerne à obtenção de meios de transporte, planeamento, controlo e movimento das forças para o teatro de operações e sua sustentação.

O transporte, seja por via aérea seja por via marítima, pressupõe a existência dos meios orgânicos necessários, aviões de transporte (C-130 ou equivalente) para o transporte por via aérea e navio de desembarque anfíbio para o transporte marítimo. O facto de Portugal não dispor de meios de *airlift* e *sealift* limita significativamente a capacidade de mobilidade estratégica e operacional, obrigando ao recurso ao mercado civil ou a eventuais acordos cooperativos em que o país participe para satisfação desta necessidade.

No entanto, a necessidade de recurso a meios de transporte civis apresenta várias desvantagens que, por vezes, poderão interferir significativamente com a operação. Em primeiro lugar a obtenção está sujeita à disponibilidade do mercado. Se por um lado não tem havido grandes problemas na contratação de meios marítimos, o mesmo não tem sucedido com a contratação de meios aéreos. Em segundo lugar, relativamente aos meios aéreos existe a necessidade de obtenção, em tempo, das autorizações de sobrevoo, o que muitas vezes poderá ser complicado uma vez que se trata de material militar. Em terceiro lugar, é de prever que os custos de transportes destinados a teatros de operações de elevada conflitualidade sejam consideravelmente inflacionados. Por último, considera-se ainda de referir que a contratação de meios de transporte civis poderá ainda ser afectada por questões laborais.

Embora de acordo com a legislação nacional (despacho do MDN de 7 de Setembro de 2006) seja da competência do Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência (CNPCE) a contratualização dos meios de transporte estratégico civis necessários ao emprego operacional das Forças Armadas, na prática têm sido os Ramos a contratar esses meios, ou a cooperar entre si, principalmente com a utilização dos meios aéreos de transporte tático (C-130) para fins estratégicos. Este facto evidencia que o CNPCE não está vocacionado para a obtenção dos meios de transporte necessários à projecção das forças, os quais devem satisfazer requisitos específicos e exigem elevada coordenação. Considera-se que esta responsabilidade deveria caber a um órgão de coordenação central a funcionar no âmbito do COC.

Nas missões em que as Forças Armadas nacionais têm participado nos últimos anos, em diversos teatros de operações, tem sido fundamentalmente na projecção de forças terrestres que têm surgido as maiores vulnerabilidades, face ao elevado número de efectivos e grande quantidade de material a movimentar. A projecção e sustentação das forças navais até ao momento empregues em missões no exterior não tem ultrapassado as capacidades disponíveis das próprias forças, e no que respeita à Força Aérea, porque as forças projectadas têm normalmente sido destacamentos aéreos, não têm sido registados problemas significativos.

Para a projecção das forças terrestres, o Exército tem recorrido a vários meios de transporte: utilização de aeronaves da Força Aérea, contratação de meios aéreos, marítimos e terrestres civis.

Com a entrada ao serviço do Navio Polivalente Logístico (NAVPOL), cuja aquisição se encontra prevista no sistema de planeamento de forças, será substancialmente melhorada a capacidade de transporte e de projecção de forças, bem como a capacidade de penetração do apoio logístico na área de operações.

A função principal desta unidade será proporcionar a mobilidade estratégica por via marítima, flexibilidade de emprego e sustentação logística às forças de fuzileiros (BLD), bem como às forças terrestres, assegurando assim uma capacidade de intervenção rápida e de permanência na zona de acção, adequada à condução de crises que ponham em causa os interesses nacionais, dentro ou fora do território nacional, integrado numa força anfíbia²³.

O navio destina-se a dotar a Marinha da capacidade de transporte, projecção e sustentação de forças de desembarque e, cumulativamente, ainda que de forma limitada, efectuar o apoio logístico e sanitário a forças ou unidades no mar ou em terra, apoio de operações de mergulhadores, apoio humanitário em caso de emergência.

Deve no entanto ser tido em mente que, em ambiente não totalmente permissivo, os navios de transporte ou de desembarque anfíbio não poderão actuar isoladamente, mas sim integrados numa força naval que lhes proporcionará a escolta durante o trânsito, a protecção no local de acção e o apoio logístico. Ou seja, o transporte por via marítima deve passar pela constituição de uma força-tarefa organizada com a finalidade específica de transportar, colocar em terra, apoiar e recolher o elemento de intervenção em terra com

²³ De acordo com o POA-6(C), os requisitos para o NAVPOL foram elaborados tendo como elemento central a projecção do BLD, ou força do Exército equivalente, e o seu apoio logístico para 30 dias embarcado e 10 dias após o desembarque. A sua capacidade de transporte de pessoal é de 654 militares (64 oficiais, 95 sargentos, 495 praças). A sua capacidade de carga inclui: 3.000 M3 de capacidade de armazenamento em paiois (material geral e munições); quatro LCM + 53 botes de borracha na doca; 76 viaturas tácticas médias e ligeiras + 53 botes na garagem; 6 helicópteros Lynx ou quatro EH-101 ou 22 viaturas ligeiras no hangar.

meios orgânicos. No planeamento desta força devem ser tidas em consideração as necessidades de protecção contra os vários tipos de ameaça (submarina, superfície e aérea), bem como as necessidades de reabastecimento, designadamente de combustível, por forma a garantir-lhe a autonomia suficiente para o cumprimento da missão.

(4). Sustentação

O apoio logístico tem por finalidade satisfazer as necessidades decorrentes das operações e contribuir para a concretização do sucesso operacional.

Colocada a força no teatro de operações é necessário fazer-lhe chegar os meios necessários ao cumprimento da missão. Trata-se normalmente de uma tarefa complexa que deve ser objecto de um planeamento minucioso.

No planeamento de apoio logístico a uma operação devem ser considerados diversos factores, tais como: tipo de operação e seu enquadramento; características da área de operações (terreno e condições climáticas); duração prevista da operação; interoperabilidade e intermutabilidade de equipamentos; dimensão, composição e organização da força; facilidades locais existentes. Estes factores serão importantes para a definição da estrutura logística e dos apoios a disponibilizar, bem como para a determinação das dotações de material adequadas às características da AO e à especificidade da missão.

Atendendo à capacidade de auto-sustentação das unidades navais, os problemas de sustentação de uma força naval são de relativamente fácil accionamento. Para períodos prolongados no mar ou longe de uma base, uma força naval estará basicamente dependente de um navio reabastecedor de esquadra, para efeitos de reabastecimento de combustível, que garantirá autonomia relativamente a pontos de apoio em terra.

A possibilidade de existência de pontos de apoio logístico avançados perto da área de operações permitirá um acréscimo significativo de autonomia. Refere-se, a título de exemplo, o FLS estabelecido em Grotaglia, IT, durante a operação Sharp Guard, no qual a Marinha estabeleceu um NSE durante o período de atribuição de unidades navais nacionais, com alguns elementos da DA, o qual, para além das actividades de RSOM, funcionava também como depósito avançado de material. A sustentação de forças terrestres ou aéreas em intervenção no exterior revela-se mais complexa, devendo assentar numa base de organização padrão que facilite a sua activação no mais curto espaço de tempo possível. Esta complexidade será ainda mais agravada no caso de não se poder dispor de quaisquer tipos de apoios locais, quer do país hospedeiro quer da força

multinacional em que as forças nacionais estejam integradas. Nestas situações a existência de uma componente logística no TO torna-se essencial. Refere-se o recente caso da participação na operação EUFOR RDC durante a qual foi estabelecido um NSE em Libreville, no Gabão, para apoio das forças nacionais.

Tal como para o transporte, também a responsabilidade pela sustentação das FND tem sido cometida aos ramos. A sustentação das forças navais não tem suscitado grandes problemas, devido às suas capacidades intrínsecas de auto-sustentação, o mesmo se passando com as forças aéreas em virtude da sua constituição. Tem sido a sustentação das forças terrestres que tem revelado maiores vulnerabilidades.

Para a sustentação das suas forças, o Exército tem recorrido à frota de C-130 da Força Aérea. No entanto, a carência de tripulações que operem aqueles meios não tem permitido um carácter regular destes transportes, com os consequentes impactos na sustentação e na operacionalidade das forças. Por outro lado, a inexistência de voos regulares vem criar outra dificuldade de envio de pequenas cargas (por exemplo sobressalentes, cuja obtenção não é possível no mercado local) para o teatro de operações, exigindo um elevado grau de planeamento e coordenação no sentido de obter outros meios alternativos de transporte.

6. O apoio logístico às operações conjuntas

a. Conceito de modelo

Para o sucesso da missão, o apoio logístico a uma força conjunta tem que ser executado de forma integrada. Só desta forma a logística poderá ser entendida como um multiplicador de força. Com efeito, não faz grande sentido que para a projecção das forças cada um dos ramos se tenha que preocupar com o transporte da sua componente. Como também não é admissível que a uma componente não possam ser atribuídas tarefas de patrulha por ter esgotado um determinado tipo de munições quando as outras componentes têm munições do mesmo tipo em stock no TO.

A manutenção da prontidão operacional da força, de forma integrada, conferindo-lhe liberdade de acção, depende de uma integração efectiva das capacidades logísticas.

Os ramos têm estabelecidos sistemas logísticos próprios que lhes têm permitido garantir a sustentação das suas forças em operações. No entanto, nenhum dos ramos dispõe de capacidade de, individualmente, garantir um apoio logístico total a uma força conjunta no TO. Este facto dita a necessidade de uma gestão conjunta do apoio logístico com vista a reduzir as ineficiências e redundâncias desnecessárias, com a consequente redução de

riscos e de custos.

Embora se considere que o apoio logístico a forças conjuntas deva ser efectuado de forma conjunta e integrada, julga-se que este apoio terá que continuar a basear-se nos sistemas logísticos existentes.

De acordo com a legislação em vigor, os CEM dos ramos são responsáveis pelo aprontamento das respectivas componentes. Por outro lado, a diversidade dos sistemas e equipamentos utilizados pelos ramos determina a necessidade de manutenção de sistemas logísticos separados, sem prejuízo, no entanto, de algumas funções executivas de alguns elementos funcionais, tais como a aquisição de artigos de uso comum, poderem ser desenvolvidas de forma conjunta. Estes sistemas logísticos dos ramos, nos quais assenta a manutenção do ciclo de vida dos sistemas, devem constituir a base desta logística conjunta.

É nosso entender que esta logística conjunta, baseada nos sistemas logísticos dos ramos, deve englobar a satisfação das necessidades e a distribuição (utilização) dos recursos disponíveis no TO. Só desta forma poderá ser atingida economia de esforço e unidade de comando.

No que concerne à satisfação de necessidades, este apoio logístico conjunto deve assentar nos princípios que a seguir se indicam:

- Atribuir a um ramo a responsabilidade primária por todo o apoio logístico à força. Este ramo, para além do fornecimento de todos os artigos de uso comum que não fosse possível obter no TO, ficaria também responsável pela recepção dos artigos específicos provenientes dos outros ramos e pela consolidação dos envios para o TO;
- Em alternativa, atribuir a responsabilidade pela satisfação de necessidades de áreas específicas;
- Em operações de grande envergadura poderá revelar-se conveniente a criação de uma Unidade Logística no TN, responsável pela recepção dos artigos fornecidos pelos sistemas logísticos dos ramos, bem como pela aquisição dos artigos inexistentes na corrente de abastecimento, preparação e consolidação dos envios para o TO;
- Recurso ao mercado local e ao HNS para os artigos e serviços cuja aquisição no TO se revele ser viável e vantajosa, reduzindo assim a dependência da sustentação a partir do TN;

Relativamente à manutenção e reparação, também a especificidade da grande

maioria dos equipamentos requererá que estas funções sejam levadas a cabo por núcleos próprios dos ramos, que poderão no entanto ser agregados em Destacamentos de Manutenção. Exceptuam-se os equipamentos comuns (viaturas, geradores, etc.) cuja manutenção poderá ser atribuída ao Ramo que tenha maior densidade desse tipo de artigos ou maior aptidão para o efeito.

A aplicação do conceito de modularidade permitirá que o apoio logístico se desenvolva progressivamente em função das necessidades operacionais. O modelo de estrutura logística deverá assentar num núcleo base que, através da junção de módulos ditada pelas exigências da missão, possa evoluir de forma a poder satisfazer as necessidades de apoio logístico das forças.

Devendo o apoio logístico ser direccionado para o êxito da operação, a logística tem de funcionar como um multiplicador de força eficaz e estar perfeitamente integrada na estrutura operacional, inserindo-se numa cadeia de comando e coordenação clara e inequívoca. Tal significa que o Comandante da Força Conjunta, para além de visibilidade dos aspectos logísticos com impacto nas operações, deve também ter a autoridade suficiente sobre os meios logísticos disponíveis no TO que lhe permita a melhor utilização desses meios com vista ao sucesso das operações.

Para tal é necessário que a estrutura logística que no TO apoia o comandante tenha visibilidade total e controlo sobre os meios existentes e sobre o reabastecimento. Este sistema deverá permitir ao comandante saber, em cada momento, qual o estado das requisições (onde se encontra, quando estará disponível), e avaliar assim eventuais implicações da logística na condução das operações.

Para a logística garantir maior eficácia, necessita de um sistema integrado de gestão que utilize critérios únicos comuns a todos os Ramos e, também, aos das organizações internacionais nas quais o nosso País se insere, tirando partido da agilidade que proporciona a moderna tecnologia de informação e comunicações. O SIGDN, através do módulo logístico ainda em desenvolvimento, deverá garantir a coordenação e controlo de todas as actividades logísticas, devendo incorporar funcionalidades que permitam á força no TO a emissão das suas requisições e permitir visibilidade sobre todo o ciclo logístico.

A doutrina subjacente à sustentação logística tem necessariamente de ser conjunta e, sobretudo, mais integrada entre os vários ramos, devendo encontrar-se alicerçada num órgão de coordenação central. A não rentabilização das valências de que cada ramo dispõe pode traduzir-se em elevados acréscimos financeiros ou mesmo limitações que poderão influenciar no cumprimento da missão. Para tal deve existir um órgão central, ao nível do

COC, responsável por coordenar o transporte e distribuição no âmbito do ciclo logístico, sem prejuízo das responsabilidades dos ramos envolvidos.

A interoperabilidade é essencial para o sucesso da logística. Para tal é necessário que os ramos utilizem os mesmos procedimentos, procedimentos estes que devem ser compatíveis com os utilizados pelas organizações internacionais no âmbito das quais as FA nacionais com frequência são integradas.

Para sua consolidação é necessário que frequentemente estes procedimentos sejam exercitados em treino operacional. As FA realizam alguns exercícios conjuntos, referindo-se o exercício LUSÍADA, nos quais são testadas e praticadas soluções de apoio logístico. Embora estes exercícios tenham possibilitado testar as estruturas implementadas e praticar alguns procedimentos, factores existem que não têm contribuído para a consolidação desejada, referindo-se a propósito a rotatividade anual do comando da FRI.

Um outro factor importante é a normalização. Este factor, aliado à consequente intermutabilidade dele resultante, terá reflexos evidentes no esforço logístico, quer ao nível do abastecimento, quer do transporte, quer ainda da manutenção

b. Organização e estrutura de C2

A crescente participação das Forças Armadas portuguesas em forças multinacionais vem dar ênfase à necessidade de adequação das doutrinas e conceitos de emprego das forças, marcados pela mobilidade, flexibilidade e interoperabilidade, às das organizações internacionais onde nos integramos.

A operacionalização das funções logísticas no TO deve ser levada a cabo por uma Unidade de Apoio Logístico (UAL), com a organização e estrutura indicada no Apêndice-1, directamente subordinada ao Comandante da Força Conjunta. Esta unidade, com base no TO ou nas suas proximidades, deverá ter uma estrutura modular e flexível, devendo integrar os destacamentos necessários consoante a situação, podendo ainda dispor de um ou mais Pontos de Apoio Logístico (PAL), órgão projectado na área de operações com capacidades de terminal logístico, integrando ainda elementos de ligação dos Ramos.

A esta UAL, derivada do conceito de JLSG da OTAN, competiria:

- Aprovisionamento, armazenagem e distribuição de víveres, rações e água;
- Aprovisionamento, armazenagem e distribuição de todos os tipos de combustíveis e lubrificantes;
- Recepção, armazenagem e distribuição pelas forças dos artigos provenientes dos sistemas logísticos dos Ramos, da HN ou do mercado local;

- Recepção e distribuição de munições e explosivos;
- Distribuição geral;
- RSOM de forças entrando ou saindo do TO;
- Transportes no TO;
- Actividades de manutenção que ultrapassem as capacidades da força;
- Apoio sanitário (role 3) e coordenação de evacuações sanitárias;
- Contratação de bens e serviços no TO;
- Ligação com a HN;

No que respeita ao fluxo de abastecimento, esquematicamente representado no Apêndice-2, as componentes da força submetem as suas necessidades a esta UAL que inicia o processo de obtenção, seja por recurso ao mercado local, HN ou MOU/TA, seja pelo encaminhamento para o ramo respectivo, através do CCL, dos requisitos respeitantes a artigos específicos. Após obtenção dos artigos, a UAL procede à sua distribuição e entrega às forças na área de operações.

Quando a operar no âmbito de uma coligação sob a égide de uma organização internacional esta UAL constituir-se-á como o NSE, integrado na organização logística da coligação, que se encarregará dos aspectos logísticos que forem mantidos como responsabilidade nacional.

A actual estrutura de C2 deve ser o embrião da organização operacional que permita ao CEMGFA exercer o comando operacional das Forças Armadas, tanto em tempo de guerra como em tempo de paz, incluindo as operações conjuntas.

O COC deverá dispor de um núcleo permanente ao qual, no que à logística diz respeito, competirá o acompanhamento da situação das forças que integram a componente operacional do sistema de forças nacional, nomeadamente quanto aos respectivos estados de prontidão, graus de disponibilidade e à capacidade de sustentação das forças, bem como o planeamento e conduta dos exercícios conjuntos, e da participação nacional em exercícios combinados que envolvam mais de um ramo. Neste núcleo permanente deveria ainda ser integrado o Centro Nacional de Controlo de Movimentos (CNCM).

Para a condução de exercícios conjuntos ou combinados ou ainda para o emprego efectivo das forças, o seu estado-maior seria aumentado por módulos flexíveis, integrando as valências funcionais ditadas pelas exigências da missão. Esta estrutura permitiria o seu funcionamento como elemento coordenador do apoio logístico às forças, constituindo-se como um Centro de Coordenação Logística (CCL).

7. Conclusões

O actual espectro de conflitualidade determina um novo conceito de emprego das Forças Armadas. Este conceito, baseado na flexibilidade e modularidade, privilegia ainda o emprego conjunto (e combinado) das forças, por forma a rentabilizar as potencialidades de cada uma das componentes, e dita a necessidade de desenvolvimento de estruturas e capacidades adequadas aos novos cenários, nomeadamente às exigências de projecção de força a grandes distâncias. Necessidade de forças mais flexíveis, em termos de estrutura e organização, mais aptas a associar capacidades diversificadas, adequadas aos diferentes cenários, e dimensionadas em função das necessidades reais de emprego conjunto da força.

Este novo modo de emprego das FA vem colocar novos desafios, designadamente no que concerne às necessidades de projecção das forças e à sua sustentação no teatro de operações, proporcionando-lhes os meios necessários à condução das operações em quantidade, qualidade, momento e lugar adequado.

O facto de Portugal não dispor de meios de *airlift* e *sealift* limita significativamente a capacidade de mobilidade estratégica e operacional. Nas missões em que as Forças Armadas nacionais têm participado nos últimos anos, em diversos teatros de operações, tem sido fundamentalmente na projecção de forças terrestres que têm surgido as maiores vulnerabilidades, face ao elevado número de efectivos e grande quantidade de material a movimentar. Para a projecção das forças terrestres, o Exército tem recorrido a vários meios de transporte: utilização de aeronaves da Força Aérea, contratação de meios aéreos, marítimos e terrestres civis. A necessidade de recurso a meios de transporte civis apresenta várias desvantagens que, por vezes, poderão interferir significativamente com a operação. Por forma a colmatar esta vulnerabilidade considera-se urgente a aquisição dos meios orgânicos necessários a garantir a capacidade de mobilidade estratégica, designadamente Navio Polivalente Logístico e Avião de Transporte Estratégico. Enquanto não se concretizarem estas aquisições, não restam outras alternativas que o recurso a aeronaves de transporte tático da FAP, ou a meios civis através do CNPCE, e o alinhamento com outras Nações, através do uso cooperativo de meios..

Tal como para o transporte, também a responsabilidade pela sustentação das Forças Nacionais Destacadas (FND) tem sido cometida aos ramos. A sustentação das forças navais não tem suscitado grandes problemas, devido às suas capacidades intrínsecas de auto-sustentação, o mesmo se passando com as forças aéreas em virtude da sua constituição. Tem sido a sustentação das forças terrestres que tem revelado maiores vulnerabilidades.

Para a sustentação das suas forças, o Exército tem recorrido à frota de C-130 da Força Aérea. No entanto, a carência de tripulações que operem aqueles meios não tem permitido um carácter regular destes transportes, com os consequentes impactos na sustentação e na operacionalidade das forças. Por outro lado, a inexistência de voos regulares vem criar outra dificuldade de envio de pequenas cargas (por exemplo sobressalentes, cuja obtenção não é possível no mercado local) para o teatro de operações, exigindo um elevado grau de planeamento e coordenação no sentido de obter outros meios alternativos de transporte.

Para que uma força multinacional possa operar em condições adequadas, ela deve sustentar-se numa organização logística capaz de fazer face à complexidade emergente das novas tecnologias e de apoiar cada vez mais longe e com menores recursos

Face à especificidade da generalidade dos equipamentos e sistemas utilizados, considera-se que o sistema de apoio logístico às forças conjuntas deve continuar ancorado nos sistemas logísticos dos ramos, sem prejuízo, no entanto, da atribuição a um dos ramos da responsabilidade pela satisfação das necessidades de artigos comuns (conceito de ramo líder). Um incremento da interoperabilidade dos sistemas constituirá, sem dúvida, um inegável contributo para o apoio logístico às operações.

As estruturas logísticas dos ramos têm-se revelado adequadas à sustentação das forças. No entanto, a nível da Marinha considera-se que a centralização da função abastecimento numa única entidade poderia proporcionar alguma economia de meios.

A operacionalização das funções logísticas no TO deve ser levada a cabo por uma Unidade de Apoio Logístico (UAL) directamente subordinada ao Comandante da Força Conjunta. Esta unidade, com base no TO ou nas suas proximidades, deverá ter uma constituição modular, devendo integrar os destacamentos necessários consoante a situação, podendo ainda dispor de um ou mais Pontos de Apoio Logístico (PAL), órgão projectado na área de operações com capacidades de terminal logístico.

No que à logística diz respeito, a estrutura de comando conjunto deverá ser dotada com uma célula que se possa constituir como um autêntico Centro de Coordenação Logística (CCL), no qual se deverá integrar o Centro Nacional de Controlo de Movimentos (CNCM).

BIBLIOGRAFIA

Publicações:

EMA. 1988. *Planeamento de Logística IN: Planeamento Operacional Naval (PPA1)*, Parte III,. Lisboa: EMA.

NATO. 2004. *Allied Joint Logistic Doctrine (AJP)-4(A)*, Bruxelas: NATO.

EMGFA. 2004., *Bases Gerais da Doutrina Logística Conjunta*, Lisboa: EMGFA.

ESTADO-MAIOR DO EXERCITO. 2006. *Plano Logístico de médio e Longo Prazo*, Lisboa: EXÉRCITO.

NATO. 2003. *MC 0477, Military Concept for the NATO Response Force*, Bruxelas: NATO

NATO. 2003. *MC 0526, Logistics Support Concept For Nato Response Force Operations*, Bruxelas. NATO.

DEPARTMENT OF THE ARMY. 1994. *Commander's Handbook For Peacekeeping Operations (A Logistics Perspective)*, Washington, D.C.: Department of the Army

ESTADO-MAIOR GENERAL DAS FORÇAS ARMADAS. 2005. Directiva nº 05/CMGFA/2001 (ALT 1), 07 Jun 2005, *Força de Reacção Imediata*, Lisboa: EMGFA

NATO. 1997. *Nato Logistics Handbook*, Bruxelas: NATO

PROGRAMA DO XII GOVERNO CONSTITUCIONAL, *Defesa Nacional*, Conselho de Ministros, Lisboa, 2005

Monografias:

MOREIRA, CTEN Carlos, *A Logística da Marinha Portuguesa*, CEM 98/2000, IAEM

SOBREIRA, MAJ. INF., *O Apoio Logístico a Operações Conjuntas e Combinadas. Implicações para o actual Sistema Logístico*, CEM 98/2000, IAEM

PIROTO, COR. ENG. Vasconcelos, *O Apoio Logístico a Forças Nacionais Destacadas (FND) Face à Complexidade e Variabilidade dos Teatros de Operações*, Fevereiro de 1999, IAEM

RODRIGUES, COR TM Guerreiro, *Operações Conjuntas: Doutrina Logística Nacional de Apoio ao Emprego Operacional (Da Estrutura de Comando e Controlo à Integração de Procedimentos)*, CEM 2002/2003, IAEM

RODRIGUES, VALM Alexandre Reis, *Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional*, Cadernos navais nº 5, Edições Culturais de Marinha, Lisboa, 2003

Legislação:

Resolução do Conselho de Ministros nº 6/2003, 20 de Dezembro 2002, *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*, Diário da República nº 16, Conselho de Ministros, Lisboa, 2003.

Decreto-lei nº 48/93, de 26 de Fevereiro, *Lei Orgânica do Estado-Maior General das Forças Armadas, LOEMGFA*, Diário da República nº 48/93 – 1 Série – A, Ministério da Defesa Nacional, Lisboa, 1993.

Lei nº 29/82, de 11 de Dezembro, *Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Diário da República nº 285/82, 1ª Série, Assembleia da República, Lisboa, 1982.

Decreto-Lei nº 49/93, de 26 de Fevereiro, *Lei Orgânica da Marinha, LOMAR*, Diário da República nº 48/93 – 1 Série – A, Ministério da Defesa Nacional, Lisboa, 1993.

Decreto-Lei nº 61/2006, de 21 de Março, *Lei Orgânica do Exército*, Diário da República nº 57, 1ª Série-A, Conselho de Ministros, Lisboa, 2006

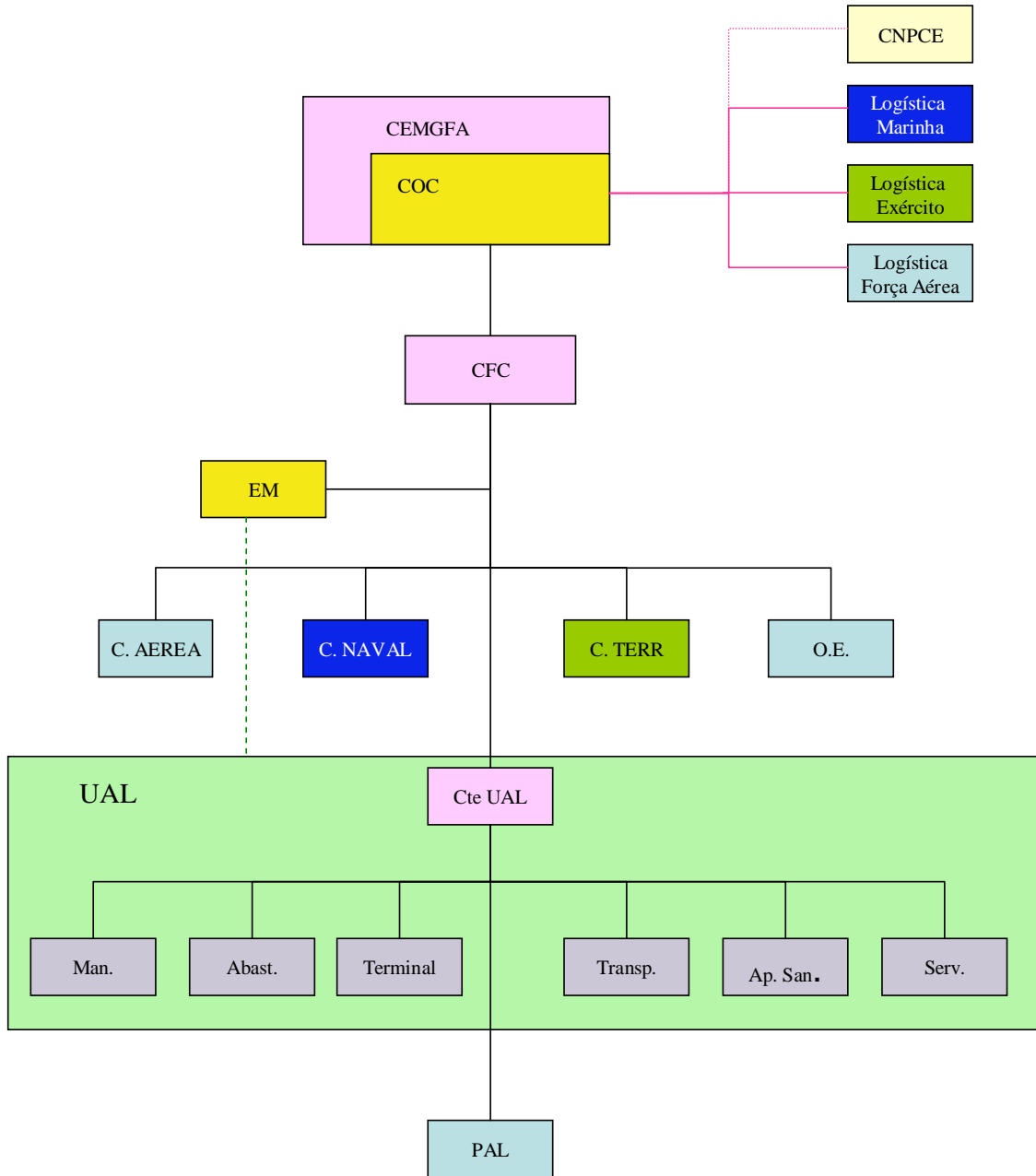
Decreto-Lei nº 51/93, de 26 de Fevereiro, *Lei Orgânica da Força Aérea*, Diário da República nº 48/93 – 1 Série – A, Ministério da Defesa Nacional, Lisboa, 1993.

Decreto Regulamentar nº 22/94, de 1 de Setembro, *Atribuições, Organização e Competências da Superintendência dos Serviços do Pessoal*.

Decreto Regulamentar nº 23/94, de 1 de Setembro, *Atribuições, Organização e Competências da Superintendência dos Serviços do Material*

Lei nº 111/91, de 29 de Agosto, *Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas, LOBOFA*, Diário da República nº 198 – I Série, Assembleia da República, Lisboa, 1991.

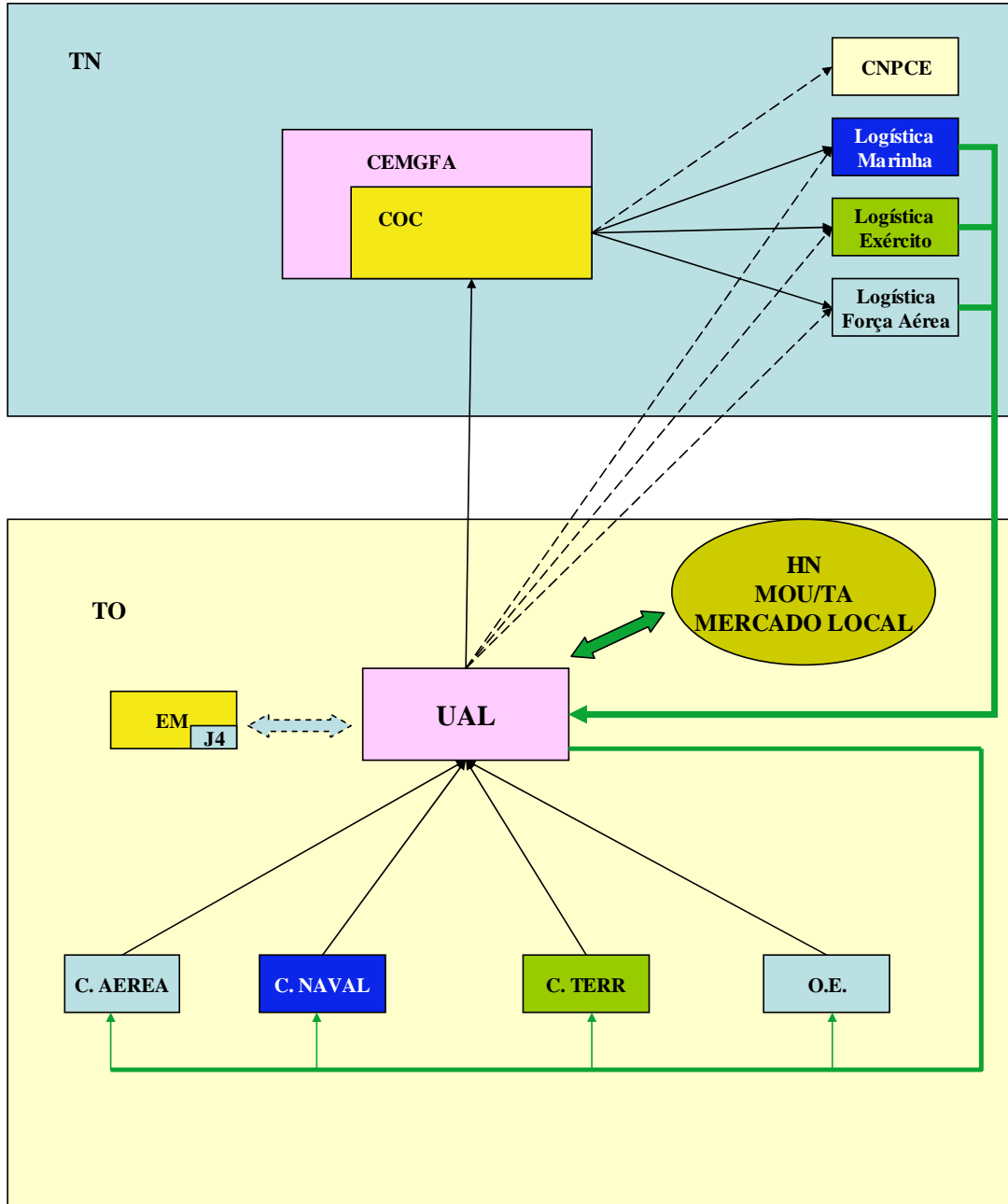
Apêndice 1: Estrutura de comando da logística conjunta



Legenda:

- Linha de comando
- Coordenação
- - - Coordenação e controlo

Apêndice 2: Fluxo de abastecimento



Legenda:

- Circuito da requisição
- Circuito do material

Anexo-A: Corpo de Conceitos

Interoperabilidade – capacidade das forças da Aliança e, quando apropriado, forças de países Parceiros e outros, treinarem, participarem em exercícios e operarem efectivamente de forma conjunta para a execução de missões e tarefas atribuídas (AAP-6).

Logística - a parte da arte da guerra que tem por objectivo proporcionar às forças armadas os meios (pessoal, material e serviços) necessários para satisfazer em quantidade, qualidade, momento e lugar adequados as exigências da guerra”. (PPA-1, Parte II).

Logística conjunta – a partilha deliberada ou improvisada dos recursos logísticos dos ramos com vista a aumentar sinergias e reduzir redundâncias e custos.

Operação Conjunta – operação na qual participam elementos de dois ou mais ramos (AAP-6).

Operação Combinada – operação conduzida por forças de 2 ou mais nações aliadas, actuando conjuntamente para o cumprimento de uma missão específica (AAP-6)

Operação Expedicionária – Projecção de poder militar sobre (através de) extensas linhas de comunicações numa área operacional distante para cumprimento de um objectivo específico (AAP-6)

Capacidade – Aptidão ou possibilidade de uma força militar para desempenhar uma determinada tarefa, missão ou atingir um objectivo, gerada através da combinação eficiente de pessoal, equipamento, infra-estruturas e/ou treino, assentes em doutrina adequada.²⁴

Normalização - é a actividade destinada a estabelecer, face a problemas reais ou potenciais, disposições para utilização comum e repetida, tendo em vista a obtenção do grau óptimo de ordem, num determinado contexto. Consiste, em particular, na elaboração, publicação e promoção do emprego das **Normas**. (NEP EN 45020:2001)

²⁴ Plano de Médio e Longo Prazo do Exército (2005-2023), 23 de Agosto de 2005. Lisboa: EME

A normalização dos contentores de mercadorias, ao nível internacional, permite a todos os elementos de uma cadeia de transportes – instalações portuárias e aeroportuárias, caminhos de ferro, redes rodoviárias e embalagem – uma integração eficaz.

A **Normalização** busca a **definição**, a **unificação** e a **simplificação**, de forma racional, quer dos produtos acabados, quer dos elementos que se empregam para os produzir, através do estabelecimento de documentos chamados **Normas**.

O termo **definição** significa precisar qualitativa e quantitativamente todos os materiais, objectos elementos que se utilizam na produção, bem como os próprios produtos finais. Os termos **Unificação** e **Simplificação** têm em vista a redução, ao mínimo, das variedades dos materiais, das ferramentas e operações do processo produtivo e ainda dos produtos acabados.

Anexo-B: A Logística Naval

“A Logística é a parte da arte da guerra que tem por objectivo proporcionar às forças armadas os meios (pessoal, material e serviços) necessários para satisfazer em quantidade, qualidade, momento e lugar adequados as exigências da guerra”. (PPA-1, Parte III). Ou, por outras palavras, tem por objectivo proporcionar às forças os meios necessários à condução da guerra.

A logística naval enquadra-se no âmbito da logística operacional e compreende a determinação das necessidades para atender aos requisitos das forças Navais no mar e o fornecimento dos meios correspondentes, nos momentos e lugares convenientes, incluindo-se nisso a procura, armazenagem, distribuição, transporte e manutenção do material, a procura, alojamento, adestramento, distribuição, transporte e manutenção do pessoal, juntamente com a prestação de serviços às Forças e Unidades Navais em operações.

Trata-se de uma visão alargada do conceito de logística que abrange todos os meios (material e pessoal).

Um dos objectivos da logística naval é tornar as forças operacionais tão independentes das bases de terra quanto possível. Não significa isto que as bases em terra sejam desnecessárias, mas sim que o reabastecimento deve ser efectuado por outros meios que não sejam a ida constante dos navios de combate às bases em terra.

Como principais condicionantes da logística naval podemos apontar as seguintes:

- Influência do meio em que operam as forças; do ponto de vista logístico o mar é um meio improdutivo, tendo todas as necessidades que ser satisfeitas em (ou a partir de) terra. Como o padre Fernando Oliveira escreveu no séc.XVI *“no mar não há vendas, nem boas pousadas nas terras do inimigo, por isso cada um vá provido de sua casa, e mais se for de Lisboa, que no mar não se vendem azevias fritas”*;
- Multiplicidade das necessidades do navio;
- Complexidade tecnológica, com reflexos na logística do pessoal (treino) e material;
- Variedade e imprevisibilidade da maioria dos consumos;
- Fraca autonomia dos navios de combate em operações;
- Importância dos problemas de manutenção.

Como orientadores do planeamento e da condução do apoio logístico, a Marinha adoptou os princípios da logística seguidamente discriminados;

Interdependência – A resolução dos problemas militares deve ser analisada nas

vertentes estratégica, tática e logística;

Objectivo – O objectivo último da logística é proporcionar os meios às forças armadas. O “esforço logístico” deve ser orientado segundo o objectivo tático ou estratégico que se procura atingir;

Limites – à logística cabe proporcionar os meios necessários (pessoal, material, serviços), mas não os fabrica, não os utiliza nem os aplica;

Coordenação – Os meios devem ser proporcionados de forma a satisfazer os requisitos de quantidade, qualidade, momento e lugar. A logística deverá coordenar as acções necessárias para que a eficácia resultante seja máxima;

Comando – A logística requer a tomada de decisões para a sua execução, pelo que constitui uma função de comando e uma actividade de estado-maior;

Previsão – A logística é uma ciência de previsões. Da previsão antecipada das necessidades poderá resultar o sucesso de uma operação;

Economia de esforço – Os recursos são escassos e caros. Assim, devem ser implementados os mecanismos necessários por forma a assegurar da forma mais eficiente e eficaz, não descurando no entanto as necessidades operacionais;

Subordinação (ou de apoio) – A acção logística aparece como resultado das acções estratégicas ou táticas, as quais apoia. A logística, independentemente da sua interdependência com a estratégia e a tática, está-lhes subordinada, servindo-lhes de apoio.

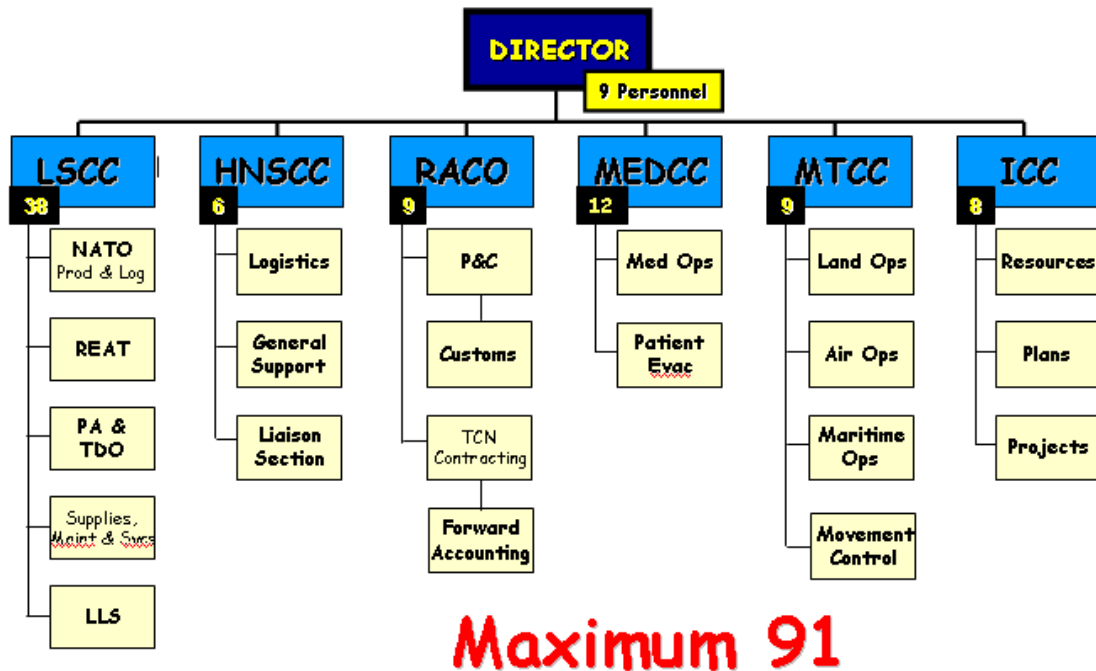
Anexo-C: Elementos funcionais da logística

ELEMENTO FUNCIONAL	FUNÇÃO BÁSICA	FUNÇÕES DE DESENVOLVIMENTO
ABASTECIMENTO	ABASTECER = FACULTAR OS ARTIGOS NECESSÁRIOS PARA EQUIPAR, SUSTENTAR, E PERMITIR OPERAR A FORÇA	CATALOGAÇÃO AQUISIÇÃO ARMAZENAGEM CONTABILIDADE DO MATERIAL CONTROLO DE INVENTÁRIO TRANSPORTE ENTREGA ELIMINAÇÃO
MANUTENÇÃO	MANTER O MATERIAL EM PERFEITO ESTADO DE EFICÁCIA	CONSERVAÇÃO REPARAÇÃO RECUPERAÇÃO
PESSOAL	PROVER AS FORÇAS DE MEIOS HUMANOS EM QUANTIDADE SUFICIENTE E NA QUALIDADE ADEQUADA	MOBILIZAÇÃO RECRUTAMENTO INSTRUÇÃO CLASSIFICAÇÃO TRANSPORTE ALOJAMENTO ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL SERVIÇOS AO PESSOAL DESMOBILIZAÇÃO
SAÚDE	ATENDER À CONSERVAÇÃO E MELHORIA DO ESTADO DE EFICÁCIA FÍSICA E MENTAL DO POTENCIAL HUMANO	SELECÇÃO SANITÁRIA MEDICINA PREVENTIVA EDUCAÇÃO SANITÁRIA INFORMAÇÃO SANITÁRIA INVESTIGAÇÃO PROFILAXIA REABILITAÇÃO - EVACUAÇÃO - HOSPITALIZAÇÃO - RECUPERAÇÃO
TRANSPORTE	TRANSFERIR, COM EFICÁCIA, DE UM PONTO PARA OUTRO, MEIOS LOGÍSTICOS, NUM DADO PRAZO E EM DETERMINADAS CONDIÇÕES	CONTROLO DE TRÁFEGO DISCRIMINAÇÃO INTEGRAÇÃO AVALIAÇÃO CLASSIFICAÇÃO REGULAÇÃO
CONSTRUÇÃO	CONSTRUIR E CONSERVAR INSTALAÇÕES EM TERRA OU SOBRE MEIOS FLUTUANTES	CONSTRUÇÃO APETRECHAMENTO CONSTRUÇÃO

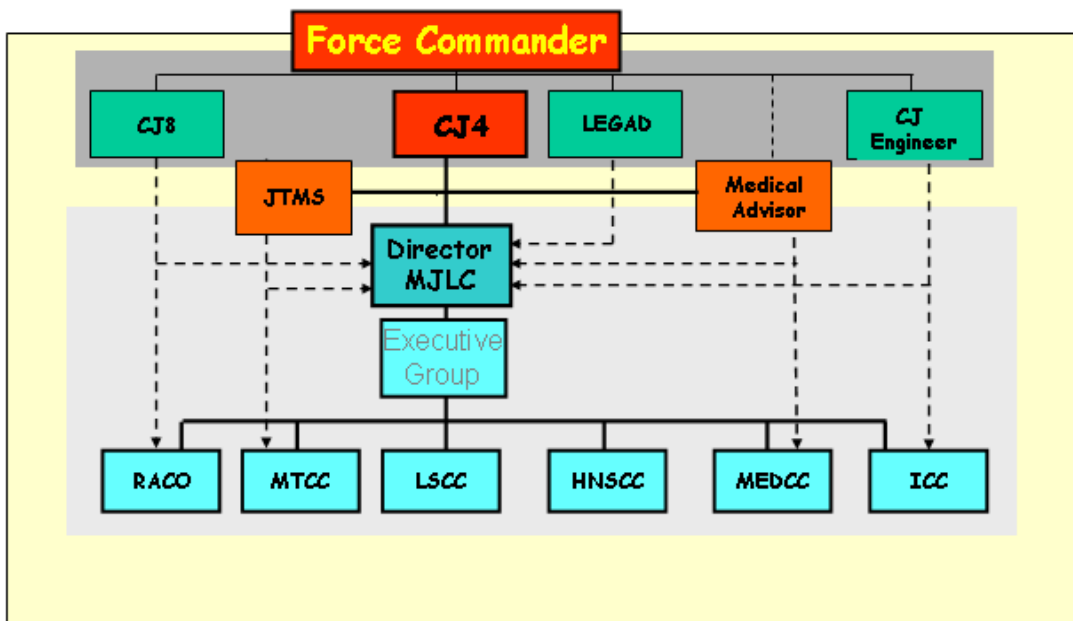
	QUE SIRVAM DE APOIO ÀS FORÇAS	TREM NAVAL
DIVERSOS	TODAS AS ACTIVIDADES NÃO COMPREENDIDAS NOS 6 ELEMENTOS FUNCIONAIS MENCIONADOS	CORREIO SEPULTURAS FINANÇAS.

Anexo-D: O MJLC

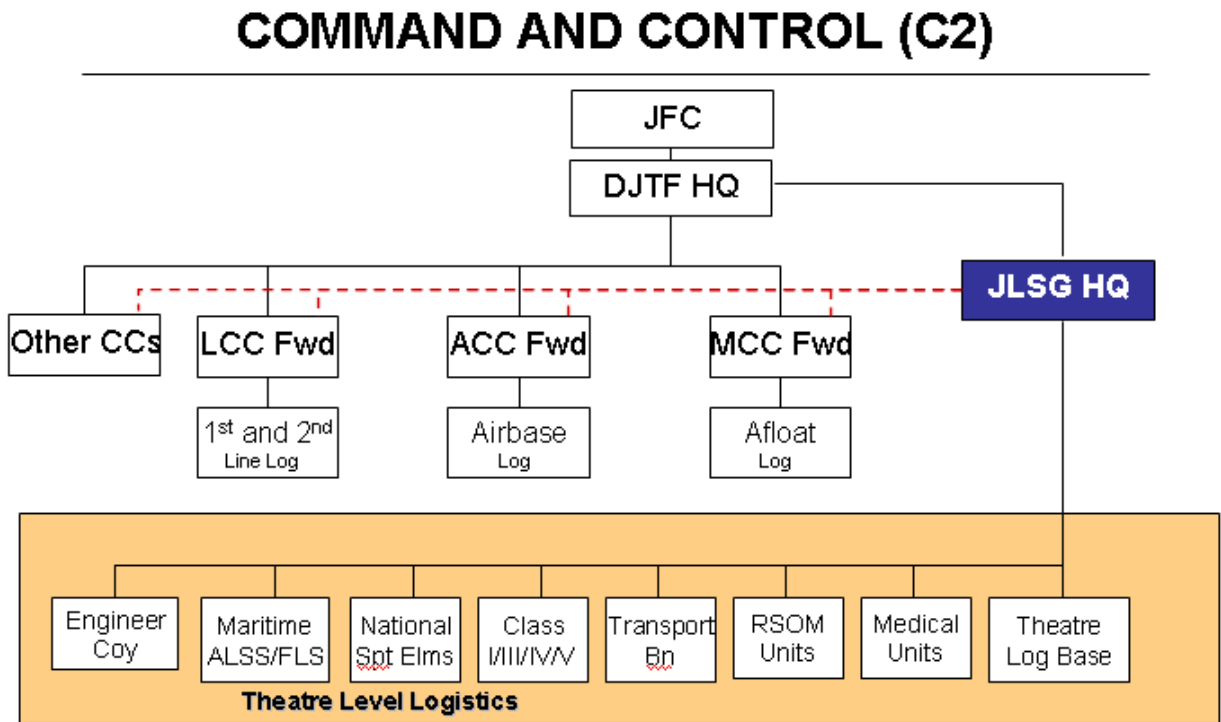
MJLC – Estrutura Modular



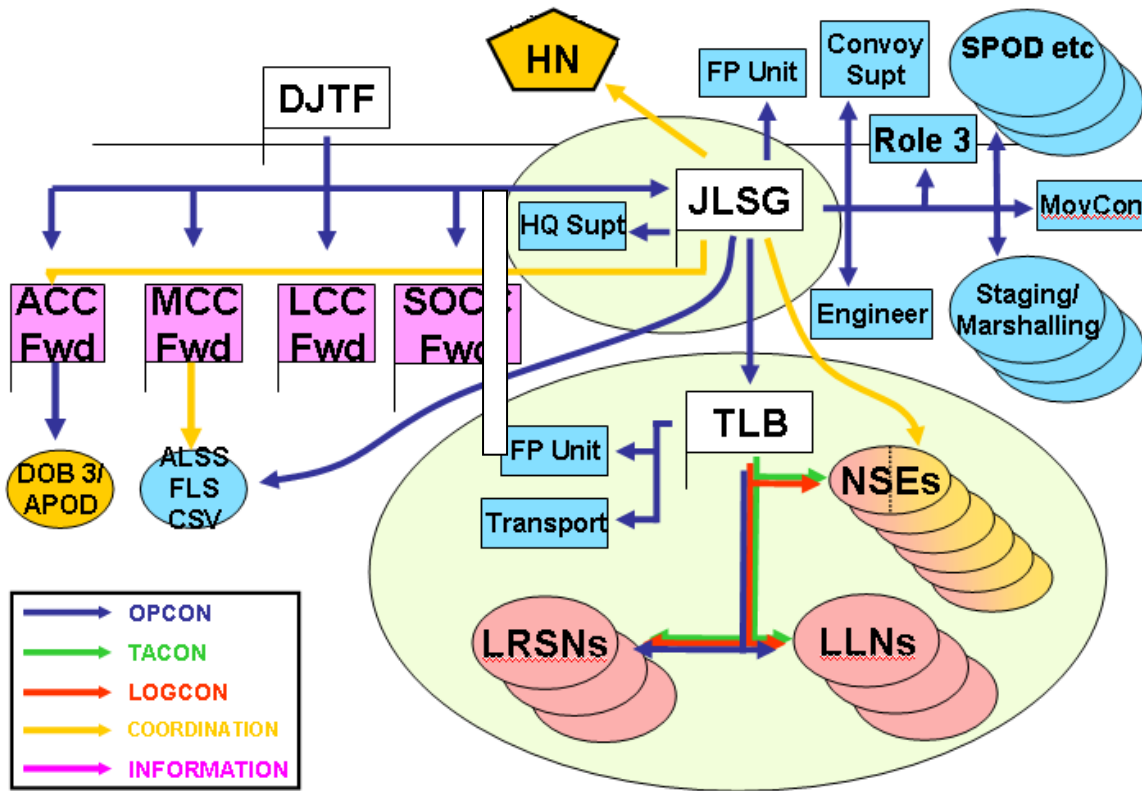
Coordenação no HQ



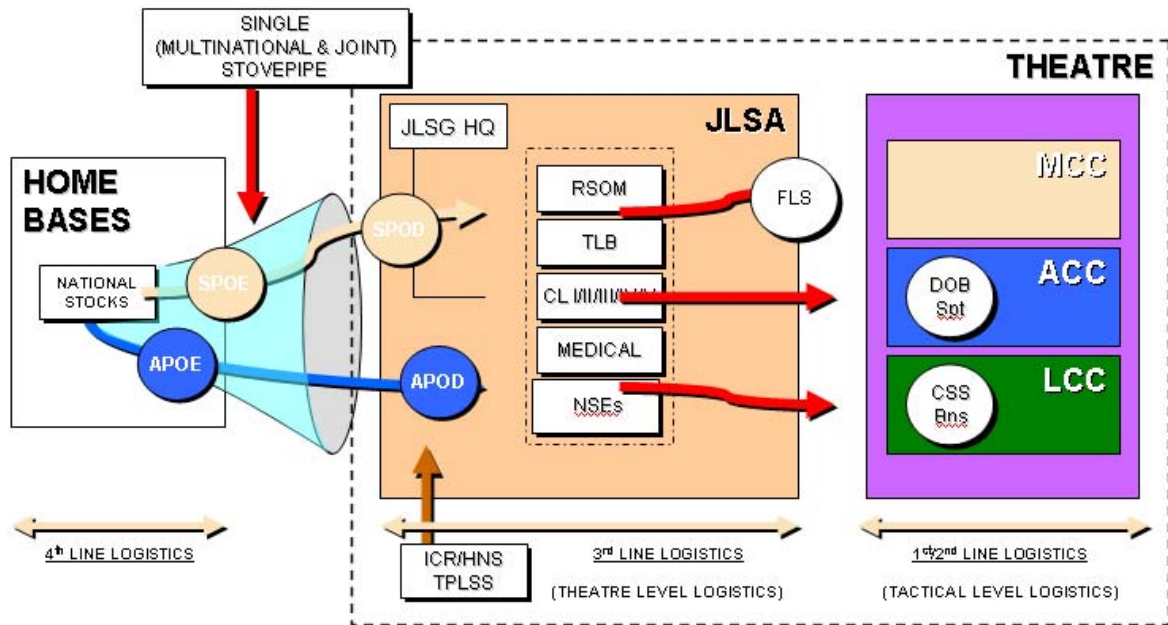
Anexo-E: O JLSG



JSLG – Estrutura de C2



JOINT SUPPORT ARCHITECTURE



O JLSG no apoio à Força

Anexo-F: Estrutura de apoio logístico da ONU

