

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

**ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO DE MARINHAS
DA OTAN**

Coordenador

Capitão-tenente de Administração Naval
Duarte Manuel Henriques da Costa

Os **Cadernos do IUM** têm como principal objetivo divulgar os resultados da investigação desenvolvida no/sob a égide IUM, autonomamente ou em parcerias, que não tenha dimensão para ser publicada em livro. A sua publicação não deverá ter uma periodicidade definida. Contudo, deverão ser publicados, pelo menos, seis números anualmente. Os temas devem estar em consonância com as linhas de investigação prioritárias do CIDIUM. Devem ser publicados em papel e eletronicamente no sítio do IUM. Consideram-se como objeto de publicação pelos Cadernos do IUM:

- Trabalhos de investigação dos investigadores do CIDIUM ou de outros investigadores nacionais ou estrangeiros;
- Trabalhos de investigação individual ou de grupo de reconhecida qualidade, efetuados pelos discentes, em particular pelos do CEMC e pelos auditores do CPOG que tenham sido indicados para publicação e que se enquadrem no âmbito das Ciências Militares, da Segurança e Defesa Nacional e Internacional;
- *Papers*, ensaios e artigos de reflexão produzidos pelos docentes;
- Comunicações de investigadores do IUM efetuadas em eventos científicos (e.g., seminários, conferências, *workshops*, painéis, mesas redondas), de âmbito nacional ou internacional, em Portugal ou no estrangeiro.

N.ºs Publicados:

1 – Subsídio para um Referencial de Competências destinado ao Exercício da Liderança no Contexto das Forças Armadas Portuguesas: Utilização de um “Projeto STAfS” para a configuração do constructo

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

2 – Entre a República e a Grande Guerra: Breves abordagens às instituições militares portuguesas

Coordenador: Major de Infantaria Carlos Afonso

3 – A Abertura da Rota do Ártico (*Northern Passage*). Implicações políticas, diplomáticas e comerciais

Coronel Tirocinado Eduardo Manuel Braga da Cruz Mendes Ferrão

4 – O Conflito da Síria: as Dinâmicas de Globalização, Diplomacia e Segurança (Comunicações no Âmbito da Conferência Final do I Curso de Pós-Graduação em Globalização Diplomacia e Segurança)

Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Rui Vieira
Professora Doutora Teresa Rodrigues

- 5 – Os Novos Desafios de Segurança do Norte de África
Coronel Tirocinado Francisco Xavier Ferreira de Sousa
- 6 – Liderança Estratégica e Pensamento Estratégico
Capitão-de-mar-e-guerra Valentim José Pires Antunes Rodrigues
- 7 – Análise Geopolítica e Geoestratégica da Ucrânia
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel Mendes Martins
Tenente-coronel Navegador António Luís Beja Eugénio
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Tenente-coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 9 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações de Angola. Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Coronel Tirocinado José Luís de Sousa Dias Gonçalves
Tenente-coronel de Infantaria José Manuel Figueiredo Moreira
- 10 – O Fenómeno dos “*Green-on-Blue Attacks*”. “*Insider Threats*” – Das Causas à Contenção
Major de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 11 – Os Pensadores Militares
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Carlos Filipe Lobão Dias Afonso
- 12 – *English for Specific Purposes no Instituto Universitário Militar*
Capitão-tenente ST Eling Estela do Carmo Fortunato Magalhães Parreira
- 13 – I Guerra Mundial: das trincheiras ao regresso
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Fernando César de Oliveira Ribeiro
- 14 – Identificação e caracterização de infraestruturas críticas – uma metodologia
Major de Infantaria Hugo José Duarte Ferreira
- 15 – O DAESH. Dimensão globalização, diplomacia e segurança. Atas do seminário 24 de maio de 2016
Coordenadores: Tenente-coronel de Engenharia Adalberto José Centenico
Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
- 16 – Cultura, Comportamento Organizacional e *Sensemaking*
Coordenadores: Coronel Piloto Aviador João Paulo Nunes Vicente
Tenente-coronel Engenheira Aeronáutica Ana Rita Duarte Gomes S. Baltazar

- 17 – Gestão de Infraestruturas Aeronáuticas
Major Engenheira de Aeródromos Adelaide Catarina Gonçalves
- 18 – A Memória da Grande Guerra nas Forças Armadas
Major de Cavalaria Marco António Frontoura Cordeiro
- 19 – Classificação e Análise de Fatores Humanos em Acidentes e Incidentes na Força Aérea
Alferes Piloto Aviador Ricardo Augusto Baptista Martins
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
Capitão Engenheiro Aeronáutico Bruno António Serrasqueira Serrano
- 20 – A Aviação Militar Portuguesa nos Céus da Grande Guerra: Realidade e Consequências
Coordenador: Coronel Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo
Rui Alberto Gomes Bento Roque
- 21 – Saúde em Contexto Militar (Aeronáutico)
Coordenadoras: Tenente-coronel Médica Sofia de Jesus de Vidigal e Almada
Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada
- 22 – *Storm Watching. A New Look at World War One*
Coronel de Infantaria Nuno Correia Neves
- 23 – Justiça Militar: A Rutura de 2004. Atas do Seminário de 03 de março de 2017
Coordenador: Tenente-coronel de Infantaria Pedro António Marques da Costa
- 24 – Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate - Moçambique 1964-1975
Coordenadores: Coronel Tirocinado de Infantaria Jorge Manuel Barreiro Saramago
Tenente-coronel de Infantaria Vítor Manuel Lourenço Ortigão Borges
- 25 – A República Popular da China no Mundo Global do Século XXI. Atas do Seminário de 09 de maio de 2017
Coordenadores: Professora Doutora Teresa Maria Ferreira Rodrigues
Tenente-coronel de Infantaria Paraquedista Rui Jorge Roma Pais dos Santos
- 26 – O Processo de Planeamento de Operações na NATO: Dilemas e Desafios
Coordenador: Tenente-coronel de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo

Como citar esta publicação:

Costa, D. (Coord.), 2018. *Órgãos de Apoio Logístico de Marinhas da OTAN*. Cadernos do IUM, 27. Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Presidente

Vice-almirante Edgar Marcos de Bastos Ribeiro

Editor Chefe

Major-general Jorge Filipe Marques Moniz Côrte-Real Andrade (Doutor)

Coordenador Editorial

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos (Mestre)

Chefe do Núcleo Editorial

Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada (Doutora)

Capa – Composição Gráfica

Tenente-coronel Técnico de Informática Rui José da Silva Grilo

Secretariado

Alferes RC Pedro Miguel Januário Botelho

Propriedade e Edição

Instituto Universitário Militar
Rua de Pedrouços, 1449-027 Lisboa
Tel.: (+351) 213 002 100
Fax: (+351) 213 002 162
E-mail: cidium@ium.pt
www.ium.pt/cisdi/index.php/pt/publicacoes/cadernos-do-iesm

Pré-Impressão e Distribuição

What Colour Is This?
Rua do Coudel 14, Lj. A
2725-274 Mem Martins
Tel.: (+351) 219 267 950
www.wcit.pt

ISBN: 978-989-54153-8-0

ISSN: 2183-2129

Depósito Legal: 447002/18

Tiragem: 150 exemplares

© Instituto Universitário Militar, setembro, 2018.

Nota do Editor:

Os textos/conteúdos do presente volume são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

ÍNDICE

| | |
|--|----------|
| NOTA INTRODUTÓRIA | 1 |
| A MARINHA ALEMÃ | 5 |
| 1. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS | 7 |
| 1.1. <i>JOINT SUPPORT SERVICE</i> | 8 |
| 1.1.1. <i>Logistics Battalion (Logistikbataillon)161</i> | 8 |
| 1.1.2. <i>Logistics Battalion 171</i> | 8 |
| 1.1.3. <i>Logistics Battalion 172</i> | 8 |
| 1.1.4. <i>Logistics Battalion 461</i> | 9 |
| 1.1.5. <i>Logistics Battalion 467</i> | 9 |
| 1.1.6. <i>Logistics Battalion 472</i> | 9 |
| 1.1.7. <i>Special Engineer Battalion (Spezialpionierbataillon) 164</i> | 9 |
| 1.1.8. <i>Bundeswehr Logistics Center (Logistikzentrum der Bundeswehr (LogzBw))</i> | 9 |
| 1.1.9. <i>Bundeswehr Logistics School (Logistikschiule der Bundeswehr)</i> | 10 |
| 1.2. <i>JOINT MEDICAL SERVICE</i> | 10 |
| 1.3. <i>NAVY SERVICE (MARINEKOMMANDO (MARKDO))</i> | 10 |
| 1.3.1. <i>Naval Support Command (Marineunterstützungskommando (MUKdo))</i> | 10 |
| 1.3.2. <i>Naval Institute of Maritime Medicine (Schiffahrtmedizinisches Institut der Marine)</i> | 11 |
| 2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 11 |
| 2.1. ORGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 11 |
| 2.1.1. Bases Navais Permanentes | 14 |
| 2.1.2. Estabelecimentos logísticos centrais | 14 |
| 2.1.3. Bases Navais Avançadas | 15 |
| 2.2. ORGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 15 |
| 2.2.1. Grupos de reabastecimento no mar | 15 |

| | |
|--|-----------|
| 3. MISSÃO DA LOGÍSTICA NAVAL: A AQUISIÇÃO, A ARMAZENAGEM E A DISTRIBUIÇÃO | 18 |
| 4. A SUSTENTAÇÃO DO APOIO LOGÍSTICO ÀS FORÇAS CONCLUSÃO | 21 22 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 23 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 23 |
| MARINHA BELGA | 25 |
| 1. ORGANIZAÇÃO DO MINISTÉRIO DA DEFESA | 26 |
| 2. MARINHA BELGA | 28 |
| 3. ÓRGÃOS LOGÍSTICOS DA MARINHA BELGA | 30 |
| 3.1. CONCEITOS GERAIS | 30 |
| 3.2. GESTÃO DE RECURSOS MATERIAIS | 31 |
| 3.3. GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS | 32 |
| 3.4. APOIO MÉDICO | 35 |
| 4. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 36 |
| 4.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 36 |
| 4.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 37 |
| 4.3. CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM E DISTRIBUIÇÃO | 38 |
| CONCLUSÃO | 38 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 40 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 40 |
| MARINHA CROATA | 43 |
| 1. ORGANIZAÇÃO E MEIOS | 44 |
| 2. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADE LOGÍSTICA | 46 |
| 2.1. FORÇAS ARMADAS CROATAS | 46 |
| 2.2. MARINHA CROATA | 48 |
| 3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 49 |
| 3.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 49 |

| | |
|---|-----------|
| 3.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 51 |
| CONCLUSÕES | 52 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 54 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 54 |
| MARINHA DINAMARQUESA | 57 |
| 1. ESTRUTURA ORGÂNICA DO MINISTÉRIO DA DEFESA (<i>MINISTRY OF DEFENCE</i>) | 59 |
| 1.1. <i>MINISTRY OF DEFENCE</i> | 60 |
| 1.1.1. Funções e competências da estrutura do Ministério da Defesa | 60 |
| 1.2. <i>MINISTRY OF DEFENCE EQUIPMENT AND PROCUREMENT AGENCY</i> | 61 |
| 1.2.1. Funções e competências da estrutura da Agência de Manutenção (DEPA) | 62 |
| 1.2.2. Funções e competências da estrutura da Agência para o Pessoal (DPA) | 64 |
| 2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 64 |
| 2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 65 |
| 2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 66 |
| CONCLUSÕES | 68 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 69 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 69 |
| MARINHA ESPANHOLA | 71 |
| 1. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS | 72 |
| 1.1. NO ÂMBITO DO PESSOAL | 72 |
| 1.1.1. <i>Organo Auxiliar de Jefatura</i> (OAJ) | 73 |
| 1.1.2. <i>Dirección de Enseñanza Naval</i> (DIENA) | 73 |
| 1.1.3. <i>Dirección de Personal</i> (DIPER) | 73 |
| 1.1.4. <i>Dirección de Asistencia al Personal</i> (DIASPER) | 74 |
| 1.1.5. <i>Dirección de Sanidad</i> (DISAN) | 74 |
| 1.2. NO ÂMBITO DO MATERIAL | 74 |

| | |
|---|-----------|
| 1.2.1. <i>Dirección de Ingeniería y Construcciones Navales (DIC)</i> | 75 |
| 1.2.2. <i>Dirección de Sostenimiento (DISOS)</i> | 75 |
| 1.2.3. <i>Dirección de Infraestructura (DIN)</i> | 76 |
| 1.2.4. <i>Dirección de Abastecimiento y Transporte (DAT)</i> | 76 |
| 1.2.5. <i>Órganos Subordinados Periféricos</i> | 76 |
| 2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 76 |
| 2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 76 |
| 2.1.1. Arsenais | 77 |
| 2.1.2. Pontos de Apoio Naval | 78 |
| 2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 78 |
| 2.2.1. Grupos de reabastecimento no mar | 80 |
| 2.2.2. Meios aéreos de apoio logístico | 86 |
| 3. SUSTENTAÇÃO LOGÍSTICA | 87 |
| CONCLUSÕES | 90 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 91 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 92 |
| MARINHA FRANCESA | 93 |
| 1. ESTRUTURA ORGÂNICA DAS ENTIDADES COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS | 97 |
| 1.1. ENTIDADES COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS COMUNS ÀS FAF | 98 |
| 1.2. ENTIDADES COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS ESPECÍFICAS DA MARINHA FRANCESA | 100 |
| 1.2.1. <i>Service de Soutien de la Flotte</i> | 100 |
| 1.2.2. <i>Service Logistique de la Marine</i> | 102 |
| 1.2.3. <i>Direction du Personnel Militaire de la Marine</i> | 104 |
| 2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 105 |
| 2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 105 |
| 2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 107 |
| CONCLUSÕES | 109 |

| | |
|--|------------|
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 111 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 111 |
| MARINHA GREGA | 113 |
| 1. ORGANIZAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS GREGAS | 114 |
| 2. CARATERIZAÇÃO DA MARINHA GREGA | 116 |
| 2.1. ESTRUTURA ORGÂNICA E RESPONSABILIDADE DOS ÓRGÃOS DE LOGÍSTICA | 117 |
| 2.2. LOGÍSTICA DO MATERIAL | 118 |
| 2.3. ÓRGÃO DE GESTÃO DO PESSOAL | 120 |
| 2.4. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 120 |
| 2.4.1. Órgãos Logísticos Recuados | 121 |
| 2.4.2. Bases Avançadas Fixas | 123 |
| 2.5. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 123 |
| 2.5.1. Classe HN Prometheus (Etna class) | 124 |
| 2.5.2. Classe Axios | 127 |
| 2.5.3. Classe Chios (Jason class) | 128 |
| 2.5.4. Classe Kefallinia | 130 |
| 2.5.5. Outros meios de apoio dinâmico | 131 |
| 2.5.6. Meios transportados pelos LST/LSD e LCUJ | 134 |
| CONCLUSÕES | 135 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 136 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 138 |
| MARINHA HOLANDESA | 141 |
| 1. A ORGANIZAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS HOLANDESAS | 142 |
| 2. APOIO LOGÍSTICO CENTRALIZADO | 143 |
| 2.1. LOGÍSTICA DO MATERIAL OPERACIONAL (<i>DEFENCE MATERIAL ORGANIZATION</i>) | 143 |
| 2.2. LOGÍSTICA DO PESSOAL E SERVIÇOS DE APOIO (<i>DEFENCE SUPPORT COMMAND</i>) | 145 |
| 3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 147 |
| 3.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 147 |
| 3.1.1. Outros órgãos de apoio estáticos para os cuidados de saúde | 150 |

| | |
|---|------------|
| 3.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 150 |
| 3.2.1. Classe Rotterdam | 151 |
| 3.2.2. HNLMS Karel Doorman | 156 |
| 3.2.3. HNLMS Pelikaan | 158 |
| 4. CADEIA LOGÍSTICA DA MARINHA REAL HOLANDESA | 160 |
| CONCLUSÕES | 161 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 161 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 162 |
| | |
| MARINHA ITALIANA | 163 |
| 1. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS | 167 |
| 1.1. ESTRUTURA ORGÂNICA DA MARINHA ITALIANA | 168 |
| 1.2. ESTADO-MAIOR DA MARINHA ITALIANA | 169 |
| 1.3. COMANDO OPERACIONAL | 170 |
| 1.3.1. Meios Navais | 171 |
| 1.3.2. Meios Aéreos | 171 |
| 1.4. COMANDO DA FORMAÇÃO | 172 |
| 1.5. COMANDO LOGÍSTICO | 172 |
| 2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 175 |
| 2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 175 |
| 2.1.1. Bases Navais Permanentes | 175 |
| 2.1.2. Estabelecimentos Logísticos Centrais | 176 |
| 2.1.3. Bases Navais Avançadas | 176 |
| 2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 176 |
| 2.2.1. Grupos de Reabastecimento no Mar | 177 |
| CONCLUSÕES | 179 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 180 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 181 |

| | |
|--|------------|
| MARINHA NORUEGUESA | 183 |
| 1. LOGÍSTICA MILITAR DA MARINHA REAL DA NORUEGA | 184 |
| 2. ÓRGÃOS LOGÍSTICOS DE PESSOAL | 186 |
| 2.1. CATEGORIA DE OFICIAIS | 187 |
| 2.2. PESSOAL CIVIL | 187 |
| 2.3. RECRUTAMENTO MILITAR | 188 |
| 2.4. PESSOAL DA RESERVA | 188 |
| 2.5. O SISTEMA DE EDUCAÇÃO | 188 |
| 3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 189 |
| 3.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 191 |
| 3.1.1. Base Naval Haakonvern Orlogsstasjon | 192 |
| 3.1.2. Base Naval Ramsund | 193 |
| 3.1.3. Base Naval Olavsvern | 193 |
| 3.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 193 |
| 4. PROCESSO LOGÍSTICO | 194 |
| CONCLUSÕES | 197 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 199 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 199 |
| | |
| MARINHA POLACA | 201 |
| 1. ENQUADRAMENTO DA MARINHA DA POLÓNIA | 202 |
| 2. ESTRUTURA LOGÍSTICA | 203 |
| 2.1. <i>LOGISTIC DIRECTORATE J4</i> | 203 |
| 2.2. INTERAÇÃO DA MARINHA POLACA COM A DIREÇÃO LOGÍSTICA | 206 |
| 3. ESTRUTURA ORGÂNICA DA MARINHA POLACA | 206 |
| 3.1. COMANDO NAVAL DA MARINHA POLACA | 207 |
| 3.1.1. Unidades navais – Porto de abrigo | 207 |
| 3.1.2. Serviços de apoio terrestre | 208 |
| 3.2. BASE NAVAL AVANÇADA | 208 |
| 3.2.1. Unidades navais – Porto de abrigo | 208 |

| | |
|--|------------|
| 3.2.2. Serviços de apoio terrestre | 209 |
| 3.3. BASE AÉREA NAVAL DA MARINHA DA POLÓNIA | 210 |
| 3.3.1. Meios aéreos de apoio naval | 210 |
| 3.3.2. Serviços de apoio terrestre | 210 |
| 4. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 210 |
| 4.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS | 211 |
| 4.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS | 211 |
| 5. MEIOS FUTUROS | 214 |
| CONCLUSÕES | 214 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 216 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 216 |
| MARINHA DO REINO UNIDO | 217 |
| 1. LOGÍSTICA MILITAR DA MARINHA DO REINO UNIDO | 218 |
| 1.1. <i>MINISTRY OF DEFENCE</i> | 218 |
| 1.2. <i>CHIEF OF DEFENCE PEOPLE</i> | 219 |
| 1.3. <i>CHIEF OF DEFENCE MATERIEL</i> | 219 |
| 1.3.1. <i>Assistant Chief of the Defence Staff (Logistic Operations)</i> | 219 |
| 1.3.2. <i>Chief of Materiel (Fleet)</i> | 219 |
| 1.4. ORGANIZAÇÕES LOGÍSTICAS 220 | |
| 1.4.1. <i>Defence Equipment and Support</i> | 220 |
| 1.4.2. <i>Defence Infrastructure Organization</i> | 221 |
| 1.4.3. <i>Defence Medical Services</i> | 221 |
| 2. ÓRGÃOS LOGÍSTICOS DE PESSOAL | 222 |
| 2.1. <i>CHIEF OF NAVAL PERSONNEL & TRAINING AND SECOND SEA LORD (CNP&T/2SL)</i> | 222 |
| 2.1.1. <i>Assistant Chief of Naval Staff (Personnel) and Naval Secretary (ACNS(Pers)/NavSec)</i> | 222 |
| 2.2. <i>ASSISTANT CHIEF OF NAVAL STAFF (POLICY) (ACNS (POL))</i> | 223 |
| 2.3. <i>FINANCE DIRECTOR (NAVY) (FD(N))</i> | 223 |
| 2.4. PREPARAÇÃO OPERACIONAL, FORMAÇÃO E TREINO DO PESSOAL | 223 |

| | |
|--|------------|
| 3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 224 |
| 3.1. ASSISTANT CHIEF OF STAFF (LOGISTICS AND INFRASTRUCTURE) | 224 |
| 3.2. ORGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS (SHORE SUPPORT) | 225 |
| 3.2.1. Bases navais | 225 |
| 3.2.2. Estações aeronavais | 226 |
| 3.2.3. Facilidades Navais | 227 |
| 3.2.4. Projetos em curso | 227 |
| 3.3. ORGÃOS DE APOIO DINÂMICOS (AFLOAT SUPPORT) | 227 |
| 3.3.1. Plataformas de apoio Royal Fleet Auxiliary | 228 |
| 4. LOGÍSTICA DA COMPONENTE NAVAL DE OPERAÇÕES CONJUNTAS | 229 |
| 4.1. PESSOAL E MATERIAL | 229 |
| 4.2. APOIO MEDICO | 231 |
| 5. CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO LOGÍSTICO | 232 |
| 5.1. JOINT SUPPLY CHAIN | 232 |
| 5.2. PURPLE GATE | 233 |
| 6. CONCLUSÕES | 233 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 234 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 236 |
| MARINHA ROMENA | 237 |
| 1. BASE NAVAL LOGÍSTICA | 238 |
| 1.1. DIVISÃO DE NAVIOS ESPECIAIS | 240 |
| 1.2. CENTRO DE MANUTENÇÃO TÉCNICO-NAVAL 338 | 241 |
| 1.3. SECÇÃO LOGÍSTICA 335 – MANGALIA | 241 |
| 1.4. SECÇÃO LOGÍSTICA 329 – BRAILA | 241 |
| 1.5. SECÇÃO LOGÍSTICA 330 – CONSTANTIA | 245 |
| 1.6. SECÇÃO LOGÍSTICA 325 – TULCEA | 245 |
| 2. BATALHÃO DE APOIO DA MARINHA | 248 |
| 3. LOGÍSTICA DO PESSOAL | 249 |

| | |
|---|------------|
| 3.1. ACADEMIA NAVAL “MIRCEA CEL BATRAN” | 249 |
| 3.2. ESCOLA DE SARGENTOS “ALMIRANTE ION MURGESCU” | 250 |
| 3.3. ESCOLA DA MARINHA | 250 |
| 4. OUTROS ÓRGÃOS DE APOIO | 250 |
| CONCLUSÕES | 251 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 252 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 252 |
| MARINHA TURCA | 255 |
| 1. A MARINHA TURCA | 257 |
| 2. ORGANIZAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS DA TÚRQUIA | 262 |
| 2.1. ORGANIZAÇÃO DA MARINHA TURCA | 263 |
| 3. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS | 264 |
| 3.1. PRINCIPAIS FUNÇÕES DA DIREÇÃO DE LOGÍSTICA | 265 |
| 3.2. CENTROS DE RECRUTAMENTO E DE FORMAÇÃO | 265 |
| 3.3. ORGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO | 268 |
| 3.3.1. Órgãos de apoio estáticos | 268 |
| 3.3.2. Órgãos de apoio dinâmicos | 274 |
| CONCLUSÕES | 276 |
| Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos | 277 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 277 |

NOTA INTRODUTÓRIA

“O desenvolvimento integral da flexibilidade, mobilidade e capacidade para a manutenção do poder de ataque das modernas forças navais depende do apoio logístico fornecido, que permitirá a essas forças manterem-se no mar durante longos períodos sem terem de regressar às bases para reabastecimento (EMA, 1988)¹.”

Trinta anos passaram desde a data de promulgação da publicação Planeamento Operacional Naval (Parte III) - Planeamento de Logística (PPA 1 (Parte III)) mas a realidade mantém-se inalterável até aos dias de hoje e assim se manterá para o futuro.

Como garantir então o apoio logístico necessário para que as operações navais tenham sucesso? Para além de uma Marinha bem apetrechada dos meios necessários para a condução de operações navais é essencial ter em consideração a existência de órgãos de apoio logístico que garantam a sustentação dessas mesmas operações. Materializando, teremos órgãos logísticos recuados (bases navais, arsenais, centros e depósitos de abastecimento, escolas e aquartelamentos, hospitais e serviços médicos); bases avançadas; bases flutuantes e grupos de reabastecimento no mar.

Considera-se ainda que os órgãos logísticos recuados e as bases avançadas se designam de meios de apoio fixo ou órgãos de apoio estáticos, enquanto as bases flutuantes e os grupos de reabastecimento no mar abrangem os meios de apoio móvel ou órgãos de apoio dinâmicos.

Com este tipo de distribuição do apoio logístico às forças pretende-se proporcionar os meios (pessoal, material e serviços) essenciais para que fiquem satisfeitas as exigências relacionadas com a quantidade, qualidade, momento e lugar onde esses mesmos meios são necessários.

Considerando estas formas de garantir o apoio logístico e no seguimento da Unidade Curricular (UC) de Logística Naval (LN) do Curso de Promoção a Oficial Superior – Marinha (CPOS-M), foram realizados diversos Trabalhos de Aplicação de Grupo (TAG) na Componente Formativa Específica (CFE) na Área de Ensino Específico da Marinha (AEEM). Cumprindo assim um dos objectivos gerais cons-

¹ Marinha, 1988. Planeamento Operacional Naval, Parte III – Planeamento de Logística, PPA 1. Lisboa: Estado-Maior da Armada.

tantes do Plano de Curso, “desenvolver competências e conhecimentos no âmbito da Logística Naval”.

A colecção de trabalhos constante desta publicação reúne os TAG produzidos pelos alunos do CPOS nos anos lectivos de 2016/17 e 2017/18, corporizando o que foi a pesquisa relativamente a algumas Marinhas pertencentes à Organização do Tratado Atlântico Norte (OTAN), no que respeita à estrutura orgânica dos órgãos com responsabilidades logísticas (estáticos e dinâmicos), considerando a sua distribuição para apoio logístico às forças.

Foi um trabalho árduo, com uma pesquisa por vezes difícil de concretizar devido sobretudo à falta de informação em fontes abertas, mas que resultou numa compilação interessante do ponto de vista do conhecimento sobre outras Marinhas, sobre outras realidades.

O trabalho está organizado em capítulos dedicados a cada Marinha estudada, e respeita a organização dos TAG efectuados pelos alunos.

Como docente da UC de LN só me resta transcrever o elogio feito aos discentes aquando da exposição dos TAG, que reproduz a satisfação que me deram ao ler os trabalhos e a assistir à sua apresentação.

Srs. Ctes, camaradas, antes de mais gostaria de agradecer a presença e intervenção dos Srs. Ctes que em muito vieram enriquecer a apresentação dos trabalhos de Logística Naval.

As minhas palavras vão essencialmente para os alunos. Primeiro, como forma de agradecimento pelo vosso contributo para a execução dos meus objectivos como docente, segundo como forma de encorajamento para o resto do curso que têm à vossa frente.

Neste sentido relevo a boa referenciação utilizada, uma boa pesquisa documental, com dados actuais, tendo em conta as mais diversas dificuldades que muito bem conseguiram, senão ultrapassá-las, pelo menos ao identificá-las já me basta para ficar satisfeito pelo vosso empenho.

Ressalto ainda o arrojo bem sucedido que tiveram nalgumas traduções de termos específicos das Marinhas que foram pesquisadas, a forma como organizaram os vossos trabalhos e os bons produtos elaborados pelos seus autores.

Utilizaram também um bom poder de síntese e as interações que foram tendo, ao longo da realização dos trabalhos com o docente, considero-a muito positiva e denuncia um nunca baixar de braços. É a postura que devem ter nos restantes que fizerem.

Elogio ainda a forma como participaram na fase de debate, contribuindo para o sucesso dos trabalhos dos vossos camaradas, e onde a pertinência das vossas questões poderão ter levantado algum interesse nos assuntos tratados.

O conhecimento agora disponibilizado à turma e em consequência ao IUM é de certeza um valor acrescido, podem ter disso a certeza.

Por tudo isto, os meus sinceros parabéns.

Henriques da Costa
CTEN AN

A MARINHA ALEMÃ

CTEN TSN-FAR Mendes Flores
1TEN AN Monteiro Sereno
1TEN AN Joana Moreira
1TEN M Cordeiro Cavaleiro
1TEN EN-AEL Ribeiro Pinheiro
1TEN M Neves Rodrigues
1TEN M Taveira Pinto
1TEN M Gomes Braz
1TEN M Costa Lamego
1TEN MN Cátia Casanova
1TEN M Gomes Guerra
1TEN ST-MEC Farto Dinis
1TEN TS Santos Ganilha
1TEN M Quinino dos Santos (Angola)

As Forças Armadas Federais da Alemanha (FAFA) têm sido alvo de várias reformulações nos últimos anos, no sentido da reorientação de responsabilidades e competências, otimizando os recursos de apoio comuns, criando duas estruturas com uma dimensão transversal aos três ramos tradicionais, a *Joint Support Service (Streitkräftebasis)* (JSS) e a *Joint Medical Service (Kommando Sanitätsdienst)* (JMS). Estas estruturas têm responsabilidades na logística, dentro do seu âmbito, nas Forças Armadas (FFAA) em geral e conseqüentemente na Marinha Alemã (MA), em particular.

De acordo com as Orientações Políticas para a Reorganização das Forças Armadas Federais Alemãs¹ (*Bundeswehr*) (Defence, Federal Ministry of, 2013), iniciadas em 2011, os parâmetros estratégicos necessários que levaram à alteração do conceito das *Bundeswehr*, até então utilizado, foram:

- (i) a suspensão do serviço militar obrigatório, em julho de 2011;
- (ii) o aparecimento e a precipitação dos elementos-chave para a reorganização, em 18 de maio de 2011;
- (iii) a decisão quanto ao posicionamento futuro das *Bundeswehr* e a delimitação das suas estruturas, no outono de 2011.

¹ Tradução dos autores.

Esta reorientação, abrangente e profunda, superou qualquer outra reforma administrativa e política, até então efetuada. Mais do que um processo de adaptação estrutural e organizacional para as *Bundeswehr*, foi criar um objetivo e um alinhar dos perfis de capacidades, estruturas de forças e recursos financeiros de acordo com o ambiente de segurança nacional.

As Orientações Políticas de Defesa² (*Defense Policy Guidelines*) (German Ministry of Defence, 2011), de 27 de maio de 2011, definiram a estrutura estratégica e forneceram a base de ligação para a reorientação das *Bundeswehr*, formulando também uma nova identidade de segurança para as *Bundeswehr*, como um instrumento da política de segurança alemã: salvaguardando os interesses nacionais – assumindo responsabilidade internacional – moldando a segurança em conjunto.

A diversificação das potenciais ameaças e riscos à segurança nacional alemã exige um elevado número de diferentes opções políticas, a ter em conta. Para alcançar este desiderato, a reorientação fornece às *Bundeswehr* um espectro alargado e flexível de capacidades militares de forma a conseguir assumir as tarefas de defesa territorial e coletiva assim como o empenhamento na prevenção de conflitos internacionais, gestão de crises e segurança nacional no espaço de soberania e jurisdição alemão.

Desde o seu início, a adoção das novas estruturas seguiu, de forma consistente e coerente, uma aproximação “*top-down*”, de cima para baixo, ou seja, desde o nível político até ao nível operacional. O Ministério Federal da Defesa adotou a sua nova estrutura em 01 de abril de 2012, seguindo-se todos os grandes elementos organizacionais das *Bundeswehr*, as estruturas de comando superior das autoridades militares e federais e o estabelecimento dos comandos de coordenação de capacidades.

Na sequência da reorientação das *Bundeswehr*, surgiu a necessidade de aumentar o foco nas operações. As capacidades (pessoal / material / instalações) que tinham de ser mantidas para treinar 10 000 voluntários por ano, até à suspensão do serviço militar obrigatório, já não serviam a maioria do espectro provável de operações. Adicionalmente, algum do material em uso nas *Bundeswehr* atualmente já não corresponde, em termos de quantidade e tipologia, com a orientação dos desafios e riscos correntes e futuros.

A morosidade dos procedimentos para a obtenção de material e equipamentos e os atrasos na distribuição, também conduziram a uma diminuição da edificação de capacidades. Este panorama logístico teve que ser melhorado, especifica-

² Tradução dos autores.

mente em material e equipamentos requisitados com urgência para as operações. A logística de produção e operacional e o plano de apoio logístico integrado foram alterados de forma a melhorar esta situação, o que também aumentou a utilização económica de recursos em investimentos e operação.

1. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS

O *Federal Ministry of Defence (Bundesministerium der Verteidigung)* (Figura 1) da Alemanha, em 2012, sofreu a última reestruturação, com o objetivo de criar órgãos transversais a toda a estrutura militar, otimizando meios e recursos, deixando para cada ramo específico o comando de decisão e controlo para aspetos mais operacionais.

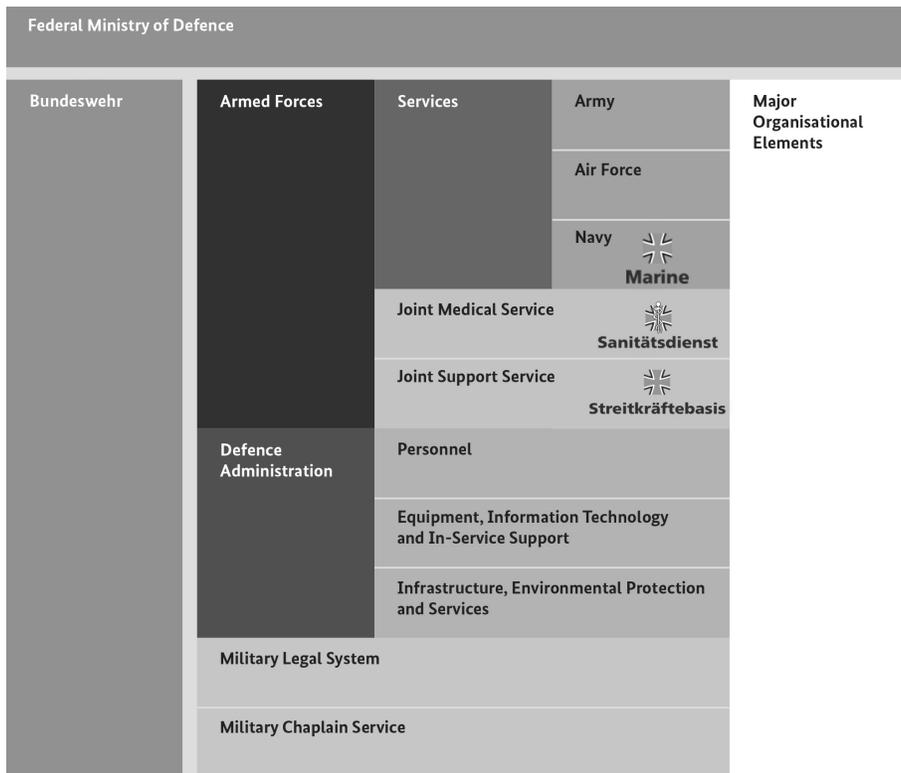


Figura 1 - Reorganização estrutural do Ministério Federal da Defesa Alemã e das *Bundeswehr*

Fonte: Federal Ministry of Defence (2013).

1.1. JOINT SUPPORT SERVICE

O JSS tem como principal missão fornecer o apoio para operações internas e externas, garantindo a mobilidade estratégica e operacional das FFAA. A sede operacional localiza-se na cidade de Erfurt. Presta serviços de apoio logístico às FFAA, a nível nacional e internacional e garante o reabastecimento em teatros de operações. Além disso, possui autoridade em áreas como a engenharia militar e de formação. Possui cerca de 9 800 militares e 4 750 civis, sendo assim uma das estruturas mais importantes nas FFAA.

Seguidamente serão descritas as unidades com maior relevância na área da logística.

1.1.1. Logistics Battalion (Logistikbataillon)161

Localizado em Delmenhorst e composto por sete companhias, com as seguintes funções: - 1ª companhia responsável pelo *staff*; - 2ª e 3ª companhia responsáveis pelo abastecimento; - 4ª e 7ª companhia responsáveis pela manutenção e reparação; - 5ª companhia engloba os veículos pesados, camiões cisterna de combustíveis, transportes de contentores, multi-transporte de mercadorias perigosas, pessoal, carga, correio e água; - 6ª companhia responsável pelo transporte marítimo até aos *Sea Port of Debarkation (SPOD) / Sea Port of Embarkation (SPOE)*.

1.1.2. Logistics Battalion 171

Localizado em Burg e composto por seis companhias, com as seguintes funções: - 1ª companhia responsável pelo *staff*; - 2ª e 3ª companhia responsáveis pelo abastecimento; - 4ª companhia responsável pela manutenção e reparação; - 5ª companhia engloba os veículos pesados, camiões cisterna de combustíveis, transportes de contentores, multi-transporte de mercadorias perigosas, pessoal, carga, correio e água; - 6ª companhia responsável pelo transporte terrestre e aéreo até aos *Air Port of Debarkation (APOD) / Air Port of Embarkation (APOE)*.

1.1.3. Logistics Battalion 172

Localizado em Brandenburg e composto por seis companhias, com as seguintes funções: - 1ª companhia responsável pelo *staff* e abastecimento; - 2ª e 3ª companhia responsáveis pelo abastecimento; - 4ª companhia responsável pela manutenção e reparação; - 5ª companhia responsável pelos veículos pesados, camiões cisterna de combustíveis, transportes de contentores, multi-transporte de mercadorias perigosas, pessoal, carga, correio e água; - 6ª companhia responsável pelos transportes com reservas em caso de acidentes ou catástrofes.

1.1.4. *Logistics Battalion 461*

Localizado em Walldürn e composto por seis companhias, com as seguintes funções: - 1.^a companhia responsável pelo *staff* e abastecimento; - 2.^a e 3.^a companhia responsáveis pelo abastecimento; - 4.^a companhia responsável pela manutenção e reparação; - 5.^a companhia responsável pelos veículos pesados, camiões cisterna de combustíveis, transportes de contentores, multi-transporte de mercadorias perigosas, pessoal, carga, correio e água; - 6.^a companhia responsável pelos transportes com reservas em caso de acidentes ou catástrofes.

1.1.5. *Logistics Battalion 467*

Localizado em Volkach, tem como função a expedição de material para exercícios e operações.

1.1.6. *Logistics Battalion 472*

Localizado em Kummerbrück e composto por seis companhias, com as seguintes funções:

- 1.^a companhia é responsável pelo *staff* e abastecimento;
- 2.^a e 3.^a companhia responsáveis pelo abastecimento;
- 4.^a companhia responsável pela manutenção e reparação;
- 5.^a companhia responsável pelos veículos pesados, camiões cisterna de combustíveis, transportes de contentores, multi-transporte de mercadorias perigosas, pessoal, carga, correio e água;
- 6.^a companhia é responsável pelos transportes especializados em transporte de contentores (marítimo, terrestre, ferroviário) e transporte aéreo.

1.1.7. *Special Engineer Battalion (Spezialpionierbataillon) 164*

Localizado em Husum, tem autoridade técnica na construção de infraestruturas necessárias em missões no exterior, para acomodar os militares e proporcionar condições de armazenamento de material militar e diverso (por exemplo bens alimentares). Também possui meios para prestar auxílio e assistência durante catástrofes naturais em cooperação com a proteção civil.

1.1.8. *Bundeswehr Logistics Center (Logistikzentrum der Bundeswehr (LogBw))*

Localizado em Wilhelmshaven, é uma estrutura central na gestão logística, e possui mais de 50 postos avançados. Tem responsabilidade no planeamento, gestão, manutenção e distribuição na *Bundeswehr*, não só no território nacional, mas muito importante para as unidades e missões no estrangeiro. Controla e atualiza as

bases de dados dos artigos usados na *Bundeswehr*. Tem cerca de 7000 militares e civis a prestar serviço neste centro e seus postos.

1.1.9. *Bundeswehr Logistics School (Logistikschule der Bundeswehr)*

Localizado em Garlstedt e é responsável pela formação e treino de pessoal na área de logística.

1.2. *JOINT MEDICAL SERVICE*

O *Joint Medical Service* é um serviço médico comum aos três ramos, e a sua função principal é proteger e manter a saúde do pessoal militar. Tal facto reveste-se de particular relevância no caso de missões externas, onde o pessoal está exposto a perigos diferenciados. Este serviço compreende uma lotação de 14 620 civis e 2 694 militares.

Em questões de saúde, exerce um controlo sobre os serviços médicos de todos os ramos da *Bundeswehr*. O comando operacional de apoio médico, em Weißenfels, é responsável pela coordenação da colocação do pessoal médico, disponibilizando transporte terrestre, aéreo e marítimo, a fim de fazer chegar os medicamentos, apósitos e equipamento médico diverso aos órgãos de apoio estático na Alemanha, e aos órgãos de apoio no exterior.

1.3. *NAVY SERVICE (MARINEKOMMANDO (MARKDO))*

O comando superior da MA está sediado em Rostock. A sua reestruturação deu-se em 2012 sofrendo uma redução no seu efectivo, no entanto, os recursos de elevada qualidade permitem responder a todos os desafios decorrentes de uma nova realidade. A Marinha conduz operações sustentadas, em maioria, numa escala multinacional e em território internacional.

Esta é a contribuição da Marinha para a contenção de crises e conflitos onde elas surgem e onde haja uma necessidade política para atuar. As forças marítimas alemãs têm capacidades em apoiar operações de socorro e de evacuação humanitária, tornando-se uma Marinha moderna, versátil e uma mais-valia em operações multinacionais.

1.3.1. *Naval Support Command (Marineunterstützungskommando (MUKdo))*

O *Naval Support Command* situado em Wilhelmshaven está subordinado ao departamento de apoio logístico do Comandante da Marinha e é responsável

pela gestão das operações dos navios e do abastecimento. Neste comando, todas as funções são apresentadas como necessárias para o desempenho da responsabilidade e liderança de apoio operacional e de abastecimento para todas as unidades navais.

1.3.2. Naval Institute of Maritime Medicine (Schiffahrtsmedizinisches Institut der Marine)

Relativamente à logística da saúde na MA, o *Naval Institute of Maritime Medicine* tem a responsabilidade de gestão dos recursos humanos, técnicos e material nas suas áreas específicas, tais como a câmara hiperbárica e no mergulho.

2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

No âmbito da reorganização da MA, a reorientação da esquadra ainda se encontra a decorrer. Desde 2013 que se investiu em três navios de apoio em combate (*Einsatzgruppenversorger - combat support ships* (CSS)), duas unidades de acompanhamento a operar como auxiliares para os reabastecedores Rhön e Spessart e seis navios porta-contentores / logísticos (Tender 404).

A MA pretende adquirir, igualmente, dois navios de apoio conjunto (*Joint Support Ship* (JSSh)), os quais irão estabelecer uma capacidade militar segura de abastecimento naval por via marítima. Esta capacidade irá conduzir a uma melhoria decisiva no uso do mar, como uma base conjunta, para as operações da Marinha, Exército e Força Aérea.

2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

Em termos de órgãos de apoio logístico estáticos da MA, existe a Flotilha nº 1 (*Einsatzflotille 1*), localizada na Base Naval de Kiel e que congrega as capacidades logísticas das Bases Navais (*Marinestützpunkte*) de Eckernförde, Kiel, de Warnemünde e Wilhelmshaven e na Esquadilha de Apoio (*Unterstützungsgeschwader*) localizadas em Eckernförde, Kiel e Warnemünde.

De forma semelhante a Flotilha nº 2 (*Einsatzflotille 2*), congrega as capacidades logísticas da Base Naval de Wilhelmshaven e das Esquadilhas de Navios de Apoio (*Troßschiffe*) e navios de apoio em combate (*Einsatzgruppenversorger*).

O recente Comando da Aviação Naval (*Marinefliegerkommando*), localizado em Nordholz, compreende o *Naval Air Wing 3* (*Marinefliegergeschwader 3 Graf Zeppelin*) operando as aeronaves de patrulha marítima e de luta anti-submarina (8 x MPA P-3C Orion – Figura 2) e as aeronaves de combate à poluição (2 x DO 228 NG

– Figura 3) e o Naval Air Wing 5 (*Marinefliegergeschwader 5*) operando os helicópteros (21 x Sea King Mk41- Figura 4, e 22 x Sea Lynx Mk 88^a – Figura 5) e num futuro próximo os *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV), desenvolvidos para as corvetas.



Figura 2 - MPA P-3C Orion

Fonte: Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:P-3_Orion_of_the_German_Navy.



Figura 3 - DO 228 NG

Fonte: Disponível em <http://aviationupdate.blogspot.com/2012/09/german-navy-sells-dornier-228-for.html>.



Figura 4 - Sea King Mk41

Fonte: Disponível em <https://www.planespotters.net/photo/786330/8970-german-navy-westland-sea-king-mk41>.



Figura 5 - Sea Lynx Mk 88A

Fonte: Disponível em <https://www.jetphotos.com/photo/8945367>.

O *Naval Support Command*, localizado em Wilhelmshaven é o organismo central com responsabilidade na prestação de serviços e abastecimento dos sistemas de combate e armas dos meios navais. As tarefas operacionais assim como as de apoio ao comando e controlo (C2) são agrupadas neste comando, que se encontra diretamente subordinado ao *Chief of Naval Operations* da MA. O *Naval Support Command* encontra-se organizado nas seguintes divisões: Apoio Operacional, Logística e Engenharias, Apoio à Missão / Avaliação Operacional e Apoio ao Comando e Controlo (Figura 6).

burgo/Emden (Navios de Superfície) são responsáveis pela manutenção de todos os meios navais, sistemas de combate e armamento (Divisão de Relações Externas - EMA, 2015).

2.1.3. Bases Navais Avançadas

Em Limassol (Chipre), encontra-se a Base Logística alemã para dar apoio à *United Nations Interim Force Lebanon*, no Líbano (UNIFIL).

2.2. ORGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

2.2.1. Grupos de reabastecimento no mar

– Seis navios porta-contentores/logísticos (Tender Elbe-Klasse Typ 404 – Figura 7): localizados nas Bases Navais de Eckernförde, Kiel e Warnemünde. São navios que a navegar fornecem, combustível, aguada, alimentação, sobressalentes e munições, aos restantes navios da esquadra. O pessoal militar embarcado, proveniente do sistema de grupos de apoio, sediados em terra, assistem as tripulações destas unidades navais e da Esquadrilha de Navios de Apoio, na execução de tarefas de manutenção a bordo.



Figura 7 - Tender Elbe (A 511)

Fonte: Disponível em https://de.wikipedia.org/wiki/Tender_Klasse_404.

– Dois navios lanchas de desembarque (Mehrzwecklandungsboote BARBE-Klasse Typ 520 – Figura 8): as duas lanchas encontram-se atribuídas à Base Naval de Eckernförde. Estes navios são empregues no transporte, por mar, de pessoal e material. Também podem ser usados operacionalmente como navios de minas.



Figura 8 - BARBE-Klasse Typ 520

Fonte: disponível em <http://www.marine.de>.

– Dez unidades navais da Esquadilha de Navios de Apoio: distribuídos entre as Bases Navais de Kiel e de Wilhelmshaven. A missão destes navios é o reabastecimento dos navios no mar e nos portos e normalmente são unidades navais desarmadas e com guarnições civis, com exceção dos três navios de apoio em combate (Einsatzgruppenversorger BERLIN-Klasse – Figura 9):



Figura 9 - EGV Berlin (A 1411)

Fonte: Disponível em https://de.wikipedia.org/wiki/Einsatzgruppenversorger_Klasse_702.

– Os navios de apoio em combate da classe BERLIN fornecem apoio logístico e médico aos grupos-tarefa navais. A tarefa principal é o fornecimento de derivados de petróleo, consumíveis, provisões, apósitos e medicamentos e munições. Podem ser usados como unidades operacionais autônomas, como plataformas de C2 para as operações conjuntas. Em termos de capacidades, estes navios podem fornecer apoio médico, embarcando um Centro de Salvamento da Marinha num contentor; pode operar até dois helicópteros orgânicos; pode transportar, operar

e manusear contentores; pode acomodar pessoal de destacamentos e *staff*, específicos em função da missão; têm capacidade de tratar águas residuais e de efetuar separação e retenção de lixo;

– Quatro navios Reabastecedores (Betriebsstofftransporter RHÖN-Klasse e WALCHENSEE-Klasse, figura 10 e 11);



Figura 10 - RHÖN-Klasse

Fonte: Disponível em <https://de.wikipedia.org/wiki/Rh%C3%B6n-Klasse>.



Figura 11 - WALCHENSEE-Klasse

Fonte: Disponível em <https://de.wikipedia.org/wiki/Walchensee-Klasse>.

– Três navios Rebocadores Oceânicos (Seeschlepper WANGEROOGE-Klasse – Figura 12);



Figura 12 - WANGEROOGE-Klasse

Fonte: Disponível em <https://de.wikipedia.org/wiki/Wangerooge-Klasse>.

– 22 helicópteros orgânicos Westland Sea Lynx Mk 88A e 21 helicópteros multi-tarefa Westland Sea King Mk 41: são respetivamente, um meio orgânico das fragatas, podendo ser usado, no âmbito das tarefas secundárias, como transporte de pessoal e de material de um grupo-tarefa e um meio orgânico dos navios de apoio em combate, podendo ser usado como transporte de mantimentos e pessoal em situações de apoio a zonas sinistradas ou evacuação de pessoas em risco.

3. MISSÃO DA LOGÍSTICA NAVAL: A AQUISIÇÃO, A ARMAZENAGEM E A DISTRIBUIÇÃO

Os recursos são fornecidos à Marinha, de acordo com o planeamento do *Naval Support Command* e das Flotilhas, nas *Naval Base Command*³ nos portos ou com apoio dos navios de apoio logístico.

As necessidades das unidades e a disponibilidade dos recursos são determinadas pelo *Naval Support Command* em cooperação com as Flotilhas.

As *Naval Base Command* servem como plataforma logística entre as unidades da Marinha e o *Naval Support Command*. Os *Stützpunktkommandos* recebem requisições das unidades e coordenam o abastecimento com o *Naval Support Command*.

A disponibilidade dos recursos perante a determinação das necessidades das unidades é efetuada através do abastecimento diário às Bases Navais e no estrangeiro via os pontos de apoio logístico das Bases Navais da Marinha. Nesses pontos existem mais de 50 000 artigos e peças diferentes, mais de 150 000 movimentos de artigos por ano com um peso total de 3 500t por ano.

³ *Marinestützpunktkommandos*.

Para continuar a investir na sua modernização com menos recursos económicos, as *Bundeswehr* foram reduzidas em mais de 500 000 passando assim para 185 000 militares. Através destas medidas, as despesas anuais em pessoal foram reduzidas para 32% do orçamento. Ao valor anterior deve ser adicionado 14,7% para as pensões (MORITZ, 2014).

As FAFA foram capazes de reduzir o custo anual com o pessoal, mais de 60% para menos de 50% (MORITZ, 2014).

Para além da mera redução em números, a transformação deveu-se igualmente ao reforço do pessoal operacional em detrimento do pessoal de direção e de apoio. Esta reorganização gerou algum descontentamento, tendo sido racionalizadas estruturas organizacionais, com o objetivo de que a *raison d'être* dos meios humanos das *Bundeswehr* são fornecidos por unidades nos níveis tático e operacional. Com a nova estrutura da MA, 70% do pessoal que trabalha diretamente nas operações, apenas 5% são diretores e 25% pertence às forças de apoio.

Segundo a apresentação do Captain J. Schmidt-Skipiol (Branch-Head Maritime Operations Center, 2014), a logística dos recursos humanos na área do pessoal traduz-se num potencial de 22 550 militares e civis que trabalham na área naval das *Bundeswehr*, destacando-se 12 304 militares e civis a trabalhar nos órgãos de apoio e estruturas de comando da Marinha, 8 267 militares e 1 115 civis a servir na Esquadra e 585 militares do sexo feminino a trabalhar na Esquadra (~7%).

A logística dos recursos humanos na área da saúde é efetuada pelo *Joint Medical Service* de forma transversal à Marinha e aos outros ramos, sendo da responsabilidade do JMS. A logística dos recursos humanos na área da formação e treino é efetuada pelas Bases Navais.

O nível de ambição nacional, definido nas *Defence Policy Guidelines* (German Ministry of Defence, 2011) e de acordo com o *White Paper* (Federal Ministry of Defence, 2006), a logística dos recursos materiais na área das operações pretende operar com 55 navios e 40 aeronaves, dos quais se destacam especificamente para a área da logística operacional, 11 navios auxiliares, dois navios de apoio conjunto e 30 helicópteros orgânicos (Figura 13).

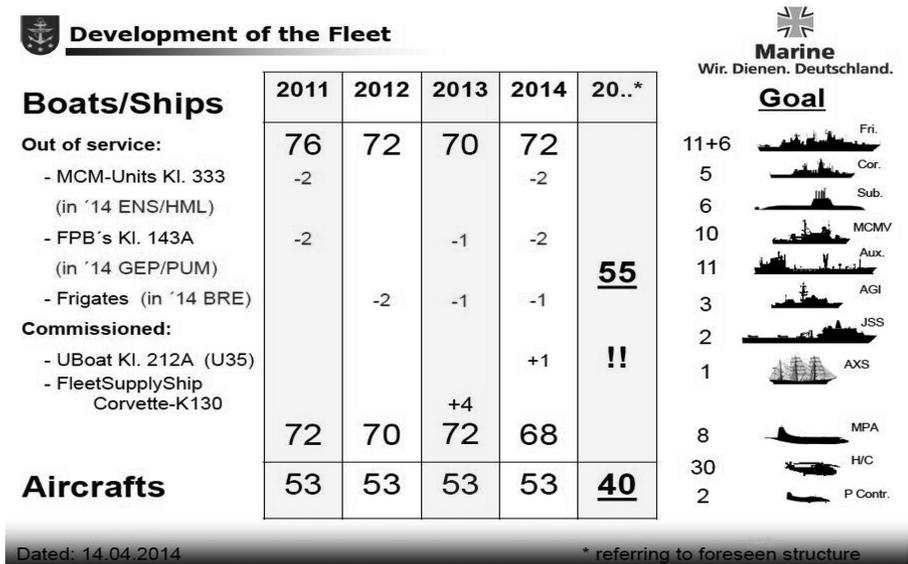


Figura 13 - Desenvolvimento da Esquadra alemã

Fonte: Captain J. Schmidt-Skipiol (Branch-Head Maritime OperationsCenter), (2014).

Segundo a apresentação do Captain J. Schmidt-Skipiol (Branch-Head Maritime Operations Center, 2014), a logística dos recursos materiais na área da manutenção é enquadrada pelo *NATO System Life Cycle Management*⁴, onde prevê na fase sete – exploração do meio naval e que de acordo a doutrina da MA, designa-se por Circuito de Regeneração da Esquadra Alemã e que é por sua vez definido por três fases - o treino operacional; - a operação no mar; - a docagem e revisão intermédia.

A logística dos recursos materiais na área das infraestruturas é efetuada pelas Bases Navais, que são responsáveis pelas instalações nos portos.

O número de bases militares, também reduziu. As despesas correntes caíram para 27% (manutenção, abastecimento, aluguer, energia elétrica, etc.). Com a implementação destas medidas, os recursos disponíveis foram aumentados 25% para investimento (investigação, desenvolvimento e aquisição).

O departamento responsável pelas infraestruturas, proteção ambiental e prestações de serviço às *Bundeswehr* (*Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr*) faz parte do JSS, e é responsável pela manutenção das infraestruturas.

⁴ Sistema usado para mitigar riscos, reduzir tempos de aquisição e identificar, quantificar e controlar o custo do ciclo de vida de um equipamento, desde a primeira oportunidade possível (*Allied Administrative Publication – 48 (AAP-48)*).

A logística dos recursos materiais na área dos transportes é da responsabilidade das Bases Navais, coordenado pelo comando de apoio logístico da Marinha.

A obtenção dos recursos pelos órgãos de apoio de acordo com as disponibilidades e a distribuição dos recursos pelas unidades é organizado em cooperação entre o centro logístico das FFAA Federais (*Logistikzentrum der Bundeswehr*) e o comando de apoio logístico da Marinha. A organização mais pormenorizada é efetuada pelas unidades logísticas das Bases Navais.

O planeamento das *Bundeswehr* tem um plano financeiro do Governo a cinco anos (2013-2017). O novo processo integra no planeamento, o setor do orçamento e este com o setor de controlo de projetos. O planeamento do orçamento da defesa reúne com a direção estratégica - através de uma abordagem de “*top-down*” - com a entrada de experiências e ideias do nível tático - através de uma abordagem “*bottom-up*”. O planeamento militar é conjunto e é feito através do Gabinete de Planeamento das *Bundeswehr*. A decisão sobre a distribuição dos recursos também é conjunta.

4. A SUSTENTAÇÃO DO APOIO LOGÍSTICO ÀS FORÇAS

O ministro da defesa federal, como chefe das *Bundeswehr* tem também na sua dependência a logística das *Bundeswehr*, através da *Defence Administration* e do JSS⁵:

- A *Defence Administration* é responsável pelo pessoal, equipamentos, tecnologias de informação e suporte; infraestruturas, proteção ambiental e serviços.
- O JSS, responsável pelo apoio logístico na área da saúde e o *Logistic Command* (*Logistikkommando*), são responsáveis no âmbito das missões, exercícios, garantindo as necessidades básicas das *Bundeswehr*;

O *Chief of Naval Operations* (*Marinekommando*) o *Naval Support Command* e as *Naval Base Command*, são responsáveis pelo apoio logístico da Marinha aos comandos em terra e forças, para os portos em Eckernförde, Kiel, Warnemünde e Wilhelmshaven. Estes apoios logísticos, como serviço da MA, encontram-se situados nas Bases Navais de Wilhelmshaven, Heppenser e Groden.

O apoio logístico direto às forças e unidades navais pode ser fornecido por órgãos logísticos recuados, bases avançadas fixas, grupos móveis de apoio ou bases flutuantes e grupos de reabastecimento no mar ou forças de apoio logístico.

⁵ *Streitkräfteunterstützungskommando*.

Com a recente transformação das *Bundeswehr*, a MA está a evoluir para uma força expedicionária, adaptando-se à nova realidade e missões. A MA está a conduzir operações de longa duração e a uma escala multinacional, em costas de países estrangeiros (Federal Ministry of Defence, 2006). Para garantir o sucesso destas missões fora de área é vital existir uma cadeia logística adequada e capaz.

O apoio logístico às forças navais é assegurado pelo *Naval Support Command*, e está localizado em Wilhelmshaven e constitui-se como o principal responsável pelo fornecimento das forças e dos organismos operacionais e de C2. Foi criado em 1 de outubro de 2012 e conta com cerca de 1 142 militares e civis.

Estando subordinado ao *Chief of Naval Operations*, topo da hierarquia funcional da MA, fornece diretamente todas as unidades em terra e coordena com as flotilhas⁶ ou diretamente com as unidades navais, operacionais e de C2 a satisfação das necessidades logísticas.

O *Naval Support Command* está distribuído por 16 localizações diferentes na Alemanha, Holanda e Estados Unidos da América (EUA). O apoio logístico providenciado exclusivamente às forças navais é assegurado, no território nacional, através de quatro Bases Navais e logísticas (*Stützpunktkommandos*), localizadas em Wilhelmshaven, Eckernförde, Kiel e Warnemünde e possui ainda uma base avançada nos EUA, em Virginia Beach, que serve como ligação à marinha americana.

Existe ainda a possibilidade de assegurar o apoio logístico às unidades navais através dos navios reabastecedores.

CONCLUSÃO

A organização das *Bundeswehr* foi revista em 2012, com enfoque numa maior eficácia no cumprimento da missão, destacando as pessoas, a interoperabilidade, otimização de recursos e o apoio às missões no estrangeiro.

A existência de serviços comuns aos três ramos, como o apoio logístico ou o apoio médico, permitiu uma maior racionalização dos meios humanos e materiais, através da redução de custos por efeito de escala, permitindo à MA e aos outros serviços das *Bundeswehr*, capacidade para ficarem mais concentrados e orientados para o cumprimento das missões, conferindo uma natureza mais operacional e menos administrativa.

⁶ *Einsatzflotille 1 e 2* para as suas unidades navais dependentes e *Marinefliegerkommando* para as forças aeronavais.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|--------|---|
| APOD | <i>Airport of Debarkation</i> |
| APOE | <i>Air Port of Embarkation</i> |
| C2 | Comando e Controlo |
| CSS | <i>Combat Support Ships</i> |
| EUA | Estados Unidos da América |
| FFAA | Forças Armadas |
| FAFA | Forças Armadas Federais da Alemanha |
| JMS | <i>Joint Medical Service</i> |
| JSS | <i>Joint Support Service</i> |
| JSSh | <i>Joint Support Ship</i> |
| MA | Marinha Alemã |
| MPA | <i>Maritime Patrol Aircraft</i> |
| MUKdo | <i>Marineunterstützungskommando</i> |
| PPA 1 | Planeamento Operacional Naval |
| SPOD | <i>Sea Port of Debarkation</i> |
| SPOE | <i>Sea Port of Embarkation</i> |
| UAV | <i>Unmanned Aerial Vehicle</i> |
| UNIFIL | <i>United Nations Interim Force Lebanon</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Captain J. Schmidt-Skipiol (Branch-Head Maritime Operations Center), 2014. *Presentation "MarineKommando - Betrieb und Einsatz der Flotte"*. s.l.: Captain J. Schmidt-Skipiol.
- Chief of Staff, Bundeswehr, 2007. *Initial Sea Basing Concept - The Sea as a Base for Joint Operations*. Berlin: Federal Ministry of Defence.
- Divisão de Relações Externas - EMA, 2015. *Briefing Naval Staff Talks Germany - Portugal*. Kiel: s.n..
- Federal Ministry of Defence, 2006. *White Paper 2006 on German Security Policy and the Future of the Bundeswehr*. Berlin: Federal Ministry of Defence.
- Federal Ministry of Defence, 2013. *The Reorientation of the Bundeswehr - Eckpunkte für die Neuaustrichtung der Bundeswehr*. 2nd ed. Berlin: Federal Ministry of Defence.
- German Ministry of Defence, 2011. *Defence Policy Guidelines*. Berlin: Ministry of Defence.
- Moritz, C., 2014. *Seminario Logística - Presupuesto de Defensa de la República Federal de Alemania y distribución de los recursos en la "Bundeswehr"*. Madrid: Escuela Superior de las Fuerzas Armadas - Departamento Específico de la Armada.

MARINHA BELGA

1TEN STP Cruz Manso
1TEN STAEL Rodrigues Leite
1TEN AN Nunes Cardoso
1TEN M Oliveira Rijo
1TEN M Bismarck de Melo
1TEN FZ Gameiro Catela

“No decurso do século XVIII, os franceses concluíram que construir uma Marinha de primeira-classe não era problema. A dificuldade residia em manter esse pátamar. De facto, em regra os navios de guerra franceses possuíam uma arquitetura superior à dos navios de guerra ingleses; a grande fragilidade da esquadra francesa residia no sistema de abastecimento a montante da esquadra”¹ (Harding, 1999).

A importância crucial da logística e do abastecimento nas operações militares tem vindo a ser reconhecida ao longo do tempo, tendo adquirido particular importância e desempenhado um papel fundamental durante a Segunda Guerra Mundial. Desde então, as diversas organizações militares desenvolveram estruturas logísticas de suporte às suas missões.

A estrutura das Forças Armadas (FFAA) belgas assume uma grande importância, em primeiro lugar pela semelhança da dimensão das FFAA belgas com as FFAA Portuguesas e, em segundo lugar, pela diferença do modelo organizacional adotado pelas FFAA belgas, baseado no conceito de gestão conjunta das componentes operacionais do sistema de forças.

Para se efetuar o enquadramento da estrutura orgânica da *Composante Marine* e das FFAA belgas, torna-se necessário, em primeiro lugar, recuar até 1830 altura em que a Bélgica se tornou um país independente e, em segundo lugar, abordar a visão estratégica atual de defesa do país.

Em 1830, após anos de domínio sob diversos países Europeus, a Bélgica tornou-se independente da Holanda. Em 1831, no seguimento de um bloqueio por parte de uma força holandesa no estuário de Scheldt, o Parlamento Belga aprovou a criação da *Marine Royale*, tendo a mesma sido dissolvida em 1865.

¹ Tradução dos autores.

No seguimento da Primeira Guerra Mundial, e em colaboração com a Marinha Francesa, foi criado, em 1917, o “Corpo de Contratorpedeiros e Marinheiros”, o qual viria a ser dissolvido no seguimento da Grande Depressão². Em 1939, face à iminência de nova guerra com a Alemanha, foi criado o “Corpo Naval”.

Após a ocupação do território belga pelas tropas alemãs, em 1940, os marinheiros belgas juntaram-se à *Royal Navy*, tendo a Marinha Inglesa atribuído navios aos belgas, os quais eram maioritariamente operados por militares belgas. No final da guerra, todos os navios operados por militares belgas foram doados à Bélgica, por forma a constituírem a base da Marinha Belga.

Durante a Guerra Fria, a Marinha Belga contribuiu com navios draga-minas no âmbito da força da OTAN, tendo durante este período, operado 30 draga-minas e quatro fragatas. Com o fim da União Soviética, o Governo Belga procedeu à reestruturação das FFAA, tendo efetuado uma redução significativa de meios. Em 2002, foi realizada uma nova reestruturação das FFAA, tendo sido criada uma estrutura conjunta, constituídas por quatro componentes: componente terrestre (*Composante Terre*), componente aérea (*Composante Air*), componente naval (*Composante Marine*) e componente médica (*Composante Medicale*).

De acordo com Vandeput (2016), Ministro da Defesa Belga, a estratégia de defesa belga assenta numa visão integrada da defesa europeia e na complementaridade entre a OTAN e a União Europeia (UE). A Bélgica defende um esforço de integração de defesa ao nível europeu, contribuindo por um lado para a credibilidade, integridade e equilíbrio da OTAN e possibilitando, por outro lado, a defesa autónoma por parte da UE da sua periferia.

A estratégia de defesa belga, tendo por base o reconhecimento de que os recursos são escassos, mantém a aposta no desenvolvimento de projetos internacionais com parceiros estratégicos, nomeadamente com a *Royal Netherlands Navy* (RNLN). Assim, a estratégia passa por “Forças Armadas pequenas, mas modernas” (Vandeput, 2016).

1. ORGANIZAÇÃO DO MINISTÉRIO DA DEFESA

A estrutura do Ministério da Defesa Belga, chefiado pelo *Ministre de La Défense*, está explanada na Figura 1, sendo de salientar que subordinado ao *Ministre de La Défense* encontra-se o *Chef de la Défense*, sendo a autoridade mais relevante

² A Grande Depressão consistiu na maior e mais grave recessão económica sentida pelo mundo ocidental industrializado no século XX, com início em 1929 e com efeitos até ao início da II Guerra Mundial em 1939 (Britannica, 2014).

em matéria de defesa e responsável pela execução da política de defesa. O *Chef de La Défense* é o chefe do *Commandement Général*.

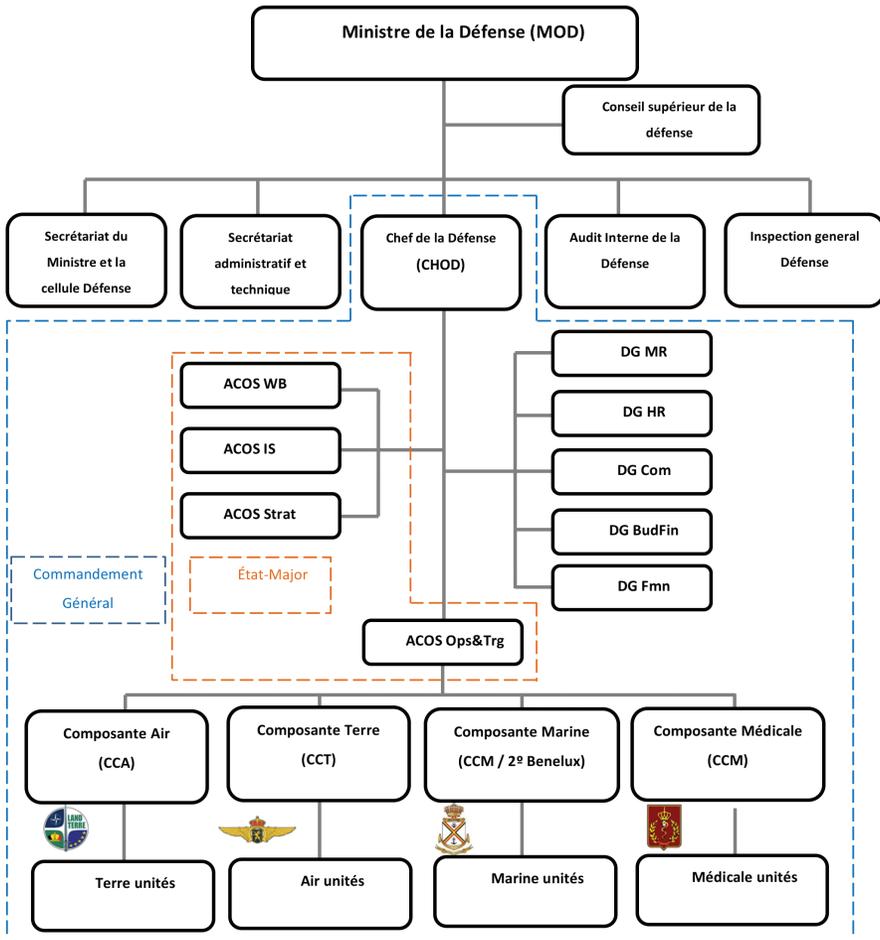


Figura 1 - Ministério da Defesa Belga

Fonte: Ministère de la Défense (2001).

A Figura 2 ilustra a estrutura do *Commandement Général*. Este comando geral das FFAA encontra-se dividido em quatro departamentos operacionais, os quais constituem o Estado-Maior do *Chef de La Défense* – *Département d’État-Major Well Being* (ACOS WB), *Département d’État-Major Reaseignment et Sécurité* (ACOS IS), *Département D’État-Major Stratégie* (ACOS Strat), *Département d’État-Major Opérations et Entrainement* (ACOS Ops&Trg). Fazem igualmente parte deste comando cinco direções-gerais – *Direction Générale Material Resources* (DGMR),

Direction Générale Human Resources (DGHR), Direction Générale Communication (DG Com), Direction Générale Budget et Finances (DG BudFin) e Direction Générale de la Formation (DG Fmn). A componente operacional do sistema de forças depende do ACOS Ops&Trg e é constituída pelas quatro componentes, mencionadas anteriormente: Composante Terre, Composante Air, Composante Marine e Composante Médicale.

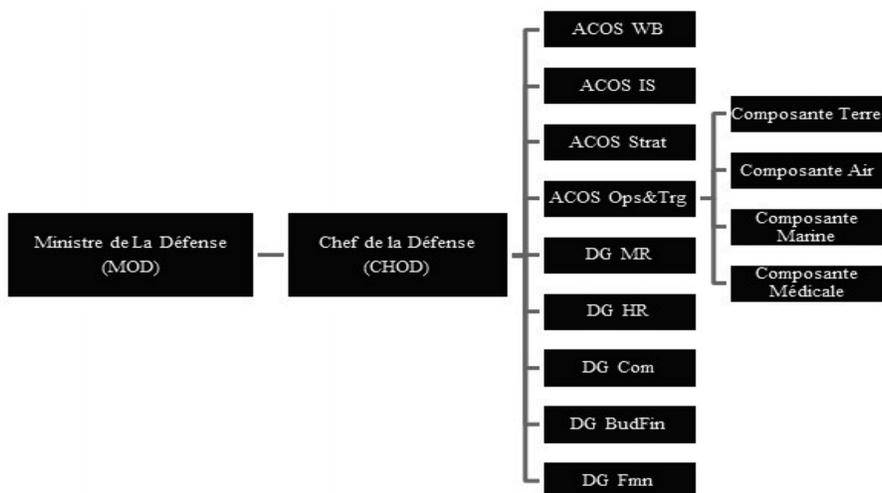


Figura 2 - Commandement Général

Fonte: La Défense (2016).

Conforme se pode deprender da estrutura orgânica do *Ministre de La Défense* (MOD), a gestão dos recursos humanos (RH), financeiros e materiais é efetuada de forma integrada e centralizada ao nível das direções-gerais, as quais dependem diretamente do *Chef de La Défense* (CHOD). As componentes operacionais asseguram o apoio logístico necessário ao aprontamento e sustentabilidade das forças operacionais.

2. MARINHA BELGA

A *Composante Marine* tem como missão principal “assegurar a presença do Estado Belga no domínio marítimo do território, contribuir para a política externa, contribuir para a cooperação técnica e militar com os países aliados, contribuir para missões humanitárias, controlo da pesca, investigação oceanográfica e apoio às operações policiais e aduaneiras” (La Défense, 2016).

Como resultado da cooperação estratégica entre a *Composante Marine* e a RNLN, foi criado, em 1996, um quartel-general conjunto, designado por *Admiral Benelux*, cuja estrutura se apresenta na Figura 3, tendo o mesmo sido estabelecido em Den Helder na Holanda. Esta cooperação estratégica incide numa integração ao nível operacional, formativo, pessoal e material, possibilitando a que cada país desenvolva os seus próprios ativos de forma independente.

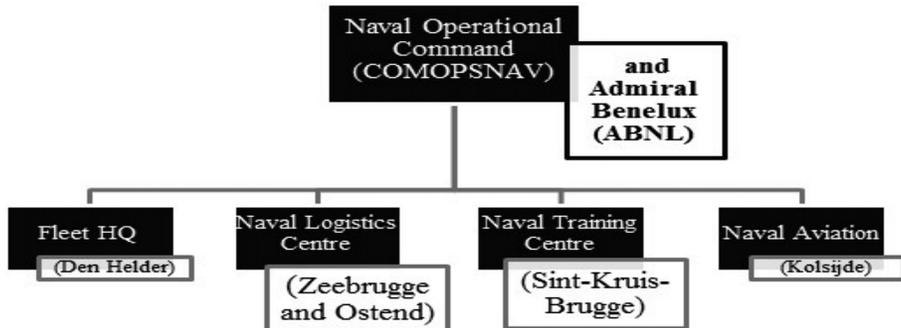


Figura 3 - *Composante Marine*
Fonte: armedforces.co.uk (2016).

A cooperação bilateral visa a execução conjunta das seguintes atividades: treino, aquisição de navios, manutenção de navios e organização logística (Ministry of Defence, 2016). O *Admiral Benelux* é o Comandante da RNLN, sendo coadjuvado pelo comandante da *Composante Marine*.

Este acordo bilateral constitui a pedra angular do apoio logístico dos navios da esquadra da *Composante Marine* que, com o programa de modernização, assegura a operacionalidade das fragatas atualmente ao serviço até 2020/25. Desta forma, a *Composante Marine* assegura os compromissos assumidos com a OTAN e com a UE e/ou em colaboração com a Organização das Nações Unidas (ONU), quer em exercícios quer em operações multinacionais, respeitando plenamente o nível de ambição nacional.

Atualmente a *Composante Marine* dispõe de 1 500 efetivos e em termos operacionais dispõe das capacidades de escolta e contramedidas de minas. Os meios disponíveis para o cumprimento das missões e tarefas da *Composante Marine*, está apresentado na Quadro 1.

Quadro 1 - Unidades navais da *Composante Marine*

| Nº de Amura | Nome | Tipo de Navio |
|-------------|---------------|---------------------------------------|
| A958 | Zenobe Gramme | Veleiro (navio de treino de mar) |
| A960 | Godetia | Navio de comando e de apoio logístico |
| A962 | Belgica | Navio de investigação científica |
| F930 | Léopold I | Fragata da classe M |
| F931 | Louise-Marie | Fragata da classe M |
| M915 | Aster | Draga-minas |
| M916 | Bellis | Draga-minas |
| M917 | Crocus | Draga-minas |
| M921 | Lobetia | Draga-minas |
| M923 | Narcis | Draga-minas |
| M924 | Primuta | Draga-minas |
| P901 | Castor | Patrulha |
| P902 | Pollux | Patrulha |

Fonte: La Défense (2016).

A *Composante Marine* tem a capacidade de empenhar por dois períodos de seis meses uma fragata e por um período de seis meses quatro draga-minas e o navio de comando e de apoio logístico, numa força de draga-minas ou, em alternativa, dois draga-minas permanentemente.

3. ÓRGÃOS LOGÍSTICOS DA MARINHA BELGA

3.1. CONCEITOS GERAIS

Como resultado das diversas reestruturações que as FFAA belgas sofreram ao longo dos últimos anos, visando a eficiência organizacional e a adequação da sua dimensão ao nível de ambição nacional, os ramos das FFAA encontram-se, atualmente, integrados numa única estrutura orgânica. Esta possui órgãos de comando, direção e de apoio conjuntos. Deste modo, a estrutura logística da *Composante Marine* integra a estrutura logística da Defesa Belga.

A sustentação logística da *Composante Marine* passa também pelo acordo político de 1996, em que a Bélgica e os Países Baixos concordaram em prosseguir uma profunda cooperação e integração entre as Marinhas de ambos os países (Robyns, 2012).

Atualmente, ambas as Marinhas estão equipadas com fragatas e navios draga-minas das mesmas classes, que têm sido comumente atualizados e mantidos.

A *Composante Marine* pretende estender estas ações aos helicópteros NH90, ampliando assim esta cooperação para a capacidade aéreo-marítima.

3.2. GESTÃO DE RECURSOS MATERIAIS

A gestão de equipamentos e recursos materiais está centralizada ao nível ministerial na DGMR. Esta Direção-geral é “responsável pelo desenvolvimento dos programas de aquisição dos recursos materiais da defesa, como sistemas de armas, sistemas de comunicação e informação, infraestruturas e materiais e produtos de apoio, pela gestão integrada durante todo o ciclo de vida e pela totalidade do suporte técnico e logístico” (La Défense, 2016).

A DGMR foi desenvolvida na perspetiva do Plano Estratégico de modernização das FFAA belgas. Este plano, anunciado em maio de 2002 pelo Governo Belga, teve como principal objetivo preparar as FFAA para os futuros desafios no âmbito da segurança e defesa, com a finalidade de as tornar mais reduzidas, mas melhor equipadas, mais flexíveis e móveis.

A reestruturação teve como objetivo criar estruturas mais simplificadas e mais eficazes, por forma a valorizar ao nível de cada componente operacional o treino e o emprego operacional.

Os objetivos da DGMR consistem em realizar o investimento necessário em equipamentos vitais para a evolução das FFAA, contribuir para uma distribuição otimizada do pessoal e libertar recursos para investimento através da redução de custos.

As atividades desta Direção-geral consistem na gestão dos recursos materiais da Defesa, condução dos processos de aquisição, gestão do seu ciclo de vida e fornecimento de apoio aos utilizadores desses recursos.

Consequentemente foi desenvolvida e implementada uma gestão integrada do material, através de um sistema de informação logística único e a uma cultura de eficiência organizacional (Serge, 2012).

Segundo a DGMR (2006) estes objetivos foram alcançados, no entanto em 2005 a organização foi reavaliada de forma a otimizar ainda mais o seu funcionamento, o que levou a uma estrutura ainda mais otimizada em termos de pessoal.

A estrutura da DGMR, conforme ilustra a Figura 4, divide-se em dois níveis: órgãos centrais de gestão e direção, sediados em Bruxelas; e órgãos descentralizados de apoio logístico nas diferentes regiões militares do país em apoio direto às componentes operacionais.

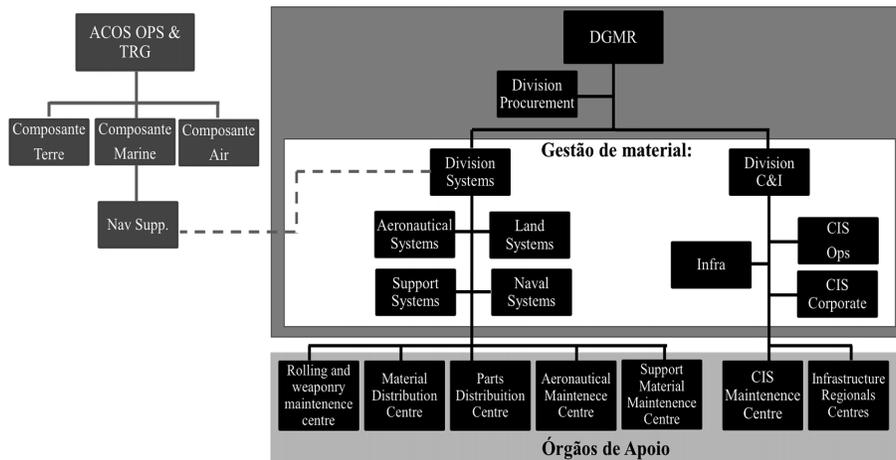


Figura 4 - Estrutura da DGMR e Estrutura Logística da *Composante Marine*

Fonte: DGMR (2006).

At the level of central organs, the DGMR comprises three divisions in its dependence, two operational, the Division of Systems and the Division of Communications and Information System (CIS) and Infrastructures and a support division, the Division of Acquisitions.

Equipment managers are grouped into sections, each with a logical and coherent management domain: terrestrial systems, aeronautical systems, naval systems, support systems, operational CIS, corporate CIS and infrastructure.

To allow the segregation of functions, particularly between identification/determination of needs and the realization of respective contracts, the Division of Acquisitions is responsible for the implementation and execution of public contracting. This division is organized into three subdivisions, in which each equipment manager has their counterpart in the Division of Acquisitions.

At the level of support organs, there are maintenance, repair, and material distribution centers for various components of the FFAA. For operational reasons, the *Composante Marine* has its own support organs that do not integrate the DGMR structure. The description of these organs will be addressed later.

3.3. GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS

The Directorate General of Human Resources (DGHR) changed its structure in 2012 with the objective of implementing an integrated management of HR. In this context,

foi criada a Figura de Gestor de RH, responsável por todos os aspetos da gestão relacionados com a respetiva classe e/ou especialidade atribuída. Isto inclui a identificação de necessidades de pessoal, elaboração de estruturas organizacionais, alimentação dos quadros (recrutamento), gestão corrente (gestão da formação e de carreira) e abates.

A estrutura atual da DGHR está representada na Figura 5 e integra duas divisões, a Divisão de Gestão de RH e a Divisão de Administração de RH.

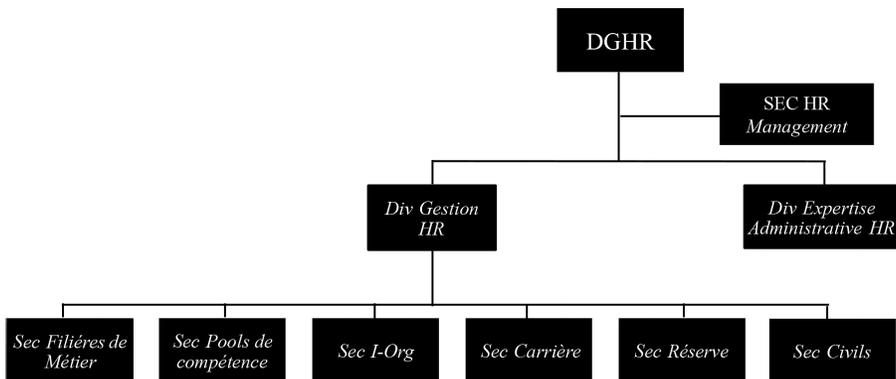


Figura 5 - Estrutura da DGHR da *Composante Marine*

Fonte: Serge (2012).

Para além destas duas divisões, o Diretor é assessorado por uma secção de gestão de RH – *HR Management* (HRM). Esta secção define as principais orientações a nível estratégico e assegura a coerência da política no que diz respeito aos aspetos de pessoal que não estão relacionados diretamente com as especialidades (*Filières de Métiers*) e *clusters* de competência (*Poule de Compétence*). A HRM inclui três subsecções independentes: Gestão Estratégica e Política de Recursos Humanos; Gestão de Recursos Humanos; e Gestão de Recursos Humanos e Perspetiva de Género.

As principais incumbências da secção HRM são: determinar a visão estratégica a médio e longo prazo; definir a política de RH; assegurar a coerência global da gestão de RH; e desenvolver uma comunicação proativa de gestão de RH.

A DGHR junta os gestores de RH que detêm a responsabilidade global por todos os aspetos do pessoal das componentes, classes, subclasses e especialidades da defesa. A estes gestores incumbe a identificação das necessidades, tradução dessas necessidades de recursos em meios (pessoal e organização), implementação de gestão do pessoal, desenvolvimento de pessoal através da definição de planos de carreira, e a gestão da disponibilidade, aposentação e reforma de efetivos.

Detalhando a estrutura da DGHR ao nível das secções, ela é composta por seis secções:

- Secção Especialidades (*Filières de Métiers*): é responsável pela gestão integrada de cada quadro de RH das componentes operacionais (*Terre, Air, Marine e Médicale*).

- Secção de Competências (*Poules de Compétence*): é responsável pela gestão integrada e transversal às componentes operacionais, das diversas especialidades, como por exemplo, Orçamento e Finanças, Operações, Pessoal, entre outras.

- Secção de Cargos Internacionais (*International Organisations*): responsável pelas funções de gestão integrada de cargos em organizações internacionais (planeamento, programação, e definição da ocupação de um cargo internacional e, respetiva seleção de candidatos) bem como, apoio às pessoas designadas para comissão internacional;

- Secção de Carreira (*Carrière*): responsável pela elaboração dos diferentes planos de carreira dentro da defesa, que deve cobrir as necessidades da Defesa dentro do modelo de gestão de competências, mas também permitir um desenvolvimento de competências individuais.

- Secção de reserva (*Rèserve*): responsável pela gestão integrada do pessoal na situação de reserva.

- Secção pessoal civil (*Civils*): responsável pela gestão de pessoal civil.

Além das secções descritas, integram a estrutura da DGHR um Gabinete de Integração responsável pelo desenvolvimento de relatórios que traduzem a aplicação prática da política de gestão, pelos vários gestores de RH; uma Secção de Avaliação, responsável pela avaliação e promoção do pessoal militar; uma Secção de Recrutamento e Seleção, responsável pelo recrutamento e seleção de candidatos; e um Gabinete de Controlo de Qualidade, responsável por garantir a conformidade e coerência dos documentos emitidos pela DGHR.

A Divisão de Administração de Recursos Humanos, centraliza o conhecimento e *know-how* especializado na área de administração de pessoal e na área de desenvolvimento de regulamentação e normativo.

A formação dos RH das FFAA belgas é coordenada pela *Direction-Générale de la Formation* (DG Fmn), a qual é responsável por garantir a qualidade e a coerência dos programas pedagógicos da Defesa. A DG Fmn assegura a coordenação e a planificação dos planos de estudos dos estabelecimentos de formação da Defesa (La Défense, 2016).

No que diz respeito à *Composante Marine* importa salientar que, à semelhança do que se verifica na logística do material, existe uma parceria estratégica com a RNLN, dispondo estas duas Marinhas de estabelecimentos de formação comuns. Neste âmbito são de referir a *École Opérationnelle Belgo-Néerlandaise*, localizada em Den Helder, e a *EGUERMIN – École Belgo-Néerlandaise de Guerre Contre les Mines* – localizada em Ostende (La Défense, 2016).

A *École Opérationnelle Belgo-Néerlandaise* ministra formação operacional nas áreas de comunicações, guerra eletrónica, tática antissubmarina, antiaérea e antissuperfície. A *EGUERMIN* ministra formação na área da guerra de minas, no contexto da OTAN, sendo reconhecida por esta organização como um centro de excelência (La Défense, 2016).

Finalmente, ao nível da categoria de Oficiais, a formação de base é ministrada na Escola Naval holandesa.

3.4. APOIO MÉDICO

À semelhança do que sucede com a gestão dos recursos materiais e humanos, a gestão das atividades médicas e de saúde é também efetuada de forma centralizada. Ao nível estratégico, o *Département d'État-Major Well Being* (ACOS WB) é responsável por “assegurar o bem-estar dos efetivos da defesa, garantindo a higiene, a segurança e a proteção da saúde dos vários elementos da defesa, promovendo uma cultura de bem-estar com o objetivo de aumentar a eficiência organizacional” (La Défense, 2016).

Ao nível operacional, os aspetos relacionados com as áreas médica e saúde operacional são assegurados pela *Composante Médicale*. Esta componente assegura a assistência médica, nomeadamente o apoio médico de primeira linha, o apoio logístico médico e cuidados especializados de saúde ao pessoal em missão no estrangeiro, através do *deployment* do pessoal de saúde. Assegura, também, o aprontamento sanitário dos militares para as missões no estrangeiro, através da seleção, monitorização e recuperação médica dos militares.

Importa salientar, ainda, a colaboração da *Composante Médicale* com a DGHR no processo de seleção de RH das FFAA belgas.

Por último, importa referir a colaboração da *Composante Médicale* com a medicina civil, quer em apoio a situações de socorro em território nacional, quer através da disponibilização de cuidados de saúde primários, quer através da disponibilização de serviços de especialidade em complementaridade à medicina hospitalar.

4. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

A *Composante Marine* detém na sua estrutura órgãos de apoio logístico para suporte direto às suas unidades navais.

Estes órgãos devem ter capacidade para fornecer combustíveis e outros fluidos, alimentação e sobressalentes, nomeadamente aos navios que estejam em operações longe das suas bases. Estes órgãos podem ser divididos em estáticos e dinâmicos.

4.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

Os órgãos de apoio logístico estáticos compreendem as bases navais permanentes, estabelecimentos e órgãos logísticos centrais, e bases navais avançadas. As bases navais avançadas são constituídas tendo em vista apoiar operações militares de duração limitada, sendo desativadas quando estas terminam. Destinam-se a assegurar o apoio logístico às forças, sendo, habitualmente, estabelecidas perto ou em portos ou locais seguros, sem estarem demasiado próximas das forças operacionais.

A *Composante Marine* dispõe atualmente de duas Bases Navais, uma na Bélgica, a Base Naval de Zeebrugge, e a outra na Holanda, a Base Naval de Den Helder, esta última ao abrigo da colaboração entre a *Composante Marine* e a RNLN.

Estas Bases Navais fornecem apoio logístico às unidades operacionais da *Composante Marine*, através da respetiva estrutura de apoio logístico. O apoio proporcionado inclui alterações de configuração operacional, manutenção e reparação das unidades navais.

Importa ainda destacar outras Bases Navais afetas à *Composante Marine*, que apesar de não servirem como base dos navios operacionais, são utilizadas para outras funções logísticas, nomeadamente: Base Naval de Anvers (Kallo) Antuérpia, fechada nos anos 80, servindo atualmente para os navios draga-minas e patrulhas em processo de desarmamento e abate; Base Naval de Nieuwpoort, Lombardsijde, fechada nos anos 70, funcionando como base de reserva da esquadilha de draga-minas; Base Naval de Ostende, desativada em 2000, onde funcionam presentemente um polo do Centro de Logística Naval (NAVLOG) e a EGUERMIN; finalmente, a Base Naval de Sainte-Croix, Bruges, onde funciona o centro de treino de limitação de avarias da *Composante Marine*, *Damage Control Center*.

O comando logístico geral, na *Composante Marine*, é exercido pelo oficial de logística (N4) do Comando Operacional Naval, sediado na Base Naval de Zeebrugge. Na sua dependência funciona o NAVLOG, que tem como incumbência a

gestão de todos os centros de manutenção e de reparação e do Centro de Sobressalentes Naval (NAVSUPPORT), o qual tem como principal incumbência a gestão de sobressalentes das unidades navais.

No âmbito do acordo bilateral entre a *Composante Marine* e a RNLN, o apoio logístico das fragatas é assegurada pela RNLN, assegurando a *Composante Marine* o apoio logístico dos draga-minas.

4.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

Os órgãos de apoio logístico dinâmicos constituem-se por grupos de reabastecimento no mar e compreendem os navios que asseguram o apoio logístico às unidades operacionais. No apoio prestado, deve subentender-se o reabastecimento de combustível, alimentação e mantimentos, onde quer que estejam a operar.

A *Composante Marine* compreende na sua estrutura um navio de apoio logístico da Classe Flower (ex-HMS Godetia [K226]), o BNS Godetia (A960) (Figura 6), aumentado ao efetivo a 07 de dezembro de 1965.



Figura 6 - BNS Godetia (A960)

Fonte: Disponível em <https://www.mil.be/fr/materiel/a960-godetia-navire-de-commandement-et-dappui-logistique>.

O A960 Godetia, para além de prestar apoio à formação e realizar missões de diplomacia, é empregue em operações de apoio às forças de draga-minas, designadamente apoio logístico, reabastecimento de combustível, água e víveres. O BNS Godetia possui espaços oficiais, espaços de armazenagem, e de facilidades médicas, destacando-se uma sala de cirurgia e um consultório odontológico. Possui, ainda, um convés de voo que permite a operação com um helicóptero ligeiro tipo Alouette III. Para além de prestar apoio logístico à força de draga-minas, o BNS Godetia também exerce o comando e controlo dessas mesmas forças.

No âmbito da cooperação com a RNLN, o MOD encontra-se a estudar a possibilidade das FFAA belgas se juntarem à RNLN e à *German Navy* para contribuírem para o esforço conjunto de operação do navio polivalente logístico holandês HNLMS Karel Doorman (La Défense, 2016).

4.3. CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM E DISTRIBUIÇÃO

Conforme referido aquando da organização do Ministério da Defesa, a estrutura logística da *Composante Marine*, faz parte da estrutura logística do CHOD, com a gestão do material na dependência da DGMR, com sede em Bruxelas. Esta estrutura tem vários departamentos, um por cada componente (Componente Naval, Componente Aérea, Componente Terrestre e Componente Médica), e departamentos comuns para a gestão de combustível, munições e material geral de comunicações, entre outros. O material de uso específico da *Composante Marine* é gerido pelo Departamento de Recursos Materiais – Sistemas Navais.

Considerando o anteriormente abordado, e no âmbito do acordo bilateral com a RNLN, o apoio logístico das fragatas é assegurado pela Holanda enquanto o apoio logístico dos draga-minas, de ambas as marinhas, é assegurado pela Bélgica.

Em termos de armazenagem, a *Composante Marine* segue uma política de grande redução de *stocks*, a par da política atual do Estado belga no âmbito da defesa, otimizando em simultâneo a cadeia logística nas vertentes da armazenagem e da distribuição. A eficiência nas atividades logísticas da defesa é efetuada também pela análise e pela escolha competitiva de fornecedores.

As necessidades de sobressalentes são submetidas pelas unidades navais ao Centro de Sobressalentes Naval. Caso o sobressalente exista no centro, o mesmo é fornecido, caso contrário é iniciado o processo de aquisição. A aquisição pode ser efetuada por aquisição direta no mercado local, através da RNLN para os sobressalentes das fragatas, ou através da DGMR, para as restantes situações.

As necessidades urgentes de material das unidades navais com missão atribuída, em exercício ou em operações reais, são satisfeitas pela Célula Logística Operacional do Comando Operacional, que diligencia todas as ações necessárias, tendo em vista a obtenção do material solicitado e a sua entrega imediata ou no primeiro porto de escala, após a colocação da necessidade.

CONCLUSÃO

As FFAA belgas sofreram ao longo dos últimos anos diversas reestruturações tendo em vista a eficiência organizacional assim como a adequação da sua dimen-

são ao nível de ambição nacional. Atualmente, os ramos das FFAA encontram-se integrados numa única estrutura orgânica sob a forma de componentes: *Composante Marine, Terre e Air*.

Da análise efetuada conclui-se que o conceito de Marinha Belga não corresponde ao conceito tradicional de ramo das FFAA, assemelhando-se a um comando de componente do sistema de forças belga, tendo a designação de *Composante Marine*.

Neste seguimento, verifica-se que a sua estrutura logística integra a estrutura logística da Defesa Belga. Face às necessidades específicas de apoio logístico das unidades navais, existem órgãos de apoio logísticos próprios ao nível da *Composante Marine*, ainda que funcionalmente dependentes da DGMR, que asseguram a sustentação logística das unidades navais belgas.

Atendendo o reduzido número de RH que a *Composante Marine* dispõe, verifica-se que, efetivamente, a sua estrutura de apoio é de pequena dimensão, mas ajustada à realidade existente. Tal, encontra-se conforme com a linha estratégica adotada, uma vez que um dos objetivos principais da reestruturação das FFAA serviu para focar a atenção das componentes na vertente operacional, nomeadamente na realização de ações de treino e na participação em operações.

Por forma a dotar a *Composante Marine* com meios necessários, assim como a sua manutenção e sustentabilidade logística, para fazer face aos compromissos internacionalmente assumidos no âmbito da OTAN, da ONU e da UE, a *Composante Marine* desenvolveu uma parceria estratégica com a RNLN. Esta cooperação estratégica, que incide numa integração ao nível operacional, formativo, pessoal e material, visa a execução conjunta das seguintes atividades: treino, aquisição de navios, manutenção de navios e organização logística.

Esta parceira estratégia constituiu assim a pedra angular do apoio logístico dos navios da esquadra da Marinha Belga que, com o programa de modernização, assegurou a operacionalidade das fragatas atualmente ao serviço até 2020/25. No âmbito desta parceria, o apoio logístico das fragatas é assegurado pela RNLN, enquanto o apoio logístico dos draga-minas, de ambas as marinhas, é assegurado pela *Composante Marine*.

No âmbito desta cooperação, o MOD encontra-se atualmente a estudar a possibilidade das FFAA belgas se juntarem à RNLN e à *German Navy* para contribuir para o esforço conjunto de operação do navio polivalente logístico holandês HNLMS Karel Doorman.

Apesar da estrutura logística da Marinha Portuguesa ser substancialmente diferente do conceito belga, uma vez que existe uma gestão própria e indepen-

dente de cada ramo das FFAA, a Marinha Portuguesa também desenvolveu, num passado recente, acordos com parceiros internacionais para assegurar a sustentabilidade logística de alguns meios da componente operacional naval. Neste âmbito, releva-se a colaboração existente entre as Marinhas Holandesa, Belga, Portuguesa e Chilena para a sustentação logística das fragatas da classe M.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|--------------|--|
| ABNL | <i>Admiral Benelux</i> |
| ACOS IS | <i>Département d'État-Major Reseignment et Sécurité</i> |
| ACOS Ops&Trg | <i>Département d'État-Major Opérations et Entraînement</i> |
| ACOS Strat | <i>Département D'État-Major Stratégie</i> |
| ACOS WB | <i>Département d'État-Major Well Being</i> |
| BNS | <i>Belgian Navy Ship</i> |
| CHOD | <i>Chef de La Défense</i> |
| CIS | <i>Communications and Information Systems</i> |
| COMOPSNV | <i>Naval Operational Command</i> |
| DG BudFin | <i>Direction Générale Budget et Finances</i> |
| DG Com | <i>Direction Générale Communication</i> |
| DG Fmn | <i>Direction Générale de la Formation</i> |
| DGHR | <i>Direction Générale Human Resources</i> |
| DGMR | <i>Direction Générale Material Resources</i> |
| EGUERMIN | <i>École Belgo-Néerlandaise de Guerre Contre les Mines</i> |
| FFAA | <i>Forças Armadas</i> |
| HMS | <i>Her Majesty's Ship</i> |
| HNLMS | <i>His Netherlands Majesty's Ship</i> |
| HRM | <i>Human Resources Management</i> |
| MOD | <i>Ministre de La Défense</i> |
| NAVLOG | <i>Naval Logistics Centre</i> |
| NAVSUPPORT | <i>Centro de Sobressalentes Naval</i> |
| ONU | <i>Organização das Nações Unidas</i> |
| OTAN | <i>Organização do Tratado do Atlântico Norte</i> |
| RNLN | <i>Royal Netherlands Navy</i> |
| RH | <i>Recursos Humanos</i> |
| UE | <i>União Europeia</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Armedforces.co.uk, 2016. *European Defence Informations*. [Em linha] Disponível em: <http://www.armedforces.co.uk/Europeandefence/edcountries/countrybelgium.htm#BelgianArmy>, [Consult. em 4 novembro de 2016].

DGMR, 2006. *Organisatie en Werking Van DGMR (Org - 02 N)*. Bruxelas: MOD.

- Harding, R., 1999. *Seapower and Naval Warfare*. *University College London Press*, pp. 181, 203.
- La Défense, 2016. *La Defense*. [Em linha] Disponível em: <http://www.mil.be/fr/la-defense-mod-chod>, [Consult. em 11 novembro de 2016].
- Ministère de la Défense, 2001. *Structure générale du Ministère de la Défense (Lei n.º 2002007001)*. Bruxelas: MOD.
- Ministry of Defence, 2016. *Defensie*. [Em linha] Disponível em: <https://www.defensie.nl/english/organisation/navy/contents/navy-units/admiralty-benelux> [Consult. em 28 dezembro de 2016].
- Serge, C. H. H., 2012. *La nouvelle structure 2012 de DGHR*. [Em linha] Disponível em: www.crmr.lg.be/doc/hrnew2012.pdf, [Consult. em 21 dezembro de 2016].
- Vandeput, S., 2016. *La vision stratégique pour la Défense*. [Em linha] Disponível em: <http://www.vandeput.belgium.be/sites/default/files/articles/20160629Vision%20strat%C3%A9gique-D%C3%A9fense.pdf>, [Consult. em 11 novembro de 2016].

MARINHA CROATA

1TEN TSN-GES Pires Silveiro
1TEN FZ Philippe Dias
1TEN M Saraiva da Rocha
1TEN M Henriques Pombo
1TEN M Hipólito Martins
1TEN STMEC Cruz Martins

Localizada geograficamente como parte do antigo Reino da Jugoslávia, foi em 1945 estabelecida como república da Jugoslávia (Eslovénia, Croácia, Bósnia e Herzegovina, Sérvia, Montenegro e Macedónia - Figura 1). A Croácia encontra-se banhada pelo Mar Adriático fazendo fronteira com diversos países no sul da Europa. Com uma população maioritariamente católica a República da Croácia (Figura 2) albergava em 1990 uma percentagem considerável de Ortodoxos Sérvios, localizados nas áreas de fronteira com a Bósnia. O país viveu, e sofreu, entre 1991 e 1995 um conflito com a Sérvia (BBC, 2016).



Figura 1 – Jugoslávia 1980

Fonte: Disponível em www.youtube.com (2016).



Figura 2 – Etnias

Fonte: Disponível em www.youtube.com (2016).

Chocada com o desenrolar dos acontecimentos e com as atrocidades cometidas pelos Sérvios, a comunidade internacional começou a reconhecer a independência da República da Croácia, tendo sido declarado um cessar-fogo pelas Nações Unidas.

No entanto, só com a intervenção da OTAN em 1995, o conflito na área (Bósnia e Herzegovina) teve fim, ano em que a República da Croácia é reconhecida como independente e as fronteiras edificadas em 1998 com a cidade de Vukovar pacificamente reintegrada na República da Croácia. (EfectoNaim, 2016)

Como uma das seis repúblicas da ex-Jugoslávia a Croácia experimenta, neste momento, um crescimento económico, num processo consistente de modernização de infraestruturas e uma grande transformação no sistema jurídico com vista à consolidação da democracia no País. São prova disso a integração na OTAN em 2009 (NATO, 2016) e a adesão à União Europeia em 2013 (Parlamento Europeu, 2016).

A costa da República da Croácia tem mais de 698 ilhas, o que torna o arquipélago croata o maior do mar adriático. Com uma Zona Económica Exclusiva de 59 032 km² integra uma área total de 115 626 km² sob responsabilidade do atual país.

O país recebeu no ano de 2014, mais de 16,6 milhões de turistas, consagrando o turismo como a maior indústria do país. (BBC, 2016).

O governo croata desenvolve, hoje em dia, esforços para iniciar consultas junto dos Estados-Membros da União Europeia (UE) e da Comissão Europeia (CE) a fim de zelar pela proteção dos interesses croatas no Mar Adriático, incluindo a possibilidade de proclamação e plena implementação da zona económica exclusiva.

1. ORGANIZAÇÃO E MEIOS

A Marinha da Croácia enquadra-se na estrutura das Forças Armadas da Croácia (FAC), e à semelhança dos restantes ramos e órgãos encontra-se subordinada hierarquicamente ao Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) da Croácia. A estrutura das FAC possui um efetivo de cerca de 17 000 elementos (Republic of Croatia, 2014), e quanto ao apoio logístico adota um modelo conjunto que privilegia a rentabilização dos recursos.

A Marinha da Croácia participa no papel que é instituído às FAC, consistindo na defesa da soberania, integridade territorial e na defesa dos interesses nacionais e direitos de soberania da República da Croácia, nomeadamente através da sua ação no mar.

A missão da Marinha Croata assenta na própria missão das FAC das quais se salienta: defesa da soberania croata; a contribuição para a segurança internacio-

nal; apoio a instituições civis, existindo, no entanto, um conjunto de tarefas inerentes à missão, desenvolvendo-se de forma concorrente, sendo elas:

- Dissuasão de ameaças contra a Croácia;
- Monitorização permanente do Mar Adriático, a fim de garantir a salvaguarda dos interesses da Croácia;
- Preservação da integridade das fronteiras marítimas de interesse e responsabilidade nacional;
- Reforço das condições de segurança no Mar Adriático, entre as quais, busca e salvamento no mar, transporte e evacuação de pessoas e recursos em zonas costeiras ou insulares vulneráveis, bem como a participação na extinção de fogos florestais na orla costeira e arquipélagos.

Enquanto ramo das Forças Armadas, a Marinha Croata (*Hrvatska Ratna Mornarica*) possui dois grandes organismos que são a Flotilha e a Guarda Costeira, tendo sido esta última estabelecida em finais de 2007. A Marinha Croata apresenta, no entanto, em termos funcionais, seis estruturas que contemplam, para além da Flotilha e da Guarda Costeira, a Base Naval de Split, o Centro de Formação de Marinha, a Companhia de Apoio ao Comando, e o Batalhão de Monitorização e Informação de Costa.

As estruturas, bem como os meios navais, encontram-se maioritariamente concentrados em Split e associadas a esta Base Naval existem duas Bases Navais avançadas, também designados destacamentos navais, a norte em Pula, e a sul em Ploce. As estruturas de apoio servem os dois grandes organismos a Flotilha e a Guarda Costeira.

A Marinha Croata apresenta um efetivo de 1 300 militares no ativo (Republic of Croatia, 2014), e é comandada por um Almirante de duas estrelas.

A Marinha Croata possui neste momento 19 navios (IHS, 2016), encontrando-se repartidos pela Flotilha (12) e pela Guarda Costeira (sete), incluindo cinco fragatas que, representam a sua principal capacidade de combate.

Fruto da recessão europeia, à semelhança de outras nações também a República da Croácia viu o investimento nas Forças Armadas (FFAA) diminuído, refletindo-se no orçamento da Defesa (Republic of Croatia, 2014). A aquisição de novos meios navais foi sendo adiada, o que associado ao abate de alguns navios já envelhecidos ou desgastados pela guerra, tem levado a que o número de plataformas operacionais tenha vindo a reduzir.

Como consequência, foi desenvolvido um novo programa de investimento da Marinha Croata, que privilegia o esforço alocado a programas de produção interna.

2. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADE LOGÍSTICA

2.1. FORÇAS ARMADAS CROATAS

A organização logística para todos os ramos das FAC está centralizada no *Support Command* (SC), que é a principal unidade com responsabilidade pela coordenação e operacionalização da logística e do apoio médico a todas as unidades, comandos e operações das FFAA, sendo ainda responsável pelas atividades relacionados com a gestão unificada de recursos humanos.

De acordo com as missões que lhe estão atribuídas, o SC disponibiliza meios logísticos adequados às unidades das FAC em operações nacionais e internacionais, e permite o funcionamento eficaz e eficiente das bases, incluindo o desenvolvimento e o controlo do sistema de serviços externos. É ainda responsável pelo treino dos seus militares, tendo em vista a melhoria das suas capacidades logísticas.

Em resumo, o SC é o componente mais importante do sistema logístico das FAC, estando na sua dependência diversos organismos e serviços, algumas transversais a todos os ramos e outros específicos de cada um, que irão operacionalizar a cadeia logística das FFAA. Para melhor se compreender esta estrutura, apresenta-se a Figura 3:



Figura 3 – Estrutura organizacional das FAC

Fonte: Republic of Croatia, 2014.

Segundo o Plano de desenvolvimento (2014), em tempo de paz o SC tem definidas as seguintes missões:

- Garantir o apoio logístico e médico às unidades e comandos das FAC, no decorrer das atividades correntes;

- Desenvolver e manter as capacidades para garantir o apoio logístico às Unidades e Comandos das FAC envolvidos em operações conjuntas, operações de apoio à paz e operações humanitárias;
- Garantir o armazenamento e manutenção das reservas de sobresselentes e equipamentos, necessários para a prossecução das missões pelas Unidades e Comandos das FAC;
- Garantir a manutenção de armamento, sistemas de combate e equipamento militar;
- Organização e fornecimento de apoio médico, nomeadamente serviços primários de saúde e proteção epidemiológica às FAC;
- Assegurar a formação dos militares das FAC nos organismos de apoio logístico, para garantir a manutenção do apoio logístico e médico;
- Garantir o apoio a Forças Aliadas em território croata;
- Apoiar a comunidade civil, para minimizar os efeitos de desastres naturais, ou situações de calamidade.

Em tempo de guerra o SC adita as seguintes missões (Republic of Croatia, 2014):

- Apoio logístico, médico e outro que seja necessário às Unidades e Comandos das FAC, que participam em ações de prevenção ou resposta a ameaças em território croata;
- Apoio logístico, médico e outro que seja necessário às Unidades e Comandos das FAC, que estão empenhadas na defesa da independência e soberania da Croácia em caso de agressão;
- Apoio logístico, médico e outro que seja necessário às Unidades e Comandos das FAC, que estejam a operar no âmbito da defesa coletiva em operações conduzidas ao abrigo do Art.º 5 do Tratado do Atlântico Norte;
- Garantir o apoio à ativação de Unidades e Comandos das FAC.

No âmbito do apoio logístico às FAC, importa também referir o principal documento doutrinário utilizado, o ZDP-40, que define os princípios de logística, descreve o apoio logístico e as modalidades de aplicação em operações conjuntas, indica a importância da logística em combate para alcançar os objetivos da operação, e fornece uma estrutura consistente e funcional, para o planeamento, organização e implementação do apoio logístico de acordo com as necessidades operacionais. Esta publicação conjuga a doutrina das FAC contida no ZDP-1 (Mornarica, 2017), com o AJP-4 (A) que contém a doutrina OTAN para questões de logística. (NATO, 2003).

2.2. MARINHA CROATA

Na Marinha Croata, a ligação com o SC é efetuada pelo Comando Logístico da Marinha (Figura 4), que tem as seguintes incumbências (Konsa, 2016):

- Coordenar o sistema de logística dentro das áreas funcionais de logística da Marinha;
- Participar na elaboração do planeamento de defesa em áreas relacionadas com a implementação do apoio de logística;
- Participar no desenvolvimento da doutrina logística conjunta;
- Garantir o funcionamento do sistema logístico de Marinha, em conformidade com os regulamentos e leis da República da Croácia;
- Realizar a supervisão do pessoal das unidades subordinadas;
- Desenvolver planos operacionais de logística;
- Participar na definição do sistema e definir os requisitos de formação do pessoal e unidades de logística da Marinha;
- Monitorizar o estado do sistema logístico da Marinha e propor a sua modernização e desenvolvimento;
- Participar no desenvolvimento da proposta de plano de aquisição anual da Marinha;
- Desenvolver instruções, procedimentos, regulamentos, e orientações em matéria do sistema de logística e participa no desenvolvimento de regras para o uso de unidades logísticas da Marinha;
- Participar na elaboração do plano orçamental relativo à gestão de recursos humanos do sistema de logística e monitorizar a execução do orçamento aprovado;
- Aprovar e supervisionar a implementação de planos de manutenção de instalações e infraestruturas;
- Organizar e supervisionar as atividades de implementação da segurança no trabalho, proteção contra incêndio e proteção ambiental nas unidades da Marinha;
- Responsável pela implementação e monitorização da reparação naval, sistemas de armas e equipamentos em estaleiros civis.

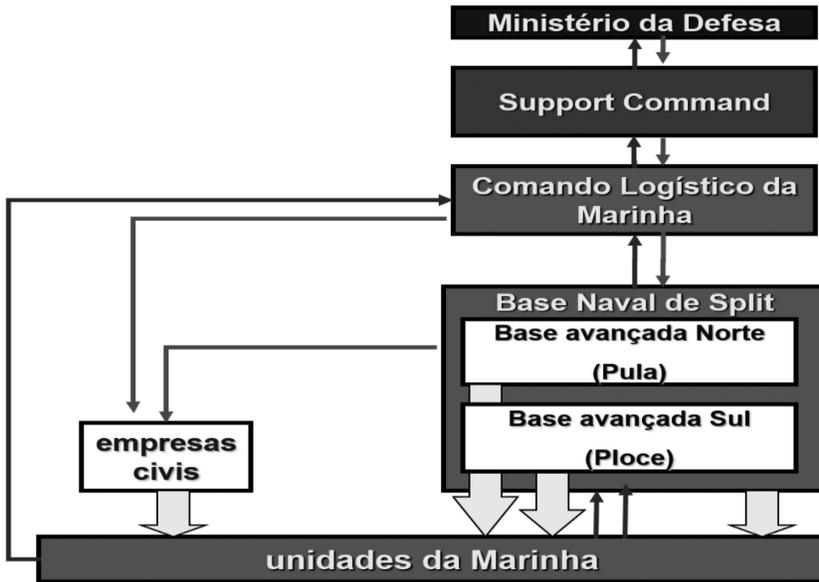


Figura 4 – Cadeia Logística da Marinha Croata

Fonte: Konsa (2016).

Analisando esta estrutura podemos verificar que este Comando Logístico, se comparado com a Marinha Portuguesa, será o equivalente a uma junção entre a Direção de Navios e a Direção de Abastecimento.

Verifica-se ainda que, em termos logísticos, a Base Naval de Split tem um papel fundamental no apoio logístico às unidades da Marinha, um esquema que difere do utilizado na Marinha Portuguesa, em que a Base Naval de Lisboa não tem uma ligação direta com o apoio logístico aos navios.

O Comando Logístico da Marinha Croata é composto por cinco departamentos que asseguram todo o apoio logístico: 1. Departamento de planeamento, desenvolvimento e integração do sistema de logística; 2. Departamento de manutenção de navios; 3. Departamento de aprovisionamento; 4. Departamento de construção; 5. Departamento de monitorização e execução do orçamento.

3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

3.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

Em consonância com a divisão doutrinária dos órgãos de apoio em estáticos e dinâmicos, verifica-se que os órgãos de apoio estáticos da Marinha Croata se encontram situados na Base Naval de Split enquanto Base Naval permanente,

e no Comando de Apoio Conjunto, situado em Zagreb enquanto estabelecimento logístico central.

Na organização das FAC, os estabelecimentos logísticos centrais têm a responsabilidade de garantir o apoio logístico aos seus ramos, nomeadamente à Marinha Croata. Estes estabelecimentos logísticos centrais encontram-se, maioritariamente, situados em Zagreb, estruturados com as seguintes unidades: unidade de comando; centro de operações logísticas; batalhão de apoio logístico geral; batalhão de abastecimento; batalhão de manutenção e reparação; batalhão de armazenamento; centro de treino e doutrina de logística e o centro médico militar.

Para a armazenagem e distribuição no apoio logístico às forças da Marinha Croata apresenta-se com preponderante responsabilidade o centro de operações logísticas que é responsável por organizar o abastecimento e manutenção de equipamentos e materiais destinados aos respetivos comandos e unidades, bem como inspecionar e supervisionar os trabalhos de manutenção em curso. Adicionalmente gere o transporte e entrega de material aos diversos comandos e unidades das FAC.

O batalhão de armazenamento, como próprio nome indica, é responsável por garantir o armazenamento dos equipamentos e materiais para as FAC, através dos seus diversos centros espalhados pela República da Croácia.

O batalhão de abastecimento terá como missão garantir a distribuição dos referidos equipamentos e materiais às diversas unidades e comandos das FAC, onde se inclui a Marinha Croata, tendo na Base Naval de Split o seu grande centro de receção e gestão para o efeito, utilizando também os seus pontos de apoio, Bases Navais avançadas, de Pula e Ploce neste processo.

A Base Naval de Split caracteriza-se como uma unidade organizacional da Marinha Croata, que tem como missão fornecer o necessário apoio logístico, incluindo apoio médico para a Marinha. Além do apoio logístico fornecido nas próprias instalações este órgão contribui, também, no apoio logístico às forças navais fora desta mesma Base Naval.

A Base Naval de Split procura desenvolver e manter capacidades que permitam assegurar o apoio logístico através da implementação de atividades diárias na manutenção dos meios/sistemas combatentes e não combatentes. De acordo com as suas capacidades a Base Naval de Split fornece apoio logístico técnico através dos diversos elementos funcionais da logística, nomeadamente abastecimento, manutenção, transporte e assistência médica. Gere também o quartel de Sveti Nikola – em Lora.

A Base Naval de Split encontra-se organizada através de uma estrutura de comando, unidade para manutenção dos meios navais e sistemas de armas, unidade para transporte e abastecimento de material e bens, unidade para apoio de serviços e segurança e centro de medicina. De referir ainda que a Base Naval de Split faz parte das estruturas croatas que podem prestar apoio as forças navais aliadas, no âmbito do conceito de *Host Nation Support* (HNS) (NSA, 2013).

3.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

Entendem-se como órgãos de apoio dinâmicos os grupos móveis de apoio (bases flutuantes) e os grupos de reabastecimento no mar.

A Marinha Croata não tem bases noutros países e encontra-se focada em gerir o seu espaço marítimo, situação que, tendo em conta a extensão da sua linha costeira, cerca de 1100 km (Konsa, 2016), tem alguns desafios, nomeadamente os de carácter logístico. Assim, a linha costeira encontra-se dividida em duas zonas de apoio logístico, uma mais a norte em Pula e outra a sul, em Ploce. Ambas as bases têm também o apoio logístico da base de Split (Figura 5).

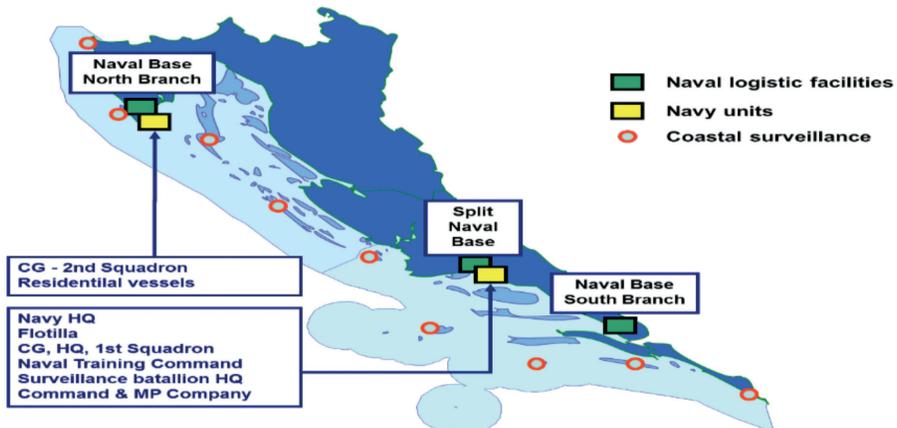


Figura 5 – Bases Navais
Fonte: (CDR Teo Prolić, 2010).

Estas duas bases permitem assim obter ganhos de eficiência na gestão de alguns recursos no apoio aos navios, nomeadamente no apoio a militares e material. Estas bases estando dispersas criam também maior proximidade à atividade operacional naval, servindo não só a Marinha Croata, mas também como bases de apoio a navios estrangeiros de países aliados.

De momento a Marinha Croata não dispõe de nenhum meio naval reabastecedor AOR¹, nem tem previsto a sua aquisição futura no seu plano de modernização (Figura 6) (Hranj, 2013).

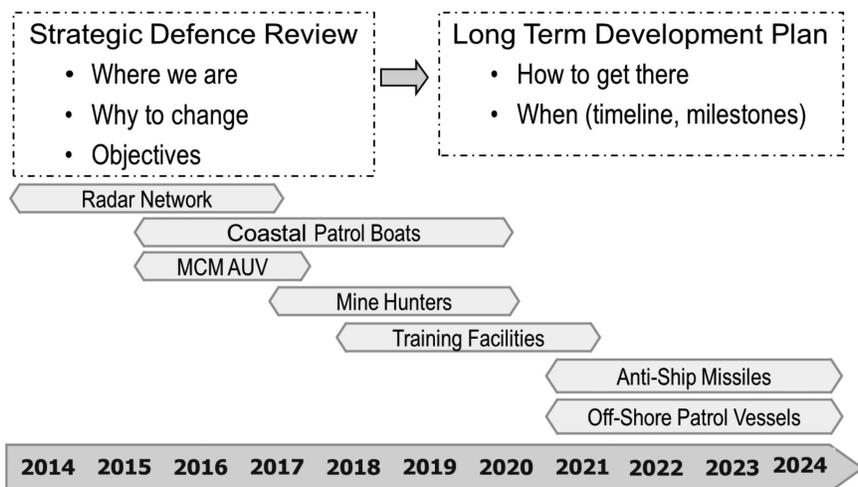


Figura 6 – Plano de modernização das FAC

Fonte: Disponível em <http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/hr-navy-maps.htm> (2016).

Esta situação é vista como uma fraqueza, pois limita o âmbito de emprego dos meios navais em missões expedicionárias e de projeção naval, criando uma contínua dependência do apoio aliado.

A Marinha Croata dispõe apenas de um navio auxiliar² de tipologia de transporte de carga que, dada a sua dimensão, permite algum tipo de apoio logístico dinâmico às operações navais. No entanto, tendo em conta o seu já longo período de utilização e a sua considerável desatualização tecnológica, é de esperar que mesmo este meio não consiga prolongar por muito mais tempo esse apoio logístico às operações navais.

CONCLUSÕES

As FAC, onde se inclui a Marinha Croata, têm uma constituição recente face ao seu passado, que é indubitavelmente marcado pelo confronto com a Sérvia na guerra da independência da República da Jugoslávia, de onde surgiram como na-

¹ Auxiliary Oil Replenishment.

² PT-71 Meduza.

ção independente no ano de 1995. Perante este fator as FAC possuem uma estrutura conjunta e centralizada, nomeadamente na sua vertente logística, fornecendo aos seus ramos o necessário apoio através de uma estrutura denominada por Comando de Apoio - SC.

A Marinha Croata, tal como os restantes ramos, beneficia desse apoio existindo, no entanto, particularidades próprias para aquilo que são as necessidades de uma marinha, sendo esta ligação efetuada através do Comando Logístico da Marinha.

É de referir que face ao recente conflito para alcançar a independência, bem como a localização geográfica da Croácia, e tendo aderido à OTAN em 2009, as FAC dão primazia à doutrina conjunta baseada na doutrina OTAN, nomeadamente na sua vertente logística, como é refletido no manual ZDP-40 (Mornarica, 2017), que é a principal referência doutrinária, constando-se uma significativa preocupação na edificação e preparação das estruturas croatas, de forma a edificar capacidade para apoio às forças navais aliadas, no âmbito do conceito de HNS.

O Comando Logístico da Marinha converge os seus esforços, no sentido de assegurar o abastecimento das mais diversas necessidades, através do desenvolvimento dos planos operacionais de logística, aprovar e supervisionar a implementação de planos de manutenção de instalações e infraestruturas, e pela implementação e monitorização da reparação naval aos sistemas de armas e equipamentos em estaleiros civis.

No entanto, face às particularidades da organização das FAC e da própria Marinha Croata, a Base Naval de Split desempenha um papel central na organização, funcionando como apoio às unidades navais e terrestres da Marinha Croata, evidenciando-se como o seu grande centro de gestão logística. Adicionalmente, a Base Naval de Split conta, neste processo, com o apoio das bases de Pula e Ploce para suportar a atividade operacional das forças navais internacionais.

As Bases Navais avançadas de Pula e Ploce constituem os dois grandes órgãos de apoio da Marinha Croata, permitindo estender o apoio logístico a norte e sul de Split, procurando assim cobrir a costa croata numa extensão máxima. No entanto, a Marinha Croata está limitada no emprego de forças expedicionárias pelo facto de não possuir navios reabastecedores, dotada neste momento, de apenas um navio auxiliar que procura conferir algum apoio logístico dinâmico às operações navais de forma limitada.

Na análise geral aos dados recolhidos, torna-se evidente que a estrutura e organização das FAC evidenciam resultados do seu recente conflito armado, com grande ênfase na defesa territorial, possuindo uma estrutura conjunta e centralizada na sua vertente logística.

Por outro lado, verifica-se que o seu novo posicionamento estratégico, sublinhado pela entrada na OTAN, a República da Croácia tem procurado, o mais rapidamente possível, adaptar os conceitos logísticos doutrinários da OTAN às FAC, o que por si só também se tem constituído como um enorme desafio (Republic of Croatia, 2014).

Destaca-se, para o futuro, como desafios logísticos a obtenção de recursos para apoio logístico no reabastecimento, manutenção de infraestruturas logísticas, equipamento de contentores e plataformas para movimentação de carga, a modernização e construção de instalações e infraestruturas em locais estratégicos, o desenvolvimento de um Sistema Logístico de Informação (SLI) que permita desenvolver um sistema de gestão de armazém, a continuação do desenvolvimento de capacidades para apoiar forças aliadas, e a mitigação da ausência de um navio reabastecedor (Republic of Croatia, 2014).

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|---------|---|
| AOR | <i>Auxiliary Oil Replenishment</i> |
| CE | Comissão Europeia |
| CEMGFA | Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas |
| FFAA | Forças Armadas |
| FAC | Forças Armadas da Croácia |
| HNS | <i>Host Nation Support</i> |
| MCM AUV | <i>Mine Countermeasures Autonomous Underwater Vehicle</i> |
| SC | <i>Support Command</i> |
| SLI | Sistema Logístico Integrado |
| UE | União Europeia |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BBC, 2016. Os anos Milosevic. [Em linha] Disponível em: http://www.bbc.com/portuguese/static/especial/milosevic_yugoslavia/croatia.htm.
- EfectoNaim, 2016. YOUTUBE. [Em linha] Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Cr2GIX4DRHk&t=4s>, [Consult. em 16 de novembro de 2016].
- Globalsecurity, 2016. [Em linha] Disponível em: <http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/hr-navy-maps.htm>, [Consult. em novembro de 2016].
- Hranj, R.R., 2013. In a New Maritime Environment. Zagreb: HRM Croatian Navy.
- IHS, 2016. JANE'S. [Em linha] Disponível em: [https://janes.ihs.com/Janes/search?q=croatia&pg=1#sort=countrysort|asc&f=DEFENCEEQUIPMENTTAXONOMY\(Sea+vehicles\)&num=100](https://janes.ihs.com/Janes/search?q=croatia&pg=1#sort=countrysort|asc&f=DEFENCEEQUIPMENTTAXONOMY(Sea+vehicles)&num=100), [Consult. em 6 de janeiro de 2017].
- Konsa, 2016. Vojno-strukovna izobrazba u funkcionalnom podružju. Zagreb: HRM.

- Mornarica, H., 2017. ZDRUŽENA LOGISTIKA. Zagreb: HRM.
- NATO, 2003. AJP4(A).
- NATO, 2016. NATO's relations with Croatia. [Em linha] Disponível em: http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_31803.htm.
- NSA, 2013. AJP4.5(B).
- Parlamento Europeu, 2016. O sitio WEB do Parlamento Europeu. [Em linha] Disponível em: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_6.5.1.pdf, [Consult. em 4 de janeiro de 2017].
- Republic of Croatia, 2014. Long - Term Development Plan 2015 - 2024. Zagreb: Official Gazette The Croatian Armed Forces.
- Wikiwand, 2015. Republic of Croatia Armed Forces. [Em linha] Disponível em: http://www.wikiwand.com/en/Republic_of_Croatia_Armed_Forces, [Consult. em 02 de janeiro de 2017].

MARINHA DINAMARQUESA

1TEN AN Baptista Raposo
1TEN EN-MEC Lopes Marques
1TEN M Lopes de Oliveira
1TEN M Dias de Oliveira
1TEN MN Garnacha Constantino
1TEN ST-ELING Estela Magalhães Parreira
1TEN STP Costa Pereira
1TEN EN-MEC Mendes Rodrigues
1TEN M Marina Colaço Ferreira
1TEN M Helena Reys Santos
1TEN MN Duarte e Silva
1TEN TSN-NUT Mariana Araújo de Brito
1TEN TSN-PSI Mónica Sousa Maymone
1TEN M Correia Gonçalves (Cabo Verde)

Segundo o Vice-almirante Reis Rodrigues (Rodrigues, A. R., 2013, pp.1-5), as características dos conflitos e das guerras têm vindo a mudar ao longo das últimas décadas e anos. No passado, as guerras eram ganhas e perdidas no campo de batalha pelos soldados e marinheiros, hoje, esses mesmos conflitos e guerras, podem causar destruição a uma sociedade enquanto um todo.

O conceito de *total defence* começou a ser usado durante a Segunda Guerra Mundial, onde a destruição foi, pela primeira vez, total. O desenvolvimento da tecnologia permitiu que fosse possível a produção de armas de destruição maciça, que não fazem a distinção entre alvos militares e civis.

Com o fim do período da Guerra Fria a relação entre Estados na Europa deixou de constituir uma ameaça. Contudo, no presente, existe uma tendência crescente para a existência de conflitos pelas mais variadas razões (étnicas, religiosas ou devido a interesses particulares entre países). Por esta razão, países como a Dinamarca consideram que existe instabilidade nas zonas de interesse para o país.

Atendendo ao exposto, a Dinamarca assume que a defesa do país não é única e exclusivamente uma tarefa de âmbito militar, mas sim uma preocupação nacional (*total defence*). Para a concretização desse objetivo concorrem todas as forças e recursos civis e militares como um todo, em prol de um bem comum: a sociedade, a população e a soberania.

No caso particular das Forças Armadas dinamarquesas, o conceito de *total defence* também está presente, existindo muitos organismos que são comuns aos três ramos.

O Reino da Dinamarca fica situado entre os Mares do Norte e Báltico, e entre o Continente Europeu e a Península Escandinava, com uma população de 5 646 430 habitantes¹.

A Dinamarca controla a entrada do Mar Báltico, onde navegam todos os anos mais de 50 000 navios. O território dinamarquês está situado estrategicamente para apoiar as operações na Europa do Norte e é, também, uma importante ligação entre a Península Escandinava e o Continente Europeu.

A Dinamarca promove ações de paz em várias partes do globo, tendo vindo a participar em várias missões sobre a égide da Organização das Nações Unidas (ONU). Por outro lado, o Reino da Dinamarca mantém acordos bilaterais com a Polónia, Hungria, Moldávia, Eslováquia e Macedónia.

No contexto militar, as constantes alterações no seio da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) transformaram a área desde a costa norte da Alemanha até ao mar do Báltico numa zona de operações navais de grande relevância onde a Dinamarca desempenha um papel fundamental.

No início do século XXI, muitos países começaram a alterar o paradigma das suas Forças Armadas. As forças militares dinamarquesas não foram imunes a essas alterações, e no seu caso essas alterações têm sido radicais.

A defesa dinamarquesa iniciou um processo de desnacionalização profundo, e quem sabe, inovador. Noutra perspectiva poder-se-á falar de uma militarização da política externa, através da permanente participação em missões internacionais, retirando daí proveitos diplomáticos.

Nos últimos 25 anos foram criadas duas comissões, uma nos anos 1988/89² e outra nos anos 1997/98³, compostas por políticos, militares e especialistas da sociedade civil. O objetivo dessas comissões debruçava-se sobre a componente militar e segurança interna. Em ambos os casos nunca foi considerado o desenvolvimento tecnológico ou alterações na estrutura de operação.

Com o atentado terrorista aos Estados Unidos da América, conhecido como o “11 de setembro” em 2001, houve uma alteração de direção do que até aqui vi-

¹ Publicado em countrymeters.info/en/Denmark.

² Danish defence commission 1988/89, discutida a função das Forças Armadas.

³ Danish defence commission 1997/98, início da discussão das Forças Armadas sob o conceito de total defence.

nha a acontecer nas Forças Armadas dinamarquesas, não só na rentabilização de recursos humanos e financeiros, mas também na evolução tecnológica, o que por si só poderá parecer um contrassenso. Mais à frente demonstrar-se-á que não o foi no caso da Dinamarca.

Assim, com o Acordo para a Defesa em 2003⁴ deu-se início ao que é hoje uma estrutura profissional, eficiente e eficaz, com uma total rentabilização de recursos materiais, financeiros e humanos. O acordo para a defesa, em vigor, teve início em 2013 e será mantido até 2017 (Danish government, 2012), estabelecendo uma estrutura hierárquica e funcional a partir do Ministério da Defesa e as competências de cada órgão. Esse acordo ganha força legal com a lei do parlamento dinamarquês nº 122, de 27 de fevereiro de 2001 (Denmark Queen, 2001).

O conceito *total defence* (Steyn, 1994) assenta numa ideia de que uma defesa credível não pode ser vista como um assunto militar isolado. Deve implicar a coordenação do emprego de todos os recursos da Nação tendo em vista:

- Prevenir a guerra;
- Defender o País e a sua soberania;
- Promover o desenvolvimento com o respeito pelos direitos humanos.

Este conceito passou a abranger tanto atos de guerra como acidentes ou catástrofes, deixando de fazer distinções entre os períodos de guerra e de paz.

1. ESTRUTURA ORGÂNICA DO MINISTÉRIO DA DEFESA (*MINISTRY OF DEFENCE*)

Com a entrada em vigor do Acordo para a Defesa 2013-2017, a organização do Ministério da Defesa ficou definida de acordo com o organograma da Figura 1 – Organização do Ministério da Defesa da Dinamarca.

Considerando a Marinha dinamarquesa na sua componente logística, irá abordar-se numa primeira fase toda a estrutura do Ministério da Defesa, seguido de uma descrição mais pormenorizada dos órgãos *Ministry of Defence Equipment and Procurement Agency* e *Ministry of Defence Personnel Agency* sob alçada do Ministério da Defesa.

⁴ Defence agreement 2003-2007.

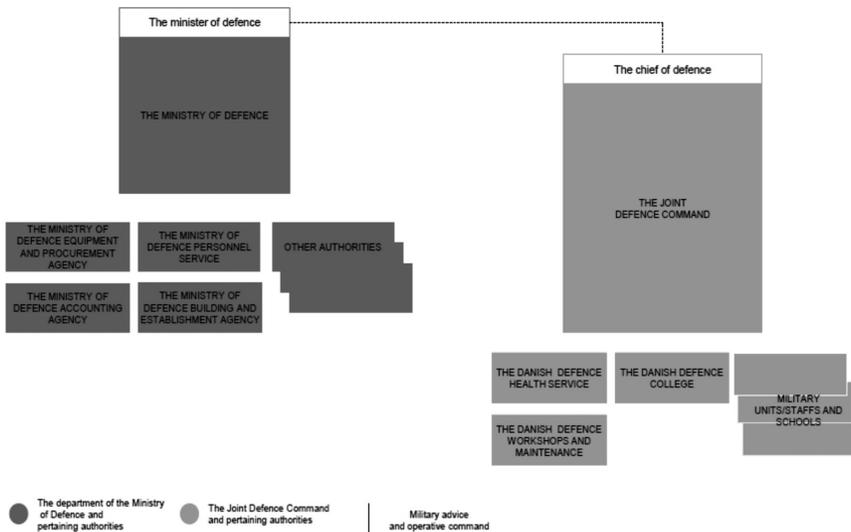


Figura 1 – Organização do Ministério da Defesa da Dinamarca
 Fonte: Danish government (2012).

1.1. MINISTRY OF DEFENCE

O Ministério da Defesa tem como incumbências principais: garantir a manutenção da paz e segurança tanto na componente nacional como internacional; garantir os meios para participação em ações internacionais; exercer internacionalmente a soberania do Reino da Dinamarca; cooperar com os aliados no que respeita à segurança e defesa.

1.1.1. Funções e competências da estrutura do Ministério da Defesa

1.1.1.1. Ministry of Defence Equipment and Procurement Agency (antigo Danish Acquisition and Logistics Organization (DALO))

Responsável pela aquisição, manutenção, armazenamento e distribuição de todo o equipamento necessário para o correto funcionamento das Forças Armadas.

1.1.1.2. Ministry of Defence Personnel Service (antigo Danish Defence Personnel Organization (DDPO))

Responsável por toda a estrutura administrativa das Forças Armadas o que inclui o processamento dos vencimentos, controlo das reservas e reformas, serviços sociais, apoio aos militares e suas famílias e apoio jurídico.

1.1.1.3. *Ministry of Defence Accounting Agency*

Departamento responsável pela gestão dos recursos financeiros alocados ao departamento de operações, responsável pela relação financeira entre departamentos. Efetua a gestão orçamental para toda a defesa e é responsável por garantir o funcionamento da defesa de forma eficiente e eficaz com recurso à implementação do processo *Lean*⁵.

1.1.1.4. *Ministry of Defence Building and Establishment Agency* (antigo: *Danish Defence Estates and Infrastructure Organization* (DDEIO))

Assegura o correto funcionamento de todos os procedimentos necessários para o funcionamento da defesa no dia-a-dia. É responsável pelos serviços gerais, manutenção de infraestruturas, transportes e alimentação.

1.1.1.5. *Other Authorities*

Não sendo do âmbito abordado (logística), refere-se de forma sucinta as responsabilidades contidas neste bloco: Departamento Jurídico, Informática, Organização para a Emergência, Novos Programas Militares, Departamento para a segurança Cibernética e Inteligência e Sistema de Saúde.

1.2. MINISTRY OF DEFENCE EQUIPMENT AND PROCUREMENT AGENCY

A estrutura organizacional e funcional do órgão com responsabilidade logística depende diretamente do Ministério da Defesa. É um departamento com autonomia e que dispõe de um orçamento próprio.

O *Defence Equipment and Procurement Agency* (DEPA) tem como atribuições principais a gestão de projetos de valor estratégico, a compra, manutenção e abate de todos os artigos e equipamentos necessários, não só à operação das Forças Armadas, como também no que respeita à proteção civil.

O DEPA gere anualmente um orçamento de 940 milhões de euros, usados para prestar o melhor apoio possível às Forças Armadas. Entre vários equipamentos é responsável pela manutenção de 13 500 veículos, 65 navios, 145 aeronaves, 69 centros de manutenção e 2 400 empregados, sendo que 70% destes são civis. A estrutura organizacional do DEPA está definida conforme a Figura 2.

⁵ A ideia base do processo *Lean* é maximizar o valor do produto final, minimizando o desperdício, ou seja, criar mais valor com menos recursos.

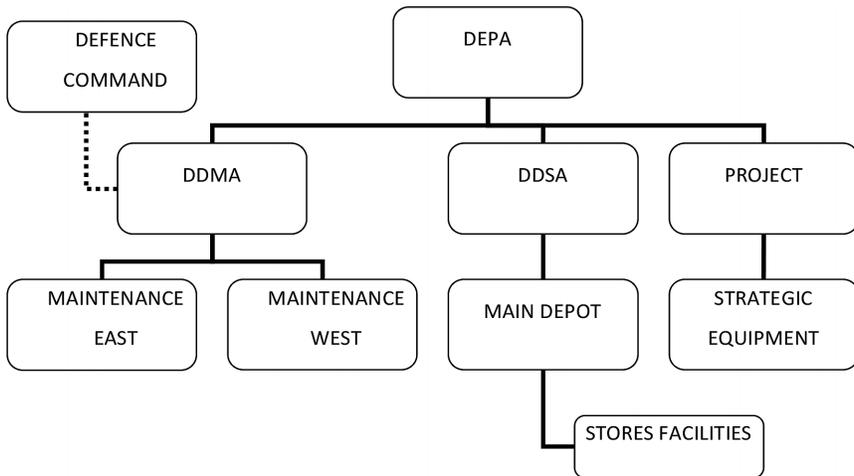


Figura 2 – Organização do *Defence Equipment and Procurement Agency* (DEPA)

Fonte: Danish government (2012).

1.2.1. Funções e competências da estrutura da Agencia de Manutenção (DEPA)

1.2.1.1. *Danish Defence Maintenance Agency* (DDMA)

Agência responsável pela manutenção de todos os artigos e equipamentos pertencentes aos três ramos das Forças Armadas. Até à data, está subdividida em dois ramos, um localizado a oeste e outro a leste. Contudo no acordo para a defesa 20132017, os dois ramos vão convergir para um só que ficará localizado na cidade de *Aarhus*.

Atualmente ainda depende do Ministério da Defesa, mas o *Joint Command* pode priorizar as suas necessidades e desta forma influenciar o funcionamento da DDMA. Após completa implementação do acordo para a defesa a DDMA irá passar para a alçada do comando do *Joint Defence Command*, ficando este com a gestão do plano de manutenções das suas unidades. Contudo, e para reforçar a ideia a nível estratégico e macro, a manutenção, aquisição e abate de equipamentos permanecerá sob alçada do Ministério da Defesa.

1.2.1.2. *Danish Defence Suply Agency* (DDSA)

Compete a este departamento a gestão dos sobressalentes necessários para a realização das ações de manutenção, a aquisição de todo o material necessário ao correto funcionamento das Forças Armadas e aquisição de todo o equipamento necessário para que os militares possam cumprir a sua missão. Dispõe de um

armazém principal em *Aarhus* e de vários depósitos espalhados pelo território dinamarquês, de forma a apoiar as Bases Navais, bases aéreas e quartéis militares.

1.2.1.3. *Project/Strategic Equipment*

Gabinete responsável pelo desenvolvimento de novas soluções e estudos que possam levar à aquisição de novos equipamentos ou à modificação de equipamentos já existentes. Essas decisões são tomadas de acordo com a estratégia militar a seguir e emanada pelo governo através dos acordos para a defesa. Sendo também um Gabinete onde a equipa é composta por elementos dos três ramos, as decisões são tomadas tendo como visão o todo.

1.2.1.4. *Ministry of Defence Personnel Agency*

A estrutura organizacional e funcional do órgão com responsabilidade a nível do pessoal depende diretamente do Ministério da Defesa. É um departamento com autonomia e que dispõe de um orçamento próprio, está localizado em Ballerup, mas tem gabinetes de apoio dispersos por toda a área de operação das Forças Armadas.

Esta agência é responsável pela gestão dos recursos humanos para as Forças Armadas e neste contexto para a Marinha.

Efetua toda a gestão financeira que envolva os militares ou civis no que respeita ao processamento de vencimentos, pensões e outras despesas tais como apoio à maternidade e apoio jurídico. Responsável pela criação de planos que permitam o intercâmbio de conhecimento entre as Forças Armadas e a sociedade civil, levando à integração de militares em empresas civis e elementos dessas empresas em unidades militares.

A sua estrutura organizacional está definida conforme Figura 3.

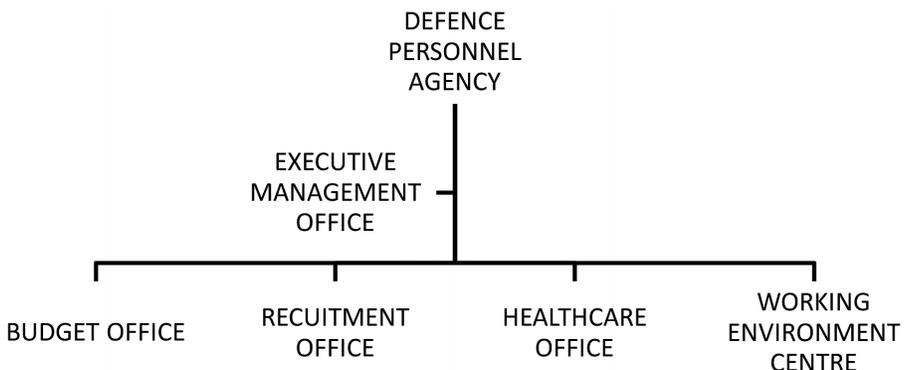


Figura 3 – Organização do *Ministry of Defence Personnel Agency (DPA)*

Fonte: Danish government (2012).

1.2.2. Funções e competências da estrutura da Agência para o Pessoal (DPA)

1.2.2.1. Executive Management Office

Gabinete responsável pela área administrativa com vista a permitir o correto funcionamento da DPA. Responsável pelo aconselhamento ao nível superior do caminho a seguir e das reestruturações sempre que necessário.

1.2.2.2. Budget Office

Gabinete responsável pelo processamento dos vencimentos, pensões, reformas e complementos de todos os militares e civis que trabalham para as Forças Armadas ou para a Guarda Nacional (*Home Guard*).

1.2.2.3. Recruitment Office

Gabinete responsável pelo concurso para novas admissões a todos os níveis das Forças Armadas e também no que respeita aos trabalhadores civis. Responsável ainda pela cooperação entre as Forças Armadas e a sociedade civil no que respeita a estágios e parcerias.

1.2.2.4. Healthcare Office

Gabinete responsável pelo apoio médico aos militares e civis e também aos veteranos de guerra.

1.2.2.5. Working Environment Office

Gabinete responsável por garantir um ambiente de trabalho favorável e onde as pessoas se sintam bem. Responsável por cooperações internas e externas que possam visar a possibilidade de carreiras profissionais fora das Forças Armadas.

2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

Como já foi referido em 1., todo o apoio logístico das Forças Armadas dinamarquesas estão sob alçada direta do Ministério da Defesa Nacional, através do DEPA. No entanto, a Marinha dinamarquesa em particular compreende na sua estrutura órgãos de apoio logístico para suporte direto às suas unidades navais.

Estes órgãos devem ter capacidade para fornecer combustíveis e outros fluídos, alimentação e sobressalentes, nomeadamente aos navios que estejam em operações longe das suas bases.

Estes órgãos podem ser divididos em estáticos e dinâmicos.

2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

A Marinha Dinamarquesa compreende na sua estrutura, duas Bases Navais, as quais se encontram na dependência direta do Comandante da Marinha. Estas Bases Navais fornecem apoio logístico aos navios e unidades, através da respetiva estrutura de apoio logístico, definida na Marinha Dinamarquesa. Este apoio inclui alterações de configuração operacional, manutenção e reparação das unidades.

Além disso, asseguram de igual forma, um apoio semelhante a agências consideradas civis (como por exemplo, a polícia dinamarquesa), assim como a unidades que pertençam a nações aliadas e que necessitem de apoio. Neste contexto, é fornecido um apoio geral a unidades que tenham participação em operações internacionais em tempo de paz, bem como todas as unidades em situação de crise e de guerra.

As duas Bases Navais têm um posicionamento estratégico, o qual permite um apoio nas áreas geográficas circundantes, nomeadamente:

- Frederikshavn, que presta apoio a unidades de Jutland, Gronelândia e das Ilhas Faroé;
- Korsør, que presta apoio a unidades de Zealand, Funen e Bornholm.

Existem ainda algumas estações navais, de menores dimensões e compreensivelmente com funções de apoio mais limitadas.

São conhecidas as seguintes estações navais dinamarquesas:

- Estação Naval Holmen (Copenhaga);
- Estação Naval Esbjerg;
- Estação Naval Kongsøre;
- Estação Naval Lyngsbæk;
- Estação Naval Møn;
- Estação Naval Århus.

Na Figura 4 são referidas as localizações das principais Bases Navais dinamarquesas.



Figura 4 – Localização das Bases Navais dinamarquesas
Fonte: Danish Defence (2011).

2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

Os grupos de reabastecimento no mar consistem nos navios que asseguram o apoio logístico às unidades operacionais. No apoio prestado, deve subentender-se o reabastecimento de combustível, alimentação e mantimentos, onde quer que estejam a operar.

A Marinha Dinamarquesa compreende na sua estrutura dois navios polivalentes logísticos da Classe Absalon, o HDMS Absalon (L16 – Figura 5), aumentado ao efetivo a 19 de outubro de 2004 e o HDMS Esbern Snare (L17) a 18 de abril de 2005.



Figura 5 – HDMS Absalon (L16)
Fonte: IHS, s.d.

Estes navios, pertencentes ao segundo esquadrão, estão preparados para a flexibilidade requerida nos novos paradigmas da defesa nacional e alinhados com a transição do foco para as operações internacionais, garantindo a capacidade de apoiar rapidamente os destacamentos internacionais em contexto OTAN ou ONU.

Os dois navios da Classe Absalon podem ser descritos como um híbrido entre uma fragata e um navio de transporte militar, com capacidades multifuncionais. Possuem a capacidade de, num dia, se transformarem de um navio de combate num navio hospital. Estão designados fundamentalmente para um papel de comando e de apoio possuindo um grande *deck* RO-RO dando acesso a 900 m² de convés *multipurpose* com capacidade para veículos (incluindo Main Battle Tanks⁶ (MBT) com 62 toneladas), material logístico e munições.

Têm um comprimento aproximado de 137 metros, uma guarnição de 99 militares e com capacidade para mais 70 elementos extra e autonomia para 34 dias. Podem embarcar dois helicópteros Westland Lynx Mk 90B, tendo o convés de voo capacidade de operar helicópteros até 20 toneladas.

Estes navios são ainda equipados com duas lanchas Coastal Patrol Craft (Figura 6 – Coastal Patrol Craft (LCP3)⁶), com 39 pés (11,9 metros) de comprimento, velocidade máxima de 38 nós e capacidade para 10 militares totalmente equipados ou quatro macas e ainda capacidade para duas toneladas de equipamentos.



Figura 6 – Coastal Patrol Craft (LCP3)

Fonte: IHS, s.d.

Em termos de armazenagem, existe uma política de grande redução de *stocks* da defesa, otimizando em simultâneo a sua armazenagem e o sistema de

⁶ O Exército dinamarquês opera o Leopard 2A4 e 2A5.

distribuição. A eficiência nas atividades de logística da defesa é analisada, também, analisando a escolha competitiva de fornecedores em parte delas ou na sua totalidade.

CONCLUSÕES

O conceito de *total defence* implica uma utilização de todos os recursos disponíveis, de modo a manter uma sociedade funcional e organizada, protegendo a população e os interesses nacionais.

Neste âmbito, os próprios militares são treinados para dar o maior apoio possível à população, fazendo parte da sua formação áreas como a emergência médica, primeiros socorros e medidas defensivas contra ataques nucleares, biológicos e químicos. A área de defesa territorial acabou por perder alguma relevância, no entanto também é considerada importante em termos de *total defence*.

Os próprios ramos das Forças Armadas são geridos como sendo um departamento do Ministério da Defesa Nacional, existindo estruturas comuns e conjuntas para fazer face às mais diversas necessidades, onde se enquadra também a componente logística.

Através do DEPA toda a logística, no que diz respeito a aquisições, manutenção e reparações de equipamentos de todo o género, é gerida em conjunto para os três ramos, existindo apenas um orçamento comum para fazer face às exigências e necessidades de cada ramo.

Ao nível da logística de pessoal, existe também um departamento comum com orçamento próprio que é responsável por toda a gestão dos recursos humanos.

No caso particular da Marinha e de modo a ter um apoio mais direto às unidades navais, existem ainda órgãos de apoio logístico na direta dependência do Comandante da Marinha, apoiando os navios e respetivas guarnições em missão, principalmente de âmbito internacional. Esse apoio poderá ser efetuado com recurso aos dois navios de apoio logístico da classe Absalon ou com recurso a pontos de apoio que são desenhados e montados exclusivamente para determinada missão.

Pode dizer-se que a própria estrutura da defesa dinamarquesa funciona com o mesmo conceito de *total defence*, já que todos os organismos funcionam e são organizados para o mesmo fim, dando apoio aos três ramos em simultâneo, de forma conjunta e com o único objetivo de servir o país.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|-------|---|
| DALO | <i>Danish Acquisition and Logistics Organization</i> |
| DDPO | <i>Danish Defence Personnel Organization</i> |
| DDSA | <i>Danish Defence Supply Agency</i> |
| DDEIO | <i>Danish Defence Estates and Infrastructure Organization</i> |
| DDMA | <i>Danish Defence Maintenance Agency</i> |
| DEPA | <i>Defence Equipment and Procurement Agency</i> |
| HDMS | <i>His/Her Danish Majesty's Ship</i> |
| MBT | <i>Main Battle Tanks</i> |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| OTAN | Organização do Tratado do Atlântico Norte |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Danish Defence, 2011. *Facts and Figures - The Danish Armed Forces*, Denmark: Defence Command Denmark.
- Danish government, 2012. *Danish Defence Agreement 2013-2017*, Denmark: s.n.
- Denmark Queen, 2001. *Lei da Defesa* (Lei nº122/01, 27 de Fevereiro). Denmark: s.n.
- IHS, s.d. *Jane's Defence & Security*. [Em linha] Disponível em: <https://janes.ihs.com>, [Consult. em 06 de dezembro de 2015].
- Rodrigues, A. R., 2013. A Defesa nas pequenas potências. O caso da Dinamarca. *Jornal da Defesa e Relações Internacionais*.

MARINHA ESPANHOLA

1TEN STL Pedras Pardelha
1TEN TSN-COM Ana de Brito
1TEN EN-AEL Rosado Gaspar
1TEN M Ferraz Fernandes
1TEN M Ana Alface dos Reis
1TEN M Doris Ribeiro Fonseca

Pode dizer-se que a Marinha Espanhola (ME) é considerada como uma das mais importantes do mundo e essa notoriedade deve-se fundamentalmente ao seu passado histórico que remonta aos finais do século XV, altura em que a Armada espanhola foi criada.

A sua participação em diversos tipos de missões, quer em tempo de paz, quer em cenários de guerra, conferem-lhe grande prestígio que é reconhecido internacionalmente.

As principais bases da ME estão na dependência do Arsenal de Cádiz, Ferrol, Cartagena e Las Palmas.

A ME tem como missão alcançar os objetivos marítimos estabelecidos pela *Defensa Nacional* e, especificamente, desenvolver uma estratégia conjunta no âmbito dos meios e formas próprias de ação (Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, 2016).

Esta missão implica para a ME a total disponibilidade do uso da força naval como sendo um dos pilares básicos e fundamentais da estratégia conjunta nacional (dissuasão, prevenção, gestão de crises e resposta), como também o desenvolvimento do *Concepto Estratégico Aliado*. A finalidade comum é a segurança e proteção dos interesses nacionais.

Nos últimos anos, e a nível interno, a ME introduziu diversas modificações na sua organização no sentido de melhorar a eficácia e prontidão da força de acordo com as atuais missões atribuídas, com o objetivo de incrementar a sua contribuição para a Força Conjunta, assim como também conseguir uma melhor racionalização e aproveitamento dos recursos disponíveis.

Todas essas alterações introduzidas foram promulgadas através de diretivas do *Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada* (AJEMA). Merece especial

atenção, entre outras, a reorganização do Apoio Logístico na Baía da Cádiz com a criação do Arsenal de Cádiz como sendo um elemento integrante de todos os órgãos logísticos localizados nessa zona geográfica (Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, 2016).

A estrutura básica da ME, definida na *Orden DEF/1642/2015*, de 30 de julho e desenvolvida pela *Instrucción 4/2016*, de 15 de janeiro, definida pelo AJEMA, está organizada em unidades de acordo com a sua função e missão: *Cuartel General de la Armada (CGA)*, *Fuerza*¹ (*La Flota*) e *Apoyo a la Fuerza - Jefatura de Personal (JEPER)*, *Jefatura de Apoyo Logístico (JAL)* e *Dirección de Asuntos Económicos de la Armada (DAE)*.

Os objetivos permanentes da organização da ME visam assegurar a existência e eficácia de uma força naval equilibrada e moderna com um elevado grau de prontidão operacional.

1. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS

A estrutura orgânica dos órgãos com responsabilidades logísticas é aqui caracterizada no âmbito do pessoal e no âmbito do material.

1.1. NO ÂMBITO DO PESSOAL

O Almirante chefe do pessoal é a autoridade responsável pela direção, gestão, administração e controlo dos recursos humanos para o AJEMA, aconselhando-o em todos os assuntos relativos a essas matérias. Através do JEPER, desenvolve atividades relacionadas com o planeamento, gestão, integração e obtenção de recursos humanos, ensino, treino do pessoal, controlo de saúde e a implementação da política social.

É o diretor dos processos fundamentais de trabalho de planeamento da administração dos recursos de pessoal e planeamento da comunicação interna. Confere-lhe ainda a autoridade para a criação e difusão da informação dentro da Armada.

A Figura 1 representa a organização do JEPER:

¹ *Fuerza* - Força Naval. A designação tradicional de *Fuerza é Flota*. Corresponde a todos os meios humanos e materiais, agrupados e organizados, com o objetivo de constituir de forma rápida e eficaz, estruturas navais operacionais, para realizar operações militares.

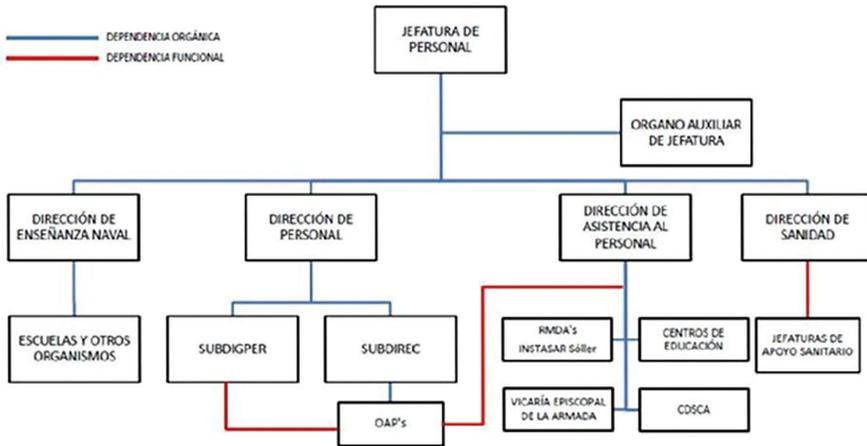


Figura 1 – Organograma da Jefatura de Personal
Fonte: Armada Española (2016).

1.1.1. *Organo Auxiliar de Jefatura (OAJ)*

É o órgão de assistência direta ao Almirante chefe do pessoal no exercício das suas funções de direção, gestão, administração, coordenação e controlo. Executa o trabalho de apoio a todas as direções e subdireções do *Jefatura* e coordena as diferentes seções do órgão auxiliar.

1.1.2. *Dirección de Enseñanza Naval (DIENA)*

É responsável por elaborar e propor os planos e programas de estudos do ensino e formação militar, coordenar as atividades das escolas da armada, controlar e melhorar a qualidade do ensino mediante um processo contínuo de validação e implementação de medidas corretivas pertinentes, coordenar as reais necessidades de formação em relação aos estudos militares mais diferenciados, coordenar o ensino do pessoal civil ao serviço da armada e coordenar o ensino e as atividades desportivas.

Sob a dependência da DIENA, encontram-se os seguintes organismos: centros de estudos da Armada, departamento central de línguas, centro de apoio ao estudo da armada, lanchas e veleiros de instrução, juntas de educação física e desporto e instalações desportivas da armada.

1.1.3. *Dirección de Personal (DIPER)*

É responsável pelas atividades relacionadas com o planeamento e a formação de pessoal, o recrutamento e integração dos recursos humanos, bem como a sua gestão. Para o desenvolvimento das atividades relacionadas com o recrutamen-

to, integração e gestão dos recursos humanos, a direção conta com o apoio de duas subdireções: recrutamento e integração e gestão de pessoal.

1.1.4. *Dirección de Asistencia al Personal (DIASPER)*

É responsável por desenvolver as funções no domínio da acção social estabelecido no plano de Ação Social do pessoal militar e sobre as residências da Marinha. É ainda responsável pela gestão, administração e controlo em matéria de auxílio e benefícios sociais, bem como das atividades orientadas para beneficiência social do pessoal militar da Armada, dos corpos comuns ligados a ação social da Armada e das suas famílias.

Representa a Armada perante os organismos militares de ação social no âmbito nacional e internacional. Organicamente, dependem desta direção os seguintes organismos: centros desportivos e culturais, residências, centros de educação infantis e serviços religiosos.

1.1.5. *Dirección de Sanidad (DISAN)*

É responsável pela direção, gestão, administração e controlo na área da saúde, relativamente aos aspetos preventivos, logístico-operacional e assistenciais do pessoal nos seus destinos. É também responsável em matéria de fornecimento e manutenção dos recursos de saúde necessários para missão.

Providencia aconselhamento técnico e o apoio necessário em matéria de saúde e apoio médico logístico-operacional em caso de necessidade de ativação de um nível superior de apoio clínico, bem como às equipas médico-cirúrgicas dos navios, especialmente aqueles que estão operacionais, quando são necessárias intervenções mais específicas.

Dependem funcionalmente da DISAN as *Jefaturas* de apoio às unidades de saúde de Ferrol, Cartagena, Bahía de Cádiz, Madrid e a unidade de saúde do comando naval das Canarias.

1.2. NO ÂMBITO DO MATERIAL

No âmbito do material, o organismo da ME com responsabilidades logísticas designa-se por *Jefatura de Apoyo Logístico* (JAL). A JAL depende diretamente do AJEMA e é nela que está centralizado o apoio à *Fuerza* no que se refere ao material, cabendo-lhe a direção, gestão, administração e controlo dos recursos materiais da Marinha.

A JAL é chefiada por um oficial general, o *Almirante Jefe del Apoyo Logístico*, e é responsável pelo desenvolvimento das atividades relacionadas com o

planeamento, gestão e aquisição de sistemas de armas, com o abastecimento e manutenção da *Fuerza*, com os transportes e infraestruturas e com o apoio logístico a unidades, centros e organismos.

A JAL compreende os seguintes órgãos, conforme Figura 2:

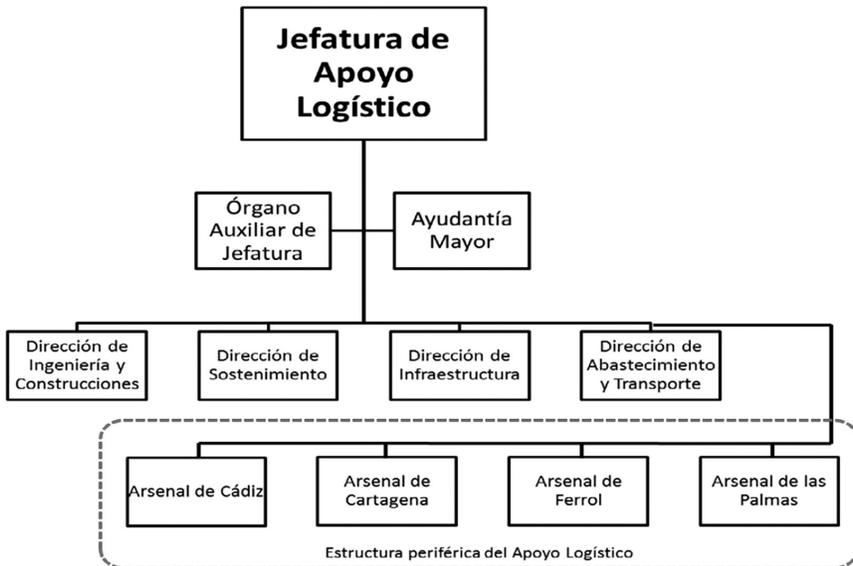


Figura 2 - Organograma da Jefatura de Apoyo Logístico

Fonte: Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (2016).

1.2.1. *Dirección de Ingeniería y Construcciones Navales (DIC)*

A DIC é responsável por dirigir, gerir, administrar, controlar e analisar todos os assuntos relacionados com o apoio técnico de engenharia naval, sistemas aplicados nas unidades e sistemas de armas. Apoia, em termos de engenharia, outros organismos com responsabilidades no âmbito da obtenção/aquisição e modernização das unidades navais, sistemas de armas ou outros equipamentos de interesse.

1.2.2. *Dirección de Sostenimiento (DISOS)*

A DISOS tem como missão assegurar a operacionalidade dos meios, sistemas e equipamentos de modo a que estes estejam disponíveis para a *Fuerza*. É responsável pelo desenvolvimento dos planos de manutenção de todas as unidades e equipamentos durante o seu ciclo de vida e pelas atividades de planeamento, aquisição, administração, gestão e controlo do abastecimento diretamente relacionado com a operacionalização da *Fuerza*.

1.2.3. Dirección de Infraestructura (DIN)

A DIN dirige o processo do Ciclo de Vida das infraestruturas, o ordenamento das mesmas e a proteção ambiental e concentra as capacidades técnica, de gestão e de administração das infraestruturas, assim como a gestão dos direitos de propriedade. Entre outros, é responsável por gerir e supervisionar projetos e documentos técnicos necessários para a realização de ações de manutenção nas bases, unidades e instalações da ME.

1.2.4. Dirección de Abastecimiento y Transporte (DAT)

A DAT é o organismo responsável pela aquisição, catalogação, gestão, administração e controlo do material necessário ao funcionamento das unidades, centros e organismo da Marinha e por levar a cabo as atividades de obtenção, administração, gestão e controlo dos transportes logísticos de pessoal, armamento e equipamentos, assim como efetuar o inventário dos veículos e dos seus seguros, entre outros.

1.2.5. Órganos Subordinados Periféricos (abordados no próximo capítulo).

2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

A ME compreende na sua estrutura de apoio logístico órgãos de apoio estáticos e órgãos de apoio dinâmicos.

2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

O apoio logístico da ME está essencialmente suportado na JAL. Debaixo da estrutura do JAL estão, entre outros organismos, os quatro Arsenais da ME. São órgãos periféricos da estrutura do JAL e são genericamente responsáveis pela execução descentralizada do apoio logístico às unidades navais estacionadas e instalações navais implantadas (Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, 2016).

As responsabilidades transversais destes quatro arsenais são, além da execução do apoio logístico descentralizado já referido, providenciar pontes de atracação aos navios, gerir e administrar os recursos financeiros atribuídos, conduzir as construções navais e de infraestruturas que decorram nas suas instalações, providenciar apoio sanitário e levar a cabo ações de prevenção de acidentes em trabalho (Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, 2016).

2.1.1. Arsenais

O Arsenal de Cádiz é comandado por um Vice-almirante no ativo e tem na sua dependência a Base Naval de Rota (BNR) que é o maior órgão estático logístico da ME. A base tem uma dimensão de 2 300 hectares ao longo de 26 km. Estão aí sediados o *Cuartele Generale de Flota* e o *Cuartele de la Fuerza de Acción Naval*, o *Grupo de Acción Naval 2*, *Flotilla de Aeronaves*, *41ª Escuadrilla de Escoltas* entre outros.

A *Capitanía de Puerto* é a entidade responsável por garantir as facilidades de embarque e desembarque de material, fornecimento de água, eletricidade e telecomunicações, pilotos e recolha de resíduos oleosos aos navios atracados ao longo dos 2 400 m de cais acostável. Funciona ainda na BNR os serviços aéreos da base responsáveis pelo suporte às operações com aeronaves no aeródromo da base.

Estes serviços garantem ainda o controlo de tráfego aéreo, manutenção das pistas e infraestruturas de apoio às aeronaves, serviço meteorológico, limitação de avarias e abastecimento de combustível às aeronaves estacionadas. Os Estados Unidos da América usufruem de algumas das instalações da BNR ao abrigo do *Convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y los Estados Unidos de Norteamérica* (Armada Española, 2016).

O Arsenal de Cádiz compreende ainda as infraestruturas capazes de dar apoio de estaleiro aos navios da ME nas áreas de máquinas, estruturas, eletricidade, sistemas de armas e eletrónica.

O Arsenal de Ferrol, comandado também por um Vice-almirante da ME, situa-se na Corunha e assume-se como o maior ponto de apoio logístico da ME no Norte de Espanha. A sua principal missão é de garantir os serviços de construção naval, reparações e abastecimento dos navios (Armada Española, 2016).

O Arsenal de Cartagena, comandado por um Vice-almirante da ME, é a base de apoio logístico do mediterrâneo dando ainda apoio às ilhas Baleares. Aqui funcionam as unidades logísticas que servem de apoio à manutenção dos navios (*Jefatura Industrial*), de apoio às infraestruturas de terra (*Jefatura de Instalaciones Navales*), a unidade responsável pelo acompanhamento da construção de novos meios navais (*Inspección de Construcciones*), e a unidade de aquisição e abastecimento (*Jefatura de Aprovisionamiento*). Esta última é responsável pela aquisição e abastecimento de materiais, alimentação, combustíveis munições e vestiário. Funciona ainda na base de Cartagena o serviço de apoio sanitário (*Jefatura de Apoyo Sanitario*) que assume o abastecimento de medicamentos aos navios (Armada Española, 2016).

No arquipélago das Canárias a ME dispõe do Arsenal de Las Palmas que é comandado por um Capitão-de-mar-e-guerra. Esta base é a maior estrutura está-

tica de apoio logístico desta região autónoma. Da sua estrutura orgânica e capacidades destaca-se a unidade de abastecimento (*Jefatura de Aprovisionamiento*), de apoio à manutenção de navios (*Jefatura Industrial*), infraestruturas de terra (*Jefatura de Instalaciones Navales*) e 150 quartos para alojamento de militares (Armada Española, 2016).

2.1.2. Pontos de Apoio Naval

Na dependência do Arsenal de Cádiz funcionam ainda as instalações de San Fernando, o campo de treino da Sierra del Retin e a *Estacion Naval de Puntales*. Este ponto de apoio naval tem cerca de 4,3 hectares e dá suporte a navios tipo patrulha ou inferior, navios e lanchas hidrográficas, e rebocadores. Aqui situa-se ainda a unidade de serviço marítimo da *Guardia Civil* e a unidade de mergulhadores (Armada Española, 2016).

Na dependência do Arsenal de Ferrol encontra-se a *Estación Naval de La Graña* (Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, 2016).

A *Estación Naval de la Algameca* situada na baía de Cartagena está na dependência do Arsenal de Cartagena. Tem uma área total superior a 420 hectares, presta apoio logístico aos navios da ME, sobretudo no que diz respeito a carga e descarga de material (Armada Española, 2016).

2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

Os órgãos de apoio dinâmicos da ME que integram a capacidade de apoio logístico operacional da *Flota*, assegurando as ações de abastecimento necessárias ao apoio e sustentação das operações navais e atuando como suporte à autonomia logística própria das unidades navais, estão inseridos na estrutura orgânica da *Flota* em três componentes principais, *La Fuerza de Acción Naval*, *La Fuerza de Acción Marítima* e *La Flotilla de Aeronaves*, conforme Figura 3.

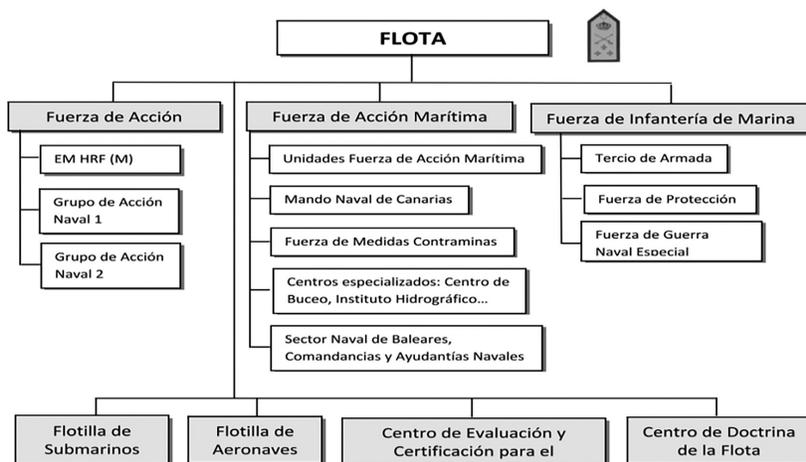


Figura 3 - Organograma da Flota

Fonte: Escuela Superior de las Fuerzas Armadas - Departamento Específico Armada (2012).

La *Fuerza de Acción Naval* é formada por um conjunto de meios e unidades cujo objetivo principal é executar missões relacionadas com várias capacidades, sendo uma delas o apoio logístico-operacional. Organicamente é constituída por duas componentes principais, *El Grupo de Acción Naval 1* e *El Grupo de Acción Naval 2*, conforme Figura 4.

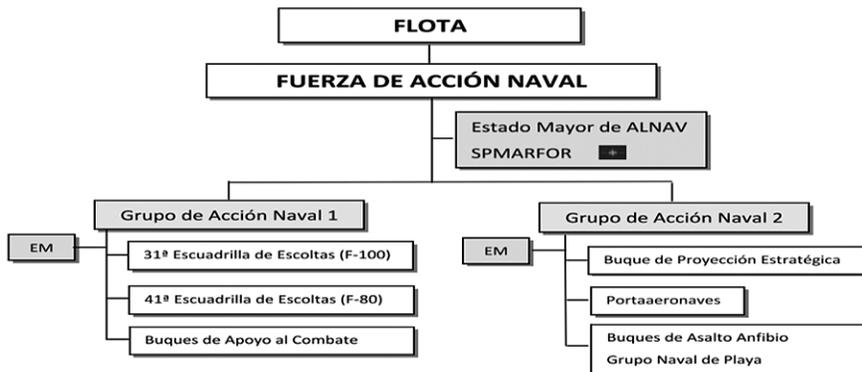


Figura 4 - Organograma da Fuerza de Acción Naval

Fonte: Escuela Superior de las Fuerzas Armadas - Departamento Específico Armada (2012).

Estão inseridos na estrutura orgânica da *Fuerza de Acción Marítima*, as unidades navais de *Transportes Ligeros*, conforme Figura 5.



Figura 5 - Organograma da Fuerza de Acción Marítima

Fonte: Escuela Superior de las Fuerzas Armadas - Departamento Específico Armada (2012).

La Flotilla de Aeronaves, localizada em Rota, é composta por seis esquadrilhas. É na 4ª e 6ª *Escuadrilla*, formada por quatro aviões Cessna que, decorrente da sua missão principal, se encontra o apoio logístico a toda a Armada, em especial o apoio logístico operacional às unidades destacadas no estrangeiro.

2.2.1. Grupos de reabastecimento no mar

No que respeita a grupos de reabastecimento no mar a ME tem ao serviço da *Flota* um LHD, o Juan Carlos I (Figura 6), navio anfíbio porta-aeronaves polivalente, dois navios anfíbios da classe Galicia, o BAA Galicia (Figura 7) e o BAA Castilla (Figura 8), dois navios de abastecimento para o combate, o BAC Patino (Figura 9) e o BAC Cantabria (Figura 10), três navios de *transporte ligero* (TL): O TL Contramaestre Casado (Figura 11), TL El Camino Espanol (Figura 12), e o TL Martin Posadillo (Figura 13) para cumprimento de missões de transporte logístico e um agrupamento de lanchas de desembarque LCM-1E (Figura 14), o *Grupo Naval de Playa* (GNP), conforme se descreve de seguida.



Figura 6 - LHD Juan Carlos I

Fonte: Disponível em <https://buquesdeguerra.com/en/ships-spanish-navy/amphibious-ships/landing-helicopter-dock-lhd-juan-carlos-i-l-61.html>.



Figura 7 - BAA Galicia

Fonte: Disponível em <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1885054>.



Figura 8 - BAA Castilla

Fonte: Disponível em [https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ship_LPD-Castilla-\(L52\).jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Ship_LPD-Castilla-(L52).jpg).



Figura 9 - BAC Patino

Fonte: Disponível em <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1392010>.



Figura 10 - BAC Cantabria

Fonte: Disponível em <https://www.buquesdeguerra.es>.



Figura 11 - TL Contramaestre Casado

Fonte: Disponível em <http://www.revistanaval.com/blogs/javier-sanchez/20150703-010069-contramaestre-casado-marsec/>.



Figura 12 - TL El Camino Espanol

Fonte: Disponível em <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=506179>.



Figura 13 - TL Martin Posadillo

Fonte: Disponível em <https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/7332361>.



Figura 14 - Lancha de desembarque LCM-1E (L-602)

Fonte: Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:LCM-1E_L602.jpg.

2.2.1.1. Navio polivalente

O LHD Juan Carlos I é um navio anfíbio porta-aeronaves polivalente e o maior navio de guerra construído em Espanha. Este navio foi projetado com quatro perfis de missão, sendo que três são de âmbito operacional e um de perfil não bélico com valências variadas, tais como: ajuda humanitária, evacuação de pessoal das áreas de crise, navio-hospital em áreas afetadas por desastres, etc.

Este navio está atribuído à BNR e atualmente integra o *Grupo-2 de la Fuerza de Acción Naval de la Flota*.

Este navio não possui veículos próprios, sendo que, dependendo da missão ou exercício em que se encontra envolvido, são embarcados os meios necessários, incluindo as aeronaves, pertencentes a outras unidades.

2.2.1.2. Navios anfíbios

A ME conta com dois navios anfíbios da classe Galicia, o B.A.A Galicia e o B.A.A Castilla.

Desenhados para transportar tropas e veículos, para operar com embarcações anfíbias e com helicópteros. A missão principal dos navios desta classe é efetuar operações anfíbias. No entanto, estes navios também podem executar missões de manutenção de paz e ajuda humanitária, mediante apoio médico e cirúrgico, em catástrofes naturais.

O *Grupo Naval de Playa* é um agrupamento de lanchas de desembarque LCM-1E cujas características versáteis permitem a sua utilização em operações de índole distinta, tanto no âmbito das operações anfíbias, como em operações de ajuda humanitária, manutenção de paz ou natureza similar.

O GNP está preparado principalmente para operações anfíbias no apoio às forças de desembarque, no movimento navio-costa, facilita o desembarque de homens, veículos, materiais e abastecimentos. O GNP está localizado na *Estación Naval de Puntales, Cádiz* e pertence à *la Fuerza de Acción Naval Grupo 2*.

2.2.1.3. Navios de abastecimento logístico

Os navios de abastecimento para o combate B.A.C. Patino e B.A.C. Cantabria constituem o agrupamento de navios de logística da Armada e fazem parte do *Grupo Número 1 de Acción Naval de la Flota*.

Na sua condição de navio de abastecimento de combate e hospital, o principal papel do B.A.C. Patino é fornecer o combustível, água, munição, alimentos, peças, abastecimentos, vestuário, farmácia e cuidados de saúde a unidades de combate no mar. Navio desenvolvido em cooperação com a Marinha Real Holandesa, possui a capacidade de apoiar um grupo de combate constituído por um porta-aviões, cinco fragatas e vinte aeronaves, por um período de 21 dias contínuos.

O navio reabastecedor B.A.C. Cantabria entrou ao serviço em julho de 2010. É uma pequena base flutuante com a missão de proporcionar apoio logístico a uma força naval ou a uma força expedicionária, que pode incluir uma força de desembarque ou de transporte. Pode ainda proporcionar apoio logístico em operações não bélicas como a ajuda humanitária e a defesa do meio ambiente.

O porto base do B.A.C. Patino e do B.A.C. Cantabria é Ferrol (La Coruna).

2.2.1.4. Navios de transporte logístico

Para cumprimento de missões de transporte logístico a ME tem três navios TL: *Contramaestre Casado*, *El Camino Espanol* e *Martin Posadillo*.

O TL Contra.maestre Casado apresenta uma estrutura de navio mercante e a sua principal missão é efetuar transportes logísticos, tanto de pessoal como de material. O porto base deste navio é o Arsenal de La Carraca (San Fernando, Cádiz).

O TL El Camino Espanol é uma unidade dedicada ao transporte de todo o tipo de veículos e material do Exército. As suas missões incluem também missões de manutenção de paz, contribuindo para o apoio logístico aos contingentes instalados. O porto base é o Arsenal de Cartagena (Murcia).

O TL Martin Posadillo é operado pela ME, no entanto é propriedade do Exército e foi adaptado para satisfazer as suas necessidades de transporte. Com base em Cartagena mantém plena disponibilidade para o Exército, embora tenha dependência operativa da ME. A sua guarnição é composta por pessoal da ME. Tem como missão o apoio a guarnições de diversas unidades terrestres nas Ilhas, Norte de África e arquipélagos das Baleares e Canárias, o transporte de recursos e apoio em geral a contingentes do Exército destacados em zonas operacionais fora do território nacional, o transporte de unidades do Exército para instrução e formação entre portos nacionais e estrangeiros, e o transporte de material e equipamentos adquiridos por Espanha, decorrentes de compromissos de cooperação internacional.

2.2.2. Meios aéreos de apoio logístico

A ME dispõe dos seguintes meios aéreos de apoio logístico, a 4ª *Escuadrilla da Flotilla de Aeronaves* formada por três aviões Cessna Citation II (Figura 15) e um Cessna Citation VII (Figura 16), que têm como missão principal o apoio logístico a toda a Armada, em especial o apoio logístico operacional às unidades destacadas no estrangeiro e a 6ª *Escuadrilla* constituída por nove helicópteros Hughes H-500 (Figura 17), empregues em missões variadas, entre as quais, o apoio logístico.



Figura 15 - Cessna Citation II

Fonte: Disponível em https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Cessna_550_Citation_II_-_Spanish_Navy_-_Chris_Lofting.jpg.



Figura 16 - Cessna Citation VII

Fonte: Disponível em <https://www.planespotters.net/photo/077101/01-408-armada-espaola-spanish-navy-cessna-650-citation-vii>.



Figura 17 - Hughes H-500

Fonte: Disponível em [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hughes_500M_\(369HM\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hughes_500M_(369HM).jpg).

3. SUSTENTAÇÃO LOGÍSTICA

A ME, nos últimos anos, tem vindo a alterar o seu conceito de sustentação logística, principalmente devido ao recente desenvolvimento da indústria de Defesa Nacional. A ME tem vindo a adquirir cada vez mais unidades operacionais e sistemas desenhados, desenvolvidos e equipados por esta indústria.

Este facto acarreta novas responsabilidades e desafios e altera a forma como o apoio e a sustentação logística deve ser efetuada. Até então a sustentação logística era efetuada recorrendo a protocolos e aquisições internacionais, mas atualmente tudo isto foi repensado e planeado por forma a prever uma sustentação baseada na indústria nacional.

Desta forma, importa contextualizar a nova visão que a ME tem do conceito de sustentação logística.

De acordo com o *Concepto del Apoyo Logistico del Recurso de Material* (2008), a sustentação logística na ME assenta em quatro pilares fundamentais: o pessoal, os grupos e instalações de manutenção, o material e os processos de trabalho e procedimentos.

O *Concepto del Apoyo Logistico del Recurso de Material* define ainda que a sustentação logística da ME se inspira em princípios fundamentais que ditam a forma como esta se deve reger (2008):

- Subordinação: O plano logístico deverá ser concebido tendo em conta a máxima eficácia da Força Naval;
- Praticabilidade: A aquisição de um sistema ou equipamento deverá ter em conta se é possível, ou não, o seu apoio logístico;
- Continuidade: A obtenção de unidades e sistemas deverá ter em conta a sua continuidade para garantir que a *Fuerza* se encontra a par da evolução tecnológica evitando interrupções nas cadeias de fornecimento, com conseqüente perda de capacidade técnica;
- Nacionalização: Deve priorizar-se a utilização da indústria nacional, dentro do possível, na aquisição de unidades e equipamento;
- Cooperação internacional: Deve ser efetuada com o intuito de aumentar a interoperabilidade entre países aliados e, conseqüentemente, reduzir custos na manutenção destas unidades ou sistemas;
- Economia de esforço: Poderá ser alcançada, entre outras ações, pela normalização dos materiais da Armada e a sua unificação com outros ramos contribui, em muito, para a economia de esforços nas Forças Armadas;
- Equilíbrio: Entre a atividade da força e os recursos disponíveis para a sua preparação (abastecimento);
- Garantia de qualidade: Deve investir-se na qualidade dos processos logísticos e este princípio aplica-se durante todo do ciclo de vida da unidade ou equipamento;
- Manutenção: Deve efectuar-se a manutenção mínima para assegurar a fiabilidade, a segurança do equipamento e aumento da disponibilidade operacional.

A sustentação logística da ME encontra-se estruturada por forma a cobrir todas as áreas de atuação (planeamento, aquisição de unidades e sistemas navais, manutenção, abastecimento, infraestruturas, investigação, desenvolvimento e inovação, industria de Defesa) que garantam o apoio às unidades e sistemas durante todo o seu ciclo de vida.

É na fase de planeamento que é efetuado o processo de seleção de equipamentos ou unidades. Este processo deve cumprir com as necessidades operacio-

nais e ter em conta, entre outros fatores, os prazos de execução, custos associados, aspetos tecnológicos e industriais e possibilidade de cooperação internacional. Tem como objetivo adicional minimizar e racionalizar os custos de manutenção e apoio.

A aquisição de unidades e sistemas navais é efetuada dando prioridade à indústria de Defesa Nacional, o que leva a um acréscimo de responsabilidades logísticas. Não obstante, também se observa uma integração cada vez maior entre sistemas nacionais e internacionais, procurando melhorar a gestão dos recursos e a interoperabilidade entre países aliados.

O processo de manutenção também sofreu alterações significativas, na medida em que o conceito de manter todas as unidades num grau de eficiência e operabilidade elevado evoluiu para um o conceito de que nem todas as unidades devem estar na mesma categoria de capacidade operacional, embora o conjunto de recursos que lhe estão associados seja preservado. Portanto, o esforço de manutenção deve ajustar-se a esta mudança e às prioridades estabelecidas pelo AJEMA para cada ciclo operacional.

O novo conceito de manutenção tem em conta a implementação de um modelo de modernização contínua que permite às unidades e sistemas incorporar novas capacidades e tecnologias, substituído o conceito tradicional de manutenção que visa a realização de uma grande modernização no meio do ciclo de vida de uma unidade ou sistema.

Os processos de abastecimento na ME (previsão, aquisição, armazenagem e distribuição) são geridos de forma semelhante, através de um sistema de gestão logística integrado que permitiu a implementação do *Almacén Virtual Único*². Este permite uma visão única e global das existências de *stocks*, independentemente da sua localização e trata do inventário de material da ME de forma integral, diminuindo o esforço na sua gestão, assim como uma redução do próprio inventário.

Os planos de infraestruturas estão subordinados à capacidade de manutenção e conservação das instalações existentes. Estas devem responder aos objetivos da ME. O primeiro é prioritário e associa-se às infraestruturas dedicadas ao apoio da qualidade de vida dos profissionais da ME e à sua formação nas escolas. O segundo associa-se às infraestruturas com carácter operacional e os terceiro e quarto, respetivamente, são as infraestruturas associadas à conservação do património histórico-cultural e às necessidades ligadas à evolução da organização e o seu processo de melhoria contínua.

² Armazém virtual único.

Faz parte do compromisso da ME investir nos programas de investigação, desenvolvimento e inovação, dando prioridade às atividades orientadas para a aquisição de protótipos de sistemas e equipamentos, nomeadamente destinados a solucionar a obsolescência dos sistemas. Estes programas devem contribuir, sempre que possível, para o desenvolvimento da indústria de Defesa espanhola e da Marinha.

Existe uma afinidade entre a sustentação logística da ME, a indústria de Defesa Nacional e o Ministério da Defesa. Esta relação visa assegurar a obtenção e preparação da Força Naval e rege-se pelo Código de Conduta da Agência Europeia de Defesa, ajustando-se áquilo que for estabelecido pelo Ministério da Defesa.

Tendo em conta o estabelecido no Código acerca da livre concorrência no mercado e a visão da ME relativamente à indústria de Defesa, é dada continuidade à participação da indústria de Defesa Nacional nos programas de aquisição e abastecimento que suportam a ME.

CONCLUSÕES

Nos últimos anos a ME realizou algumas modificações na sua organização interna, no sentido de racionalizar os recursos disponíveis. Todas essas alterações estiveram a cargo do AJEMA, através das competências conferidas pelo art.º 13 da Lei Orgânica 5/2005.

No âmbito do pessoal, é da responsabilidade do Almirante *Jefe de Personal*, desenvolver as atividades relacionadas com o planeamento, gestão, integração e obtenção de recursos humanos, ensino, treino do pessoal, controlo de saúde e a implementação da política social. Com o intuito de facilitar todo o processo da sustentação logística, nos Arsenais é prestado apoio sanitário aos militares que se encontram destacados na sua área de responsabilidade, é também fornecido apoio ao pessoal ao nível da gestão e dos processos administrativos e ainda efetuado o recrutamento na sua área de responsabilidade.

O apoio à *Fuerza*, no que se refere ao material é da responsabilidade do Almirante *Jefe de Apoyo Logístico*, a quem compete assegurar que o apoio logístico se ajusta às necessidades reais e cumpre com os requisitos estabelecidos. O apoio logístico na ME engloba todas as tarefas relacionadas com a direção, gestão, administração e controlo do material e desenvolve-se na JAL, onde se encontra centralizada a função de direção e nos Arsenais onde se efetua a função de execução de forma descentralizada.

A organização logística da ME contempla órgãos de apoio logístico estáticos e dinâmicos. Os Arsenais de Cadiz, Ferrol, Cartagena e Las Palmas, na

dependência do JAL, garantem o apoio logístico descentralizado às unidades operacionais estacionadas e às infraestruturas implementadas. Aqui incluem-se os pontos de apoio navais que estão nas suas dependências. Os órgãos de apoio dinâmicos da ME que integram a capacidade de apoio logístico operacional da *Flota*, assegurando as ações de abastecimento necessárias ao apoio e sustentação das operações navais e atuando como suporte à autonomia logística própria das unidades navais, estão inseridos na estrutura orgânica da *Flota* em três componentes principais, *La Fuerza de Acción Naval*, *La Fuerza de Acción Marítima* e *La Flotilla de Aeronaves*.

Podemos verificar transformações significativas no que concerne ao conceito de sustentação logística na ME. Estas transformações devem-se essencialmente ao investimento efetuado nos últimos anos na Indústria de Defesa Nacional que acarreta mais e diferentes responsabilidades. Por forma a dar resposta a estas alterações significativas, a ME apoiou o conceito de sustentação logística em quatro pilares fundamentais e definiu princípios que devem guiar todos os processos nas diferentes áreas de atuação da sustentação logística na ME (planeamento, aquisição de unidades e sistemas navais, manutenção, abastecimento, infraestruturas, investigação, desenvolvimento e inovação, indústria de Defesa).

As principais dificuldades sentidas no desenvolvimento do trabalho prenderam-se com a existência de incongruências entre a informação disponibilizada no sítio da internet da ME e as recentes atualizações do normativo relativo à logística da ME.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|----------|---|
| AJEMA | <i>Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada</i> |
| BAA | <i>Buque de Asalto Anfíbio</i> |
| BAC | <i>Buque de Aprovisionamiento de Combate</i> |
| BNR | <i>Base Naval de Rota</i> |
| CGA | <i>Cuartel General de la Armada</i> |
| COMARFER | <i>Mando de Acción Marítima de Ferrol</i> |
| DAE | <i>Dirección de Asuntos Económicos de la Armada</i> |
| DAT | <i>Dirección de Abastecimiento y Transporte</i> |
| DIASPER | <i>Dirección de Asistencia al Personal</i> |
| DIC | <i>Dirección de Ingeniería y Construcciones Navales</i> |
| DIENA | <i>Dirección de Enseñanza Naval</i> |
| DIN | <i>Dirección de Infraestructura</i> |
| DIPER | <i>Dirección de Personal</i> |
| DISAN | <i>Dirección de Sanidad</i> |
| DISOS | <i>Dirección de Sostenimiento</i> |

| | |
|------------|---|
| EM HRF (M) | Estado-Maior <i>High Reaction Forces (Maritime)</i> |
| EVIEST | <i>Escuadrón de Vigilancia del Estrecho</i> |
| GEAT | <i>Grupo Embarcable de Apoyo Técnico</i> |
| GNP | <i>Grupo Naval de Playa</i> |
| JAL | <i>Jefatura de Apoyo Logístico</i> |
| JEPER | <i>Jefatura de Personal</i> |
| LCM | <i>Landing Craft Mechanized</i> |
| LHD | <i>Landing Helicopter Dock</i> |
| ME | Marinha Espanhola |
| OAJ | <i>Organo Auxiliar de Jefatura</i> |
| TL | <i>Transporte Ligero</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, 2016. *Organización de la Armada (Instrucción 4/2016, de 15 de enero)*. Madrid: Armada Española.
- Armada Española, 2016. *Armada Española*. [Em linha] Disponível em: http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/_inicio_home/prefLang_en/, [Consult. 10 de novembro de 2016].
- Escuela Superior de las Fuerzas Armadas - Departamento Especifico Armada, 2012. *La Armada Española*. 2nd ed. Madrid: Escuela Superior de las Fuerzas Armadas.

MARINHA FRANCESA

1TEN AN Ana Barbosa Queirós
1TEN M Isabel Gonçalves Bué
1TEN M Sofia Saldanha Junceiro
1TEN STAEL Agostinho Serras
1TEN STC Silva Graça
1TEN STP Ronda Branca

Conhecida nos primórdios como *La Royale*, a história da Marinha francesa encontra-se dividida em 4 épocas: época medieval, época moderna, a Marinha do século XIX e a Marinha do século XX, como se pode encontrar descrito no sítio do Ministério da Defesa francês (Marine Nationale, 2015).

Segundo Louis Nicolas (1961) é durante a época Medieval que a Marinha francesa tem a sua génese. Em 1203 a Normandia é anexada ao reino e estabelecida assim a primeira fronteira marítima. Mesmo com a criação do primeiro arsenal em Rouen (*Le Clos dès Galées*), França não dispõe nesta época de uma força naval permanente. Só no século XVII é que a Marinha francesa foi institucionalizada, pelo Cardeal Richelieu e por Colbert. Em 1669, D. Luís XIV nomeou o primeiro secretário de Estado da Marinha e no final deste século França era considerada como a principal potência naval do seu tempo (Nicolas, 1961 p. 41).

Devido à revolução francesa a esquadra é afetada negativamente pela emigração em massa dos oficiais e pela prioridade dada aos combates continentais. Durante o século XIX, a Marinha francesa competia com a Marinha inglesa, e só em 1898, após várias batalhas navais travadas, a reconciliação é cimentada entre estas duas nações (Nicolas, 1961 p. 99). O desenvolvimento da propulsão a vapor marcou a segunda metade do século XIX e a Marinha continuou a ser uma ferramenta essencial na política externa, evidenciando o seu papel na conclusão da aliança franco-russa, ou denominado por *l'Entente cordiale* (Nicolas, 1961 p. 101).

Foi já no século XX, durante todo o período das duas guerras mundiais, que surgiram os primeiros submarinos e aeronaves francesas. É importante salientar a entrada ao serviço de vários meios navais como o primeiro porta-aviões da era moderna, le Clemenceau em 1961, o primeiro submarino com mísseis balísticos, le Redoutable em 1972, o primeiro submarino nuclear, le Rubis em 1983 e o primeiro

porta-aviões movido a energia nuclear, le Charles de Gaulle em 2001 (Marine Nationale, 2015).

Após a reconstituição da esquadra convencional, agora organizados em torno da componente naval priorizando a energia nuclear, França abre-se para a era da marinha das operações externas. O fim da Guerra Fria e o 11 de Setembro de 2001 contribuíram significativamente para o aumento das operações navais (Marine Nationale, 2015).

Atualmente, a Marinha francesa encontra-se inserida na estrutura militar numa posição em muito semelhante à que a Marinha portuguesa ocupa, estando a sua macroestrutura representada na Figura 1.

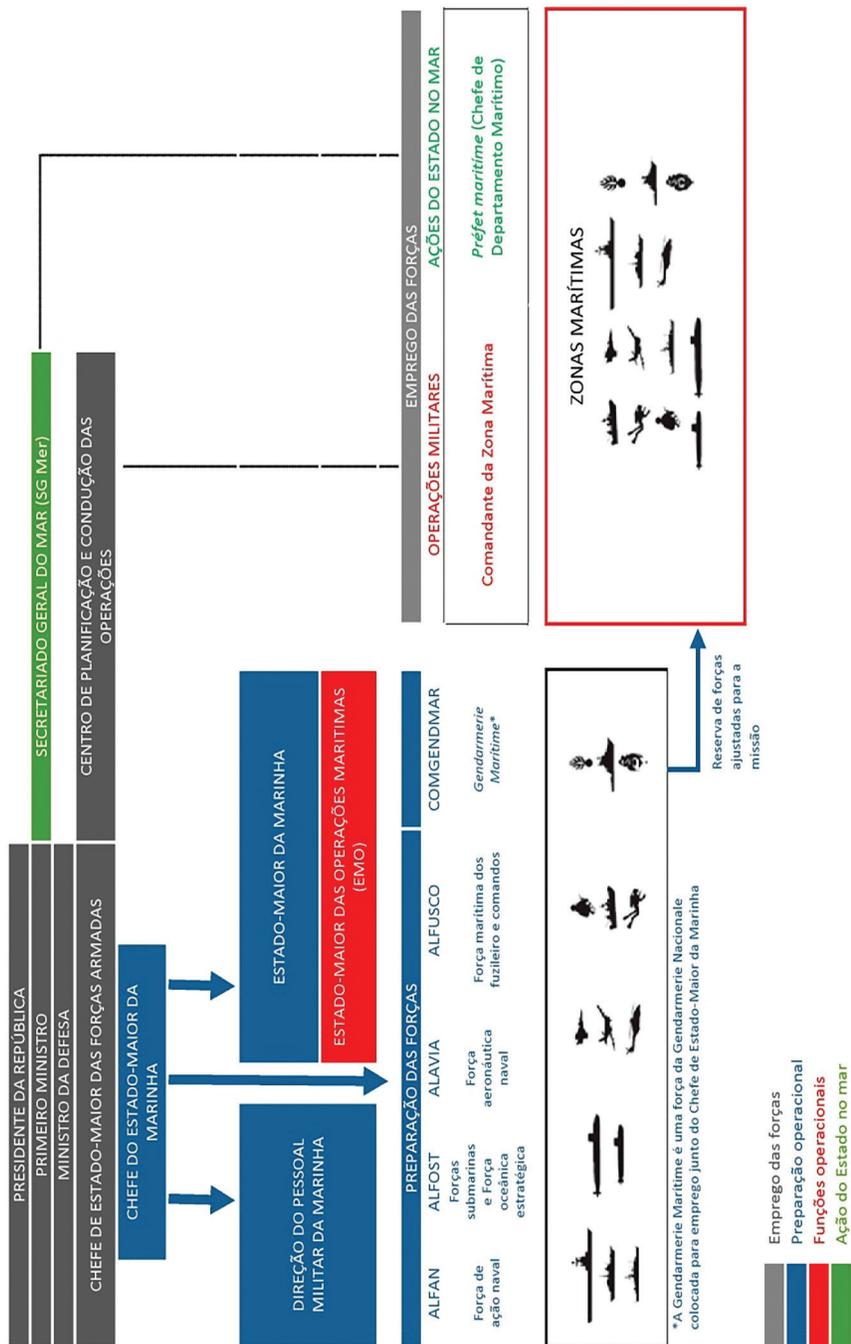


Figura 1 - Estrutura Macro da Marine Nationale
 Fonte: Adaptado a partir de Commission des Finances (2005).

Sendo um ramo das Forças Armadas, encontra-se sob alçada do *Chef d'État-Major des Armées* (CEMA), que por sua vez, se encontra sob tutela do Ministério da Defesa. O seu lema é “*Honneur, Patrie, Valeur, Discipline*”¹ (Marine Nationale, 2015).

Segundo o sítio do Ministério da Defesa de França (Marine Nationale, 2015), no final de 2015 a Marinha francesa dispunha de 44 000 homens e mulheres ao serviço do país, 37 000 dos quais são militares e 7 000 são civis, que asseguram a presença naval permanentemente com 30 navios no mar, cinco aeronaves no seu espaço aéreo e submarinos com a capacidade de lançarem mísseis balísticos. A sua esquadra é constituída por mais de 180 navios, 200 aeronaves e seis unidades de comando, fazendo da Marinha francesa uma das maiores do Mundo.

França possui territórios espalhados por todo o globo mantendo o território francês, fronteiras com todos os oceanos do globo terrestre. Com 7 000 km de linha de costa tem a segunda maior área marítima com 11 milhões de km² (Marine Nationale, 2015). Atualmente, as Forças Armadas Francesas (FAF) atuam em diversos locais, sendo possível observar através das Figuras 2 e 3.

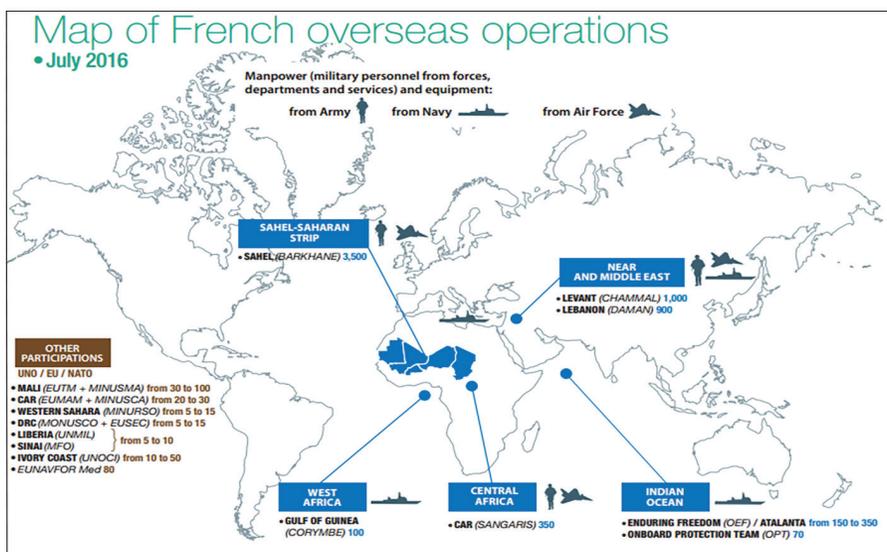


Figura 2 - Mapa das Operações das Forças Armadas francesas referente a julho 16

Fonte: Adaptado a partir de Ministère de la Défense (2016).

¹ “Honra, Pátria, Valor, Disciplina” – traduzido pelos autores.

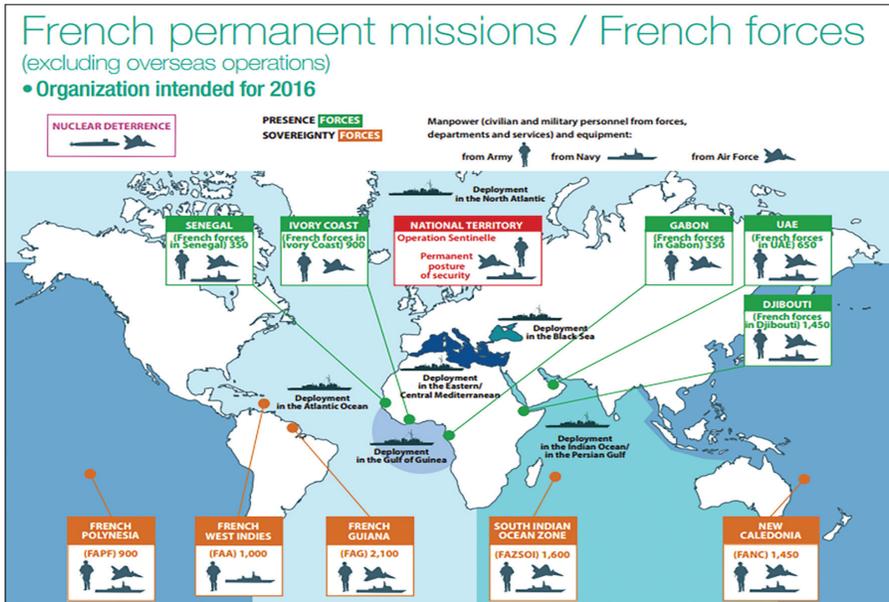


Figura 3 - Mapa das Operações das Forças Armadas francesas referente a julho 16

Fonte: Adaptado a partir de Ministère de la Défense (2016).

Com esta dispersão de forças, é expectável que o desafio logístico de apoio às forças seja igualmente grande. No sentido de otimizar recursos, as FAF foram reorganizadas, e parte dessa reestruturação incidiu sobre a forma como o apoio está organizado e é disponibilizado (Commission des Finances, 2005).

1. ESTRUTURA ORGÂNICA DAS ENTIDADES COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS

Apesar do objetivo deste trabalho ser a descrição dos órgãos da Marinha com responsabilidades na logística do material e do pessoal, identificou-se que seria impossível dissociar da análise a estrutura órgãos de apoio logístico transversal e comum aos três ramos das FAF, edificada nos últimos anos na sequência de importantes reformas da Defesa.

Esta nova estratégia, orientada para o conceito conjunto numa visão de economia de recursos, face à similitude das necessidades existentes nos vários ramos das FAF, integra todo o espectro de atividades de apoio, que não se restringem unicamente às operações.

Na prática, o apoio pode constituir-se como transversal e comum aos três ramos ou específico dos ramos. Na Figura 4 encontram-se representados esses organismos numa perspetiva dos níveis de apoio comuns e específicos da Marinha.

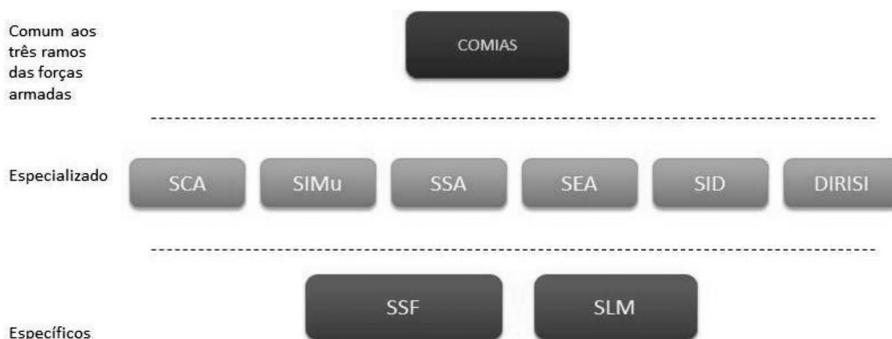


Figura 4 – Nível de apoio das FAF

Fonte: Adaptado a partir de Commission des Affaires Étrangères (2012).

Legenda:

- COMIAS - Commandant Interarmées du Soutien
- DIRISI - Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information
- SCA - Service du Commissariat des Armées
- SEA - Service des Essences des Armées
- SID - Service d' Infrastructure de la Défense
- SIMu - Service Interarmées des Munitions
- SLM - Service Logistique de la Marine
- SSA - Service de Santé des Armées
- SSF - Service de Soutien de la Flotte

1.1. ENTIDADES COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS COMUNS ÀS FAF

O apoio logístico comum, que é operado inter-ramos, é assegurado essencialmente por duas entidades: a *Organization Interarmées de Soutien* (OIAS) e a *Direction Générale de L'Armement* (DGA) (CICDE, 2013).

A OIAS é chefiada pelo *Commandant Interarmées du Soutien* (COMIAS) que comanda toda a cadeia de apoio através das *Base de Défense* (BdD). Nas suas funções, o COMIAS é apoiado pelo *Centre de Pilotage et de Conduite du Soutien* que organiza e dirige a gestão do apoio comum na dependência do CEMA, e possui autoridade direta sobre os comandantes das BdD (Ministère de la Défense, 2010), quer em território continental, quer em território ultramarino. Importa, no entanto, referir que o COMIAS é uma função e não um comando (CICDE, 2013).

O caráter transversal, descentralizado e de proximidade que se pretende com a organização edificada com o OIAS, faz com que as BdD se assumam como

as entidades mais relevantes para a execução e concretização do apoio logístico. Assim, o comandante de cada BdD, apesar de se encontrar na dependência do COMIAS, coordena com elevada autonomia o apoio especializado inter-ramos, que é disponibilizado ao nível local, pelas *Directions Interarmées* e os *Services Interarmées* (CICDE, 2013) do Ministério da Defesa.

As direções e serviços mencionados têm um amplo espectro de atuação, e cobrem áreas tão diversificadas como a saúde, munições, combustíveis, tecnologias de informação e comunicação, infraestruturas e apoio geral conforme apresentado na Figura 5.

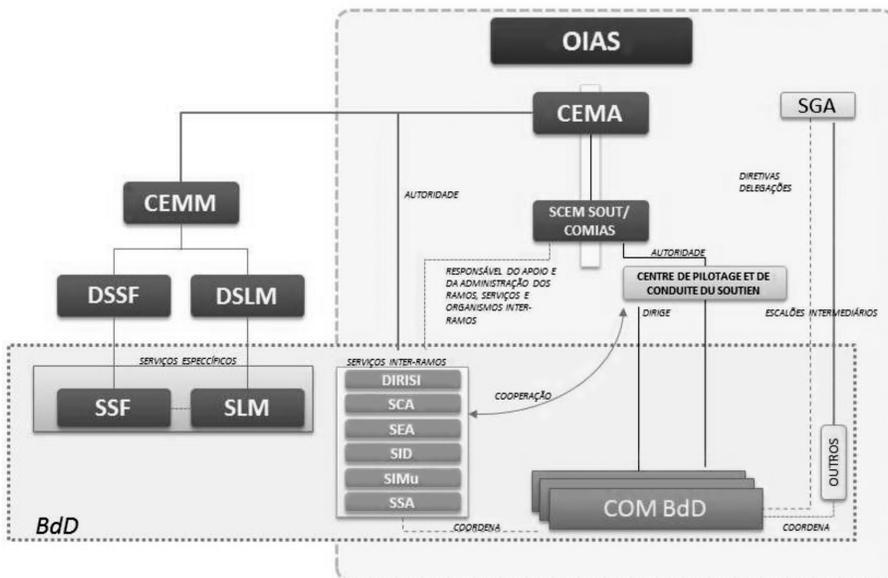


Figura 5 - Organização da logística das BdD

Fonte: Adaptado a partir de Commission des Affaires Étrangères (2012).

Legenda:

- CEMA - Chef d'État-Major des Armées
- CEMM - Chef d'État-Major de la Marine
- DSLM - Direction du Service de Logistique de la Marine
- DSSF - Direction du Service de Soutien de la Flotte
- SGA - Secrétariat Général pour l'Administration
- SLM - Service de Logistique de la Marine
- SSF - Service de Soutien de la Flotte

A DGA constitui-se como a segunda entidade com responsabilidades transversais aos ramos, e é responsável pelos projetos, aquisição e avaliação dos sistemas de armas que equipam as FAF. Ainda assim, a DGA possui uma política de exportação de armamento bem implementada que permitiu em 2015 o encaixe es-

timado de 16 bilhões de euros, com um investimento de 727 milhões de euros em investigação (Ministère de la Défense, 2016).

1.2. ENTIDADES COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS ESPECÍFICAS DA MARINHA FRANCESA

A estrutura de apoio logístico específico da Marinha compreende dois serviços: o *Service de Soutien de la Flotte* (SSF) e o *Service Logistique de la Marine* (SLM), ambos concorrentes à estratégia de *Mantien en Condition Operationnelle* (MCO) e na dependência do *Chef d'État-Major de la Marine* (CEMM). Através da MCO são asseguradas duas funções:

- A função de apoio técnico, que envolve a manutenção propriamente dita (preventiva e corretiva), a gestão e configuração dos equipamentos e a atualização dos referenciais técnicos;

- A função de apoio logístico que compreende o aprovisionamento, manutenção, armazenagem e acondicionamento dos sobressalentes navais, as estruturas oficiais e, em certos casos, as estruturas industriais.

As necessidades de intervenção ao nível da manutenção são determinadas pela utilização do meio, mas, sobretudo pela atividade operacional e por isso, o SSF deve garantir à componente operacional a disponibilidade de todas as potencialidades de emprego dos navios (Commission des Finances, 2005).

De uma forma resumida, os atores do MCO são:

- O SSF, que assegura a gestão das obras;
- A componente operacional, que define as necessidades para as quais o SSF deverá corresponder em termos de disponibilidade;
- As indústrias, que assumem a gestão de obras e asseguram a prestação de serviços;
- O SLM, que através das suas oficinas, assegura a capacidade de reparação naval ao nível industrial.

Neste trabalho, iremos abordar com maior detalhe a estrutura orgânica dos órgãos com responsabilidades logísticas, o SSF e o SLM, e identificar também a estrutura orgânica dos órgãos com responsabilidades na gestão do pessoal, a *Direction du Personnel Militaire de la Marine* (DPMM).

1.2.1. Service de Soutien de la Flotte

O SSF é um serviço de apoio especializado da Marinha francesa que se encontra sob a autoridade do CEMM e cuja principal responsabilidade é providenciar apoio logístico e técnico aos navios de superfície e submarinos, executando a

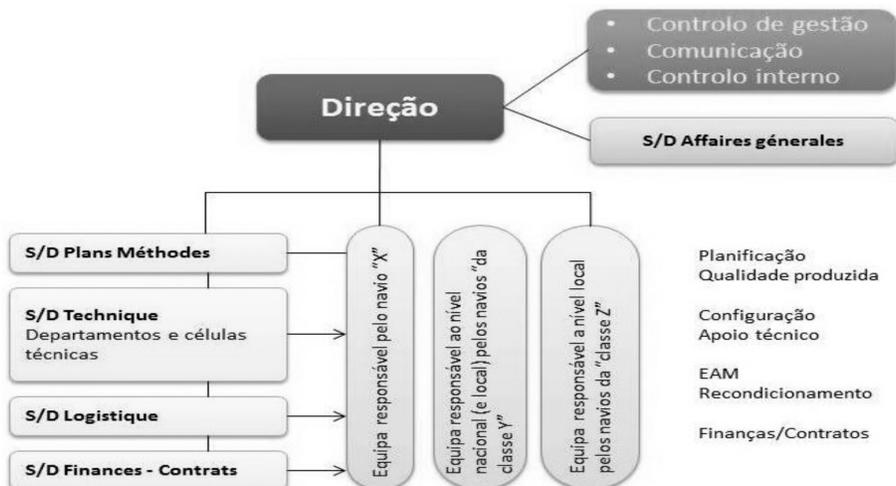


Figura 7 - Direção Local do SSF

Fonte: Adaptado a partir de Commission des Finances (2005).

Estabelecendo uma analogia com a estrutura atual da Marinha portuguesa, o SSF será comparável às funções que são garantidas pelas Esquadrilhas, pela Direção de Navios (DN), e pela Direção de Abastecimento (DA). Identifica-se, ainda, que parte das funções da DA - armazenagem e distribuição - são assegurados pelo SLM, serviço onde existem também estruturas oficiais semelhantes às existentes no Serviço de Apoio aos Navios (na dependência da Esquadilha de Navios de Superfície).

1.2.2. *Service Logistique de la Marine*

Subordinado ao CEMM, o SLM tem como principal missão assegurar, em complemento ao SSF, a MCO dos meios navais, o apoio aos elementos das forças navais ao nível da manutenção/reparação, bem como o apoio logístico nos domínios do apoio específico para a Marinha (Etat-Major de la Marine, 2015).

Criado a 1 de fevereiro de 2010, no decurso das transformações produzidas no seio das Forças Armadas, com o objetivo de assegurar a continuidade do apoio logístico específico à Marinha, o SLM passou a agregar a capacidade das instalações oficiais militares, *Ateliers Militaires de la Flotte* e do extinto *Service du Commissariat de la Marine* que era responsável pelo abastecimento de equipamentos náuticos, armazenamento e trânsito da Marinha.

Após a fase inicial de implementação do SLM, foram produzidas duas alterações, no intuito de simplificar o processo:

- Em 2014, as direções locais do SLM de Toulon e de Brest passaram para a dependência da direção central do SLM;
- Entre 2015 e 2017 (Hiaux, 2015), foram transferidos para o SSF os processos de aquisições (compras, conhecimentos técnicos, manutenção operacional e gestão logística de bens).

Na atualidade, o SLM compreende a direção, sediada em Paris, e as delegações de Toulon e Brest. O SLM é constituído por cinco subdireções (Etat-Major de la Marine, 2015): a *Sous-direction des Maîtrise d’Oeuvre* (assegura a gestão de projetos), a *Sous-direction Affaires Financières* (gere os assuntos financeiros), a *Sous-direction Expertise* (assegura gestão de aspetos técnicos), a *Sous-direction Logistique* (assegura os aspetos relacionados com a expedição do material) e a *Sous-direction Management, Information, Affaires générales* (que assegura a gestão de assuntos gerais relativos ao funcionamento do SLM), conforme apresentado no organograma Figura 8.

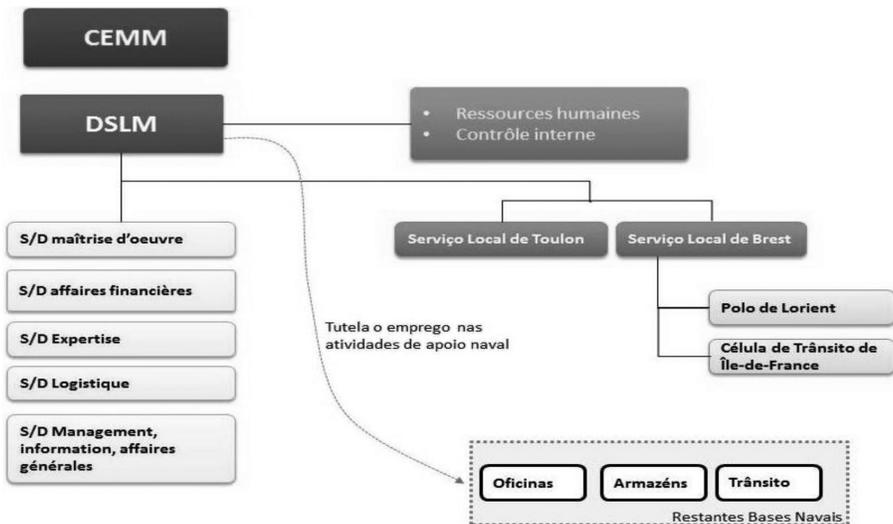


Figura 8 - Organização do SLM

Fonte: Adaptado a partir de Commission des Finances (2005).

Conforme refere Mazano (2016), o SLM, enquanto responsável pela armazenagem e distribuição dos sobressalentes, segue uma política de gestão de processos orientada pelo SSF, garantindo a disponibilização de capacidade de reação rápida e projetada para tratar das avarias no mar.

1.2.3. *Direction du Personnel Militaire de la Marine*

A DPMM (Drian, 2015) está na dependência do *État-Major de la Marine* (EMM) e é apoiada por dois gabinetes: o *Bureau des Écoles et de la Formation* e o *Bureau des Droits Financiers Individuels*. Encontra-se organizada da seguinte forma:

- Duas subdireções – *Sous-direction de la Gestion du personnel* e *Sous-direction des Études et de la Politique des Ressources Humaines*;
- Dois serviços – *Service de Recrutement de la Marine* e *Service de Psychologie de la Marine*;
- Um centro – *Centre d’Expertise des Ressources Humaines*, conforme organograma que se apresenta na Figura 9.

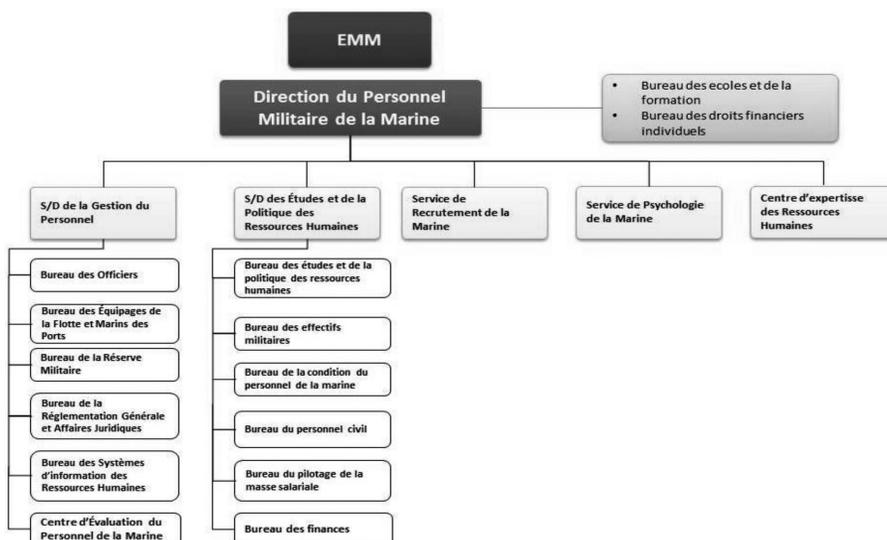


Figura 9 - Organização da DPMM

Fonte: Adaptado a partir de Commission des Finances (2005).

Relativamente à Marinha portuguesa, verifica-se que a DPMM é uma estrutura que engloba funções que transcendem as responsabilidades da Direção do Pessoal (DP). Através dos seus dois gabinetes a DPMM assegura:

- Aspectos relativos à gestão das escolas de formação, que a nível nacional são assegurados por uma direção autónoma – a Direção de Formação;
- Aspectos legais e de gestão dos direitos financeiros individuais, que a nível nacional são assegurados no âmbito na Direção de Contabilidade e Operações Financeiras da Superintendência das Finanças.

Neste sentido, deduz-se que a estrutura francesa apresentará uma maior centralização e concentração dos aspetos relativos à gestão dos recursos humanos.

2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

Conforme anteriormente referido, e em virtude da dimensão da área de operações da Marinha francesa, o apoio logístico às forças destacadas assume uma dimensão e complexidade muito significativas. A execução desse apoio é assegurada por uma rede de órgãos de apoio estáticos e dinâmicos que garantem uma cobertura global.

2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

O apoio logístico às forças destacadas nas operações navais é assegurado pelas BdD que constituem a componente estática do apoio. Existem 51 BdD, distribuídas pelo território continental (Figura 10), que asseguram através da estrutura inter-ramos dependente do COMIAS, o apoio das direções e serviços especializados identificados em 1.. Destas 51 BdD, três constituem-se como Bases Navais, localizadas em Toulon, Brest e Cherbourg.

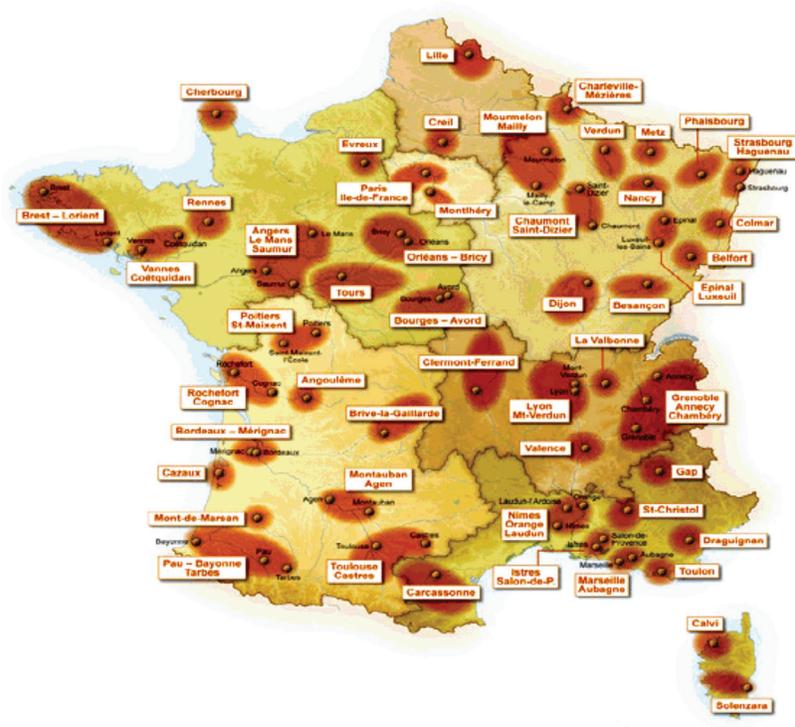


Figura 10 - Mapa das BdD em território continental francês
 Fonte: Adaptado a partir de Ministère de la Défense (2010).

Para além das Bases Navais em território continental, a Marinha francesa dispõe deste tipo de apoio estático em território ultramarino, com a localização indicada na Figura 11.



Figura 11 - Mapa da Bdd Navais Ultramarinas da Marinha francesa

Fonte: Adaptado a partir de Cols Blues (2016).

Ainda ao nível das Bdd, existe o funcionamento dos serviços partilhados - restauração, alojamento, administração de recursos humanos, transportes, entre outros (Ministère de la Défense, 2010). Estes serviços partilhados, existentes ao nível local, encontram-se por sua vez centralizados em agrupamentos de apoio logístico das Bdd - *Groupement de Soutien de la Base de Défense* (Cols Blues, 2016).

Ao nível do apoio logístico específico da Marinha, as Bdd de Toulon e de Brest constituem-se como as principais Bdd navais. Essencialmente, este aspeto decorre das valências existentes pelas direções locais do SSF e SLM, descritas em 1.

A Base Naval de Brest é a principal Bdd no Atlântico Norte, albergando a *Force Océanique Stratégique*, a esquadilha de submarinos com mísseis nucleares balísticos e o *Centre d'Instruction Naval* (naval-technology.com, s.d.).

A Base Naval de Toulon é a segunda maior Base Naval de França e aloja mais de 70 navios da Marinha francesa, incluindo o porta-aviões, a esquadilha de submarinos e a *Force D'Action Navale* (naval-technology.com, s.d.(a)). Para além destas duas Bdd, existe ainda o porto de Cherbourg vocacionado para o apoio a navios com propulsão nuclear.

2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

A Marinha francesa possui uma esquadra bastante diversificada em termos de capacidade e funções, e uma dimensão muito significativa (Cols Blues, 2014 p. 16).

Analisando os navios com capacidade de executar funções de apoio logístico dinâmico da Marinha francesa (Marine Nationale, 2016), constata-se que este apoio surge das mais diversas plataformas como ilustra a Figura 12 (Ministère de la Défense, 2017).



3 Reabastecedores



60 Rebocadores



5 Hidro-oceanográficos



10 Apoio actividade de mergulho



5 Experiências científicas



2 SAR e combate a incêndios



2 Apoio a submarinos



16 Instrução



1 Porta-aviões



9 Lanchas de desembarque



Figura 12 - Principais Navios de Apoio Logístico

Fonte: Adaptado a partir de Marine Nationale (2016).

O seu porta-aviões nuclear e os quatro submarinos nucleares têm apoio de dois e quatro rebocadores, respetivamente, dedicados às suas manobras. Possui ainda mais 44 rebocadores portuários e costeiros assim como dois rebocadores de alto mar. Em termos de reabastecimento em alto mar, a Marinha dispõe de três reabastecedores com capacidade de embarcar um comando operacional de forças.

Em termos de apoio a operações anfíbias, a Marinha possui três navios de projeção de forças e nove lanchas de desembarque para projeção de forças deste tipo.

A Marinha francesa possui ainda navios para ações de apoio específicas como apoio a atividades de mergulho, reboque de sonares, transporte de passageiros, combate à poluição, missões de busca e salvamento, combate a incêndios, apoio aos submarinos, instrução, hidro-oceanográficos e navios dedicados a experiências.

CONCLUSÕES

A Marinha francesa possui uma dimensão muito significativa quer ao nível do número de efetivos que a compõem, quer ao nível do número e complexidade de meios disponíveis, que a destaca como uma das maiores do Mundo. A diversidade das operações desenvolvidas por esta Marinha assume um carácter global que obriga à existência de estruturas logísticas robustas, dotadas de grande especialização e, por força dos interesses nacionais, com grande dispersão territorial.

A logística das FAF no geral, e da Marinha francesa em particular, foram alvo de significativas reformas nos últimos anos, com particular enfoque no período de 2000 a 2013. Essas reformas conduziram essencialmente à concentração de serviços comuns aos ramos, nomeadamente, nas áreas da saúde, munições, combustíveis, tecnologias de informação e comunicação, infraestruturas e apoio geral, coordenados por um organismo comum, o OIAS, na dependência do Ministério da Defesa. Se por um lado foram concentrados esforços dos ramos, existiu por outro lado uma descentralização e projeção desse apoio comum para as BdD ao nível local, de forma a fazê-lo chegar com proximidade, às unidades apoiadas.

Na Marinha francesa, as reformas incidiram essencialmente na criação de novas estruturas, como sejam o SSF e o SLM, que na sua atividade asseguram a componente de apoio específico do ramo ao nível do conceito da MCO naval. Estas constituem-se como estruturas altamente especializadas na manutenção dos meios navais, projetando e acompanhando todo o seu ciclo de vida, coordenam a atividade de manutenção, adjudicam externamente as capacidades que não dispõem, e asseguram o abastecimento, controlo e distribuição de sobressalentes.

No que ao apoio de proximidade diz respeito, as forças projetadas apoiam-se essencialmente nas BdD, como órgãos de apoio estático. Essas BdD, apesar de funcionarem na dependência do COMIAS, têm uma elevada autonomia de funcionamento, quer ao nível das direções e serviços comuns, criados para apoio aos ramos, quer ao nível dos serviços partilhados existentes ao nível local, de que são exemplo: a alimentação; os correios; os transportes; entre outros, garantindo deste modo, a sustentação das forças, mesmo em locais remotos.

Para um apoio mais específico e especializado da Marinha, 12 das BdD constituem-se como Bases Navais, situando-se três no território continental e nove distribuídas pelas províncias ultramarinas. Nas principais Bases Navais, encontram-se também direções locais ou representações do SSF e do SLM, de forma a garantir capacidade de manutenção das forças navais.

No caso específico da Marinha francesa, e face às capacidades edificadas e diversidade dos meios navais de que dispõem, existe um conjunto de órgãos de apoio dinâmicos que podem apoiar e sustentar forças em grande escala. O emprego do porta-aviões nuclear ou dos três reabastecedores pode constituir, sempre que necessário, uma base de apoio dinâmica muito importante para qualquer operação em qualquer ponto do globo. A sua capacidade de projeção logística não se esgota nestes meios, dispõe ainda de um conjunto diversificado de meios para emprego em cenários específicos, como sejam, lanchas de desembarque anfíbio, embarcações de transporte de passageiros, rebocadores, navios de apoio a operações de mergulho, entre outros.

A estrutura logística da Marinha francesa é substancialmente diferente daquela que se encontra edificada na Marinha portuguesa. No decurso deste trabalho, e entre muitas, identificámos que a primeira e mais significativa diferença reside na escala do apoio fornecido, que não é comparável em nenhuma medida. Outra importante diferença identificada, reside no apoio especializado transversal aos ramos, que decorre das recentes reformas introduzidas e que não se encontra edificado na realidade portuguesa.

Ainda no campo das diferenças mais relevantes, identifica-se o facto de a Marinha francesa ter apenas dois órgãos de apoio especializado, que funcionam de forma coordenada e interligada, o SSF e o SLM. Estes órgãos asseguram todo o espetro de apoio logístico material aos navios, desde o planeamento à execução dos processos de manutenção, em todos os escalões, passando pela contratação de empresas externas no sentido de assegurar os trabalhos que excedem a sua capacidade oficial, pela aquisição, armazenagem e expedição dos sobressalentes para os navios, entre outras.

Por comparação, a Marinha portuguesa estrutura-se com um conjunto mais alargado de órgãos que coordenam, gerem e executam o apoio logístico, como sejam a Superintendência do Material, tendo na sua alçada a Direção de Navios e a Direção de Abastecimento, o Comando Naval, as Esquadilhas, o Serviço de Apoio aos Navios da Esquadilha de Navios de Superfície, entre os mais significativos.

No que respeita à logística dos recursos humanos, a DPMM é o órgão da Marinha francesa que garante esta atividade, que não se limita à administração do

peçoal, de modo análogo à atividade da Direção do Peçoal da Marinha portuguesa. A esta entidade da Marinha francesa, compete também gerir a formação e os aspetos de âmbito jurídico-financeiro nas questões relacionadas com os direitos financeiros individuais.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|--------|---|
| BdD | <i>Base de Défense</i> |
| CEMA | <i>Chef d'État-Major des Armées</i> |
| CEMM | <i>Chef d'État-Major de la Marine</i> |
| COMIAS | <i>Commandant Interarmées des Soutiens</i> |
| DA | <i>Direção de Abastecimento</i> |
| DGA | <i>Diréction Général de L'Armement</i> |
| DIRISI | <i>Direction Interarmées des Réseaux d'Infrastructure et des Systèmes d'Information</i> |
| DN | <i>Direção de Navios</i> |
| DP | <i>Direção do Peçoal</i> |
| DPMM | <i>Direction du Personnel Militaire de la Marine</i> |
| DSLM | <i>Direction du Service de Logistique de la Marine</i> |
| DSSF | <i>Direction du Service de Soutien de la Flotte</i> |
| EMM | <i>État-Major de la Marine</i> |
| FAF | <i>Forças Armadas Francesas</i> |
| MCO | <i>Mantien en Condition Operationnelle</i> |
| OIAS | <i>Organization Interarmées de Soutien</i> |
| SCA | <i>Service du Commissariat des Armées</i> |
| SEA | <i>Service des Essences des Armées</i> |
| SECLF | <i>Station d'Essais des Combustibles et Lubrifiants de la Flotte</i> |
| SGA | <i>Secrétariat Général pour l'Administration</i> |
| SID | <i>Service d'Infrastructure de la Défense</i> |
| SIMu | <i>Service Interarmées des Munitions</i> |
| SLM | <i>Service de Logistique de la Marine</i> |
| SSA | <i>Service de Santé des Armées</i> |
| SSF | <i>Service de Soutien de la Flotte</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CICDE, 2013. *Doctrine du Soutien - Le soutien des engagements opérationnels*. Paris: CICDE.
- Cols Blues, 2014. *Marine Nationale 2014 Dossier d'Information*. 2014ª ed. Paris: Cols Blues.
- Cols Blues, 2016. *Bases navales outre-mer*. [Em linha] Disponível em: <http://www.colsbleus.fr/articles/8104> [Consult. em 14 de dezembro de 2016].
- Comission des Affaires Étrangères, 2012. Session Extraordinaire mº 660. *Rapport D'Information*, 11 julho. p.108.

- Commission des Finances, 2005. Session Ordinaire n° 426. *Rapport D ' Information*, 22 junho. p.20.
- Etat-Major de la Marine, 2015. Instruction provisoire n° 36/def/emm/org. *Bulletin officiel des armées*, 9 julho.
- Marine Nationale, 2016. *Liste des Bâtiments de Soutien par Unité*. [Em linha] (28/11/2016 16:59) Disponível em: <http://www.defense.gouv.fr/marine/equipements/batiments-de-soutien/liste-des-batiments-de-soutien-par-unite> [Consult. em 03 de janeiro de 2017].
- Ministère de la Défense, 2010. *Les BdD : où?* [Em linha] Ministère de la Défense (21/07/2010 10:20) Disponível em: <http://www.defense.gouv.fr/ema/rubriques-complementaires/bases-de-defense/les-bdd-en-bref/les-bdd-ou> [Consult. em 10 de janeiro de 2017].
- Ministère de la Défense, 2016. *Présentation de la direction générale de l'armement (DGA)*. [Em linha] (11/02/2016 18:21) Disponível em: <http://www.defense.gouv.fr/dga/la-dga2/missions/presentation-de-la-direction-generale-de-l-armement> [Consult. em 14 de dezembro de 2016].
- Ministère de la Défense, 2017. *Marine Nationale*. [Em linha] Disponível em: <http://www.defense.gouv.fr/marine/equipements> [Consult. em 03 de janeiro de 2017].
- naval-technology.com, s.d. *Arsenal de Brest*. [Em linha] Disponível em: <http://www.naval-technology.com/projects/arsenaldebrest/> [Consult. em 11 de dezembro de 2016].
- naval-technology.com, s.d.(a). *Toulon Naval Base*. [Em linha] Disponível em: <http://www.naval-technology.com/projects/toulonnavalbase/> [Consult. em 11 de dezembro de 2016].
- Nicolas, L., 1961. *Histoire de la Marine Française*. 2ª ed. Paris: Presses Universitaires de France.
- Soutien Logistique Défense, 2010. *Le SSF: Dix ans Déjà*. [Em linha] Disponível em: <http://www.sldmag.com/fr/archives/article/33/le-ssf-dix-ans-deja> [Consult. em 27 de novembro de 2016].

MARINHA GREGA

1TEN M Henriques Carinhas
1TEN EN-AEL Santos Veloso
1TEN M Rita Oliveira
1TEN STL Amaral Figueira
1TEN TSN-COM Maria Martins
1TEN FZ Pedro Badji (Guiné-Bissau)

Ao longo do tempo, a logística ganhou importância estratégica em todas as organizações e é uma componente determinante para o desenvolvimento do mundo atual caracterizado pela globalização (Felício, 2015). Contudo, a sua interpretação e relevância nem sempre foi a mesma ao longo dos tempos, já que a natureza e abrangência da sua definição dependem do contexto em que é aplicada. Neste âmbito, é importante destacar que o papel da área militar tem sido, desde sempre, dos mais marcantes em termos de desenvolvimento logístico e de aplicação no seio das empresas e organizações (Carvalho, 2012 p. 23).

As possíveis definições de logística desviam-se de acordo com as diversas perspetivas e/ou áreas e instituições que, direta ou indiretamente, com ela convivem e/ou trabalham/dialoguem (Carvalho, 2012). Importa, por isso, neste contexto, centrar a análise do estudo na aplicação do conceito militar ao objeto de estudo proposto: a Marinha Grega, doravante designada por *Hellenic Navy* (HN).

A doutrina OTAN define a logística aplicada às operações militares como a ciência do planeamento e materialização da movimentação e manutenção de forças. Este processo incorpora as ações desencadeadas desde a definição e desenvolvimento, a obtenção, o armazenamento, o transporte, a distribuição, a manutenção, a evacuação e a eliminação do material. Inclui também o transporte de pessoal, a aquisição ou construção, a manutenção, a operação e disponibilização de instalações, a aquisição ou prestação de serviços, e, por último, a prestação de assistência médica e cuidados de saúde (NATO, 2012).

A Grécia, normalmente designada por República Helénica, é um país democrático localizado no sul da Europa. O país está estrategicamente localizado entre a Europa, a Ásia, o Médio Oriente e a África. Tem fronteiras terrestres com a Albânia, a República da Macedónia, a Bulgária e a Turquia (Figura 1).



Figura 1 – Localização da Grécia na Europa

Fonte: Disponível em <http://www.guiageo-grecia.com/mapas.htm>.

A Grécia tem a 11ª maior costa do mundo, com 13 676 quilómetros de comprimento e com um grande número de ilhas (cerca de 1 400, das quais 227 são habitadas), 80 % do território grego é montanhoso, com o seu ponto mais alto no Monte Olimpo (BBC, 2016).

A herança histórica e cultural da Grécia continua a influenciar o mundo ocidental moderno através da sua literatura, arte, filosofia e política (BBC, 2016).

Os principais setores da economia grega são o comércio grossista e retalhista e os serviços de transportes, o alojamento e a restauração (25,4 %), a administração pública, a defesa, a educação, a saúde, os serviços sociais (21,0 %) e o setor imobiliário (17,2 %) (UE, 2016).

O país tornou-se membro da OTAN em 1952 e o décimo membro da União Europeia (UE) em 1981 (NATO, 2016).

1. ORGANIZAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS GREGAS

A necessidade da Europa se adaptar aos novos desafios que a realidade socioeconómica impôs, ao novo conceito estratégico da OTAN, e aos novos desafios

que a globalização trouxe, obrigou as Forças Armadas (FFAA) gregas a adaptarem-se a esta dinâmica através da promulgação, em 2014, do *white paper for the armed forces*¹, e consequentemente do seu conceito estratégico (Hellenic Army General Staff, 2016).

As FFAA gregas estão sob tutela do Ministério da Defesa, de acordo com o organograma representado na Figura 2.

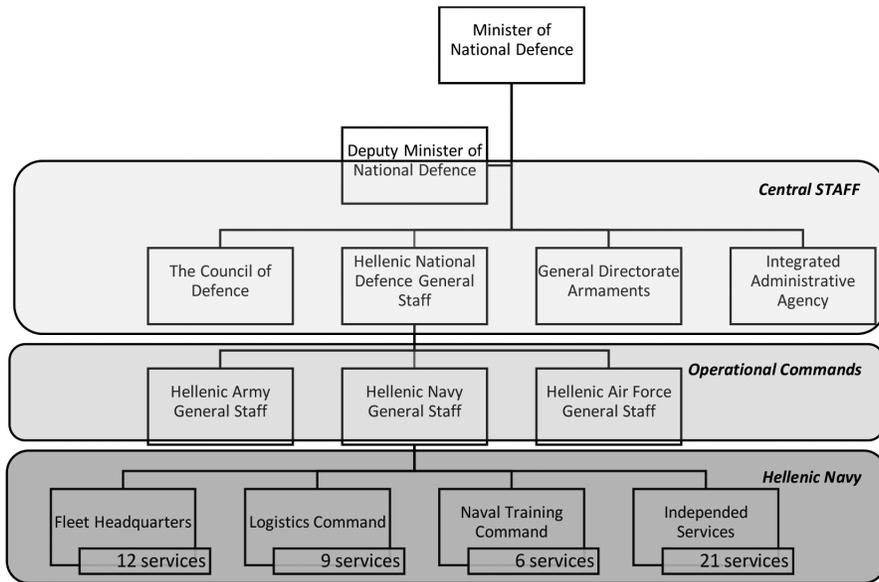


Figura 2 – Estrutura das Forças Armadas Gregas

Fonte: Adaptado a partir de Hellenic Republic (2016).

A estrutura da defesa nacional inclui os órgãos de consultoria e apoio ao Ministro da Defesa que estão sob sua dependência direta (*Central Staff*), onde se inclui o *Hellenic National Defence General Staff* (HNDGS), o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, *Admiral Evangelos Apostolakis* (HNDGS desde 15 de setembro de 2015), que exerce o Comando Completo² dos três ramos das FFAA gregas, Marinha, Exército e Força Aérea (HNDGS, 2016).

¹ Documento parlamentar que contém as propostas de políticas, estratégicas e linhas de ação a adotar pelas FFAA gregas (HNDGS, 2016).

² O Comando completo (FULCOM) é a autoridade e responsabilidade conferida a um comandante superior, para exercer o comando operacional e administrativo. Apenas existe nas estruturas nacionais. Essa autoridade pode ser parcialmente delegada (NATO, 2013, pp. 2-F-7).

A HN é comandada, desde 15 de setembro de 2015 por um Vice-almirante, que exerce o Comando Operacional³ dos meios e pessoal que dele diretamente dependem (Hellenic Navy, 2016).

2. CARATERIZAÇÃO DA MARINHA GREGA

A HN é a força naval da Grécia. É considerada uma das mais antigas do mundo, não se sabendo bem quando teve o seu início. A HN moderna tem as suas raízes nas forças navais de várias ilhas do mar Egeu, tendo todas elas lutado na guerra da independência da Grécia (Hellenic Navy, 2016).

A HN tem como principais missões:

- Conduzir as operações marítimas necessárias, em tempos de paz ou de guerra, a fim de assegurar os objetivos nacionais de sua responsabilidade;
- Em cooperação com os demais ramos das FFAA, contribui para a dissuasão de ataques de supostos opositores;
- Proteger os direitos gregos e a integridade das fronteiras, as vias comerciais marítimas e a população das ilhas gregas;
- Transportar material para outras unidades dos ramos das FFAA e contribuir, através de transporte marítimo e aéreo, para dar resposta às necessidades da população das ilhas.

A presença da HN nas ilhas, especialmente nas que ficam situadas no mar Egeu Oriental e na área de Corfu, é constante. Os navios da HN realizam ainda missões de patrulhamento e apoiam a Guarda Costeira nas questões relacionadas com a prevenção da imigração irregular, do tráfico de estupefacientes, entre outras.

A HN tem cerca de 16 000 militares, incluindo cerca de 3 000 recrutas (R & F Defense Publications, 2015).

A sua esquadra é composta por diversos tipos de unidades navais e aéreas. Tem duas Bases Navais principais, duas Bases Navais Secundárias e duas Bases Navais avançadas.

A estrutura da esquadra está subordinada ao *Fleet Command* (FC) que exerce o controlo operacional⁴ sobre os meios operacionais da HN, sendo responsável pela condução das operações navais e atividades da Força Naval. O FC encontra-se

³ O Comando Operacional (OPCOM) é a autoridade delegada num comandante para empregar forças e unidades atribuídas, no desempenho de missões ou tarefas específicas. Pode reter ou delegar o controlo operacional e/ou o controlo tático (NATO, 2013, pp. 2-0-3).

⁴ O Controlo Operacional é a autoridade delegada num comandante para empregar forças e/ou unidades atribuídas, em missões e/ou tarefas específicas. Estas, normalmente, são circunscritas em tempo e área (EMA, 1999, p. 2.2).

dividido nos seguintes comandos administrativos⁵: o *Fleet Headquarters*, das fragatas; dos navios patrulha, dos navios de patrulha rápidos (*Fast Patrol Boats*), dos navios de guerra de minas, das forças anfíbias, dos submarinos, das forças especiais, dos helicópteros navais, o Centro de Tática Naval, o comando do Mar Egeu⁶, o comando do Mar Jónico e o comando marítimo para o Norte da Grécia.

O *Logistic Command* (LC) da HN é responsável pelo suporte e manutenção, necessários para a condução das operações navais.

O *Naval Training Command* (NTC) tem como missão proporcionar treino ao pessoal da HN.

Os *Independent Services* (IS) incluem as estruturas de apoio social e de natureza cultural, o Instituto Hidrográfico (*Hellenic Navy Hydrographic Service*), a *Hellenic Naval Academy* (HNA) e diversos órgãos de apoio (Base Naval de *Euboean Gulf* e o estaleiro de *Hellenic Navy Detachment in Elefsis Shipyards*).

2.1. ESTRUTURA ORGÂNICA E RESPONSABILIDADE DOS ÓRGÃOS DE LOGÍSTICA

O LC encontra-se na dependência do Chefe do *Hellenic Navy General Staff* (HNGS). Os órgãos dependentes e a sua estrutura orgânica encontram-se indicados na Figura 3.

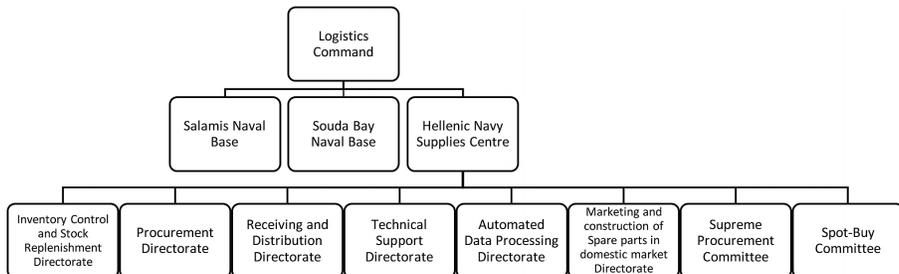


Figura 3 - Estrutura do Comando da Logística da HN

Fonte: Adaptado a partir de Policy Section, HNGS (2016).

⁵ O Comando Administrativo é a “Autoridade conferida a um comandante para dirigir, executar ou promover a execução das atividades relativas ao apoio administrativo e ao aprontamento das forças e unidades atribuídas” (EMA, 1999, p. 2.2).

⁶ Este comando pode exercer o OPCOM sobre unidades da HN em missões específicas na sua área de responsabilidade (Policy Section, 2017b).

2.2. LOGÍSTICA DO MATERIAL

O *Logistic Command* é o responsável pelo suporte logístico da HN (esquadra e Bases Navais). Este comando está na dependência direta do HNGS. Consiste em duas Bases Navais principais (Salamis e Souda Bay) e no *Hellenic Navy Supply Center* (HNSC) localizado em Atenas. Este último é composto por seis Direções e por dois *Committee* o *Supreme Procurement* e o *Spot-Buy*, conforme é indicado na Figura 1.

Adicionalmente existem pontos de apoio naval para pequenas reparações, manutenção básica e apoio logístico aos navios distribuídos pelas diversas ilhas gregas.

Todas as aquisições de material não militar ou sobressalentes são realizados através de uma divisão do Estado-Maior do HNGS (*E Branch - financial support and supply*), como se mostra na Figura 4 (Policy Section, HNGS, 2017).



Figura 4 – Organização do Estado-Maior do HNGS

Fonte: Adaptado a partir de Policy Section, HNGS (2017).

As grandes aquisições de material e investimentos, nomeadamente aquisições de novos meios, novos equipamentos e outros que estão fora da competência legal da HN pelo seu custo de aquisição e pela sua natureza, são feitos através de programas do ministério da defesa, pelo departamento de armamento e investimento (*General Directorate Armament*) (Policy Section, HNGS, 2017).

O controlo inicial e armazenamento são realizados nas estações de apoio do HNSC em Atenas, e através de meios de transporte (contratados a meios civis ou realizados por meios militares) é transferido para as bases de armazenamento principais (Salamis e Souda Bay) (Policy Section, HNGS, 2017).

Os navios recebem, nas suas bases, o abastecimento de material necessário para a sua manutenção e operação através dos organismos de abastecimento aí sediados.

O apoio logístico aos navios em missão é realizado através de meios das FFAA (por exemplo helicópteros) e pelos *Forward Logistic Site* (FLS) como navios de apoio logístico e Bases Navais secundárias) localizados nas diversas ilhas (pontos de apoio naval, autoridades portuárias ou unidades das FFAA) (Policy Section, HNGS, 2017).

Importa mencionar a existência do *Athens Multinational Sealift Coordination Center* (AMSCC) criado em 2004 por decisão do Ministro da Defesa. Este centro, através de cooperação e acordos assumidos com empresas de transporte (companhias de navegação, empresas de transporte aéreo e terrestre) contribui de forma significativa para a eficiência da logística de apoio a forças das FFAA gregas em missões fora de área da OTAN, EU e Organização das Nações Unidas (ONU) nas suas diversas missões, operações e/ou exercícios (AMSCC, 2016).

Na Figura 5 está demonstrada a forma como a cadeia logística funciona na HN, nomeadamente o processo⁷ de transferência do material, pessoal e equipamento dos *Port of Debarkation* (POD) para o seu destino final (FLS e unidades).

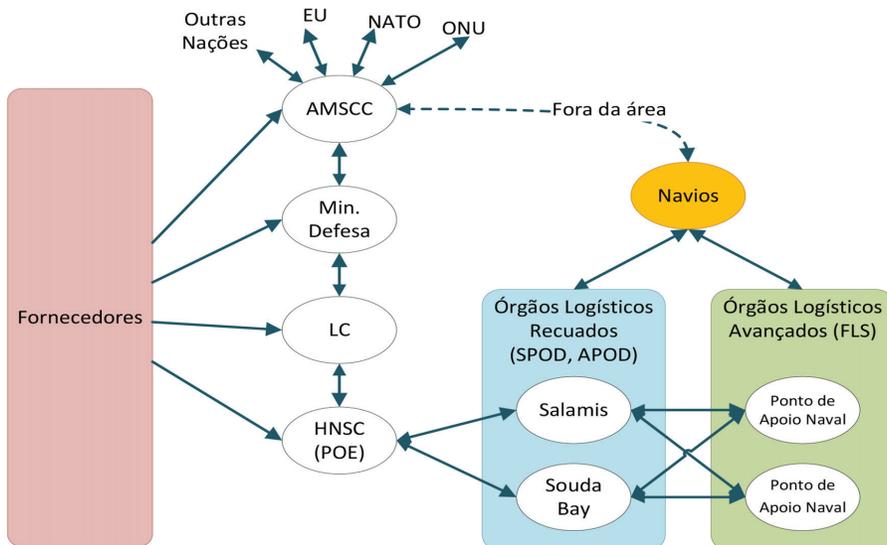


Figura 5 – Cadeia Logística da HN

⁷ *Reception, Staging and Onward Movement* (RSOM) de acordo com o *NATO Logistics Handbook* (NATO, 2012, p. 24).

2.3. ÓRGÃO DE GESTÃO DO PESSOAL

Considerando a logística do pessoal, importa analisar a forma como a HN consegue garantir os seus efetivos humanos em quantidade suficiente e com a adequada qualidade para as missões e tarefas atribuídas. Neste âmbito, as atividades de gestão e serviços de apoio do pessoal são desempenhadas ao nível do Estado-Maior do HNGS (Policy Section, HNGS , 2016), no *B branch – Human Resource Management*, conforme identificado na Figura 2.

As atividades de ensino, formação e treino funcionam em diversos centros e escolas de formação que acompanham a dispersão das estruturas regentes.

O ensino académico e formação naval dos futuros oficiais da HN decorre na HNA, localizada em Piraeus – Atenas, que funciona na dependência do HNGS, como IS (Hellenic Naval Academy, 2016).

A formação base dos sargentos e praças é ministrada por duas escolas distintas: a Escola de Sargentos e o Centro de Formação de Recursos respetivamente, que funcionam na dependência do *Naval Training Command*, em Scaramanga (Hellenic Navy (a), 2016).

A formação contínua é garantida pelas diversas escolas de formação que funcionam de duas formas: na dependência dos comandos administrativos das Fragatas, Submarinos, Guerra de Minas e *Fast Patrol Boat*, maioritariamente na Base Naval de Salamis e sob regência da *Fleet Headquarters* (FH) ou no Centro de Treino de Palaskas, em Scaramanga. Nesta zona, existe ainda o *Naval Tactics Training School* (HNTTS), centro de treino e instrução de tática naval que apoia a esquadra e que se encontra igualmente na dependência da FH.

O apoio sanitário é garantido por três estruturas hospitalares: o *Athens Naval Hospital*, o único hospital que funciona como IS, sob regência do HNGS, que garante paralelamente a formação no âmbito do pessoal de enfermagem e médico-sanitário; o *Salamis Naval Hospital* e o *Crete Naval Hospital*, que incorporam as estruturas orgânicas das respetivas Bases Navais. Estas infraestruturas apoiam igualmente os militares dos outros ramos das FFAA e as populações locais onde o apoio médico-sanitário civil é deficitário.

2.4. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

A HN possui duas Bases Navais principais (Salamis e Souda Bay), duas Bases Navais secundárias (Leros e Skiros) e duas bases avançadas fixas (Siros e Kiriarnadi). Para além destas, ainda dispõe da base avançada fixa (*Naval Base of*

Southern Euboean Gulf), um estaleiro em Scaramanga (*Hellenic Navy Detachment in Elefsis Shipyards*), a base aérea de Elefsis e o Heliporto de Kotroni (Figura 6).



Figura 6 – Órgãos de Apoio Estático da Marinha Grega

2.4.1. Órgãos Logísticos Recuados

A principal e mais antiga Base Naval está situada em Salamis. É nesta Base Naval que se encontram localizados os seguintes organismos: Serviço de Apoio Portuário, Hospital Naval de Salamis, *General procurement and supplies service*, *Fuel supply service*, *Naval infrastructure section*, *Naval weapons service*, *Chemical Laboratory*, *Financial section*, *Technical section*; e comandos administrativos, nomeadamente: *Hellenic Command Frigates*, *Hellenic Command Fast Boats*, *Hellenic Command Gun Boats*, *Hellenic Command Mine Sweepers*, *Hellenic Command Amphibious Forces*, *Hellenic Command Submarines*, *Underwater Demolition Command*.

A Base Naval de Souda Bay está situada em Creta e é partilhada com os Estados Unidos e com a OTAN (Goure, 2016). Nas suas instalações encontram-se localizados uma doca seca, oficinas, um depósito de combustível, um depósito de munições e o Hospital Naval de Creta (classificado como *role 3*⁸) (Figura 7).

⁸ De acordo com o AJP4 – 10(A) é o nível de tratamento médico disponível em hospitais avançados e garante a cirurgia primária, cuidados intensivos, meios de diagnóstico e camas de enfermagem.



Figura 7 - Península de Souda Bay

Fonte: Goure (2016).

Os Estados Unidos estabeleceram nesta base o *Naval Support Activity* (NSA) Souda Bay, que suporta os meios operacionais da Marinha e Força Aérea Americana (USAF). Esta base americana é um ponto logístico e de manutenção estratégico que apoia os meios navais e aéreos, que se encontram em operações no Mar Mediterrâneo, permitindo assim manter a presença militar e a capacidade de resposta a crises na zona leste do Mediterrâneo (Goure, 2016).

O NSA Souda Bay é composto pelos seguintes órgãos e serviços:

- *Naval Computer and Telecom Area Master Station*, que fornece e garante comunicações seguras para suportar os sistemas de comando e controlo em operações reais e exercícios aos comandos da Marinha e USAF assim como as unidades da OTAN a operar na região da Europa e África;
- *Detachment 1, 95th Reconnaissance Squadron, USAF* que garante apoio operacional, logístico, informações e administrativo à unidade de comando da Força Aérea o *55th Wing*;
- *Naval Munitions Command Detachment* que opera e mantém os paióis de explosivos e munições e fornece apoio logístico, ao nível do armamento, aos navios da Força Naval Americana na Europa, ao *US Africa COMMAND* (AFRICOM) e aos *U.S. Fleet Forces Commands*;

- *Supply/Fleet Industrial Supply Center* (FISC) que fornece apoio logístico à HN, Guarda Costeira e Forças conjuntas e aliadas;
- *American Forces Network Souda Bay* que fornece informações para apoio à *force protection*, notícias e conteúdos de entretenimento para o DoD (Departamento de Defesa) e familiares;
- *Health Clinic* que fornece serviços clínicos primários e de rotina aos militares e familiares (CNIC, 2016).

A OTAN possui em Souda Bay o *NATO Maritime Interdiction Operations Training Center* (NMIOTC), a única entidade certificada e responsável por dar formação na componente das *Maritime Interdiction Operations* (MIO) às unidades navais da OTAN; o *NATO Fleet Operational Readiness Accuracy Check Site Greece* (FORACS) para testes aos sensores de plataformas (navios de superfície, submarinos e helicópteros); e o *NATO Missile Firing Installation* (NAMFI), o único local na Europa onde é possível testar o disparo de mísseis (Goure, 2016).

No estaleiro de Elefsis, em Scaramanga, encontra-se o *Hellenic Navy's Detachment in Elefsis Shipyards*, que é responsável pela construção e manutenção de navios para a HN (Neorion Elefsis Shipyards, 2016).

Na base aérea de Elefsis encontram-se as aeronaves de patrulha marítima P3-B (*353 MPA Squadron*) que opera sob o comando do COMHELFLEET.

O *Naval Helicopters Command* está situado no Heliporto de Kotroni.

2.4.2. Bases Avançadas Fixas

A missão da Southern Euboean Gulf Naval Base é facilitar a atracação e fornecer apoio logístico aos navios da HN. Esta base não está hierarquicamente subordinada ao Comando de Logística da HN e é um organismo com autonomia administrativa. (Hellenic Navy (a), 2016).

As duas Bases Navais secundárias (Leros e Skiros) e as duas bases avançadas fixas (Siros e Kiriamadi) suportam as operações navais e fornecem o apoio logístico aos seus meios.

2.5. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

Para cumprir os objetivos definidos, a HN pode realizar as seguintes tipologias de missões/operações e tarefas, dispondo de uma esquadra polivalente e variada.

- Projeção de força (Transporte de forças militares e material de apoio);
- Sustentabilidade dos meios no mar;
- Assistência médica e humanitária;

- Recolha e partilha de informações (*Intelligence*);
- Missões de natureza militar.

Para garantir o apoio logístico avançado às suas forças, salvaguardando a sua sustentabilidade, dispõe de três navios Reabastecedores de esquadra, um AORH/MCCS da classe *Prometheus* (Etna class) e dois ARL/AOR/MCCS da classe Axios (Hellenic Navy, 2016).

Para a projeção de força, destacam-se os cinco navios de assalto anfíbio (LST/LSD), da classe Chios (Figura 8); 16 lanchas de desembarque (três LCT, dez LCM e três LCU); 59 lanchas de desembarque pequenas (LCVP) e quatro *Landing Craft, Air Cushion* (LCAC) HOVERCRAFT da classe KEFALLINIA (military periscope, 2016).



Figura 8 – HS Chios (L 173) e HS Lesbos (L 176), durante um desembarque anfíbio

Fonte: Warshipsresearch (2014).

Além dos meios acima mencionados, possui um conjunto variado de meios auxiliares para apoio à logística e funcionamento das suas Bases Navais Permanentes, Bases Avançadas Fixas e dos Órgãos Logísticos Recuados. Entre eles, são de destacar os meios para transporte de material (seis navios *water barge* (YW) para transporte de água, quatro navios *transport/storage oiler* (AOTL) para transporte de combustível), e cerca de 16 rebocadores para apoio (Hellenic Navy, 2016).

2.5.1. Classe HN Prometheus (Etna class)

O HN Prometheus foi construído pelos estaleiros gregos *Elefsis Shipyard* em janeiro de 2000, tendo como base um projeto dos estaleiros italianos *Fincantieri* que deu origem ao navio ITS Etna da marinha italiana. Entrou ao serviço da HN no dia 8 de julho de 2003.

Está classificado como navio Reabastecedor de esquadra com capacidade de suportar um Helicóptero orgânico (AORH). Secundariamente é utilizado como

navio de Comando e suporte das forças de navios de guerra de minas. A sua capacidade de transporte é cerca de 1 500 m³ de combustível para aeronaves (F44), de 5 600 m³ de combustível (F76), 30 toneladas de óleo lubrificante, 190 toneladas de água potável e 20 toneladas de material diverso.

Tem capacidade para reabastecer dois navios em simultâneo (Figura 9 e Figura 10) o HS Prometheus em operações de reabastecimento (RAS) múltiplo com o HS Psara (MEKO 200 *class*) (a bombordo) e o HS Elli (Kortenaer *class*) (a estibordo)) (Hellenic Navy, 2016).



Figura 9 – HN Prometheus (A 374)

Fonte: IHS Jane's (2014).



Figura 10 – HS Prometheus em operações de reabastecimento (RAS) múltiplo

Fonte: Monch publishing Group (2004).

Possui ainda a capacidade de embarcar um helicóptero orgânico, um S-70B Aegean Hawk (Figura 11) ou AB212 (Figura 12) e de receber helicópteros de média dimensão equivalentes. Este navio pode também ser empregue em operações de assistência humanitária e NEO.



Figura 11 – Helicóptero S-70B AEGEAN HAWK

Fonte: Airplane-Pictures.net (2011).



Figura 12 – Helicóptero AB212

Fonte: ONEX S.A. (2014).

Possui capacidade hospitalar de *role 2E+*⁹, tendo 50 camas para cuidados médicos (Policy Section, HNGS , 2016).

⁹ De acordo com o AJP4 – 10(A) o *role 2E+* é o nível de tratamento médico realizado num Hospital de Campanha, definido para cenários de combate de baixa intensidade. Inclui os Cuidados Secundários Básicos, Cirurgia Geral e capacidade básica de internamento.

No Quadro 1 podem observar-se as características desta classe de navio:

Quadro 1 - Características HS Prometheus

| | |
|------------------------------------|---|
| Deslocamento (toneladas) | 13,400 <i>full load</i> |
| Dimensões (metros) | 146.5 × 21 × 7.4 |
| Propulsão | 2 Sulzer 12 ZAV 40S diesels; 2 linhas de veios; |
| Velocidade máxima (nós) | 21 |
| Autonomia (milhas) | 7,600 a 18 kt |
| Guarnição | 140 (19 oficiais) mais 119 |
| Armamento | 2 Stinger mountings (SAM) 1 GD/GE Vulcan Phalanx 20 mm; 4-20 mm guns. |
| Sensores | Raytheon SPS-10D; G-band (RADAR Surface search) |
| | GEM LD-1825; I-band (RADAR Navegação) |

Fonte: Adaptado a partir de IHS Jane's (2014).

2.5.2. Classe Axios

Os navios da classe Axios (HS Axios (A464) e HS Aliakmon (A470), Figura 13, 14 e 15) são navios classificados como reabastecedores ligeiros de esquadra (AORL/AOR), de comando e de suporte a forças de navios de guerra de minas (MCCS). Esta classe de navios foi construída, no ano de 1968, nos estaleiros *Bremer Vulcan* na Alemanha, sendo transferidos para a HN em 21 de setembro de 1991 e 19 de outubro de 1994, respetivamente.



Figura 13- HS Axios (A 464)

Fonte: IHS Jane's (2014).



Figura 14 – HS Aliakmon (A 470)

Fonte: IHS Jane's (2014).



Figura 15 – HS AXIOS em operações RAS

Fonte: Hellenic Navy (2016).

A sua capacidade de transporte é cerca de 2 442 toneladas de combustível (F76), 200 toneladas de água potável e cerca de oito toneladas de material diverso (cerca de 33m³ de munições e 35m³ de carga sólida) (Hellenic Navy, 2016). Este navio pode ser empregue em operações de assistência humanitária e NEO, com capacidade médica *role 2* (capacidade de quatro camas para cuidados médicos) (Policy Section, HNGS , 2016).

2.5.3. Classe Chios (Jason class)

Os navios da classe Chios foram construídos pelo estaleiro grego *Elefsis Shipyard* entre o ano de 1986 e 1989. Esta classe inclui o HS Chios (L173), o HS Samos

(L174), o HS Ikaria (L175) (Figura 16), o HS Lesbos (L176) e o LS Rodos (L177). Após alguns problemas financeiros do estaleiro, entraram ao serviço entre o mês de maio de 1996 e o mesmo mês do ano de 2000 (IHS Jane's, 2014).



Figura 16- HS Ikaria (L 175) em operações de voo com um HN S70B
Fonte: Hellenic Navy (2016).

Estão classificados como navios de transporte anfíbio (LST/LSD). Dispõem de um convés de voo com a capacidade de operar com helicópteros de média dimensão (como o AB212 e o S70B da HN). A sua capacidade de transporte é de cerca de 270 toneladas de material (cerca de 300 militares equipados e 20 carros de combate Leopard 2 (MBT) ou 15 viaturas terrestres e 60 toneladas de material).

Para o desembarque (pessoal e material) os navios possuem a capacidade de transportar quatro lanchas de desembarque pequenas (LCVP – Figura 17) (Kable, 2016). Ao nível das capacidades médicas, classificada em *role 2* (capacidade de duas camas para cuidados médicos) (Policy Section, HNGS , 2016).



Figura 17 - HN LCVPs estivadas a bordo do HS Ikaria (L175) – Capacidade de 36 militares equipados
Fonte: Malta ships & action photos (2014).

No Quadro 2 podem observar-se as características desta classe de navios:

Quadro 2 - Características HS Chios

| | |
|------------------------------------|--|
| Deslocamento (toneladas) | 4,400 <i>full load</i> |
| Dimensões (metros) | 116 × 15.3 × 3.4 |
| Propulsão | 2 Wärtsilä Nohab 16V25 diesels; 2 linhas de veios |
| Velocidade (nós) | 16 |
| Alcance (milhas) | 3,200 a 14 kt |
| Guarnição | 112 (12 oficiais) |
| Armamento | 1 OTO Melara 76 mm/62 Mod 9 compact; 100 rds/min to 16 km (8.6 <i>n miles</i>) anti-surface; 12 km (6.5 <i>n miles</i>) anti-aircraft; 2 Breda 40 mm/70; 300 rds/min to 12 km (6.5 <i>n miles</i>); 4 Rheinmetall 20 mm (2 twin). |

Fonte: Adaptado a partir de IHS Jane's (2014).

2.5.4. Classe Kefallinia

Integram esta classe o HS Kefallinia (L180) o HS Ithaki (L181), o HS Zakynthos (L183) e o HS Kerkira (L182) (Figura 18), classificados como navios de tipo Hovercraft (LCAC) (IHS Jane's, 2014). A sua capacidade de transporte é cerca de 130 toneladas de material (cerca de 230 militares equipados e três carros de combate Leopard 2 (MBT) ou dez veículos anfíbios de transporte (APC). Em alternativa pode transportar 360 militares equipados sem veículos) (Kable, 2016).



Figura 18 – HS Kerkira num desembarque anfíbio (desembarque de Veículos APC)

Fonte: Pinterest (2016).

No Quadro 3 podem observar-se as características desta classe de navios:

Quadro 3- Características HS Kefallinia

| | |
|------------------------------------|---|
| Deslocamento (toneladas) | 550 <i>full load</i> |
| Dimensões (metros) | 57.6 × 25.6 |
| Propulsão | 5 Type NK-12MV gas-turbines; 2 for lift, 23,672 hp(m) (17.4 MW) nominal; 3 for drive, 35,508 hp(m) (26.1 MW) |
| Velocidade (nós) | 60 |
| Alcance (milhas) | 300 a 55 nós |
| Guarnição | 27 (4 oficiais) |
| Armamento | 2-30 mm/65 AK 630; 6 barrels per mounting. 2 retractable 122 mm rocket launchers. |
| Sensores | Countermeasures: ESM: intercept. Radars: Air/surface search: Cross Dome; I-band. Fire control: Bass Tilt; H/I-band |

Fonte: Adaptado a partir de IHS Jane's (2014).

2.5.5. Outros meios de apoio dinâmico

2.5.5.1. Transporte de combustíveis e lubrificantes (AOTL)

Os navios HS Ouranos (A416) (Figura 19), Hyperon (A417), Zeus (A375) e Orion (A376), são utilizados para transporte de combustível entre Bases Navais Permanentes, Bases Avançadas Fixas, Órgãos Logísticos Recuados e pontos de aquisição.

Atualmente encontram-se quatro navios no ativo, têm capacidade de transporte de 1300 toneladas de combustível ou óleo lubrificante. Os navios foram construídos entre os anos de 1977 e 1989 nos estaleiros gregos *Kinosoura* (A416 e A417) e *Hellenic Shipyards* (A375 e A376) (IHS Jane's, 2014).



Figura 19 – AOTL HS *Ouranos* (A416)

Fonte: Hellenic Navy (2016).

2.5.5.2. Transporte de água (YW)

Os HS Stimfalia (A469), *Prespa* (A434), Kerkini (A433), Doirani (A467) (Figura 20), Trichonis (A466) e Kalliroe (A468), são utilizados para transporte de água entre pontos de interesse e/ou necessidade em território nacional (caráter militar e civil) possuindo uma capacidade média de carga de 600 toneladas de água (Hellenic Navy, 2016).



Figura 20 - HS *Doirani* (A467)

Fonte: Hellenic Navy (2016).

2.5.5.3. Lanchas de desembarque (LCU, LCM e LCT)

A HN possui as LCU (Figura 21) com capacidade de transporte de 150 toneladas de material e pessoal, as LCT (Figura 22) com capacidade de 350 toneladas e as LCM (Figura 23) com capacidade de 60 toneladas.



Figura 21- HN LCU Type 520
Fonte: IHS Jane's (2014).



Figura 22 - HN LCT
Fonte: IHS Jane's (2014).



Figura 23 - HN LCM Type 521
Fonte: IHS Jane's (2014).

2.5.6. Meios transportados pelos LST/LSD e LCUJ

Nas Figuras 24, 25, 26 e 27 podem observar-se os meios militares que podem ser transportados pelos navios de assalto anfíbio e pelas lanchas de desembarque.



Figura 24 - MBT Howitzer 155mm PzH2000GR

Fonte: Hellenic Army General Staff (2016).



Figura 25 – APC M113 – Capacidade de 11 militares equipados

Fonte: NETWORK54 (2016).



Figura 26 - APC ELVO Leonidas 2 – capacidade de 8 militares equipados

Fonte: Hellenic Army General Staff (2016).



Figura 27 - Distribuição da carga a bordo do HS Chios (L 182) (LST/LSI Chios Class)

Fonte: NETWORK54 (2016).

CONCLUSÕES

Neste trabalho de investigação sentiram-se algumas dificuldades em obter informação detalhada sobre as FFAA gregas e HN, porque as fontes abertas (*internet*) apenas possuem informação básica relativa à estrutura e organização e a língua grega, a única em que os documentos oficiais nos são disponibilizados, é para nós uma significativa barreira linguística.

Por forma a mitigar estas dificuldades foram ativados contactos com o Estado-Maior da Armada, Divisão de Relações Externas, de forma a conseguir obter informação através da HN. Isso foi conseguido através do adido militar da HN

acreditado em Portugal (sediado em Paris, França) com o *Head of Policy Section* do HNGS via correio eletrónico, tendo representado uma mais-valia para o desenvolvimento do trabalho.

Conclui-se que, apesar do prolongamento da crise e recessão económica dos últimos anos, a Grécia adaptou-se e não descurou a área da Defesa e o desenvolvimento das suas FFAA, continuando a investir na produção de diverso material e sistemas, e na manutenção e aquisição de meios, de forma a assegurar as suas capacidades para cumprir com a sua principal missão: defesa da integridade do território e da soberania do país (IHS Jane's (a), 2014).

Estrategicamente, a ilha de Creta representa um papel fundamental ao nível do apoio logístico nacional e internacional. Dada a sua posição geográfica no Mediterrâneo Leste, esta contribui, de forma decisiva, para a sustentação das forças OTAN e aliadas que circulam nas rotas internacionais entre a Europa, a Ásia e a África.

As características arquipelágicas da Grécia condicionam a organização da sua Marinha ao nível dos meios e serviços tornando-a num dos ramos das FFAA que mais contribui para proteção e defesa do país. O fator geográfico influencia igualmente a capacidade naval, caracterizada pela diversidade de meios (navais e aéreos) e pela elevada capacidade de meios de desembarque e auxiliares, que garantem o apoio às populações das diversas ilhas e a projeção de forças militares, caso seja necessário.

A dispersão dos meios e a constante ligação ao mar forçou a necessidade de garantir, a toda a esquadra, a sustentação ao nível da construção e reparação naval, garantido por diversos pontos de apoio e dois estaleiros principais situados em locais estratégicos.

A HN tem como principais desafios, a segurança das infraestruturas de fornecimento de energia, a proteção dos recursos marinhos, a edificação de capacidades de projeção de forças e a capacidade para evacuação de cidadãos não combatentes (NEO) (IHS Jane's (a), 2014), dispondo para tal de uma esquadra polivalente e uma estrutura organizacional de apoio adequada.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|-------|---|
| AMSCC | <i>Athens Multinational Sealift Coordination Center</i> |
| AOR | <i>Replenishment Oiler</i> |
| AORH | <i>Replenishment Oiler with Organic Helicopter</i> |
| AOTL | <i>Transport/storage oiler</i> |
| APC | <i>Armored Personnel Carrier</i> |

| | |
|--------|---|
| ARL | <i>Small Repair Ship</i> |
| DoD | <i>Department of Defense</i> |
| FC | <i>Fleet Command</i> |
| FFAA | <i>Forças Armadas</i> |
| FH | <i>Fleet Headquarters</i> |
| FISC | <i>Fleet Industrial Supply Center</i> |
| FLS | <i>Forward Logistic Site</i> |
| FORACS | <i>Fleet Operational Readiness Accuracy Check Site Greece</i> |
| FULCOM | <i>Full Command</i> |
| HN | <i>Hellenic Navy</i> |
| HNA | <i>Hellenic Naval Academy</i> |
| HNDGS | <i>Hellenic National Defence General Staff</i> |
| HNGS | <i>Hellenic Navy General Staff</i> |
| HNSC | <i>Hellenic Navy Supply Center</i> |
| HNTTS | <i>Hellenic Naval Tactics Training School</i> |
| HS | <i>Hellenic Ship</i> |
| IS | <i>Independents Services</i> |
| LC | <i>Logistic Command</i> |
| LCAC | <i>Landing Craft, Air Cushion</i> |
| LCM | <i>Landing Craft, Medium</i> |
| LCVP | <i>Landing Craft Vehicle Personnel</i> |
| LCT | <i>Landing Craft Tank</i> |
| LCU | <i>Landing Craft Utility</i> |
| LSD | <i>Landing Ship, Dock</i> |
| LST | <i>Landing Ship, Tank</i> |
| MBT | <i>Main Battle Tank</i> |
| MCCS | <i>Mine Countermeasures Command and Support Ship</i> |
| MEKO | <i>Mehrzweck-Kombination (English: multi-purpose-combination)</i> |
| MIO | <i>Maritime Interdiction Operations</i> |
| MPA | <i>Maritime Patrol Aircraft</i> |
| NAMFI | <i>NATO Missile Firing Installation</i> |
| NEO | <i>Non-combatant Evacuation Operations</i> |
| NMIOTC | <i>NATO Maritime Interdiction Operations Training Center</i> |
| NSA | <i>Naval Support Activity</i> |
| NTC | <i>Naval Training Command</i> |
| ONU | <i>Organização das Nações Unidas</i> |
| OPCOM | <i>Operational Command</i> |
| POD | <i>Port of Debarkation</i> |
| RAS | <i>Replenishment at Sea</i> |
| UE | <i>União Europeia</i> |
| USAF | <i>United States Air Force</i> |
| YW | <i>Water Barge</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Airplane-Pictures.net, 2011. Greece - Hellenic Navy Sikorsky S-70B Aegean Hawk PN54. [Em linha] Disponível em: <http://www.airplane-pictures.net/photo/149085/pn54-greece-hellenic-navy-sikorsky-s-70b-aegean-hawk/> [Consult. em 02 de dezembro de 2016].
- AMSCC, 2016. Athens Multinational Sealift Coordination Center. [Em linha] Disponível em: <http://www.amsc.mil.gr/> [Consult. em 03 de janeiro de 2017].
- BBC, 2016. World-europe. [Em linha] Disponível em: <http://www.bbc.com/news/world-europe-17372886> [Consult. em 27 de novembro de 2016].
- CNIC, 2016. Naval Support Activity Souda Bay. [Em linha] Disponível em: http://www.cnic.navy.mil/regions/cnreurfswa/installations/nsa_souda_bay/about/tenant-commands/naval_computer_and_telecom_area_master_station.html [Consult. em 21 de novembro de 2016].
- EMA, 1999. IOA 101 A- Comando, prontidão e organização operacional da Armada. A ed. Lisboa: Marinha.
- Goure, D., 2016. Souda Bay: NATO's Military Gem in the Eastern Mediterranean. Arlington, Virginia: Lexington Institute.
- Hellenic Army General Staff, 2016. HAGS. [Em linha] Disponível em: http://www.army.gr/default.php?pname=inst_en_leaders%20&la=2 [Consult. em 02 de dezembro de 2016].
- Hellenic Naval Academy, 2016. Hellenic Naval Academy. [Em linha] Disponível em: <http://www.hna.gr/en/> [Consult. em 02 de dezembro de 2016].
- Hellenic Navy, 2016. Hellenic navy. [Em linha] Disponível em: <http://www.hellenicnavy.gr/en/> [Consult. em 05 de janeiro de 2017].
- Hellenic Republic, 2016. Ministry of National Defence. [Em linha] Disponível em: <http://www.mod.mil.gr/mod/en/content/show/0/588> [Consult. em 05 de janeiro de 2017].
- HNDGS, 2016. Hellenic National Defence General Staff. [Em linha] Disponível em: <http://www.geetha.mil.gr/en/#> [Consult. em 04 de janeiro de 2016].
- IHS Jane's, 2014. Jane's Fighting ships 2015. IHS (Global) Limited.
- IHS Jane's, 2014 (a). Vice Admiral Evangelos Apostolakis. Defence Weekly, 51 (INTERVIEW), p.34.
- Kable, 2016. Naval-technology.com - Jason Class Tank Landing Ships, Greece. [Em linha] Disponível em: <http://www.naval-technology.com/projects/jasonclasstanklandin/> [Consult. em 09 de dezembro de 2016].
- Malta ships & action photos, 2014. L175-79. [Em linha] Disponível em: <http://www.maltashippphotos.com/productfile.asp?ProductID1=11314&PRODUCTCAT1=Yachts> [Consult. em 02 de dezembro de 2016].
- Military periscope, 2016. Overview – Nations/Alliances/Geographic Regions. [Em linha] Disponível em: <https://www.militaryperiscope.com/nations/nato/greece/organzn/index.html#overview> [Consult. em 17 de novembro de 2016].
- Monch publishing Group, 2004. The Hellenic navy for the 21st century. Naval Forces, 5 (Naval Programmes), pp.64-73.
- NATO, 2012. Logistics Handbook. Brussels: ISLC.

- NATO, 2013. AAP-6 NATO Glossary of Terms and definitions. NATO: NSA.
- NATO, 2016. What is NATO? [Em linha] Disponível em: <http://www.nato.int/nato-welcome/index.html> [Consult. em 05 de dezembro de 2016].
- Neorion Elefsis Shipyards, 2016. Hellenic Navy Ships. [Em linha] Disponível em: <http://www.elefsis-shipyards.gr/mobile/HNShips.html> [Consult. em 22 de novembro de 2016].
- NETWORK54, 2016. Hellenic Command Amphibious Forces. [Em linha] Disponível em: <http://www.network54.com/Search/view/248068/1189012999/Hellenic+Command+Amphibious+Forces?term=200T&page=48487> [Consult. em 12 de novembro de 2016].
- ONEX S.A., 2014. ONEX Supports the Hellenic Navy with Safety Equipment.. [Em linha] Disponível em: <http://www.onexcompany.com/cartridges-supply-safety-equipment-contract-hellenic-navy/> [Consult. em 02 de dezembro de 2016].
- Pinterest, 2016. O catálogo mundial de ideias. [Em linha] Disponível em: <https://pt.pinterest.com/pin/305611524684222628/> [Consult. em 02 de dezembro de 2016].
- Policy Section, HNGS , 2016. PRT Navy Request for support. correio eletrónico recebido em 21-12-2016: gen_a1i@navy.mil.gr.
- Policy Section, HNGS, 2017. RE: PRT Navy Request for support. correio eletrónico recebido em 03-02-2017: gen_a1i@navy.mil.gr.
- R & F Defense Publications, 2015. European Defence Information. [Em linha] Disponível em: <http://armedforces.co.uk/Europeandefence/edcountries/> [Consult. em 06 de dezembro de 2016].
- UE, 2016. About EU. [Em linha] Disponível em: (https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries/greece_pt#em-síntese) [Consult. em 22 de novembro de 2016].
- Warshipsresearch, 2014. Naval & Merchant and trading companies. [Em linha] Disponível em: <http://warshipsresearch.blogspot.pt/2014/12/greek-tank-landing-ships-lsts-chios.html> [Consult. em 02 de dezembro de 2016].

MARINHA HOLANDESA

1TEN STMEC Plácido Monteiro
1TEN STU Rodrigues Barroso
1TEN AN Mira Rodrigues
1TEN M Antunes Nunes
1TEN EN-AEL Figueiredo dos Santos
1TEN M Borges Lopes
1TEN M Pereira Roxo
1TEN STH Torga Dionísio
1TEN MN Rita Moacho Magalhães
1TEN M Paciência da Silva
1TEN EN-AEL Barbosa do Vale
1TEN AN Gonçalves Pereira

A Holanda é um Estado com uma forte tradição Naval e a sua marinha foi uma das mais poderosas da história. A Marinha Holandesa assumiu historicamente um papel fundamental no equilíbrio geral dos Estados e na proteção do Estado holandês em particular, tanto no seu território continental, como nas suas colónias que se estendiam desde a Ásia até às ilhas nas Caraíbas.

Atualmente, reconhecida pela sua capacidade tecnológica, a Marinha Real Holandesa desempenha o seu papel na defesa do Reino dos Países Baixos e das ilhas sob a sua responsabilidade em matéria de defesa localizadas nas Antilhas (Royal Netherlands Navy, 2015).

O Reino dos Países Baixos possuiu até muito recentemente territórios coloniais que incluíam Aruba, Curaçao, Bonaire, Saba, Sint Eustatius, Sint Maarten (com regimes diferenciados). Em 2010 estes territórios tornaram-se independentes no que concerne aos seus assuntos internos, contudo, a responsabilidade da sua defesa continua a ser assegurada pela Holanda.

Assim, a Marinha Real Holandesa desenvolve as suas missões numa área geográfica bastante alargada e que inclui o território continental, mas também as ilhas nas Antilhas (Figura 1).

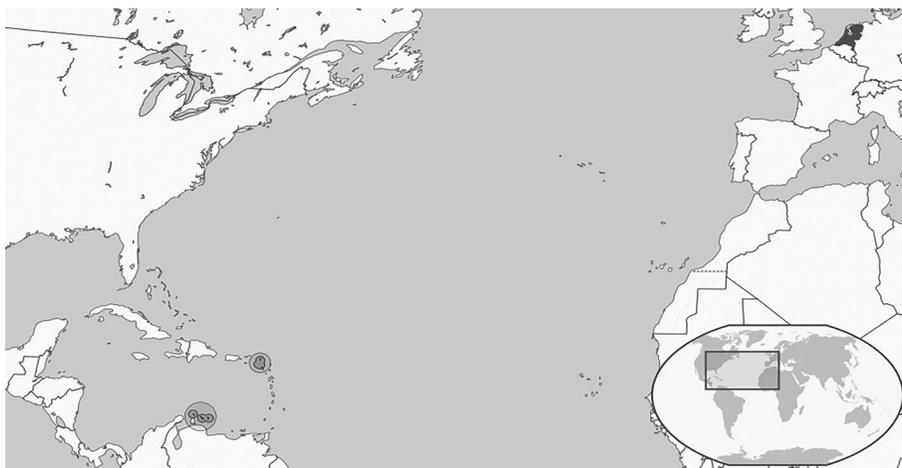


Figura 1 – Área geográfica de ação da Marinha Real Holandesa

Fonte: Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Pa%C3%ADses_Baixos.

A Marinha Real Holandesa tem a sua base principal em Den Helder e bases secundárias em Amsterdam, Vlissingen e Texel. Nas Antilhas, dispõe de Bases Navais em Curaçao e em Aruba (Janes, 2015).

Juridicamente, as Forças Armadas Holandesas têm a sua génese no artigo 97.º da Constituição do Reino dos Países Baixos que estabelece a existência das Forças Armadas para proteção dos interesses do Reino e também para a manutenção e promoção da ordem jurídica internacional¹ (Constitution of the Kingdom of the Netherlands, 2008).

1. A ORGANIZAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS HOLANDESAS

As Forças Armadas Holandesas sofreram uma profunda reorganização no início da década de 2000, tendo adotado uma estrutura de serviços partilhados. O *Defence White Paper* 2000 estabelecia a necessidade de cooperação entre serviços no sentido de incrementar a eficiência².

A estrutura das Forças Armadas (Figura 2) encontra-se dividida entre comandos operacionais, órgãos de direção central e Estado-Maior e organismos de apoio, como o *Defence Material Organization* (DMO) e o *Defence Support Command* (DSC).

¹ Adaptado do artigo 97.º da Constituição do Reino dos Países Baixos.

² “Cooperation between Services can improve efficiency, for instance in combat and logistic support” http://www.mindef.nl/nieuws/media/170701_whitepaper2000.html.

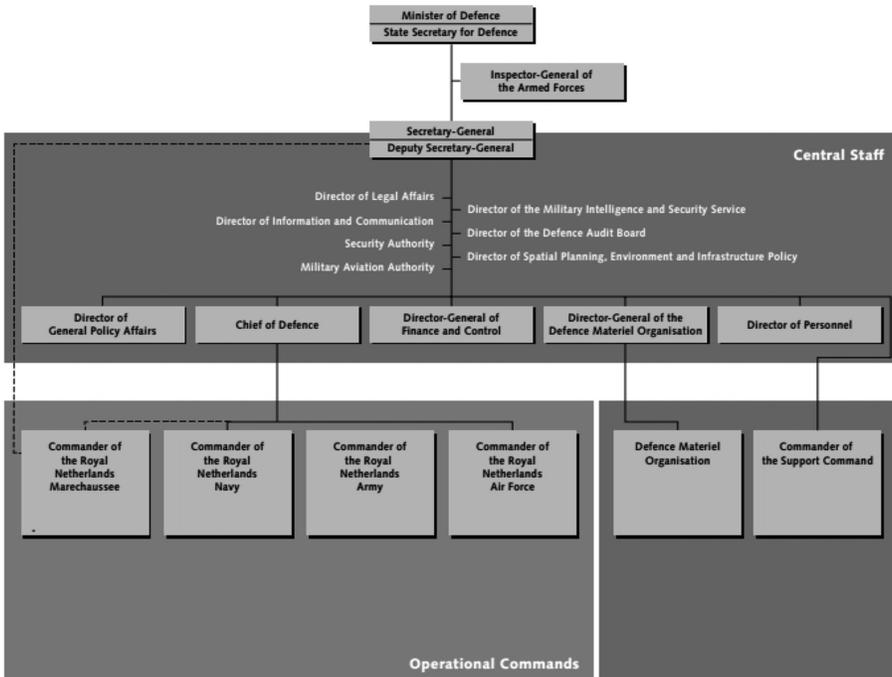


Figura 2 – Estrutura das Forças Armadas Holandesas

Fonte: NLMoD (2006).

O apoio logístico e a prestação dos serviços gerais às Forças Armadas são assegurados pelo DMO e pelo DSC, organismos centrais guarnecidos por pessoal civil e militares dos três ramos das Forças Armadas e da *Royal Netherlands Marechaussee* (Polícia Militar). (NLMoD, 2015).

2. APOIO LOGÍSTICO CENTRALIZADO

2.1. LOGÍSTICA DO MATERIAL OPERACIONAL (DEFENCE MATERIEL ORGANIZATION)

O organismo responsável pela logística do material operacional necessário às Forças Armadas holandesas é designado por DMO. Este organismo foi criado em 2006 como entidade independente no universo do Ministério de Defesa Holandês.

O DMO sofreu a última reorganização em novembro de 2013 no que concerne à organização dos seus quadros, civis e militares que totalizam cerca de 6 000 funcionários (NLMoD, 2015). Atualmente, o pessoal militar do DMO é proveniente

de todos os ramos das Forças Armadas e desempenha as suas funções em comissão de serviço.

A atividade do DMO abrange todas as fases do ciclo logístico do material e inclui o planeamento, a aquisição, a manutenção e a alienação ou eliminação dos bens em fim de vida.

A Figura 3 apresenta a estrutura organizacional do DMO:

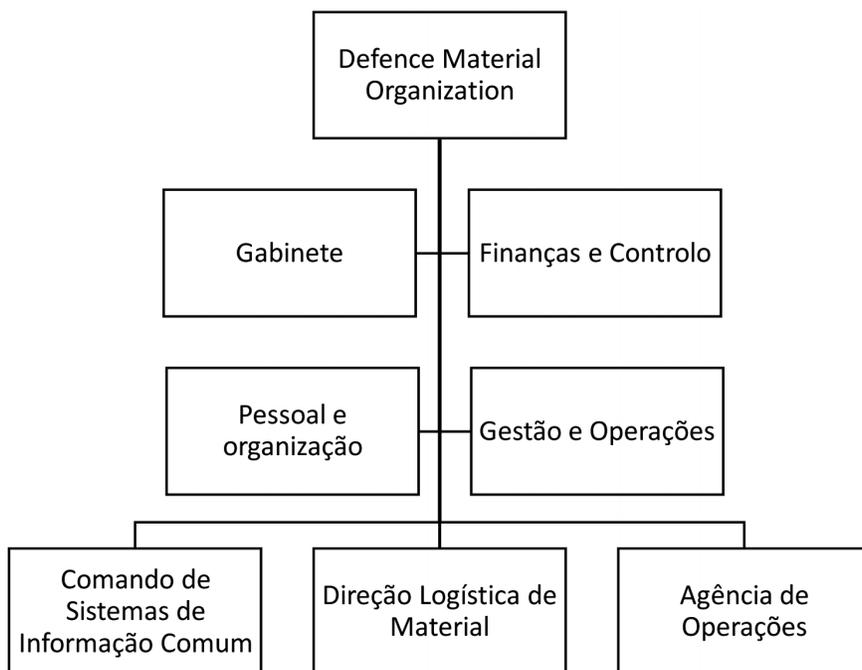


Figura 3 – Estrutura do DMO

Fonte: Adaptado a partir de <https://www.defensie.nl/organisatie/dmo> (2015).

Na sua estrutura, o DMO, inclui um conjunto de serviços de apoio que incluem o Gabinete do Diretor (*Kabinet Directeur DMO*), as Finanças e Controlo (*Financien & Control*), o Pessoal e Organização (*Personeel & Organsatie*) e a Gestão e Operações (*Bestuur & Bedrijfsvering*).

Para o desenvolvimento da sua atividade operacional o DMO está organizado em órgãos distintos, o Comando de Sistemas de Informação Comum (*Joint Informatie Voorziening Commando*), a Direção Logística de Material (*Directie Materieel logistiek*) e a Agência de Operações (*Operations*).

A Direção Logística de Material (*Directie Materieel logistiek*) desenvolve as tarefas relativas à aquisição do material de acordo com as especificações estabele-

cidas pelas unidades operacionais e assegura a recolha do material excedente ou em fim de ciclo.

A Agência de Operações (*Operations*) desenvolve as tarefas de negociação junto dos fabricantes, supervisiona a execução dos contratos e assegura as tarefas necessárias à garantia da qualidade do material. A Agência de Operações colabora com o Comando de Sistemas de Informação Comum (*Joint Informatie Voorziening Commando*) (JIVC) na gestão dos sistemas de informação e comunicações.

O JIVC desenvolve a sua atividade no fornecimento dos serviços de tecnologias de informação e comunicações comuns para toda a estrutura do Ministério da Defesa, assegurando os contratos de manutenção dessa tecnologia. O JIVC é responsável pelo funcionamento e manutenção da rede segura e independente de comunicações da Defesa e efetua a análise de ameaças cibernéticas, propondo aconselhamento para enfrentar eventuais ataques.

O DMO trabalha diariamente em parceria com empresas civis para aproveitar as capacidades destas entidades para o apoio na logística das operações das Forças Armadas Holandesas, agrupando as capacidades por áreas de especialização e tipos de materiais.

As sinergias com entidades civis aumentam a eficiência e a eficácia da cadeia logística resultando na diminuição dos recursos aplicados para funcionamento de toda a atividade. Com os orçamentos das Forças Armadas cada vez mais reduzidos, a poupança de meios e recursos é vital para o sucesso da missão das Forças Armadas (NLMoD, 2015).

2.2. LOGÍSTICA DO PESSOAL E SERVIÇOS DE APOIO (DEFENCE SUPPORT COMMAND)

À semelhança da gestão do material, a gestão do pessoal e dos serviços de apoio da Defesa é desempenhada com forte orientação para a eficiência, libertando os ramos das Forças Armadas para as tarefas operacionais. As atividades de gestão do pessoal e serviços de apoio são desempenhadas por uma entidade na dependência direta do Ministério da Defesa, o DSC.

O DSC encontra-se organizado conforme o exposto na Figura 4.

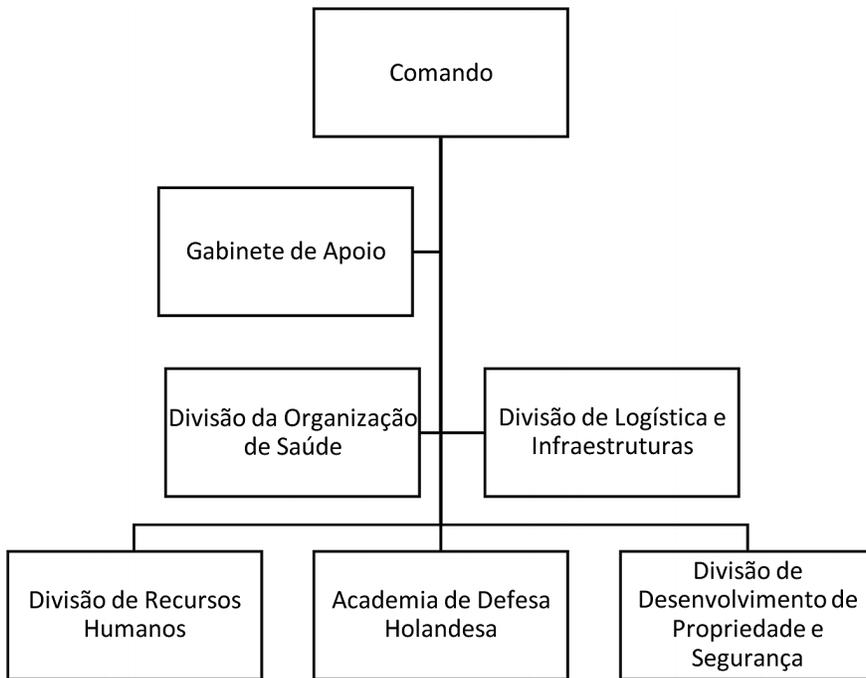


Figura 4 – Organização do DSC

Fonte: Adaptado a partir de <https://www.defensie.nl/organisatie/DSC> (2015).

A estrutura do DSC inclui um gabinete de apoio com funções de organização e gestão interna do organismo e cinco divisões operacionais.

A Divisão da Organização de Saúde é responsável pela prestação de cuidados de saúde a todos os organismos da estrutura da Defesa e dispõe de serviços hospitalares, centros de investigação e desenvolvimento da política de saúde, formação médica da Defesa, um banco militar da saúde e um centro de apoio à saúde mental militar. É a Divisão da Organização da Saúde que assegura toda a administração logística da saúde militar.

A Divisão de Logística e Infraestruturas desempenha a sua atividade na área dos serviços de apoio da Defesa. Na estrutura desta divisão encontra-se o Centro de Serviços de Alimentação, responsável pela definição da alimentação nos teatros operacionais e aconselhamento dietético das unidades. O Centro de Serviços de Alimentação é responsável pela gestão de mais de 90 menses.

A Divisão de Logística assegura também os serviços de lavandaria, distribuição de correio, reprografias e apoio internacional a militares destacados fora do país por longos períodos. Esta divisão inclui ainda o centro de *media*, responsável pelo desenvolvimento e gestão dos *websites* e vídeos de divulgação do

Ministério da Defesa. O processamento centralizado dos vencimentos da Defesa é efetuado pelo Serviço Administrativo e Financeiro da Divisão de Logística e Infraestruturas.

A Divisão de Recursos Humanos do DSC assume a responsabilidade da gestão do pessoal da estrutura da Defesa conduzindo centralmente os processos de recrutamento, colocações, supervisão de carreiras e condecorações (NLMoD, 2015).

A Academia de Defesa Holandesa, responsável pela formação dos oficiais das Forças Armadas encontra-se também na dependência direta do DSC.

O DSC é ainda responsável pela gestão de todos os edifícios, bases e locais de treino da Defesa garantindo também a sua segurança. As tarefas de gestão das infraestruturas são asseguradas pela Divisão de Desenvolvimento de Propriedade e Segurança.

As tarefas desenvolvidas pelo DSC contribuem para a eficiência das Forças Armadas Holandesas, permitindo que os ramos das Forças Armadas se foquem nas suas tarefas de cariz operacional.

3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

A centralização dos serviços de apoio em organismos diretamente dependentes da estrutura da Defesa libertou as Forças Armadas Holandesas para as tarefas operacionais, contudo, não afastou a logística das estruturas operacionais. Atendendo à forte dispersão territorial e à natureza da sua atividade, os ramos das Forças Armadas conservaram estruturas logísticas intrinsecamente ligadas à atividade operacional e que são um fator crítico de sucesso no desempenho das missões (NLMoD, 2015).

Analisando as estruturas de apoio logístico da Marinha Real Holandesa, estas incluem órgãos de apoio estáticos e dinâmicos que asseguram a cadeia logística operacional.

3.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

Para o apoio logístico operacional, a Marinha Real Holandesa possui Bases Navais no território continental e nas Antilhas Holandesas e Aruba (Janes, 2015).

A principal Base Naval da Marinha Real Holandesa está localizada em Den Helder, (Figura 5).



Figura 5 – Base Naval de Den Helder

Fonte: Royal Netherlands Navy (2015(b)).

A construção deste porto de águas profundas foi concluída em 1958 e atualmente é o *headquarter* de todos os navios da Marinha, dos seus submarinos e das suas aeronaves. A Base de Den Helder inclui também grande parte dos serviços de apoio e unidades de comando, nomeadamente a empresa *CAMS Force Vision*, uma companhia de desenvolvimento tecnológico na área do *Command, Control, Communications, Computers and Intelligence* (C4I) do Estado. Nesta Base Naval funciona também o *Marinebedrijf*, o órgão de execução de serviços de manutenção da Marinha, na área da plataforma e do sistema SEWACO³ (Port of Den Helder, 2016).

Na vertente da saúde as unidades têm capacidades diferentes categorizando-se de *role*⁴ 1 a 4 (NATO, 2006). Neste âmbito, a Base Naval de Den Helder destaca-se por ser uma das bases do continente europeu mais completas na área da saúde, estando equipada com um serviço de saúde *role*⁵ e com uma unidade de saúde especializada na área do mergulho e Medicina Subaquática e Hiperbárica, o Centro Médico de Mergulho. Esta Unidade dá apoio aos mergulhadores e submarinistas da Marinha Real Holandesa e, na sua capacidade sobranete, apoia ainda mergulhadores civis e das unidades de combate a incêndios. A responsabilidade

³ SEWACO - *Sensors, Weapons and Command*.

⁴ A publicação OTAN AJP4 define os níveis de diferenciação médica das instalações de Saúde em *roles*, caracterizados por quatro níveis, de 1 a 4.

⁵ *Role 1*: Providencia cuidados de saúde primários, saúde ocupacional e operacional. Cuja capacidade consiste em providenciar os socorros, triagem, Suporte Básico/Avançado de Vida (SBV/SAV) e estabilização; capacidade Básica para cuidar de doentes em regime de internamento; Cuidados de Saúde Dentária básicos; capacidade laboratorial básica; gestão inicial de situações de stresse.

principal desta Unidade é o tratamento das vítimas de acidentes de mergulho (van der Aa, 2015).

Na sua estratégia de otimização da utilização dos recursos, desde 2013 a Marinha Real Holandesa permite que navios civis atraquem no porto de *Den Helder*, aumentando a abertura da Marinha aos organismos externos (Port of Den Helder, 2013). Esta sinergia visa uma importância geoestratégica relevante “*Den Helder, as the centre for the North Sea, can offer more thanks to this unique cooperation*” (Port of Den Helder, 2016).

No território continental existem ainda as Bases Navais de Amsterdão, essencialmente administrativa e de Vlissingen onde a Marinha utiliza espaço do porto civil. Vlissingen destaca-se pela sua capacidade de construção naval, tendo recentemente contruído o maior e mais recente navio da Marinha Real Holandesa, o *Joint Support Ship (JSSh) Karel Doorman*. Na região das Caraíbas, o apoio logístico à frota é garantido na Base Naval de Parera (Aruba) (Figura 6), em Willemstad (Curaçao) (Port of Den Helder, 2016) (Royal Netherlands Navy , 2015).

O corpo de fuzileiros holandês possui bases em Rotterdam, Doorn e em Texel, uma pequena ilha a norte de Den Helder. O corpo de fuzileiros tem uma companhia em permanência em Curaçao, na Base Naval de Parera, (Figura 6), e mantém em Aruba, Savaneta, umas instalações mais direcionadas para a formação e cumprimento do serviço militar obrigatório (Royal Netherlands Navy , 2015).



Figura 6 – Base de Parera

Fonte: Royal Netherlands Navy (2015(b)).

Todas as Bases Navais ou unidades do corpo de fuzileiros têm na sua estrutura Unidades de Saúde também classificados como *role 1* (van der Aa, 2015).

3.1.1. Outros órgãos de apoio estáticos para os cuidados de saúde

A Marinha Real Holandesa tem capacidade própria na área da saúde distribuída pelas diversas bases, conforme foi descrito anteriormente. Adicionalmente recorre às unidades partilhadas pelos três ramos das Forças Armadas, que incluem um Serviço de Saúde de *role* 1, situado em Haia e um Hospital Militar *role* 4⁶ situado em Utrecht.

Estes serviços são providos com guarnição conjunta (van der Aa, 2015) e permitem abranger todo o pessoal operacional no âmbito dos Cuidados de Saúde Primários, Saúde Ocupacional e Operacional.

3.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

A Marinha Real Holandesa tem como estratégia a manutenção da capacidade de atuar em qualquer local do mundo de forma a garantir a segurança no mar e prestar apoio a operações em terra a partir do mar, dispondo para tal de órgãos de apoio dinâmicos que complementam a capacidade logística das suas bases. (Royal Netherlands Navy, 2015)

Os órgãos de apoio dinâmicos garantem a capacidade de efetuar:

- Transporte de tropas, veículos, munições, água e alimentação;
- Assistência médica e humanitária;
- Recolha de informações;
- Missão de apoio de fogos.

Para a realização destas tarefas a Marinha Real Holandesa dispõe de Unidades Navais (UN) com capacidade de garantir o Comando e Controlo (C2) de operações navais e terrestres. Estas UN garantem elevadas valências operacionais que incluem capacidade médica própria, helicópteros orgânicos, lanchas de desembarque e capacidade de prestar apoio técnico aos meios operacionais.

Para o apoio logístico, a Marinha Real Holandesa dispõe de quatro UN, nomeadamente dois navios polivalentes logísticos (LPD) Classe Rotterdam, um JSSh com o nome de Karel Doorman e um navio de apoio logístico nas Caraíbas com o nome de *Pellikaan* (Royal Netherlands Navy, 2015)

Além do apoio logístico, estas UN têm capacidade de suporte na área da Saúde e permitem uma grande adaptação interna de meios, aumentando a sua capacidade de resposta a diferentes cenários.

⁶ *Role* 4: providencia todo o espectro de especialidades necessárias ao cuidado médico e reabilitativo definitivo.

3.2.1. Classe Rotterdam

Os navios da classe Rotterdam (HNLMS Rotterdam (L800) (Figura 7) e HMLNS Johan de Witt (L801) (Figura 8)) estão classificados como navios de transporte anfíbio, sendo, também conhecidos como *Landing Platform Dock* (LPD). Esta classe de navios surge na sequência de um projeto combinado entre a Marinha Espanhola e a Marinha Real Holandesa, que resultou no projeto *Enforcer* (Royal Netherlands Navy, 2015).



Figura 7 – HNLMS Rotterdam

Fonte: Disponível em https://www.fleetmon.com/vessels/hnlms-rotterdam-1800_9109756_3327970/.



Figura 8 – HNLMS Johan de Witt

Fonte: Disponível em <http://www.seaforces.org/marint/Netherlands-Navy/Amphibious-Ship/L-801-HNLMS-Johan-de-Witt.htm>.

Entre as suas principais características, salienta-se o fato de cada navio poder transportar um batalhão de fuzileiros com 538 militares, podendo ainda transportar 170 *Armored Personnel Carrier* (APC) ou 33 *Main Battle Tank* (MBT). De forma a facilitar o desembarque e embarque das forças anfíbias e o seu respetivo material, cada UN poderá ainda transportar, dois *Landing Craft Utility* (LCU) (Figura 9) e três *Landing Craft Personnel Vehicles* (LCPV) (Figura 10).



Figura 9 – LCU MK

Fonte: Disponível em https://en.wikipedia.org/wiki/Landing_Craft_Utility.



Figura 10 – LCPV MK

Fonte: AlfvanBeem, disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:L_9537_LCPV_MK_III_at_IJmuiden,_Port_of_Amsterdam,_Holland_16Aug05.jpg

As operações de embarque e desembarque são efetuadas através da doca flutuante do navio recorrendo aos meios orgânicos LCU MK IX e LCPV MK V.

Os Quadros 1 e 2 detalham a informação relativa a estes meios orgânicos.

Quadro 1 – LCU MK IX

| Dimensões | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| Deslocamento | 275 t |
| Comprimento | 35.8 m |
| Boca | 6.7 m |
| Calado | 1.6 m |
| Autonomia e Velocidade | |
| Velocidade máxima | 9 kts |
| Autonomia | 400 nm a 8 kts |
| Capacidade | |
| Guarnição | 5 |
| Força de desembarque | 153 |
| Carga | 68 t |
| Propulsão, Produção de Energia | |
| Propulsão | 2 motores Alconza D400 |
| Produção de energia | 2 geradores Caterpillar 3412C diesel |
| Numero de veios | 2 |
| Armamento e Contramedidas | |
| Armamento | 1 MG 12.7 mm 1MG7.62 mm |
| Sensores | |
| Radar de superfície | Furuno |

Fonte: Adaptado a partir de Janes (2015).

Quadro 2 – LCPV MK V

| Dimensões | |
|------------------------|-----------------|
| Deslocamento | 25 t |
| Comprimento | 15.7 m |
| Boca | 4.27 m |
| Calado | 0.66 m |
| Autonomia e Velocidade | |
| Velocidade máxima | 16 kts |
| Autonomia | 200 nm a 15 kts |
| Capacidade | |
| Guarnição | 3 |
| Força de desembarque | 35 |
| Carga | 8.2 t |

Quadro 2 – LCPV MK V (cont.)

| Propulsão | |
|---------------------------|-----------------------|
| Propulsão | 2 Volvo D9 575 diesel |
| Numero de veios | 2 |
| Armamento e Contramedidas | |
| Armamento | 2 MG7.62 mm |
| Sensores | |
| RadAR de superfície | Raymarine |

Fonte: Adaptado a partir de Janes (2015).

Os navios da classe Rotterdam estão equipados com grua com capacidade até 25t para apoio ao embarque e desembarque de material para as operações.

Relativamente à componente aérea, cada unidade possui um hangar com capacidade para transportar seis helicópteros NH90 e o seu convés de voo tem a capacidade para operar dois destes helicópteros em simultâneo (Figura 11).



Figura 11 – NH-90

Fonte: Disponível em https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dutch_NH90_at_the_2015_Cosford_Airshow.jpg.

A classe Rotterdam tem capacidade hospitalar ligeira, sendo classificada *role 2*⁷. Cada navio tem disponíveis duas camas de Unidade de Cuidados Intensivos (UCI) e infraestruturas para uma sala de cirurgia (Janes, 2015) (NATO, 2006).

O Quadro 3 detalha a informação relativa a esta classe de navios.

⁷ *Role 2* Básico ou Avançado: onde o Básico incrementa ao *role 1*, nomeadamente: Especialização médica necessária ao SAV; Unidade de cuidados pós-operatórios de rotina; maior capacidade laboratorial e Básica de Imagem; Capacidade de receção, estabilização e evacuações de doentes; capacidade de internamento limitada. E o avançado inclui: Cirurgia Básica; capacidade para Unidade de Cuidados intensivos (UCI); camas de internamento com assistência de Enfermagem; capacidade laboratorial avançada, com possibilidade de suprimento de transfusões sanguíneas; capacidade para descontaminação de vítimas de Guerra Química e Biológica.

Quadro 3 – Classe Rotterdam

| Dimensões | |
|--------------------------------|---|
| Deslocamento | 16 948 t |
| Comprimento | 176.4 m |
| Boca | 29.2 m |
| Calado | 6.7 m |
| Comprimento convés de voo | 58 m |
| Largura convés de voo | 25 m |
| Numero de Spot's | 2 |
| Autonomia e Velocidade | |
| Velocidade máxima | 18 kts |
| Autonomia | 6000 nm a 12 kts |
| Capacidade | |
| Guarnição | 136 |
| Força de desembarque | 538 |
| Veiculos | 170 APC ou 33 MBT |
| Lanchas de desembarque | 2 LCU e 3 LCPV |
| Grua | 1 com capacidade máxima de 25 toneladas |
| Helicópteros | 6 NH90 |
| Propulsão, Produção de Energia | |
| Propulsão | 2 motores Holec |
| Produção de energia | 4 Stork Wärtsilä 12SW28 |
| Numero de veios | 2 |
| Propulsores de proa | 1 |
| Armamento e Contramedidas | |
| Armamento | 2 Thales Goalkeeper 30 mm |
| Contramedidas | 4 SRBOC IR/chaff <i>launchers</i> Nixie torpedo decoy system |
| Sistema guerra eletrónica | ARGO AR-900, com capacidade ESM e ECM |
| Sensores | |
| Radar de aviso combinado | Signaal DA08 |
| Radar de superfície | 2 Signaal Scout/Kelvin Hughes ARPA |

Fonte: Adaptado a partir de Janes (2015).

3.2.2. HNLMS Karel Doorman

O HNLMS *Karel Doorman* (A833) (Figura 12) foi aumentado ao serviço em 29 de abril de 2015, com o intuito de substituir os Reabastecedores de Esquadra da classe *Amsterdam*.



Figura 12 – HNLMS Karel Doorman

Fonte: Disponível em [https://en.wikipedia.org/wiki/HNLMS_Karel_Doorman_\(A833\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HNLMS_Karel_Doorman_(A833)).

Esta UN tem capacidade para garantir o apoio logístico de forças navais e a operações terrestres. Das suas principais características, salienta-se o facto de o navio possuir duas estações com capacidade para efetuar reabastecimento no mar (RAS) de líquidos e sólidos. Tem ainda capacidade para transportar 8 000 m³ de combustível para navios, 1 000 m³ de combustível para helicópteros, cerca de 450 m³ de água potável e aproximadamente 400 t de munições ou outros sobresselentes. Relativamente ao transporte de pessoas, a UN tem capacidade para transportar 130 militares extra guarnição.

Para apoio às operações estão disponíveis uma grua com capacidade máxima de 40t utilizada para o embarque e desembarque de material, uma rampa *Roll-on/Roll-off* (Ro-Ro) para veículos e uma doca flutuante que permite operar duas LCPV.

Relativamente à componente aérea, a UN possui um hangar com capacidade para transportar seis helicópteros NH-90 (Figura 11) ou dois CH-47F Chinook (Figura 13).



Figura 13 – CH-47F Chinook

Fonte: Royal Netherlands Navy (2015(b)).

O Quadro 4 detalha a informação relativa a este meio orgânico.

Quadro 4 – CH-47F Chinook

| Autonomia e Velocidade | |
|-------------------------------|-----------|
| Velocidade operacional | 140 kts |
| Altitude máxima | 15 000 ft |
| Autonomia | 651 nm |
| Capacidade | |
| Guarnição | 3 |
| Transporte de pessoal | 44 |
| Carga útil | 12.7 t |

Fonte: Adaptado a partir de Janes (2015).

A Holanda encontra-se em 2016 a adquirir à empresa Boeing uma série de 14 helicópteros.

O HNLMS *Karel Doorman* tem uma infraestrutura fixa com capacidade hospitalar classificada como *role 2* com capacidade para cinco camas de UCI e capacidade de funcionamento de duas salas cirúrgicas em simultâneo. Munido dos equipamentos necessários, esta UN pode tornar-se *role 3*⁸ (Janes, 2015) (NATO, 2006).

O Quadro 5 detalha a informação relativa a este navio.

⁸ *Role 3*: Capacidade para assegurar urgência polivalente médico-cirúrgica; especialidades cirúrgicas mais diferenciadas; aparelhos com capacidade diagnóstica avançada de apoio às diversas especialidades; a maioria das especialidades médicas.

Quadro 5 – HNLMS Karel Doorman

| Dimensões | |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| Deslocamento | 1 727 t |
| Comprimento | 65.4 m |
| Boca | 13.25 m |
| Calado | 4 m |
| Autonomia e Velocidade | |
| Velocidade máxima | 14.5 kts |
| Capacidade | |
| Guarnição | 14 |
| Transporte de pessoal | 60 |
| Propulsão, Produção de Energia | |
| Propulsão | 2 motores Caterpillar 3516B |
| Produção de energia | 2 geradores TA |
| Numero de veios | 2 |
| Armamento e Contramedidas | |
| Armamento | 4 MG 12.7 mm |
| Sensores | |
| Radar de superfície | Furuno |

Fonte: Adaptado a partir de Janes (2015).

3.2.3. HNLMS Pelikaan

O HNMS *Pelikaan* (Figura 14) desempenha a sua missão no apoio logístico entre as ilhas nas Antilhas Holandesas e Aruba, podendo participar em operações de assistência na sequência de catástrofes naturais. O navio foi construído em 2005 e tem capacidade de efetuar o transporte de 60 pessoas, seis semirrígidas e quatro camiões, para além de outro material logístico. Para efetuar o desembarque e embarque de material, este navio possui uma grua com capacidade máxima de 25 t (Janes, 2015).



Figura 14 – HNLMS Pelikaan

Fonte: Disponível em [https://en.wikipedia.org/wiki/HNLMS_Pelikaan_\(A804\)#/media/File:Pelikaan_A804.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/HNLMS_Pelikaan_(A804)#/media/File:Pelikaan_A804.jpg).

O Quadro 6 detalha a informação relativa a este navio.

Quadro 6 – HNLMS Pelikaan

| Dimensões | |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| Deslocamento | 1 727 t |
| Comprimento | 65.4 m |
| Boca | 13.25 m |
| Calado | 4 m |
| Autonomia e Velocidade | |
| Velocidade máxima | 14.5 kts |
| Capacidade | |
| Guarnição | 14 |
| Transporte de pessoal | 60 |
| Propulsão, Produção de Energia | |
| Propulsão | 2 motores Caterpillar 3516B |
| Produção de energia | 2 geradores TA |
| Numero de veios | 2 |
| Armamento e Contramedidas | |
| Armamento | 4 MG 12.7 mm |
| Sensores | |
| Radar de superfície | Furuno |

Fonte: Adaptado a partir de Janes (2015).

4. CADEIA LOGÍSTICA DA MARINHA REAL HOLANDESA

Anteriormente foram referidas as várias Bases Navais holandesas. Na cadeia logística, estas bases são utilizadas como pontos estratégicos de apoio para o fornecimento de sobressalentes e material aos navios que se encontram no teatro de operações.

A Figura 15 apresenta a estrutura logística em vigor na Marinha Real Holandesa:

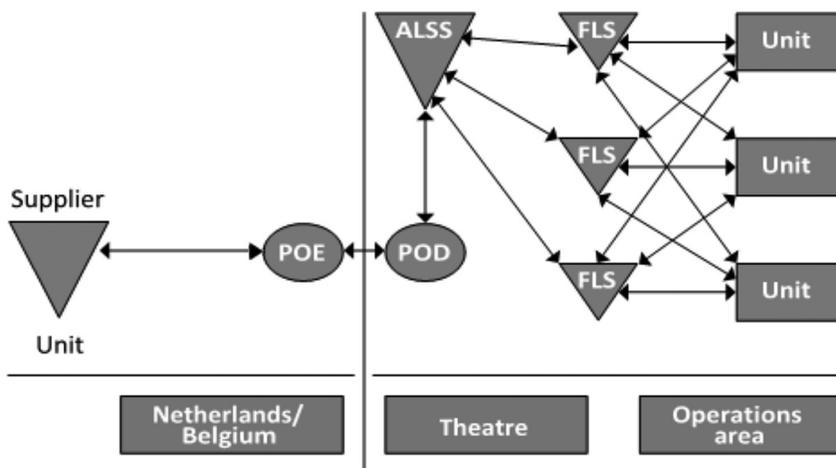


Figura 15 – Cadeia logística
 Fonte: NLMoD (2015).

O diagrama demonstra a cadeia logística desde a saída da necessidade de uma das bases Holandesas ou de um fornecedor até a sua entrega ao meio naval na área de operações, sendo aplicável às necessidades de sobressalentes, alimentação, medicamentos ou outro material relevante para o cumprimento da missão.

A cadeia logística inicia-se com a receção do material num ponto de embarque (POE), que pode ser um porto marítimo ou uma base aérea. O material segue posteriormente por via aérea ou transporte marítimo até um ponto de desembarque (POD) que assegura a sua entrega ao apoio logístico avançado (ALSS). Normalmente o ALSS é um ponto logístico mais perto do teatro de operações onde exista uma pequena base logística. Os ALSS podem estar localizados em países terceiros que apoiam a Marinha Real Holandesa no processo.

O material rececionado pelo ALSS é entregue aos FLS que se encontram no teatro de operações. Por fim, os FLS asseguram a sua distribuição aos destinatários

fnais. A recolha do material também pode ser feita diretamente pela UN quando esta se encontra atracada num ALSS, não sendo neste caso necessária a intervenção dos FLS no processo de distribuição. (NLMoD, 2014).

Este circuito funciona bilateralmente, podendo ser utilizado no sentido inverso para apoio às rendições de pessoal ou apoio ao regresso e militares feridos durante a missão. O processo implementado na Marinha Holandesa apresenta algumas semelhanças com o processo logístico em vigor na Marinha Portuguesa, maximizando a utilização das estruturas de apoio fixas e dinâmicas para assegurar uma distribuição eficiente e eficaz dos bens essenciais à manutenção das capacidades das forças nos teatros de operações.

CONCLUSÕES

As Forças Armadas Holandesas, decorrente de sucessivas diminuições de recursos disponíveis para o cumprimento das missões, iniciaram um grande processo de reestruturação no início dos anos 2000 com objetivo de otimizar e racionalizar as suas estruturas.

Um dos pilares fundamentais da reforma das Forças Armadas assentou na centralização dos serviços de apoio em organismos comuns dependentes diretamente do Ministério da Defesa. Estes organismos centralizaram a prestação das tarefas de apoio, constituindo-se como prestadores de serviços a todos os organismos da Defesa.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|-------|---|
| ALSS | <i>Advanced Logistic Support Station</i> |
| APC | <i>Armored Personnel Carrier</i> |
| C2 | Comando e Controlo |
| C4I | <i>Command, Control, Communications, Computers and Intelligence</i> |
| DMO | <i>Defence Material Organization</i> |
| DSC | <i>Defence Support Command</i> |
| FLS | <i>Forward Logistic Site</i> |
| HNLMS | <i>His Netherlands Majesty's Ship</i> |
| JIVC | <i>Joint Informatie Voorziening Commando</i> |
| JSSh | <i>Joint Support Ship</i> |
| LCU | <i>Landing Craft Utility</i> |
| LCPV | <i>Landing Craft Personnel Vehicles</i> |
| LPD | <i>Landing Platform Dock</i> |
| MBT | <i>Main Battle Tank</i> |
| NATO | <i>North Atlantic Treaty Organization</i> |

| | |
|--------|-------------------------------------|
| POD | <i>Port of Debarkation</i> |
| POE | <i>Port of Embarkation</i> |
| RAS | <i>Replenishment at Sea</i> |
| Ro-Ro | <i>Roll-on/Roll-off</i> |
| SAV | Suporte Avançado de Vida |
| SBV | Suporte Básico de Vida |
| SEWACO | <i>Sensors, Weapons and Command</i> |
| UCI | Unidade de Cuidados Intensivos |
| UN | Unidade Naval |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Janes, 2015. *Home*. [Em linha] Disponível em: <https://janes.ihs.com/janes/home> [Consult. em 2 de janeiro de 2016].
- NATO, 2006. *Allied Joint Medical Support Doctrine*. A ed. s.l.:NATO.
- NLMoD, 2006. *Introducing the Central Staff of the Netherlands Ministry of Defence*. s.l.:s.n.
- NLMoD, 2014. *Fundamentals of Maritime Operations*. Den Helder: X-Media - Defence Media Center.
- NLMoD, 2015. *DMO - Defence Material Organization*. [Em linha] Disponível em: <https://www.government.nl/ministries/ministry-of-defence/contents/defence-doctrine> [Consult. em 05 de janeiro de 2016].
- Port of Den Helder, 2016. *Port of Den Helder*. [Em linha] Disponível em: <http://www.portofdenhelder.eu/nl/nv-port-den-helder> [Consult. em 05 de janeiro de 2016].
- Royal Netherlands Navy , 2015(a). *Commander Netherlands Forces in the Caribbean*. [Em linha] Disponível em: <https://www.defensie.nl/english/organisation/navy/contents/navy-units/dutch-naval-command-caribbean> [Consult. em 10 de dezembro de 2015].
- Royal Netherlands Navy, 2015(b). *Ships*. [Em linha] Disponível em: <https://www.defensie.nl/english/organisation/navy/contents/navy-units/ships> [Consult em 12 de dezembro de 2015].

MARINHA ITALIANA

1TEN AN Sandra da Conceição
1TEN M Bravo da Guia
1TEN M Joana Queirós Cardoso
1TEN MN Teixeira Canilho
1TEN STC Rodrigues António
1TEN STP Tusto Cachucho

A Itália possui uma dimensão naval muito relevante, em coerência com o seu posicionamento geográfico e interesses estratégicos, principalmente relacionados com a soberania nacional, proteção dos interesses do estado, vigilância costeira e marítima, controlo dos fluxos de migração ilegal e de narcotráfico, assumindo assim a logística da Marinha Italiana (MI) um fator fundamental no suporte, apoio e sustentação destes desideratos.

Neste contexto interessa realçar que os desafios atuais ao nível da crise económica europeia e consequentemente do País forçaram a uma reestruturação na organização da MI como ramo das Forças Armadas (FFAA) com capacidade multifuncional e de duplo uso, no sentido de garantir uma diminuição da despesa pública.

A Itália é um país meridional europeu com fronteiras naturais a norte, definidas pela cadeia montanhosa dos Alpes, com a França, Suíça, Áustria e Eslovênia e a sul, a península itálica e territórios insulares, Sicília e Sardenha e restantes 68 pequenas ilhas, são banhadas pelo Mar Mediterrâneo. Os estados independentes de São Marino e Vaticano são enclaves no interior do país. O seu território abrange cerca de 301 338 km² e possui cerca de 62 milhões de habitantes sendo a quinta nação com mais população na Europa e a 24^a do mundo.

Pela sua localização geográfica no seio do Mar Mediterrâneo a Itália desde sempre apresentou uma grande ligação ao mar nas suas várias dimensões, militar e comercial, nesta última dirigida para o transporte de mercadorias e pessoas, mas também para a exploração dos recursos marinhos e matérias-primas aí localizadas. Atualmente o combate ao fluxo de imigração ilegal que grassa do Norte de África para o Continente Europeu é um dos aspetos que demonstram a importância que a Itália coloca na sua identidade naval.

A posição geográfica favorável do País no centro do Mediterrâneo permitiu desde a antiguidade o desenvolvimento da navegação. A existência de portos de abrigo ao longo da península permitiu o estabelecimento de vários povos como os etruscos¹ e siracusos².

Com a progressiva aglutinação dos povos sob a égide romana também a sua esquadra foi essencial para a evolução e prosperidade do império, conseguindo derrotar a hegemonia naval de Cartago.

Na idade média desenvolveram-se no território numerosas repúblicas marítimas como Veneza, Génova, Pisa e Amalfi. Os genoveses e os venezianos impuseram-se gradualmente no Mediterrâneo após a desagregação do Império Romano, competindo com os bizantinos no comércio com os muçulmanos. Veneza estabeleceu o seu domínio com o Mediterrâneo Oriental (comerciando com o Egito e estabelecendo a ligação à Europa das rotas da seda e das especiarias), enquanto Génova se virou para Ocidente, nomeadamente para o norte de África e para o Atlântico, tendo apoiado a edificação das Marinhas Portuguesa e Castelhana e as suas expedições atlânticas.

Os conhecimentos e capacidades navais dos navegadores italianos como Colombo e Vespucci permitiram aumentar as fronteiras do mundo conhecido. Com o descobrimento do continente americano, o fulcro do comércio transferiu-se para o Atlântico, contudo o Mar Mediterrâneo manteve influência sobre os seus países costeiros.

A Itália estabelece-se como nação em 1861 com a unificação dos estados regionais peninsulares e insulares, sob o monarca Victor Emmanuel II. A MI nasce assim da junção das Marinhas da Sardenha, Toscana, Napolitana, Siciliana e do Vaticano.

A Itália participou na Primeira Guerra Mundial com a Tríplice Entente³ contra as potências Centrais (Alemanha e Império Austro-Húngaro). Durante este período a MI desempenhou principalmente funções na defesa costeira, proteção de navios mercantes, interdição marítima e apoio a operações terrestres. Foi empe-

¹ Etruscos, aglomerado de povos que viveram na península Itálica na região a sul do rio Arno e a norte do Tibre. Desenvolveu-se desde o século sétimo a.C. até a sua assimilação pela República Romana nas Guerras Romano-Etruscas (fins do século quarto a.C.).

² Siracusa, cidade-estado localizada na extremidade sudeste da Sicília. Fundada por gregos em 733 a.C. desempenhou um papel chave como um dos poderes da era clássica no espaço mediterrânico. Assimilada pelos Romanos manteve a sua importância como porto comercial entre as partes ocidental e de leste do Império.

³ Tríplice Entente: aliança entre a Grã-Bretanha, França e Rússia, núcleo das potências aliadas na Primeira Guerra Mundial.

nhada predominantemente no Mar Adriático para interceção de ações navais por parte da Marinha Austro-Húngara.

No intervalo entre as duas guerras mundiais houve uma modernização da MI com o intuito de alcançar o domínio sobre o Mar Mediterrânico.

No seu auge, prévio ao início da Segunda Guerra Mundial, a Itália possuía um império colonial (Figura 1) que estendia o seu domínio até à Líbia, Eritreia, Somália, Etiópia, Albânia, Dodecaneso e uma concessão em Tianjin na China (All Empires - Online History Community, s.d.).

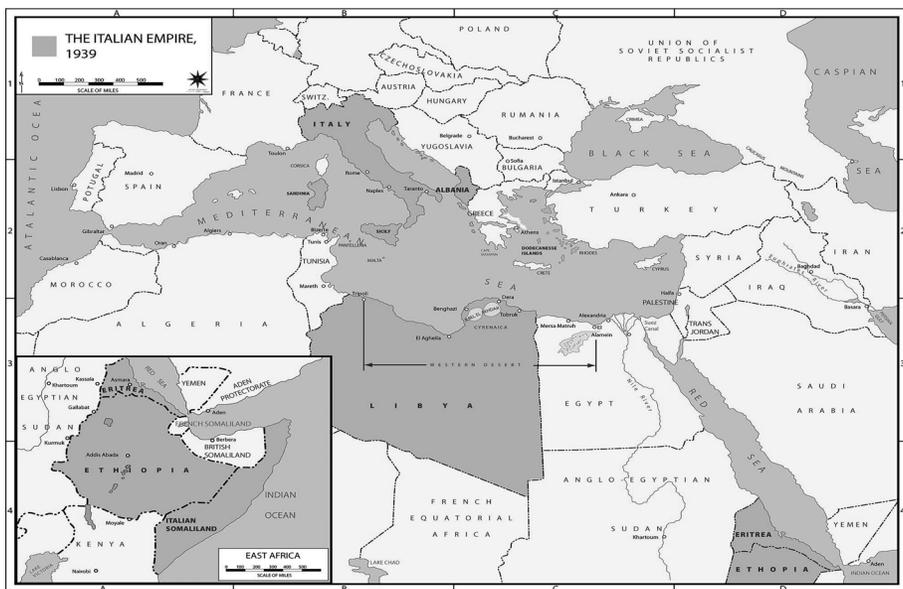


Figura 1 - Império Colonial Italiano

Fonte: Disponível em <https://www.pinterest.co.uk/pin/457959855850062811/>.

Em junho de 1940 a Itália entra na Segunda Guerra Mundial contra a França e Reino Unido. As suas missões primárias foram o controlo das vias de navegação do Mediterrâneo, proteção dos navios italianos com destino ao Norte de Africa e a interdição à Marinha Britânica dos portos de Malta e Alexandria.

Com a Segunda Guerra Mundial a Itália extinguiu-se como potência naval, devido às pesadas perdas, humanas e materiais resultantes do conflito armado e à divisão das forças remanescentes com o armistício de Cassibile⁴.

⁴ Armistício de Cassibile assinado em Cassibile, Sicília, em 3 de setembro de 1943 entre Walter Bedell Smith e Giuseppe Castellano e tornado público em 8 de setembro estipulando a rendição da Itália aos Aliados.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial na Europa em 8 de maio de 1945 a MI apresentava sérias dificuldades, com as suas instalações destruídas e Bases Navais com acessos limitados por minas e destroços.

Em 1946, a república democrática substituiu a monarquia e a “*Regia Marina*” alterou a sua denominação para “*Marina Militare*”. A Itália é membro da União Europeia (UE) e da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), tendo com o apoio da última, modernizado a sua Marinha, com a aquisição de sistemas, sensores e equipamentos, sendo atualmente uma das maiores da Europa.

A MI encontra-se envolvida em iniciativas relacionadas com a proteção das vias de comunicação marítima, defesa costeira, operações contra guerra de minas, controlo da atividade piscatória e dos fluxos de migração e no combate à pirataria. A sua modernização promove a excelência industrial e a competitividade em sectores estratégicos nacionais como a automatização, a engenharia e a construção naval.

A Itália é um país membro fundador da OTAN (1949) e da UE (1958). Pela sua localização geográfica assume uma posição estratégica dominante no Mediterrâneo Central e nas vias de comunicação aéreas e marítimas para a Europa Ocidental. A nível geoestratégico surge como elo de ligação entre a Europa, Norte de África e o Médio Oriente (União Europeia, 2017).

A Itália é a terceira maior economia da zona Euro, contudo a elevada dívida pública e limitações no crescimento estruturado tornaram-na vulnerável ao escrutínio dos mercados financeiros, apresentando problemas relacionados com o crescimento económico lento, elevadas taxas de desemprego nas camadas jovens e no género feminino, crime organizado, corrupção, disparidades económicas entre o norte, mais próspero e o sul do País.

Apresenta uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) com cerca de 542 000 km² (cerca de um terço da ZEE Portuguesa) relevante para a sua produção energética com plataformas *offshore* de produção de crude e gás natural. Em 2014 o seu Produto Interno Bruto (PIB) foi de 1 620 381 M€ sendo as despesas com a Defesa (estabelecidas em 1,2 % do PIB) de 19 489 M€. (EUROSTAT, 2014)

Pela sua localização, ser estado-membro da UE e a extensa linha de costa (7600 km), a Itália é um país tentador para milhares de imigrantes ilegais provenientes do Norte de África e Europa de Leste e é porta de entrada de produtos ilícitos, como a cocaína com origem na América Latina e a heroína do Sudoeste Asiático. Dados reportam a chegada de cerca de 327 030 refugiados e migrantes entre janeiro de 2015 e novembro de 2016. (Central Intelligence Agency (CIA), 2016)

Os interesses italianos prendem-se com os interesses marítimos, considerando o suporte que a economia italiana tem no comércio marítimo quer a nível regional (mediterrânico) quer a nível global, com a grande maioria das suas importações e exportações a desenvolverem-se por mar (Cosentino, 2014). Na defesa dos interesses nacionais, a MI é empenhada desde o mar Mediterrâneo ao Oceano Índico ocidental, (incluindo áreas críticas, como o Corno de África, Golfo Pérsico e o Mar Árábico) (Cosentino, 2014).

É também empenhada, à luz da cooperação bilateral com Moçambique, em apoiar o investimento da *Ente Nazionale Idrocarburi* (ENI), empresa petrolífera multinacional, com uma *golden share* pelo governo italiano na exploração das jazidas de hidrocarbonetos moçambicanas. Colabora ainda com os aliados da OTAN e da UE, no esforço internacional com vista à resolução de conflitos e crises.

Devido à crise económica a Itália reviu a sua despesa pública com o intuito de, mantendo a capacidade operacional e interoperabilidade com outras forças e nações, diminuir a despesa com pessoal, operações e manutenção.

1. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS

A MI como ramo das FFAA está hierarquicamente dependente do Presidente da República e funcionalmente do Ministério da Defesa. Além da Marinha fazem ainda parte das FFAA italianas, o Exército, a Força Aérea e os *Carabinieri*.

Dentro do seu espetro de empenhamento assume como funções primordiais a defesa dos interesses nacionais marítimos e a contribuição para a resolução de conflitos e crises internacionais.

Para o cumprimento da sua missão a MI conta atualmente com cerca de 34 000 elementos. Este quantitativo no âmbito da reestruturação de 2012⁵ será gradualmente reduzido para cerca de 27 000 efetivos até 2024 (Cosentino, 2014).

A MI possui ainda na sua estrutura orgânica a Guarda Costeira, a qual está funcionalmente na dependência do Ministério das Infraestruturas e Transportes e conta com cerca de 11 000 funcionários (Cosentino, 2014).

Para cumprir os desígnios governamentais definidos com vista à diminuição da despesa pública, a MI procedeu a uma reestruturação, racionalizando a sua estrutura, otimizando os recursos disponíveis de modo a suportar a componente

⁵ Devido à crise económica a Itália reviu a sua despesa pública com o intuito de, mantendo a capacidade operacional e interoperabilidade com outras forças e nações, diminuir a despesa com pessoal, operações e manutenção iniciando esse processo de reestruturação em 2012.

operacional, abordando quer a diminuição do número de efetivos, quer a reorganização das infraestruturas, integração e racionalização dos comandos existentes, eliminando a sobreposição e a duplicação de cargos. O programa de racionalização definido visa equilibrar as principais áreas de despesa: pessoal, operação e investimento em 50, 25, e 25%, respetivamente (Mantelli, 2014).

É nesta conjuntura que a logística naval opera, cabendo-lhe a determinação das necessidades para atender aos requisitos das forças e unidades navais englobando um amplo espectro desde a conceção, projeto e desenvolvimento, procura, obtenção, armazenagem, transporte, distribuição e manutenção do material; obtenção, alojamento, treino, distribuição e transporte do pessoal e a prestação de serviços.

Considerando os elementos logísticos fundamentais, os recursos materiais e humanos, há a considerar no primeiro, o abastecimento, a manutenção, o transporte e as infraestruturas e no segundo, os aspetos relativos ao pessoal, nomeadamente o recrutamento, a formação e a saúde.

A revisão atual da MI compreende estruturas centrais (Estado-Maior, Gabinetes Gerais e de Inspeção) e estruturas periféricas (Comandos Operacional, Logístico e de Formação). Com a reestruturação pretende-se a centralização estratégica no Estado-Maior da Marinha com atribuição clara de competências e responsabilidades.

1.1. ESTRUTURA ORGÂNICA DA MARINHA ITALIANA

Do Chefe do Estado-Maior da Marinha dependem: o Comando da Esquadra Naval (Comando Operacional), o Comando do Agrupamento Mergulhadores e Operações Especiais, o Comando Logístico, o Comando da Formação e o Instituto Hidrográfico.

A estrutura organizacional da MI (Figura 2) baseia-se em três áreas primordiais: operacional, logística e formação.

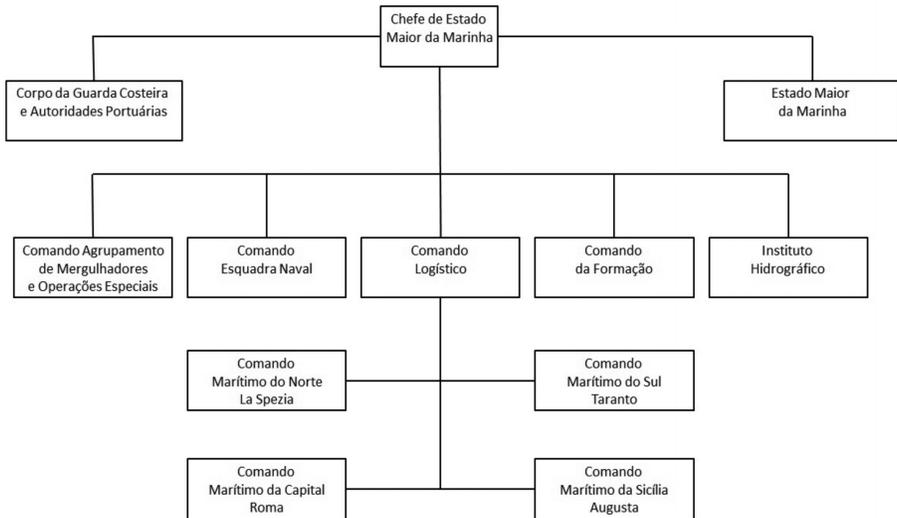


Figura 2 - Organograma da Marinha Italiana

Fonte: Marina Militare (2016).

A distribuição territorial foi revista ficando a sua estrutura reorganizada de modo a concentrar os seus recursos em três grandes centros aeronavais: La Spezia (Norte de Itália), Taranto/Brindisi (Sul de Itália) e Augusta (Sicília). Cada um destes centros dispõe de uma Base Naval, um estaleiro naval e uma base aérea para aviação naval. Outras estruturas relevantes encontram-se na capital (o Estado Maior), em Livorno (Academia Naval), em Ancona (Comando da Formação), Veneza e Sardenha.

1.2. ESTADO-MAIOR DA MARINHA ITALIANA

No organograma do Estado-Maior da MI (Figura 3) identificam-se diversos órgãos com responsabilidades logísticas.

A Esquadra da MI é composta por meios navais de superfície e sub-superfície e aéreos de asa fixa e asa rotativa. Sob a dependência do CINCNAV encontram-se mais de 18 000 militares, 91 navios, seis submarinos, 75 aviões e helicópteros.

Devido à crise económica, a diminuição dos recursos financeiros levou à revisão das necessidades, prevendo-se uma diminuição dos navios da esquadra de modo a permitir a concentração dos recursos escassos em ações prioritárias.

Está previsto o abate de 30 navios entre 2012 e 2018, incluindo sete fragatas, dois submarinos, seis corvetas, três caça-minas e 12 navios auxiliares. No mesmo período apenas se prevê a entrada ao serviço de nove novos navios. (Cosentino, 2014)

1.3.1. Meios Navais

A MI dispõe atualmente de oito Submarinos (Classes *Improved Sauro* e *Todaro*), dois porta-aviões ligeiros (Classes *Cavour* e *Garibaldi*), quatro *destroyers* (Classes *Orizzonte* e *Durant De La Penne*), 15 fragatas (Classes *Maestrale*, *Lupo* e *Bergamini*), cinco corvetas (Classe *Minerva*), 14 patrulhas (Classes *Cassiopea*, *Esploratore*, *Sirio* e *Comandanti*), 10 draga-minas (Classes *Lerici* e *Gaeta*) e outros navios, incluindo de apoio logístico que serão abordados em detalhe nos órgãos de apoio dinâmicos.

Os nove navios que se prevê serem aumentados ao efetivo pretendem garantir a modernização da esquadra, nomeadamente com a construção de novas fragatas FREMM (*Fregata Europea Multi-Missione*), através do acordo de cooperação bilateral entre Itália e França, ao abrigo da OCCAR⁶ (*Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement*) estabelecido em 2001 e a substituição dos submarinos da Classe Sauro por dois novos submarinos da Classe Todaro (U-212A), resultante da cooperação entre a Itália e a Alemanha.

1.3.2. Meios Aéreos

Conforme referido a MI dispõe de meios aéreos de asa fixa e rotativa, operando as aeronaves de asa fixa: *Lockheed Martin F-35 Lightning II*, *Boeing AV-8B Harrier II* e *Piaggio P.180 Avanti*. Os meios aéreos de asa rotativa disponíveis são: *Agusta-Bell 212*, *Agusta-Westland EH101* e *NHIndustries NH90*.

⁶ OCCAR, *Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement*, é uma organização Europeia intergovernamental que gere programas colaborativos em matéria de defesa. Conta com a participação de 13 países, dos quais, seis países membros: Bélgica, França, Alemanha, Itália, Espanha e Reino Unido e sete países participantes: Finlândia, Lituânia, Luxemburgo, Holanda, Polónia, Suécia e Turquia.

Dispõem ainda dos veículos aéreos não tripulados, *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV): *Camcopter S-100* e *Boeing Insitu ScanEagle*.

1.4. COMANDO DA FORMAÇÃO

O Comando da Formação (*Comando Scuole*, MARICOMSCUOLE), com sede em Ancona, exerce autoridade orgânica e funcional total sobre as escolas/instituições educacionais e de recrutamento/seleção, supervisionando o cumprimento dos objetivos formativos definidos pelo Estado-Maior.

Do Comando da Formação dependem o Centro de Recrutamento, em Ancona, a Academia Naval, em Livorno, o estabelecimento de ensino Pós-Graduado, em Veneza, e as escolas de Taranto e La Maddalena.

1.5. COMANDO LOGÍSTICO

A MI reúne sob um único comando as necessidades logísticas gerais do ramo, pretendendo com esta organização uma maior eficiência e definição de responsabilidades, com a concentração das competências logísticas apenas num comando, mantendo o Estado-Maior a definição da política logística e controlo dos resultados.

O Comando Logístico (MARICOMLOG) sediado em Nisida, Nápoles⁷, é a autoridade central da MI responsável pela gestão de bens e serviços. O Chefe do Comando Logístico Marítimo é um Almirante, que depende diretamente do Chefe do Estado-Maior da MI.

O MARICOMLOG (Figura 4) tem sob a sua alçada os estaleiros navais e comandos logísticos regionais e órgãos técnicos da Marinha, perfazendo um total de cerca de 5 000 funcionários militares e civis.

⁷ O MARICOMLOG utiliza as infraestruturas resultantes da desativação, em março de 2013 do Comando Marítimo Aliado, *Allied Maritime Command* (MC) Nápoles (MC Nápoles).

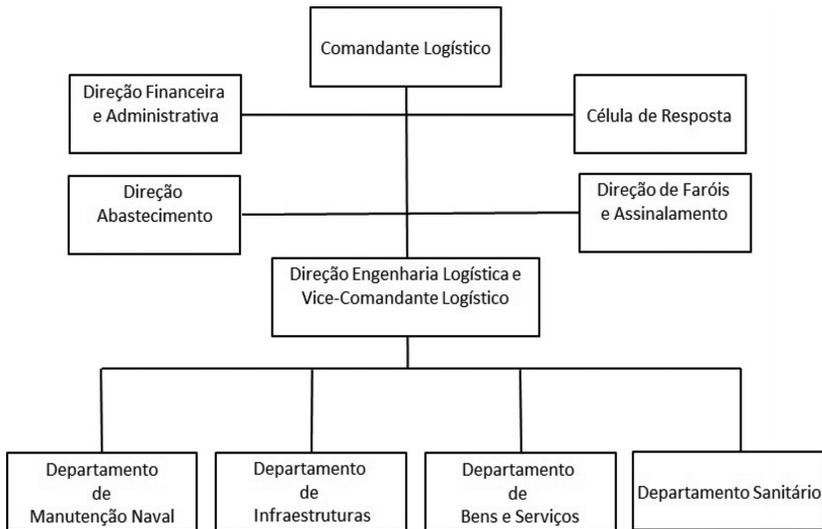


Figura 4 - Organograma Comando Logístico da MI

Fonte: Adaptado de Mantelli (2014).

Como responsabilidades compete-lhe assegurar a atribuição dos recursos financeiros e materiais aos órgãos de Marinha, para que os mesmos possam cumprir as suas missões com eficácia.

Em termos de organização territorial (Figura 5) o Comando Logístico distribui-se pelos Comandos Marítimos do Norte (MARINANORD), com sede em La Spezia; do Sul (MARINASUD), com sede em Taranto; da Sicília (MARISICILIA) com sede em Augusta e da Capital (MARICAPITALE) com sede em Roma (Anon., 2013).



Figura 5 - Distribuição Territorial dos Comandos da MI

Fonte: Adaptado de Steel (2009).

Dele dependem as Unidades/Entidades/Órgãos (U/E/O) com competências logísticas nomeadamente a nível da construção naval: Estaleiros Navais Militares (*Arsenale Militare Marittimo*, MARINARSEN) de La Spezia, Taranto e Augusta e a nível Administrativo e de Abastecimento (*Direzione di Commissariato Militare Marittimo*, MARICOMMI, em Ancona, Augusta, La Spezia, Roma e Taranto e *Centro Interforze Munizionamento Avanzato* (CIMA), em Aulla).

Quanto aos aspetos médico-sanitários a componente relativa ao apoio logístico encontra-se dependente do Comando Logístico sendo denominado de Departamento Sanitário e a componente relativa à coordenação e direção sob o MARIPESAN.

As unidades navais de acordo com a sua missão e capacidade apresentam níveis de apoio médico-sanitário variável entre os *roles*⁸ 1 e 2. O apoio médico-sanitário dos polos aeronavais é prestado pelas *Infermerias Presidiarias* (MARINFERM) englobadas na estrutura dos Comandos Logísticos de Área, em Augusta, La Spezia, Roma e Taranto. Uma capacidade hospitalar de nível *role* 3 está estabelecida no *Centro Ospedaliero Militare*, MARISPEDAL, em Taranto, constituído como órgão inter-ramo.

⁸ A doutrina da OTAN hierarquiza o apoio medico-sanitário (*Medical Treatment Facilities*, MTF) existente em *roles* (1 a 4). As valências de escalões de apoio superior englobam e completam as valências dos de menor dimensão. Quanto maior o *role* maior a capacidade médica quanto a valências disponível e número de elementos que podem apoiar, maior a distância à área de operações e menor a capacidade de mobilização.

2. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

2.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

Os órgãos de apoio estáticos têm por missão assegurar o apoio logístico, administrativo e financeiro necessário ao funcionamento da Marinha. De acordo com a reestruturação vigente a MI estabelece competências logísticas nos seus Comandos de componente Logístico, Operacional e de Formação.

De acordo com a distribuição territorial já descrita o Comando Logístico está dividido pelas áreas Norte, Sul, Sicília e Roma (Figura 6).



Figura 6 - Distribuição Territorial dos Órgãos de Apoio Estáticos da MI

Fonte: Marina Militare (2016).

2.1.1. Bases Navais Permanentes

A MI concentra nos polos aeronavais de La Spezia, Taranto/Brindisi e Augusta as suas capacidades, englobando cada um destes polos as valências: naval, *Stazioni Navali*, (MARISTANAV) de La Spezia, Taranto, Brindisi, Augusta; de avia-

ção, *Stazione Elicotteri della Marina Militare* (MARISTAELI) Luni (Norte), Catânia (Sicília) e *Stazione Aeromobili Marina Militare* (MARISTAER) Grottaglie (Sul); e de construção/reparação naval MARINARSEN de La Spezia, Taranto e Augusta.

Estes polos encontram-se sob a alçada dos Comandos Marítimo do Norte, Sul e Sicília respetivamente e estão capacitados para o apoio logístico imediato das unidades navais aí atribuídas.

Existem ainda os Comandos de Apoio Logístico (*Comando Supporto Logistico di Cagliari*, MARISUPLOG) de Cagliari, na Sardenha.

2.1.2. Estabelecimentos Logísticos Centrais

A logística naval aborda os aspetos das operações militares que envolvem o projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenagem, transporte, distribuição, manutenção, evacuação e alienação do material; transporte de pessoal; obtenção ou construção, manutenção, administração e alienação de instalações; obtenção ou prestação de serviços e o apoio médico e serviços de saúde.

As competências logísticas da MI encontram-se centralizadas no Comando Logístico, distribuídas territorialmente pelos Comandos Marítimos, assumindo o Estado-Maior, localizado em Roma, as funções de doutrina e controlo de resultados. Cabe ao Comando Operacional garantir o apoio logístico imediato das unidades navais sedeadas nas Bases Navais da sua competência.

Os estaleiros navais de La Spezia, Taranto e Augusta, adstritos aos Comandos Marítimos do Norte, Sul e Sicília respetivamente têm funções de construção e reparação naval. A capacidade médica a bordo pode ser robustecida com as instalações sanitárias das Bases Navais e evoluindo para a capacidade hospitalar militar presente em Taranto.

2.1.3. Bases Navais Avançadas

O Comando de Apoio Logístico de Cagliari, na Sardenha, assume-se como Base Naval Avançada através das infraestruturas locais, Base Naval, parque logístico, depósito de combustível e capacidade de comunicações. Garante apoio logístico, médico-sanitário, de alojamento e de transporte para as unidades navais que se deslocam para o porto de Cagliari.

2.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

A MI dispõe de 3 navios *Landing Platform/Dock* (LPD) pertencentes à classe *San Giorgio*: L9892 *San Giorgio*, L9893 *San Marco* (Figura 7) e L9894 *San Giusto* para o desenvolvimento de operações anfíbias, com elevada capacidade de transporte de

tropas e veículos, apoio logístico e médico-sanitário (*role 2*). Podem ser empenhados em missões de apoio a populações sinistradas e em missões humanitárias. Com um deslocamento na ordem das 8.000 toneladas, dispõem de convés de voo para operação de helicópteros ligeiros e médios e doca para lanchas de desembarque.



Figura 7 - L9893 San Marco
Fonte: Marina Militare (2016).

2.2.1. Grupos de Reabastecimento no Mar

A MI tem ao serviço navios de apoio logístico de grande (Classes *Etna* e *Stromboli*) e pequeno (Classes *Panarea*, *Simeto*, *Gorgona* e *Ponza*) deslocamento.

O A5326 *Etna* (Figura 8), único navio da classe homónima foi desenhado para o apoio a operações de forças navais.



Figura 8 - A5326 Etna
Fonte: Marina Militare (2016).

Com um deslocamento de 13 400 toneladas tem a capacidade de reabastecimento no mar, produção e distribuição de água e armazenamento de até 12 contentores de carga.

A sua capacidade de armazenamento de combustível é de cerca de 5 795 toneladas de combustível para unidades navais e 1 200 toneladas de combustível para aeronaves. A sua capacidade de armazenamento de água é de 160 toneladas.

A Classe *Stromboli* compreende dois navios reabastecedores: A5327 *Stromboli* (Figura 9) e A5329 *Vesuvio* atualmente envelhecidos, tendo entrado ao serviço em 1975 e 1978 respetivamente.



Figura 9 - A5327 Stromboli

Fonte: Marina Militare (2016).

Com um deslocamento de 9 100 toneladas, têm uma capacidade de transporte e distribuição de 4 000 toneladas de combustível para unidades navais, 400 toneladas de combustível para aeronaves e 300 toneladas de carga.

Os navios de transporte de água da Classe *Simeto*: A5376 *Ticino* e A5377 *Tirso* foram desenvolvidos para o transporte e distribuição de água a zonas costeiras e insulares com uma infraestrutura na produção e distribuição de água insuficiente.

A Classe *Panarea* é composta por quatro reabastecedores: A5370 *Panarea*, A5371 *Linosa*, A5372 *Favignana* (Figura 10) e A5373 *Salina* de pequena capacidade, com deslocamento de 860 toneladas, habitualmente empenhados no transporte de combustível a nível costeiro.



Figura 10 - A5372 Favignana
Fonte: Marina Militare (2016).

As Classes *Gorgona*: A5347 *Gorgona*, A5348 *Tremiti*, A5349 *Caprera*, A5351 *Pantelleria*, A5352 *Lipari*, A5353 *Capri*; e *Ponza*: A5364 *Ponza*, A5366 *Levanzo*, A5367 *Tavolara*, A5368 *Palmaria*, A5383 *Procida* compreendem navios de transporte logístico costeiro com capacidade de transporte de combustível, água e carga.

Os helicópteros ao dispor da MI, de capacidade multiuso podem ser empenhados em tarefas logísticas, de transporte de pessoal e material bem como meio de evacuação médica.

CONCLUSÕES

A MI apresenta importância a nível naval nos contextos regional (Mediterrâneo) e global.

Pela crise económica vigente procedeu a uma reestruturação com o intuito de, mantendo a capacidade operacional, reduzir a despesa com o pessoal, otimizando os recursos, tornando as linhas de responsabilidade claras evitando a sobreposição de funções e garantindo o cumprimento da missão e os acordos com as organizações internacionais.

A existência de serviços comuns aos três ramos, como o apoio médico hospitalar permitiu uma maior racionalização dos meios humanos e materiais.

Atualmente os processos logísticos então centralizados no Comando Logístico, sediado em Nápoles que estabelece a sua área de ação de acordo com as delimitações territoriais dos Comandos Marítimos, mantendo os órgãos de administração central o controlo sobre os resultados obtidos.

Além dos três polos aeronavais com capacidade de construção e reparação naval dispõe ainda de uma Base Naval avançada em Cagliari, na Sardenha para apoio logístico à MI e as marinhas de países membros de organizações a que a Itália também pertence. Este aspeto tem sido importante considerando as operações que no passado recente e no presente se desenvolvem no Mar Mediterrâneo considerando o combate à imigração ilegal, narcotráfico e tráfico de armas.

Está dotada de meios navais de grande e pequeno deslocamento para apoio logístico das operações navais com carácter estritamente militar e de apoio a populações sinistradas e humanitário.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|---------------|---|
| a.C. | antes de Cristo |
| CIMA | <i>Centro Interforze Munizionamento Avanzato</i> |
| CINCNAV | <i>Comando in Capo della Squadra Navale</i> |
| ENI | <i>Ente Nazionale Idrocarburi</i> |
| FFAA | Forças Armadas |
| FREMM | <i>Fregata Europea Multi-Missione</i> |
| LPD | <i>Landing Platform Dock</i> |
| ME | Milhões de Euros |
| MARICAU | <i>Ufficio Commissioni di Avanzamento per gli Ufficiali</i> |
| MARICAST | <i>Commissioni Avanzamento Sottufficiali e Graduati Marina Militare</i> |
| MARICOMMI | <i>Direzione di Commissariato Militare Marittimo</i> |
| MARICOMLOG | <i>Comando Logistico della Marina Militare</i> |
| MARICOMSCUOLE | <i>Comando Scuole</i> |
| MARIDIRAM | <i>Direzione di Amministrazione Marina Militare</i> |
| MARIPERS | <i>Direzione per l'Impiego del Personale Militare della Marina</i> |
| MARIPESAN | <i>Ispettorato di Sanita' della Marina Militare</i> |
| MARISPEDAL | <i>Centro Ospedaliero Militare</i> |
| MARISTANAV | <i>Stazioni Navali</i> |
| MARINFERM | <i>Infermerias Presidiarias</i> |
| MARISUPLOG | <i>Comando Supporto Logistico</i> |
| MARISTAELI | <i>Stazione Elicotteri della Marina Militare</i> |
| MARISTAER | <i>Stazione Aeromobili Marina Militare</i> |
| MARIUGCRA | <i>Ufficio Generale Centro di Responsabilita' Amministrativa</i> |
| MARINARSEN | <i>Arsenale Militare Marittimo</i> |
| MC | <i>Allied Maritime Command</i> |
| MI | Marinha Italiana |
| MTF | <i>Medical Treatment Facilities</i> |
| OCCAR | <i>Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement</i> |

| | |
|-------|---|
| OTAN | Organização do Tratado do Atlântico Norte |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| U/E/O | Unidades/Entidades/Órgãos |
| UAV | <i>Unmanned Aerial Vehicle</i> |
| EU | União Europeia |
| ZEE | Zona Económica Exclusiva |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- All Empires - Online History Community, s.d. *The Italian Colonial Empire*. [Em linha] Disponível em: http://www.allempires.com/article/index.php?q=italian_colonial [Consult. Em 3 de janeiro de 2017].
- Anon., 2013. Il Comando logistico della Marina si sposta a Napoli. *Città della Spezia*, 30 outubro.
- Central Intelligence Agency (CIA), 2016. *CIA The World Factbook Italy*. [Em linha] Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/po.html> [Consult. em dezembro de 2016].
- Cosentino, M., 2014. The Italian Navy's New Direction. *US Naval Institute Proceedings Magazine*, Vol. 140, Issue 3, pp.50-55.
- EUROSTAT, 2014. *Eurostat - Your Key to European Statistics*. [Em linha] Disponível em: <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> [Consult. em janeiro de 2017].
- Mantelli, L., 2014. *Cambiare per Crescere - La Marina, innovazione e tradizione*. Marina Militare.
- Marina Militare, 2016. L'organizzazione della Marina Militare. *Ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione Marina Militare*, Set-Out, pp.24-29.
- Steel, C., 2009. Italian Navy - Supply Corps.
- União Europeia, 2017. *União Europeia - Os Países da UE - Itália*. [Em linha] Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries/italy_pt [Consult. em janeiro de 2017].

MARINHA NORUEGUESA

1TEN AN Sílvia Martins Seno
1TEN M Ester Pereira Lopes
1TEN M Monteiro Teixeira
1TEN MN Silva Cavalheiro
1TEN STFZ Jorge Martins
1TEN TS Silva Antunes

A Noruega é um país da Europa setentrional que ocupa parte da península escandinava. Oficialmente designado por Reino da Noruega é uma monarquia constitucional hereditária e uma democracia parlamentar cujo chefe de estado é, atualmente, o Rei Haroldo V (Christine Meyer, 2016).

Com uma área de 385 155 km² e uma população de 5 136 700 habitantes (2013), a Noruega partilha fronteira continental com a Suécia, Finlândia e Rússia. É um dos membros fundadores da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), da Organização das Nações Unidas (ONU), do Conselho Nórdico e do Conselho da Europa, mas não integra a União Europeia. Faz parte, ainda, da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico (OCDE) e da Organização Mundial do Comércio (Central Intelligence Agency; Christine Meyer, 2016).

As Forças Armadas (FFAA) norueguesas estão na dependência do Ministério da Defesa e organizam-se em quatro ramos: Marinha, Exército, Força Aérea e Guarda Nacional. A Guarda Costeira (GC) integra a estrutura orgânica e operacional da Marinha. A Defesa norueguesa rege-se por um documento estratégico (*Long Term Defence Plan*) publicado a cada quatro anos. A última versão deste documento data de 17 de junho de 2016 (Forsvars Departementet, 2013).

A Noruega tem cerca de 24.450 militares, dos quais cerca de 4 000 na Marinha (Forsvaret).

A Marinha tem duas Bases Navais principais (Haakonsværn e Ramsund) e dispõe de cinco fragatas, seis corvetas, seis submarinos, um navio logístico e outros de menores dimensões para suporte logístico, seis navios de guerra de minas e 15 navios afetos à GC (Forsvars Departementet, 2013).

Numa perspetiva de racionalização dos recursos disponíveis, a Noruega optou por agrupar um conjunto de unidades e comandos numa única estrutura con-

junta – os *Joint Assets*. Foram integrados o quartel-general das Forças Armadas, a saúde militar, a ciberdefesa, a polícia militar, a vigilância por satélite, os serviços de informações e a logística de defesa (Forsvars Departementet, 2013).

A estrutura da Marinha Real da Noruega é chefiada por um *Admiral*, o equivalente a Almirante.

1. LOGÍSTICA MILITAR DA MARINHA REAL DA NORUEGA

A organização logística de todos os ramos das FFAA está concentrada no Ministério da Defesa. A Organização Norueguesa de Logística de Defesa (NDLO - *Norwegian Defence Logistic Organisation*) foi estabelecida em 2002, promovida pelas elevadas exigências das FFAA se tornarem mais eficientes em termos de despesa e concentração de recursos, constituindo-se na força motriz da logística militar (NDLO - *Norwegian Defense Logistics Organisation*, 1999).

As atividades logísticas da Marinha Real da Noruega dividem-se em três níveis de comando, nomeadamente:

- Nível estratégico, responsável por fornecer os recursos militares e logísticos para a área de operações, coordenando também a alocação dos recursos civis;
- Nível operacional, representa a capacidade de receber, organizar e executar ao nível do pessoal, material e aprovisionamento para as unidades militares na área operacional. Estabelecer uma adequada infraestrutura logística na área de operações de apoio à implementação das operações táticas;
- Nível tático, inclui o reforço das capacidades logísticas do comando, fortalecendo a sustentação logística na área de operações. A este nível, pode ser também assegurado o apoio médico-sanitário (Organização Logística da Defesa Norueguesa, 2013).

A NDLO deve providenciar apoio logístico de acordo com as necessidades militares, isto inclui a aquisição, investimento, apoio, fornecimento e manutenção de todos os sistemas de armas e material militar em tempos de paz, crise ou guerra. Esta organização assegura também as áreas de engenharia, tecnologias de informação e comunicações e ainda o investimento militar (Noruega, 2015).

As FFAA da Noruega são suportadas por três pilares, o pilar da produção, o pilar da atividade operacional e o pilar logístico, sendo este último da responsabilidade da NDLO. O pilar logístico é comum em todas as frentes das FFAA, integrando desde o apoio às unidades de produção de força, ao Exército, à Marinha, à Guarda Nacional, à Força Aérea e ainda às unidades operacionais.

O conceito logístico de defesa abrange a prestação de serviços, o material e o aprovisionamento para apoiar a produção de força e as operações militares em tempo de paz, tarefas internacionais, tempo de crise e em estado de guerra. A NDLO executa tarefas desde o planeamento até ao fornecimento logístico (compra, armazenamento, distribuição, reabastecimento) e manutenção de diferentes categorias de materiais (Norwegian Armed Forces, 2012).

Em termos da estrutura orgânica a NDLO encontra-se organizada em dois departamentos e sete divisões distribuídas por setores (Norwegian Ministry of Defense, 2013). A Figura 1 apresenta o organograma da NDLO:

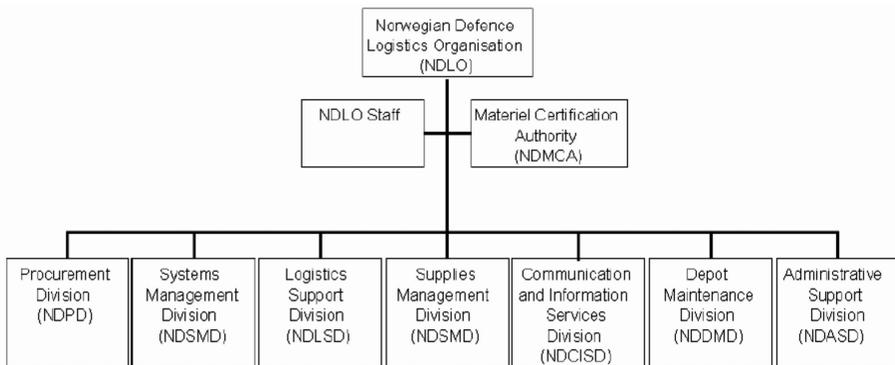


Figura 1 – Estrutura orgânica da NDLO

Fonte: NDLO - Norwegian Defense Logistics Organisation (1999).

Descritivamente os dois departamentos da NDLO designam-se:

- *Norwegian Defence Logistics Organisation Staff* (NDLO) – *Staff* da Organização Logística da Defesa Norueguesa;
- *Norwegian Defence Materiel Certification Authority* (NDMCA) - Autoridade de Certificação de Material da Defesa Norueguesa.
- As sete divisões da NDLO são:
 - *Norwegian Defence Procurement Division* (NDPD) - Divisão de Aprovisionamento;
 - *Norwegian Defence Systems Management Division* (NDSMD) - Divisão de Manutenção;
 - *Norwegian Defence Logistics Support Division* (NDLSD) - Divisão de Apoio Logístico;
 - *Norwegian Defence Supplies Management Division* (NDSMD) - Divisão de Gestão de Sistemas;
 - *Norwegian Defence Communication and Information Services Division* (NDCISD) - Divisão de Comunicações e Serviços de Informação;

– *Norwegian Defence Depot Maintenance Division* (NDDMD) - Divisão de Manutenção de Depósitos;

– *Norwegian Defence Administrative Support Division* (NDASD) - a Divisão de Apoio Administrativo.

A NDLO é deste modo responsável por todo o processo logístico das FFAA da Noruega, sendo responsável desde a aquisição de bens e serviços até a eliminação do material, constitui-se na principal central de compras dentro do setor da defesa.

A logística da defesa norueguesa foi redefinida para aumentar a capacidade de apoiar a estrutura operacional das FFAA, promovendo o desenvolvimento da indústria nacional e procurando encontrar no setor civil as respostas para as capacidades militares (Noruega, 2015).

2. ÓRGÃOS LOGÍSTICOS DE PESSOAL

Como referido, as FFAA norueguesas encontram-se organizadas de forma conjunta relativamente à logística pelo que, os próprios Recursos Humanos (RH) estão afetos aos quatro ramos, podendo ser articulados entre eles tendo em conta as atividades e missões atribuídas.

A Marinha Real da Noruega tem distribuído os seus RH em três setores nomeadamente, na Marinha, na GC e na Artilharia Costeira (AC). A GC realiza as suas missões num conceito de dupla guarnição, sendo necessária uma logística de RH funcional e pronta para o sucesso das missões (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

A Academia Real Naval da Noruega é responsável pelo recrutamento e educação do pessoal naval de todas as categorias, incluindo o pessoal da logística. A Real Marinha da Noruega tem tido uma boa reputação, mantendo os seus quadros de pessoal estáveis e tendo os cursos educacionais a funcionar como previsto. O grande desafio atual é ter pessoal suficiente com educação certa e a experiência necessária para o serviço marítimo (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

A Marinha tem cerca de 4 000 militares, nos quais estão inseridos os oficiais de logística. Estes oficiais são responsáveis por assegurar todos os recursos necessários para abastecer a Marinha nas suas operações do dia-a-dia (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

No setor da defesa, os RH são administrados por diferentes regimes, dependendo da categoria de pessoal. Os principais fatores que determinam a categoria de pessoal são a forma de emprego e função dentro da organização. Na Figura 2 é possível observar a distribuição das categorias de pessoal nas FFAA. As categorias

de pessoal dentro do setor da defesa estão distribuídas pelos seguintes grupos: oficiais em comissão, comandantes e oficiais em contratos de tempo limitado, pessoal recrutado e pessoal civil (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

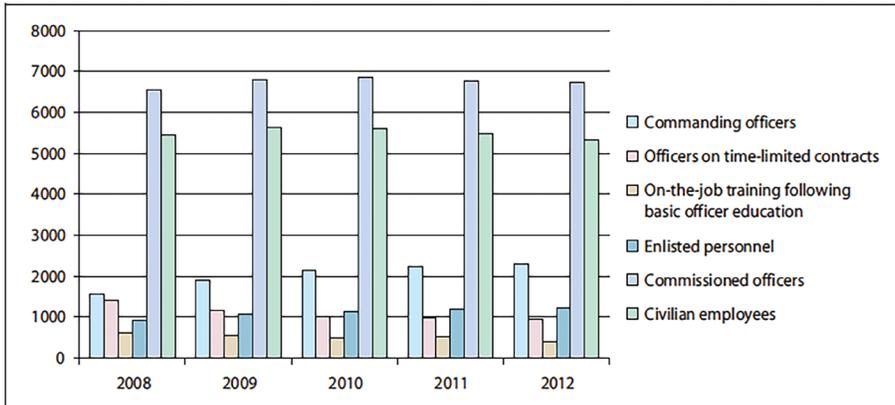


Figura 2 – Distribuição das categorias de pessoal nas FFAA

Fonte: Norwegian Ministry of Defense (2013).

2.1. CATEGORIA DE OFICIAIS

O quadro de oficiais integra as seguintes situações:

Oficiais em comissão ou comissionados - São oficiais empregados na defesa após a conclusão da formação de base com sucesso, tanto nas academias militares como em instituições similares que qualificam os candidatos para o exercício dessas funções. O limite de idade para oficiais em comissão é de 60 anos;

Oficiais comandantes - São oficiais que foram nomeados para o exercício de funções permanentes nas FFAA até que atinjam a idade de 35 anos, podendo as FFAA prolongar o período de emprego até três anos, se necessário;

Oficiais contratados com duração limitada são oficiais com funções provisórias nas FFAA, não sendo obrigados a deslocarem-se para o exterior, podem, contudo, ser utilizados para o serviço de operações internacionais (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

2.2. PESSOAL CIVIL

O pessoal civil no setor da defesa é constituído por funcionários permanentes e temporários com contrato salarial. Não precisam de ter formação adicional do setor da defesa, podendo ocupar cargos desempenhados por pessoal militar.

As FFAA têm estabelecido com a sociedade civil um apoio fundamental, para situações de crise e em guerra, baseado em acordos comerciais e de cooperação, utilizando, dentro do possível, recursos civis sob o regime militar (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

2.3. RECRUTAMENTO MILITAR

Relativamente ao recrutamento militar nas FFAA norueguesas, existe o serviço militar obrigatório que assegura um número de RH estável e adequado, contribuindo para a capacidade operativa. Todos os cidadãos masculinos noruegueses aptos e disponíveis contribuem para o serviço militar da nação a partir do ano em que completam 19 anos de idade. Finalizado o serviço militar obrigatório, podem ser chamados em caso de necessidade até perfazerem 44 anos de idade (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

2.4. PESSOAL DA RESERVA

O pessoal da reserva é pessoal militar que não trabalha continuamente nas FFAA. Os oficiais em situação de reserva que receberam treino de oficiais durante o serviço militar, estão sujeitos ao serviço militar obrigatório até ao final do ano em que completam 44 anos. Esta premissa não se verifica quando sejam necessários reforços de guerra e nestas circunstâncias, o serviço militar obrigatório poderá ser prolongado até ao final do ano em que completam 55 anos (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

2.5. O SISTEMA DE EDUCAÇÃO

As FFAA têm três academias militares, estando a Academia Real Naval da Noruega localizada em Bergen. Esta academia é certificada para cursos de licenciatura e oferece uma combinação única de educação académica e profissão militar.

A utilização do sistema educativo civil permite um maior grau de flexibilidade, tanto para colmatar a lacuna de competências como para recrutar pessoal com competência especializada não oferecida pelas FFAA. O recrutamento de pessoal civil traduz-se numa mais-valia na área da logística militar tendo em conta a estabilidade, o conhecimento acumulado e a promoção da qualidade do trabalho (Norwegian Ministry of Defense, 2013).

3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

A *Norwegian Defence Materiel Agency* (NDMA) - Agência Norueguesa de Material de Defesa, foi criada em janeiro de 2016, ficando na dependência direta do Ministério da Defesa norueguês. A NDMA tem a responsabilidade de conduzir todos os projetos de aquisição de materiais, previamente conduzidos pela NDLO. A nova agência é dirigida por um diretor civil (*Norwegian Defence Materiel Agency*).

A missão da NDMA é desenvolver e modernizar continuamente as FFAA norueguesas, através de grandes e pequenos contratos ou projetos (*Norwegian Defence Materiel Agency*).

Esta mudança encurta e simplifica a gestão e as linhas de responsabilidade para que a gestão estratégica dos investimentos em equipamentos e a sua administração sejam melhoradas (*Norwegian Defence Materiel Agency*).

“O investimento em material está a tornar-se uma área estratégica cada vez mais importante, e é crucial poder ver isso no contexto de outras áreas estratégicas para o desenvolvimento das capacidades de defesa. Em 2014, os investimentos com material no setor de Defesa chegaram aos 8,874 bilhões”, diz o ministro da Defesa, Ine Eriksen Søreide. (*Norwegian Defence Materiel Agency*)

A agência tem a estrutura presente na Figura 3, e é composta pelas seguintes divisões: Sistemas Navais, Sistemas Aéreos, Sistemas Terrestres, Sistemas de Informação de Comunicação, Materiais Gerais (*Norwegian Defence Materiel Agency*).

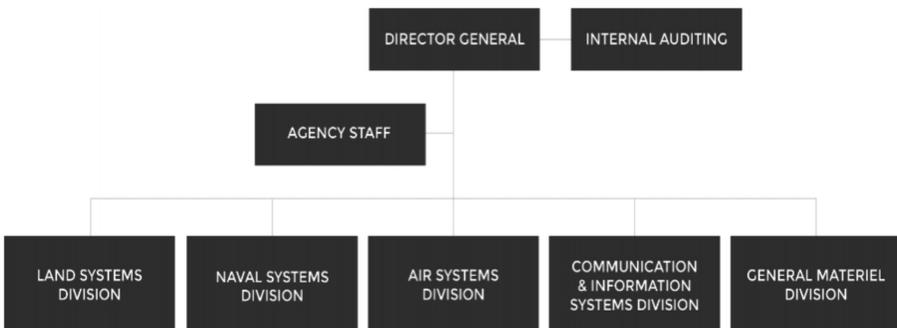


Figura 3 – Estrutura Organizacional da NDMA

Fonte: Norwegian Defence Materiel Agency, s.d.

A Divisão de Sistemas Navais da NDMA é a que fornece o poder marítimo ao Almirante e é o centro da tecnologia para a Marinha Real e para os navios operados por outros serviços.

A principal tarefa desta divisão é a aquisição e manutenção dos meios. A aquisição abrange desde fragatas, navio de apoio logístico, corvetas e submarinos, até pequenos projetos de modificação.

A Divisão de Sistemas Navais tem a responsabilidade técnica e de manutenção para submarinos, fragatas, corvetas, navios de guerra de minas, navios de GC, navios de apoio e navios diversos, incluindo todos os navios técnicos e sistemas técnicos de bordo.

Esta divisão apoia também, projetos de aquisição de meios navais no que diz respeito ao *design*, arquitetura e engenharia naval, bem como o controlo da qualidade. A divisão é, também, responsável pelos requisitos técnicos e de segurança em relação à utilização dos meios (Norwegian Defence Materiel Agency).

As restantes divisões da NDMA têm, resumidamente, as seguintes responsabilidades (Norwegian Defence Materiel Agency)

- Divisão de Sistemas Aéreos, responsável pela aquisição, coordenação e manutenção de aeronaves, helicópteros, aviões não tripulados e material de defesa antiaérea;

- Divisão de Sistemas Terrestres, responsável pela aquisição e manutenção dos equipamentos terrestres (tanques, veículos táticos de combate, canhões e outros sistemas de armas utilizadas pelo exército norueguês);

- Divisão de Sistemas de Informação de Comunicações, responsável pelo desenvolvimento técnico e gestão de sistemas de comunicação e informação para as FFAA norueguesas;

- Divisão de Materiais Gerais, responsável pela aquisição da maior parte do material, uniformes, equipamentos médicos, tendas, combustível, munições e explosivos, utilizado por todos os ramos.

- A NDMA emprega cerca de 260 funcionários utilizando militares, engenheiros, economistas, juristas e pessoal de serviços de apoio. A divisão encontra-se situada na Base Naval de Haakonsværn, com uma subdivisão em Ramsund (Norwegian Defence Materiel Agency).

A NDMA é responsável por uma série de projetos de materiais complexos e importantes para implementação na próxima década. Oficiais experientes em combinação com civis altamente qualificados com experiência em diferentes áreas, como engenharia e gestão, asseguram o bom e eficiente funcionamento desta organização (Norwegian Defence Materiel Agency).

As áreas e serviços de manutenção, reparação e armazenamento de material, como mencionado anteriormente, encontram-se incluídas dentro das responsabilidades da NDLO.

Ao recomendar uma estrutura de defesa que permita responder, no seio da OTAN, às metas designadas ao seu país, o *Norwegian Chief of Defence, Admiral Haakon Bruun-Hanssen*, no *Strategic Defence Review 2015* (Bruun-Hanssen, 2015), identificou, entre outras, as seguintes prioridades em termos de capacidades:

- Assegurar o necessário apoio logístico às unidades militares;
- Capacidade de mobilização de forças.

Segundo a sua visão estratégica

Concentrar a atividade logística nas principais artérias de comunicação / TIC do país, alcança economias de escala, bem como sinergias logísticas e operacionais, relacionadas a TIC. Isto oferecerá grandes vantagens em relação à recepção mais eficiente das forças aliadas numa situação de crise e o seu apoio adicional de transporte e logística às áreas de operação. Esta consolidação a longo prazo será necessária para realizar a estrutura recomendada.

Bruun-Hanssen (2015)

Ainda no mesmo documento, o ministro da defesa norueguês, sugere a manutenção de dois estabelecimentos militares pela sua relevância estratégica no aprontamento e apoio logístico operacional dos meios da Marinha Real da Noruega, em concreto, as Bases Navais de Haakonsvern e de Ramsund (Norwegian Armed Forces, 2016).

3.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

O apoio estático efetuado à Marinha Real da Noruega é realizado a partir das suas Bases Navais. Conforme a Figura 4, a Marinha Real dispõe de duas Bases Navais que funcionam como verdadeiros centros operacionais e logísticos, a Base Naval Haakonsvern Orlogsstasjon e a Base Naval Ramsund. Possui ainda a base auxiliar de Olavsvern (Norwegian Armed Forces, 2016).

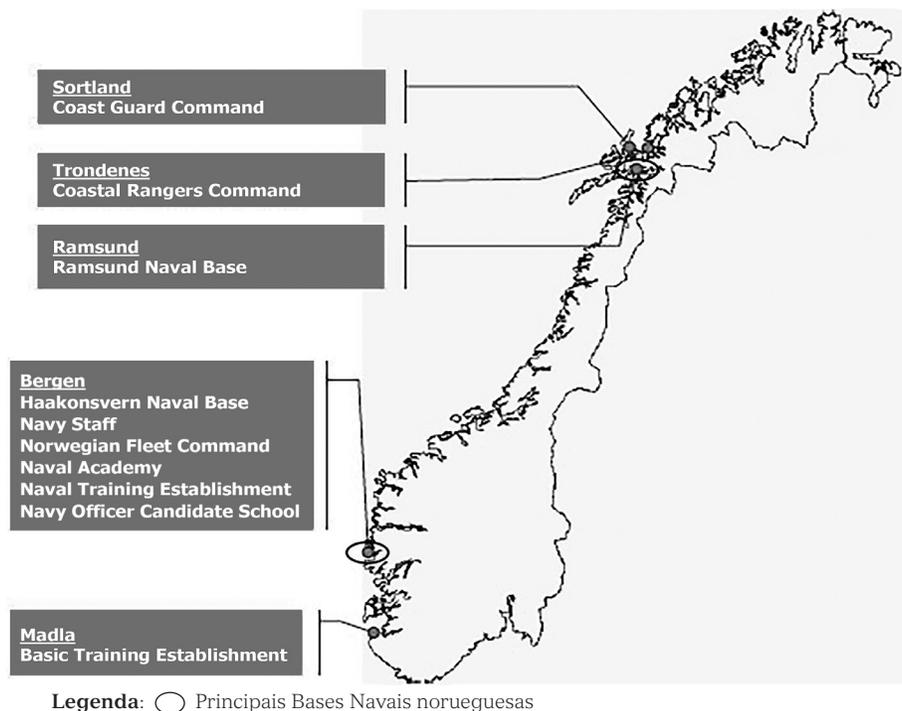


Figura 4 – Principais Bases Navais na Noruega

Fonte: Norwegian Ministry of Defence (2016).

3.1.1. Base Naval Haakonsvern Orlogsstasjon

A principal Base Naval é Haakonsvern Orlogsstasjon, localizada a cerca de 15 quilómetros do centro de Bergen¹. Esta base foi estabelecida em 1962 quando as atividades navais principais foram movidas de Hortenmarker para Bergen. Em termos logísticos, é nesta base que se encontram os principais recursos necessários para abastecer e apoiar a Marinha na sua operação diária. Esta é a base principal para a maioria dos navios e embarcações da Marinha Real. Trabalham diariamente nesta base cerca de 5 400 pessoas (recrutas, oficiais e funcionários civis).

Nesta base está sedeada a Academia Real Naval, o Centro de Treino Naval, o Comando Naval, bombeiros, hospital, correios, igreja, cozinhas, quartéis, as instalações de reparação e manutenção que incluem uma instalação de doca seca com a capacidade de reparar fragatas, entre outras instalações. Diz-se que esta base é uma cidade miniatura (The Norwegian Armed Forces, 2016).

¹ Bergen é a segunda maior cidade da Noruega.

3.1.2. Base Naval Ramsund

Não menos importante, mas de menor dimensão e capacidade de resposta, é a base localizada em Ramsund, no norte do país, a qual se reveste de uma elevada importância, pois tem como primordial objetivo assegurar o apoio logístico nessa região (alto norte), considerada de muito elevado interesse estratégico para a Noruega. Esta base tem a sede das operações especiais da Noruega (The Norwegian Armed Forces, 2016).

3.1.3. Base Naval Olavsværn

A Marinha Real da Noruega possui ainda a base auxiliar de Olavsværn em Tromsø (localizada a norte de Ramsund), esta base é uma unidade subordinada de Haakonsværn e nenhuma unidade naval está permanentemente atracada nessa base. Prevê-se que na sequência da atual reestruturação da Marinha Real da Noruega, esta base possa encerrar num futuro próximo (The full wiki)

3.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

Dentro da organização logística da Marinha Real, o *Maritime Combat Service and Support* (MARCSS) é o organismo responsável pela logística operacional, tendo como principal missão a ligação entre a força empregue em exercícios ou operações e a restante cadeia logística (MARCSS, 2015).

A sua estrutura organizacional é composta por um Órgão de Coordenação de Apoio Costeiro, um Grupo Logístico Coordenador e um Departamento de Investimento Logístico.

Guarnecido por especialistas tanto da área logística como da área operacional, presta o apoio necessário às unidades operacionais destacadas, essencialmente a partir de terra ou, por necessidade operacional, a bordo, a partir dos navios logísticos pertencentes à força. Para este tipo de apoio é geralmente empregue o KNM Valkyrien (Figura 5) (MARCSS, 2015).



Figura 5 – KNM Valkyrien

Fonte: Norwegian Ministry of Defence (2016).

Este navio está equipado para desempenhar tarefas logísticas variadas (abastecimento de material variado, manutenção técnica e operações de reboque), e presta assistência aos navios de guerra empregues nos mais variados cenários, tais como *Standing Nato Maritime Group* (SNMG), *Nato Response Force* (NRF), Operação *Ocean Shield* ou Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX) (MARCSS, 2015). Do ponto de vista da organização, um órgão desta natureza promove a logística operacional como um multiplicador de força, rentabiliza a operação e potencia o poder combatente pois inclui capacidades como o planeamento logístico para operações navais, incluindo as capacidades de suporte técnico em terra e no mar, reparação, reabastecimento, apoio sanitário, apoio logístico dedicado aos navios da GC, apoio a forças internacionais, gestão de pessoal, fornecimento e gestão de sobressalentes (MARCSS, 2015).

4. PROCESSO LOGÍSTICO

Como resultado da integração da logística da defesa norueguesa num sistema conjunto, a NDLO, o processo logístico operacional é, também ele, integrado para a Marinha, Força Aérea, Exército e Guarda Nacional. Existem, todavia, cadeias processuais específicas para cada ramo, devido à especificidade do material.

O ano de 2001 marcou uma viragem no que toca ao processo logístico da Marinha Real, com a adoção da norma *International Featured Standards* (IFS) (Norwegian Defence Logistic Organization, 2013).

Pode afirmar-se que a IFS é o *benchmarking* da logística aplicada à indústria e ao comércio, criando transparência e confiança ao longo de toda a cadeia de abastecimento. Esta norma IFS, desenvolvida especificamente para o armazenamento, distribuição e transporte, é facilmente implementável em ambientes de gestão civis ou militares.

A implementação desta norma é avaliada por auditores qualificados de organismos de certificação acreditados e independentes. Os requisitos da IFS exigem: responsabilidade de gestão sénior, sistema de gestão da qualidade e segurança do produto, gestão de recursos, controlo da realização do serviço, medições, análise processual e inspeções externas.

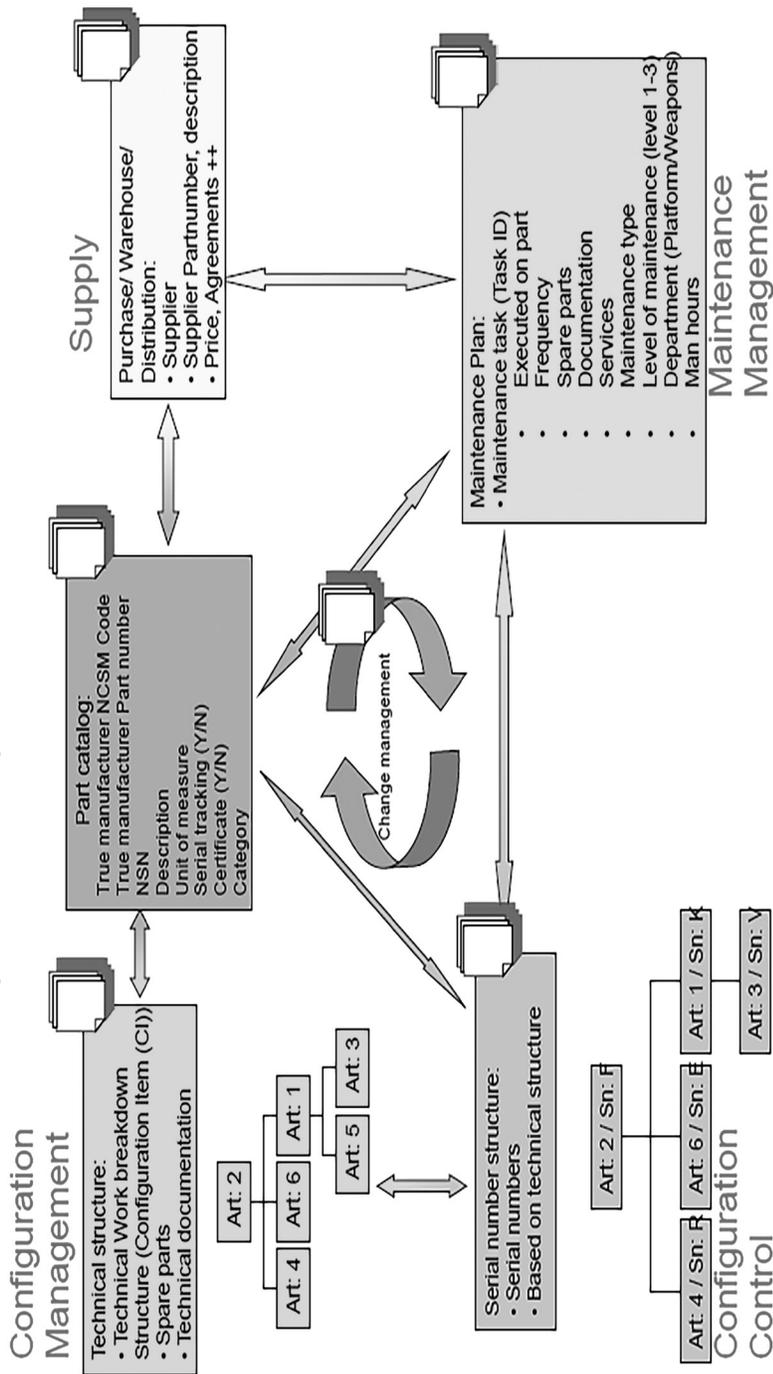
A IFS tem como objetivo garantir a comparabilidade e transparência de toda a cadeia de abastecimento, estabelecer um padrão com sistemas de avaliação uniformes, reduzir custos para todos os envolvidos no processo logístico e receber contributos de organismos de certificação acreditados (Norwegian Defence Logistic Organization, 2013).

A norma IFS oferece uma série de vantagens para as empresas que procuram excelência na qualidade e na satisfação do cliente, em busca de uma vantagem competitiva no mercado. Pretende-se melhorar a confiança dos fornecedores, reduzir o tempo despendido na escolha de fornecedores, redução de custos, melhoria da compreensão de procedimentos e padrões pelos trabalhadores envolvidos, utilização mais eficaz dos recursos, redução da necessidade de inspeções pelos clientes, existência de auditorias por terceiros independentes e melhoria da reputação, quer do fornecedor quer do cliente.

O processo logístico (Figura 6), cumprindo a norma IFS, inclui cinco pilares principais (Norwegian Defence Logistic Organization, 2013):

- Abastecimento: incluindo a aquisição, armazenamento e distribuição (contacto com fornecedores, caracterização técnica do elemento e gestão do preço a praticar);
- Gestão da configuração: assegura a desconstrução dos elementos da cadeia de abastecimento nos seus constituintes, hierarquizando-os e inventariando-os num catálogo comum;
- Controlo da configuração: quantifica e identifica todas as existências de um mesmo elemento da cadeia de abastecimento;
- Gestão da manutenção: permite garantir alguma previsibilidade e adequação nas aquisições e armazenamento de elementos, de acordo com as expectativas operacionais ordinárias e extraordinárias;
- Modificações e canibalização de elementos já em utilização.

Figura 6 – Processo Logístico de acordo com a norma IFS



Fonte: Norwegian Defence Logistic Organization (2013).

Atualmente, na Marinha Real da Noruega, estão catalogados cerca de 50 000 artigos, envolvendo 300 000 documentos técnicos que aos mesmos dizem respeito. No âmbito do armazenamento, existem 12 500 artigos armazenados permanentemente em unidades terrestres e 7 000 nas unidades navais (Norwegian Defence Logistic Organization, 2013).

Todo o processo logístico é efetuado com recurso a uma plataforma informática criada especificamente para obedecer à norma IFS. Houve um especial cuidado no desenho desta plataforma no sentido da sua simplicidade. Há intervenientes no processo logístico em todas as fases do mesmo, pelo que a simplicidade no interface contribui para a diminuição da possibilidade de erros humanos no processo (Norwegian Defence Logistic Organization, 2013).

CONCLUSÕES

A logística militar da Noruega encontra-se concentrada ao nível do Ministério da Defesa para todos os ramos das FFAA. É através da NDLO que se efetua o ciclo logístico do material, ou seja, esta entidade é responsável desde a aquisição até ao abate do material para as FFAA. As principais atividades logísticas desta organização vão desde o nível estratégico, com o fornecimento dos recursos; nível operacional, onde se insere o processamento e aprovisionamento logísticos e por fim, o nível tático, que trata da sustentação logística na área de operações.

A NDLO é um dos pilares dentro da FFAA norueguesas, promovendo a logística em todas as frentes do setor da defesa. De referir que, a logística das FFAA norueguesas fomenta o desenvolvimento da indústria nacional através da procura no setor civil das necessidades para o setor militar.

Relativamente aos recursos humanos, a NDLO possui os recursos humanos logísticos afetos aos quatro ramos. Em concreto, a Marinha Real tem os seus RH distribuídos em três setores, nomeadamente na Marinha, GC e na AC. A GC realiza as suas missões num conceito de dupla tripulação, sendo necessária uma logística de RH funcional e pronta para o sucesso das missões.

A Academia Real Naval da Noruega é responsável pelo recrutamento e educação do pessoal naval de todas as categorias, incluindo o pessoal da logística. O grande desafio atual é ter pessoal suficiente com educação certa e a experiência necessária para o serviço marítimo.

A Marinha tem mais de 4 000 militares, nos quais estão inseridos os oficiais da logística distribuídos por três grupos: oficiais em comissão, oficiais comandantes e oficiais em contrato de tempo limitado.

As categorias de pessoal dentro do setor da defesa, são determinadas tendo em conta a forma de emprego e a função dentro da organização, nomeadamente o quadro de oficiais, o pessoal civil, o recrutamento militar e o pessoal da reserva.

Quanto ao sistema de educação, as FFAA possuem três academias militares, estando a Academia Real Naval localizada em Bergen. Esta academia é credenciada para cursos de licenciatura e oferece uma combinação única de educação académica e profissão militar.

A NDMA é a autoridade designada para a aquisição e manutenção de meios e material por parte das FFAA norueguesas. Tem a responsabilidade de conduzir os projetos de aquisição de materiais e meios, previamente conduzidos pela NDLO. Esta agência é a entidade certificadora e técnica das FFAA norueguesas, e tem como objetivo principal, apoiar a modernização das FFAA, proporcionando equipamentos e sistemas mais seguros e com melhor custo-benefício.

A Marinha Real da Noruega possui duas Bases Navais de grande importância e relevância, sendo a principal a Base Naval Haakonsværn e a secundária a Base Naval Ramsund. A Base Naval de Haakonsværn é a base primordial para os meios da componente operacional (navios e embarcações), e neste sentido, a base mais completa e complexa, no âmbito do apoio operacional e logístico.

A Base Naval de Ramsund, devido à sua localização estratégica, assegura o apoio logístico na região norte e serve de base às operações especiais da Noruega.

O MARCSS é o organismo dentro da organização logística da Marinha Real da Noruega, responsável pela logística operacional, tendo como principal missão a ligação entre os meios empregues e a restante cadeia logística. Presta o apoio logístico às unidades operacionais destacadas nos mais variados cenários, rentabilizando a operação e potenciando o poder combatente através do planeamento logístico, do suporte técnico, reparação, apoio sanitário, gestão de pessoal e do fornecimento e gestão de sobressalentes, tanto em terra como no mar.

O processo logístico presente na Marinha Real sofreu uma profunda reestruturação em 2001, fruto, por um lado, da já referida centralização da logística das FFAA, mas também, da adoção da norma IFS. Desta forma, os cinco pilares em que assenta, atualmente, a logística norueguesa são: o abastecimento, a gestão da configuração, o controlo da configuração, a gestão da manutenção e modificações/canibalização. Estes pilares, procuram assegurar uma maior eficácia e eficiência do processo logístico, assegurando uma projeção, quer interna quer externa, da qualidade do processo, capitalizando com esse ganho de reputação.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|---------|--|
| AC | Artilharia Costeira |
| FFAA | Forças Armadas |
| FRONTEX | Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira |
| GC | Guarda Costeira |
| IFS | <i>International Featured Standards</i> |
| MARCSS | <i>Maritime Combat Service and Support</i> |
| NATO | <i>North Atlantic Treaty Organization</i> |
| NDASD | <i>Norwegian Defence Administrative Support Division</i> |
| NDCISD | <i>Norwegian Defence Communication and information Services Division</i> |
| NDDMD | <i>Norwegian Defence Depot Maintenance Division</i> |
| NDLO | <i>Norwegian Defence Logistic Organisation</i> |
| NDLSD | <i>Norwegian Defence Logistics Support Division</i> |
| NDMA | <i>Norwegian Defence Materiel Agency</i> |
| NDMCA | <i>Norwegian Defence Materiel Certification Authority</i> |
| NDPD | <i>Norwegian Defence Procurement Division</i> |
| NDSMD | <i>Norwegian Defence System Management Division</i> |
| NDSMD | <i>Norwegian Defence Supplies Management Division</i> |
| NRF | <i>NATO Response Force</i> |
| OCDE | Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| OTAN | Organização do Tratado do Atlântico Norte |
| RH | Recursos Humanos |
| SNMG | <i>Standing NATO Maritime Group</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bruun-Hanssen, H., 2015. *Strategic Defence Review 2015*, Norway: Norwegian Armed Forces. Central Intelligence Agency, s.d. *Central Intelligence Agency - Library*. [Em linha] Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2147.html> [Consult. em 6 de janeiro de 2017].
- Christine Meyer, 2016. *This is Norway 2016*, Oslo/Kongsvinger: s.n.
- Forsvaret, s.d. *Forsvaret - personell*. [Em linha] Disponível em: <https://forsvaret.no/aarsrapport/statistikk/personell> [Consult. em 23 de dezembro de 2016].
- Forsvars Departementet, 2013. *Regjeringen.no*. [Em linha] Disponível em: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/FD/Temadokumenter/Det-norske-forsvaret_engelsk_20131115.pdf [Consult. em 23 de dezembro de 2016].
- MARCSS, 2015. *Norwegian Maritime Combat Service and Support*. Bergen: Norwegian Navy.
- NDLO - Norwegian Defense Logistics Organisation, 1999. *The norwegian defense logistics Organisation*. [Em linha] Disponível em: <http://www.epicos.com/EPCompanyProfile-Web/GeneralInformation.aspx?id=615> [Consult. em 10 de dezembro de 2016].

- Noruega, 2015. *Norwegian Armed Forces in transition - Strategic defense review by the norwegian chief of defense*. Oslo - Noruega: Ministério da Defesa da Noruega.
- Norwegian Armed Forces, 2012. *Norwegian Defense Logistics Organisation Request for Information*. Oslo - Noruega: Norwegian Armed Forces.
- Norwegian Armed Forces, 2016. *The Norwegian Armed Forces*. [Em linha] Disponível em: <https://forsvaret.no/en/organisation/navy> [Consult. em 20 de novembro de 2016].
- Norwegian Defence Logistic Organization, 2013. *slideshare.net*. [Em linha] Disponível em: <http://www.slideshare.net/ifsworld/success-story-norwegiannavygetsglobaloperationalfromifs> [Consult. em 22 de dezembro de 2016].
- Norwegian Defence Materiel Agency, s.d. *forsvaret.no*. [Em linha] Disponível em: <https://forsvaret.no/forsvarsmateriell/en/about-ndma> [Consult. em 15 de dezembro de 2016].
- Norwegian Ministry of Defence, 2016. *Government.no*. [Em linha] Disponível em: <https://www.regjeringen.no> [Consult. em 28 de novembro de 2016].
- Norwegian Ministry of Defense, 2013. *Competency for a new era*, s.l.: s.n.
- Organização Logística da Defesa Norueguesa, 2013. *Instruções do Diretor - Organização da Logística de Defesa (FLO)*. Oslo - Noruega: FLO.
- The full wiki, s.d. *Olavsvern: Map*. [Em linha] Disponível em: <http://maps.thefullwiki.org/Olavsvern> [Consult. em 23 de dezembro de 2016].
- The Norwegian Armed Forces, 2015. *forsvaret.no*. [Em linha] Disponível em: <https://forsvaret.no/en/facts/equipment/logistics-vessel-valkyrien> [Consult. em 23 de dezembro de 2016].
- The Norwegian Armed Forces, 2016. *Forsvaret*. [Em linha] Disponível em: <https://forsvaret.no/en/organisation/navy> [Consult. em 26 de novembro de 2016].

MARINHA POLACA

1TEN STECIV Silva Queimadas
1TEN MN Ana Almeida Nunes
1TEN TS Jacinto Pereira
1TEN M Henriques Constantino
1TEN M Pereira da Costa
1TEN AN Cavaca Neves

A Polónia é um país situado na Europa Central que faz fronteira com a Alemanha a oeste, com a República Checa e a Eslováquia a sul, com a Ucrânia e a Bielorrússia a leste e com a Lituânia e o enclave russo de Kaliningrado a nordeste. A costa norte é totalmente virada para o mar Báltico e considera ainda fronteiras marítimas com a Dinamarca e a Suécia (Slodczyk, 2010).

O primeiro Estado polaco foi criado em 966, com um território semelhante ao atual, tendo-se tornado uma monarquia em 1025, situação que se manteve até 1569. Desde esta data até 1795, manteve uma forte ligação com o Grão-Ducado da Lituânia, culminando esta união com a fundação da Primeira República. Após um longo período de tentativas falhadas de restauração da república, esta ocorreu em 1918 com a recuperação da independência após a 1.ª Guerra Mundial, sendo constituída a Segunda República Polaca.

Esta foi igualmente temporária, pois durante a 2.ª Guerra Mundial a Polónia voltou a ser ocupada pela Alemanha Nazi e pela União Soviética. No entanto, emergiu anos depois como a República Popular da Polónia e, em 1989, o governo foi derrubado e a Polónia inaugurou a fase informalmente conhecida como Terceira República Polaca. Atualmente, a Polónia é uma democracia liberal e tem mais de 38,5 milhões de habitantes (Slodczyk, 2010).

Em 1999, cinco anos antes de se tornar membro da União Europeia, a Polónia aderiu à OTAN e introduziu um conjunto de medidas internas com vista à edificação de estruturas de sustentação das suas forças mais abrangentes e concretas no sentido de potenciar a capacidade de mobilização e transporte, contemplando as respetivas Forças Armadas (FFAA) e, consequentemente, a Marinha da Polónia (MP) (Bursztynski, 2008).

Atualmente, as FFAA Polacas possuem cerca de 130 000 militares, distribuídos pelos três ramos: 79 500 no Exército, 36 500 na Força Aérea e 12 600 na MP.

Apesar de a MP contemplar a parcela de efetivo militar mais reduzida das FFAA Polacas, caracteriza-se por uma robustez operacional, superior às congêneres do Báltico, possuindo mais de 60 meios operacionais, entre navios e aeronaves.

1. ENQUADRAMENTO DA MARINHA DA POLÓNIA

Situada na Europa Central, a Polónia conta nas suas FFAA com uma das Marinhas mais robustas e melhor equipadas dos países com acesso ao Mar Báltico. Em linhas gerais, podem ser identificadas duas perspectivas de atuação distintas, até à adesão à OTAN em 1999, em que a MP privilegiava as ações de defesa costeira no Mar Báltico, e, desde então, com o estabelecimento daquele importante compromisso internacional, às ações realizadas no Báltico juntaram-se missões internacionais de interoperabilidade e interagência. Atualmente integra as *NATO Response Forces* (Bursztynski, 2008).

Além da componente militar, a MP considera igualmente atividades não militares, designadamente de Busca e Salvamento (nossa tradução de *Search and Rescue* – SAR), de investigação das ciências do mar e de pesquisa hidrográfica.

A MP conta nos seus quadros com, aproximadamente, 13 000 militares e possui cerca de 60 unidades navais, quatro helicópteros Kaman SH-2 Seasprite e uma unidade de operações especiais, a Formosa. A principal Base Naval está situada em Gdynia, a qual serve igualmente de porto de abrigo aos navios da OTAN quando em missão no Báltico (Bursztynski, 2008).

Como referido anteriormente, a história da Polónia foi marcada, no século passado, pelo envolvimento em diversos teatros de operações, incluindo as duas guerras mundiais, pela perda de independência para a Alemanha Nazi e Rússia e posterior restauração da República, em 1989. Nessa altura a esquadra da Marinha era globalmente obsoleta, constituída por meios provenientes da era Soviética. Identificou-se a necessidade de reorganizar e reestruturar os efetivos militares e meios operacionais disponíveis nas FFAA, com o intuito de agilizar a adesão da Polónia à OTAN, em 1999 (Slodczyk, 2010).

Desde então, verificou-se um progresso significativo no processo de modernização das FFAA e, conseqüentemente, da MP caracterizada por: rejuvenescimento da esquadra naval iniciada em 2014 através de um plano de investimento no valor de 5,8 mil milhões de dólares americanos; redução dos efetivos militares; e

aumento da capacidade de projeção de forças, por forma a assumir os compromissos internacionais (Bursztynski, 2008).

Neste contexto de mutação, foram implementadas diversas reestruturações, das quais se salienta a alteração da estrutura logística da MP, que passou a estar integrada nas FFAA polacas, sob a tutela do *General Staff of the Polish Armed Forces* (equivalente ao Estado-Maior General das Forças Armadas de Portugal) (NATO, 2012) (Resolution of the Council of Ministers, 2013).

2. ESTRUTURA LOGÍSTICA

Em contexto de modernização operacional e organizacional, a estrutura logística integrada nas FFAA polacas foi sustentada na doutrina OTAN, no que respeita à organização do respetivo Estado-Maior (*NATO General Staff*), a qual prevê uma área específica para a Logística (J4).

2.1. LOGISTIC DIRECTORATE J4

Atento o que precede, as FFAA polacas têm uma estrutura organizacional que prevê, por um lado, o estabelecimento de canais logísticos operacionais que contemplam o provimento das necessidades e, por outro, uma componente de planeamento e execução, direcionada para a identificação das necessidades e respetiva aquisição.

Neste sentido, as FFAA polacas inscrevem na respetiva estrutura, em semelhança com a doutrina OTAN, a Direção Logística [tradução dos autores de *Logistic Directorate J4* (LD J4)]. A LD J4 tem como missão o planeamento, a coordenação e a direção logística operacional, em apoio aos requisitos de missão do Comando e em coordenação com os diversos ramos, onde se inclui a MP (*General Staff of the Polish Armed Forces*, 2015).

A Figura 1 evidencia a estrutura principal do *General Staff of the Armed Forces*, na qual constam as diversas áreas funcionais essenciais para qualquer comando militar, relevando-se a LD J4 no âmbito do presente estudo de caso.

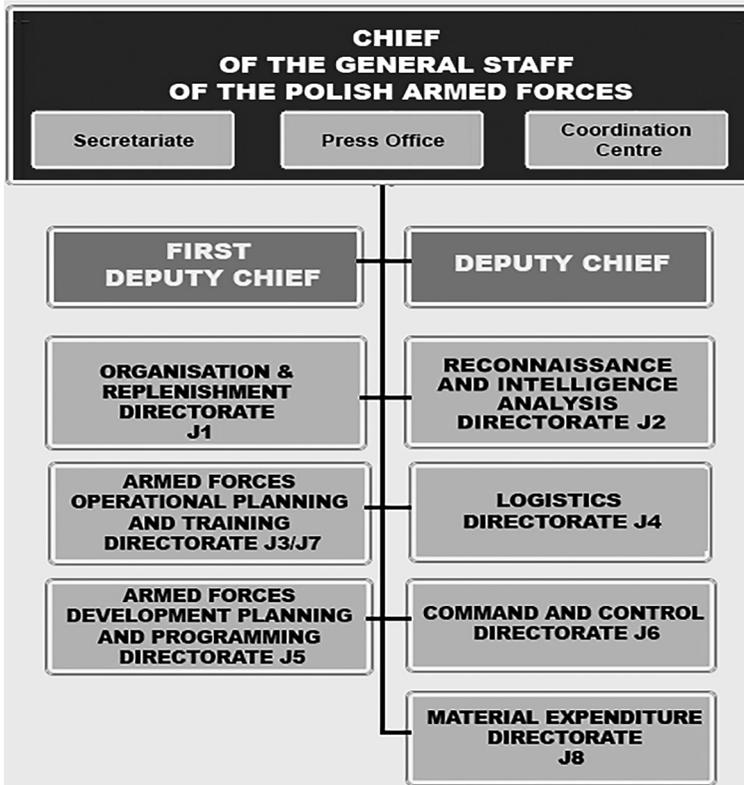


Figura 1 – Estrutura Logística das FFAA da Polónia

Fonte: Adaptado de *General Staff of the Polish Armed Forces* (2015).

Na estrutura desta LD J4 existe a Superintendência dos Serviços de Apoio (tradução dos autores de *Inspektoratu Wsparcia*), a qual depende do Comandante Geral das FFAA polacas desde 1 de janeiro de 2014. Em alinhamento com a missão da LD J4, esta Superintendência tem diversas tarefas consignadas, das quais se relevam as seguintes (Inspektoratu Wsparcia, 2008):

- Organização e gestão do apoio logístico das FFAA polacas, incluindo o apoio das unidades militares, sedeadas em território nacional ou projetadas internacionalmente;
- Gestão de defesa territorial;
- Comando do apoio logístico dos ramos das FFAA polacas;
- Planeamento e implementação da mobilização e desenvolvimento operacional dos ramos das FFAA polacas;
- Garantir as necessidades de pessoal de unidades militares.

Esta Superintendência tem a estrutura da Figura 2.

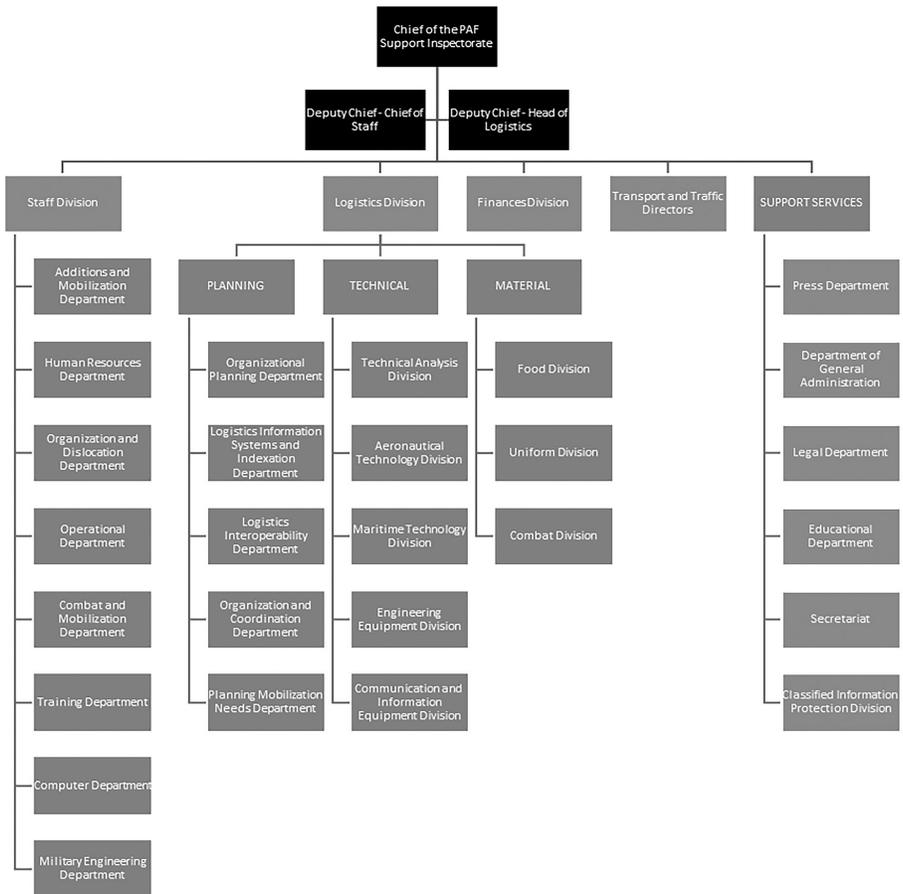


Figura 2 – Estrutura Orgânica da Superintendência dos Serviços de Apoio

Fonte: Adaptado de Inspektoratu Wsparcia (2008).

Compete a este órgão de apoio, que foi criado para separar os poderes de planeamento dos poderes de controlo e regulamentação, a organização e gestão do apoio logístico às FFAA, incluindo a proteção das unidades de logística que, por motivo de missão, estejam colocadas em território nacional ou estrangeiro (Szlachta, 2007).

Este órgão está dividido em três divisões funcionais, nomeadamente Pessoal, Logística e Finanças, inscrevendo ainda uma Direção de Transportes e os Serviços de Apoio.

2.2. INTERAÇÃO DA MARINHA POLACA COM A DIREÇÃO LOGÍSTICA

A MP considera na sua estrutura interna diversos organismos que, pela especificidade funcional e logística, consideram uma duplicidade de emprego, seja num racional de “consumo interno” da MP, seja pela disponibilidade integrada nas FFAA polacas e na dependência funcional da LD J4.

Não obstante serem elencadas as respetivas valências logísticas no capítulo 3, identificam-se os locais onde estão sedeados os organismos pertencentes à MP:

- Em Gdynia: a 3ª Flotylla Okrętów – Komenda Portu Wojennego (respeitante ao Comando Naval da MP), identificada com a legenda (a) na Figura 3;
- Em Babie Doly – Gdynia: a 28ª Flotylla Obrony Wybrzeż (correspondente à Base Aérea Naval da MP), identificada com a legenda (b) na Figura 3;
- Na Península de Hel: o Hel Obrony Wybrzeż (referente ao Ponto de Apoio Naval de Hel), identificado com a legenda (c) na Figura 3;
- Em Świnoujście: a 8 Flotylla Obrony Wybrzeż (correspondente a uma Base Naval Avançada), identificada com a legenda (d) na Figura 3.

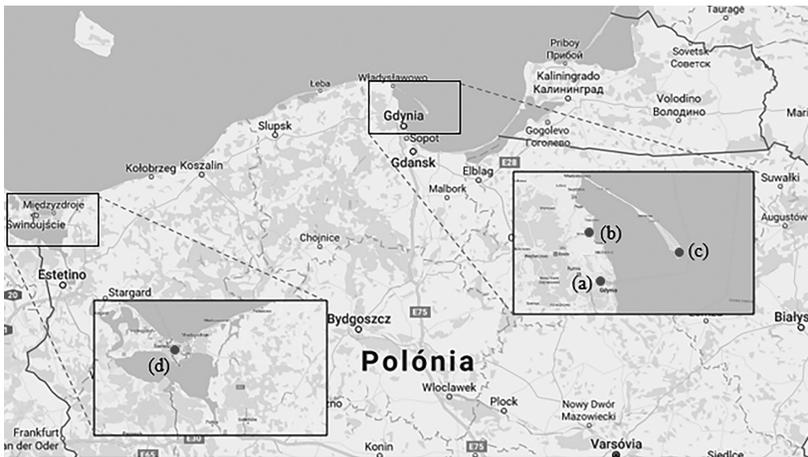


Figura 3 – Comandos Operacionais da MP

Fonte: Adaptado de www.google.com/maps

3. ESTRUTURA ORGÂNICA DA MARINHA POLACA

Não se tratando da organização mais robusta pertencente à OTAN, a MP tem um papel relevante considerando as Marinhas do Báltico. Neste contexto, sem prejuízo de apenas considerar uma fronteira marítima a Norte, a MP está instalada

em duas cidades distintas, as quais consideram quatro Bases Navais, designadamente, uma em Świnoujście e três em Gdynia, sendo que uma é base aeronaval.

3.1. COMANDO NAVAL DA MARINHA POLACA

Criada em 1971, identifica-se como a principal Base Naval de projeção de unidades navais, sediada em Gdynia, contemplando 11 Direções na sua estrutura, maioritariamente pertencentes à componente operacional, sendo que a componente logística é assegurada pela Direção de Apoio (tradução do autor de *Dywizjon Okrętów Wsparci*). Sendo esta Base Naval o principal porto de abrigo para 17 unidades navais (fragatas, submarinos, patrulhas, navios de treino, de SAR, entre outros)¹. Esta Base Naval considera ainda o porto Logístico situado na zona sul da península de Hel.

Este Comando Naval integra nas suas fileiras aproximadamente 3 000 militares. Este órgão da MP considera diversas valências de apoio logístico aos meios operacionais, designadamente:

- Cinco cais de atracação, que totalizam uma extensão total de 6 500 metros;
- 56 posições de atracação, para navios (incluindo quatro a seis submarinos) com comprimento igual ou inferior a 250 metros e com calado máximo variável entre os seis e os doze metros;
- Existência de rebocadores da MP e de pessoal de manobra de cabos;
- Possibilidade de disponibilizar energia elétrica, água potável e ar comprimido;
- Os cais estão munidos de centrais de alimentação elétrica, com capacidade de produção elétrica de alta e baixa tensão;
- Capacidade de tratamento de águas residuais e de tratamento de águas oleosas;
- Acesso para navios de carga do tipo *Roll-on, Roll-off* (tipologia RO-RO);
- Tanques de combustível com terminais de abastecimento dos navios, com capacidade de aproximadamente 5 000 litros;
- Capacidade de reabastecimento por via ferroviária.

3.1.1. Unidades navais – Porto de abrigo

No que respeita aos meios operacionais, a MP possui os seguintes recursos:

- Fragatas: dois navios da classe Oliver Hazard Perry;
- Corveta: uma unidade operacional;

¹ Acedido através <http://3fo.wp.mil.pl/pl/3.html>.

- Patrulhas Lança Mísseis: três navios da classe Orkan;
- Submarinos: um meio operacional da classe Kilo e quatro da classe Kobben;
- Navios auxiliares: um navio polivalente da classe Kontradmirał Xawery Czernicki e um navio da classe Baltyk.

3.1.2. Serviços de apoio terrestre

Na base de Gdynia estão sedeados os principais comandos administrativos de apoio à esquadra, nomeadamente:

- Esquadilha de submarinos (tradução dos autores de *Dywizjon Okrętów Podwodnych*);
- Esquadilha de guerra anti-submarina (tradução dos autores de *Dywizjon Zwalczenia Okrętów Podwodnych*);
- Esquadilha de lança mísseis (tradução dos autores de *Dywizjon Okrętów Raketowych*);
- Esquadilha de apoio (tradução dos autores de *Dywizjon Okrętów Wsparcia*);
- Grupo operacional de reconhecimento (tradução dos autores de *Grupa Okrętów Rozpoznawczych*);
- Comando Naval (tradução dos autores de *Komenda Portu Wojennego Gdynia*);
- Base Técnica da MP (tradução dos autores de *Baza Techniczna Marynarki Wojennej*);
- Porto de abrigo da Península de Hel (tradução dos autores de *Punkt Bazowania Hel*).

3.2. BASE NAVAL AVANÇADA

A segunda Base Naval de projeção de unidades navais, sediada em Świnoujście, contempla seis Esquadilhas na sua estrutura, respeitantes aos comandos administrativos das 43 unidades navais ali sediadas (um navio logístico, lanchas de desembarque, draga-minas e outros navios auxiliares). Na génese das missões praticadas por estas unidades navais, estão as missões SAR, a defesa da costa e a salvaguarda da zona marítima sob jurisdição e soberania da Polónia.

3.2.1. Unidades navais – Porto de abrigo

Esta Base de apoio costeiro serve de porto de abrigo às seguintes unidades navais da MP:

- Draga-minas: três unidades da classe 206FM, 12 da classe Gardno e quatro da classe Mamry;

- Lanchas de transporte e lançamento de minas: cinco navios da classe Lublin;
- Navios salva-vidas: dois navios da classe Piast e dois da classe Zbyszko;
- Navios auxiliares: dois navios de exploração e investigação da classe Heweliusz, um navio da classe Moma e dois navios hidrográficos da classe Navigator;
- Navios de treino de mar: dois da classe Wodnik, três da classe Podchorąży e um da classe Iskra.

3.2.2. Serviços de apoio terrestre

Nesta Base Naval avançada estão sedeadas as principais esquadrilhas de navios de defesa costeira, sendo uma unidade integrante da estrutura dos comandos operacionais (das três existentes)².

Desta forma, identificam-se os comandos administrativos sedeados nesta base:

- A 2.^a Esquadrilha de Navios de transporte e Minagem (tradução dos autores de *2nd Minelaying and Transport Squadron*, considerando a tipologia e classes de navios inseridos naquela estrutura);
- A 12.^a Esquadrilha de Draga-Minas (tradução dos autores de *12th Minesweeper Squadron*, considerando a tipologia e classes de navios inseridos naquela estrutura);
- A 13.^a Esquadrilha de Draga-Minas (tradução dos autores de *13th Minesweeper Squadron*, considerando a tipologia e classes de navios inseridos naquela estrutura);
- A 8.^a Esquadrilha de Defesa Aérea (tradução dos autores de *8th Air Defence Squadron*, considerando a tipologia e classes de navios inseridos naquela estrutura);
- O 8.º Batalhão de Engenharia (tradução dos autores de *8th Engineering Battalion*, considerando a tipologia e classes de navios inseridos naquela estrutura);
- Estrutura de Apoio Administrativo da Base Naval de Świnoujście (tradução dos autores de *Naval Base Świnoujście*, considerando a especificidade da funções e competências atribuídas).

Esta unidade foi constituída em 1965, alterando para a sua designação atual em 1994, apesar de ter mantido o propósito da respetiva existência, designadamente, a defesa costeira e da zona marítima da Polónia, a manutenção da capacidade de contramedidas da guerra de minas, a componente de apoio logístico, de mo-

² Acedido através de <http://www.mw.mil.pl>.

bilização de forças terrestres e, finalmente, de projeção de forças consignadas às missões SAR. Atualmente é comandada pelo Almirante Krzysztof Teryfter.

3.3. BASE AÉREA NAVAL DA MARINHA DA POLÓNIA

Trata-se da Base de Aviação Naval, servindo de unidade de projeção de meios aéreos de suporte às atividades operacionais e logísticas da MP. Sedeada em Gdynia-Babie Doly, acolhe o 28.º Esquadrão das aeronaves ali existentes.

Com recurso a estes meios são possíveis três tipologias de tarefas, nomeadamente, missões SAR, logísticas e missões de Guerra de Superfície [tradução dos autores de *Anti Surface Warfare* (ASUW)].

3.3.1. Meios aéreos de apoio naval

Esta unidade serve de base aérea para aproximadamente 30 meios aéreos (maioritariamente aeronaves de asa rotativa).

3.3.2. Serviços de apoio terrestre

Nesta base estão sedeados os principais comandos administrativos dos meios aéreos de apoio naval, nomeadamente:

- 9ª Esquadra Anti-aérea (tradução dos autores de *9 Dywizjon Przeciwlotniczy*);
- 43º Batalhão de Sapadores (tradução dos autores de *43 Battalion Saperów*).

Esta base aérea está sedeada em Gdynia-Babie Doly desde 1952, sendo que em 2003 absorveu na respetiva estrutura o 1º Esquadrão de Aviação Naval (tradução dos autores de *1st Naval Aviation Squadron*), passando a estar integradas nesta unidade todas as valências aeronavais da MP.

4. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

Como referido anteriormente, o processo logístico para as operações é realizado de forma conjunta nas FFAA Polacas, ainda que, no que respeita à MP, considera-se adequado relevar apenas o contexto marítimo nos diversos níveis de operabilidade: operação militar, de resposta a crise (ação imediata); salvaguarda da soberania e de manutenção da paz; ou, em último caso, de operação humanitária e de apoio à segurança da navegação³.

³ Acedido através de <http://en.mon.gov.pl/polish-armed-forces/wojsko-polskie/armed-forces-general-command-1032598/>.

Desta forma, e alinhado com as competências da *Inspektoratu Wsparcia* foram identificados órgãos logísticos na MP, estáticos e dinâmicos, que concorrem para a estrutura funcional das FFAA, a qual, como identificado em **2.1**, considera três vertentes na área logística:

- De planeamento: considera diversas áreas departamentais relativas ao tratamento das necessidades – planificação, aquisição, receção, armazenagem e expedição – e do respetivo sistema de informação de suporte das atividades logísticas;
- De tecnologia: considera diversas divisões técnicas vocacionadas para os diversos contextos de atuação, entre eles, o mar;
- Do material: que considera as divisões de alimentação, fardamento militar e de combate – armamento e equipamento tático.

4.1. ÓRGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS

Neste âmbito inserem-se as bases já elencadas no presente estudo, as quais consideram facilidades para embarque e desembarque de tropas, reabastecimentos de sólidos e líquidos, manutenção de meios, serviços de eletricidade, água e combustível, para os meios que ali permanecem, navios e aeronaves, consoante a tipologia da unidade:

- A 3 Flotylla Okrętów – Komenda Portu Wojennego;
- A 28 Flotylla Obrony Wybrzeż;
- A Hel Obrony Wybrzeż;
- A 8 Flotylla Obrony Wybrzeż;
- O *Zarząd Portu Kołobrzeg* – porto com administração civil que, pela respetiva colocação geográfica e estratégica, é utilizado pelas FFAA e, principalmente, pela Marinha para apoio logístico (realização de fainas de aprovisionamento).

4.2. ÓRGÃOS DE APOIO DINÂMICOS

No que respeita aos meios de apoio logístico dinâmicos da MP, que concorrem para a estrutura logística das FFAA, e sem prejuízo da multiplicidade funcional de todos os meios navais, relevam-se os meios que consideram a componente logística como principal valência:

- O navio polivalente ORP Kontradmiral Xawery Czernicki, da classe Kontradmiral Xawery Czernicki (Figura 4), inicialmente idealizado para a marinha Russa, acabou por ser direcionado para a MP e concebido para o transporte de tropas e material para as forças da OTAN e para o apoio logístico da própria MP. Tem capacidade de transporte para 140 militares, veículos, entre outros diversos tipos de carga, e de reabastecimento limitado de líquidos e sólidos;



Figura 4 – Navio polivalente da MP – ORP Konradmiral Xawery Czernicki

Fonte: Disponível em http://www.worldnavalships.com/polish_navy.htm.

– O navio reabastecedor ORP Baltyk (Figura 5), da classe *Baltyk*, que foi construído em Gdynia em 1988. Em abril do ano anterior, o governo Polaco lançou um concurso para a aquisição de um navio reabastecedor novo, para substituição do atual, com uma maior capacidade de armazenagem de líquidos (1 500 toneladas de combustível e 200 toneladas de água potável), tal como terá a possibilidade de transportar até três contentores de seis metros;



Figura 5 – Navio reabastecedor da MP – ORP Baltyk

Fonte: Disponível em http://www.worldnavalships.com/polish_navy.htm.

– Os navios de resgate ORP Piast (Figura 6) e ORP Lech, da classe *Piast*, construídos em 1972, conduzem missões de busca e salvamento, de projeção de mergulhadores, de dragagem, de combate a incêndios no mar, de reboque e de levantamento de destroços;



Figura 6 – Navio de resgate da MP – ORP Piast

Fonte: Disponível em http://www.worldnavalships.com/polish_navy.htm.

– Os navios de desembarque ORP Lublin (Figura 7), ORP Gniezno e ORP Poznań, da classe Lublin, aumentados ao efetivo entre 1989 e 1991, podem efetuar o transporte de tropas de desembarque com equipamentos e veículos, bem como missões de evacuação de pessoas. Estes navios podem transportar nove carros de combate do tipo T-72 ou 17 viaturas do tipo STAR 660 (Figura 8), dependendo do seu tipo, e, além disso, pode acomodar 90 militares, seja para procederem ao desembarque no teatro de operações, ou para o respetivo transporte entre bases;



Figura 7 – Navio de desembarque da MP – ORP Lublin

Fonte: Disponível em http://www.worldnavalships.com/polish_navy.htm



Figura 8 – Viaturas transportáveis na classe Lublin

Fonte: Disponível em http://www.worldnavalships.com/polish_navy.htm.

5. MEIOS FUTUROS

No âmbito da modernização da MP, o Ministério da Defesa Nacional da Polónia pretende adquirir, até 2030, os seguintes meios:

- Três submarinos;
- Três navios de defesa costeira com um deslocamento superior a 1 000 toneladas;
- Três navios de patrulha com habilidades de remoção de minas;
- Três dragadores de minas modernos;
- Dois navios de salvamento;
- Dois navios de reconhecimento eletrónicos;
- Sete navios de apoio, incluindo um navio de apoio operacional e um navio de apoio logístico;
- Seis helicópteros SAR e seis helicópteros com valências na área da ASW;
- Sistemas aéreos não tripulados: seis aviões de reconhecimento (três navais, três terrestres) e dez sistemas de identificação e destruição de minas;
- Rearmamento da Unidade de Mísseis Costeiros;
- Compra de dois sistemas antiaéreos de curto alcance para a defesa das principais Bases Navais.

CONCLUSÕES

A MP, um dos ramos das FFAA da Polónia, conta com cerca de 13 000 militares e com mais de 60 meios (navais e aéreos), sendo considerada uma das Marinhas

mais robustas e bem equipadas com acesso ao mar Báltico, ultrapassando mais de 60 meios, se considerados os navios e as aeronaves, ainda que o estado geral da esquadra esteja desgastado/obsoleto. Além da componente militar, executa atividades não militares, tais como SAR, investigação das ciências do mar e pesquisa hidrográfica.

Situada na Europa Central, com a costa norte totalmente virada para o mar Báltico, a Polónia está geoestrategicamente localizada entre duas potências europeias – Alemanha e Rússia. A sua história foi marcada, no século passado, pelo envolvimento em diversos teatros de operações, incluindo as duas guerras mundiais, pela perda de independência para a Alemanha Nazi e Rússia e posterior restauração da República, em 1989. Em 1999, a adesão à OTAN foi um marco histórico importante com impacto na missão da MP, que privilegiava as ações de defesa costeira no mar Báltico, alargando-a para a cooperação com missões internacionais.

Verificou-se um processo de modernização das FFAA e, conseqüentemente da MP, caracterizada pela “reforma” dos meios e equipamentos obsoletos da era Soviética, tendo sido iniciado, em 2014, um plano de investimento no valor de 5,8 mil milhões de dólares americanos para rejuvenescer a esquadra naval; pela redução dos efetivos militares e pelo aumento da capacidade de projeção de forças, por forma a assumir os compromissos internacionais.

Das reestruturações implementadas, salienta-se a alteração da estrutura logística da MP que passou a estar centralizada na tutela do *General Staff of the Polish Armed Forces* e integrada nas competências da LD J4, à semelhança da doutrina OTAN, e da criação do *Support Inspectorate*, um órgão de execução central a quem compete a organização e gestão do apoio logístico às FFAA, incluindo a proteção das unidades de logística que, por motivo de missão, estejam colocadas em território nacional ou estrangeiro (Inspektoratu Wsparcia, 2008).

Desta forma, sendo o processo logístico para as operações realizado de forma integrada nas FFAA Polacas, o mesmo foi analisado no contexto marítimo e nos respetivos níveis de operabilidade: militar, resposta a crise, soberania e manutenção de paz e, finalmente, de apoio (humanitário, à segurança da navegação e às ciências do mar).

Neste âmbito, tal como a maioria das Marinha de guerra e no contributo da MP ao processo logístico integrado nas FFAA, a organização interna considera a existência de órgãos de apoio estáticos e dinâmicos, constituídos, no essencial, pelo conjunto de bases da MP e respetivos meios operacionais (navios e aeronaves).

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|-------|--|
| ASUW | <i>Anti Surface Warfare</i> |
| ASW | <i>Antisubmarine Warfare</i> |
| FFAA | Forças Armadas |
| LD J4 | <i>Logistic Directorate J4</i> |
| MP | Marinha da Polónia |
| ORP | <i>Okręt Rzeczypospolitej Polskiej</i> (Navio da República da Polónia) |
| RO-RO | <i>Roll-on Roll-off</i> |
| SAR | <i>Search and Rescue</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bursztynski, A., 2008. Strategy Research Project. Exercise Scientific Naval Academy XLIX, Issue Transformation of military logistics system in the context of creating armed forces support inspectorate of Poland.
- General Staff of the Polish Armed Forces, 2015. General Staff of the Polish Armed Forces. [Em linha] Disponível em: <http://en.sgwp.wp.mil.pl/en/> [Consult. em 23 de dezembro de 2016].
- Inspektoratu Wsparcia, 2008. [Em Linha] Disponível em <http://www.iwspesz.wp.mil.pl/pl/23.html> [Consult. em 17 de novembro de 2016].
- NATO, 2012. NATO Logistics Handbooks. Brussels: NATO Graphics&printing.
- Resolution of the Council of Ministers, 2013. Strategy of Development of the National Security System of the Republic of Poland 2022, s.l.: Diuna Agency.
- Slodczyk, A., 2010. Challenges in Logistic Support for Polish Armed Forces. Carlisle: US Army Academy.
- Szlachta, A., 2007. Organization of Logistics in the Armed Forces of the Republic of Polish. Logistics and Transport, Volume 4.

MARINHA DO REINO UNIDO

CTEN STH Cardoso Jerónimo
CTEN STP Baptista das Neves
1TEN TSN-MD Ana Pereira Pinto
1TEN MN Joana Freitas Urmal
1TEN AN Pereira Alves
1TEN EN-MEC Rodrigues Barradas
1TEN M Costa Caetano
1TEN M Sandra Lopes Pereira
1TEN STAEL Antunes Gregório
1TEN FZ Torres Côrte-Real
1TEN M Aziz Salé
1TEN M Toledo Cristo
1TEN EN-AEL Ribeiro Gonçalves
1TEN M Vargas Cabrita

Este estudo, assente em análise documental, incide sobre a estrutura atual da logística militar naval da Marinha do Reino Unido, vulgarmente designada por *Royal Navy* (RN), resultante da reestruturação do Ministério da Defesa britânico, processo designado por *Transforming Defence*, com o fim de conferir até 2020 uma nova estrutura à Forças Armadas (FFAA) Britânicas, e coerência com a *Strategic Defence and Security Review* (SDSR), de outubro de 2010 (revisto em novembro de 2015) (HM Government, 2015).

Relativamente à logística militar, este processo de reestruturação iniciou-se na última década do presente século com a integração de todas as atividades logísticas de administração do material comuns aos ramos das FFAA numa organização única do Ministério da Defesa (MoD), a *Defence Logistics Organisation* (DLO), que viria a fundir-se com a *Defence Procurement Agency* (DPA), surgindo a *Defence Equipment & Support* (DE&S), destinada a assegurar o equipamento das FFAA, incluindo a sustentação logística de retaguarda da atuação da RN, num contexto de operações conjuntas.

O trabalho começa por descrever a componente logística da estrutura do MoD, transversal aos diferentes ramos das FFAA, focando-se nos órgãos que definem a política a seguir e em organizações como a *Defence Infrastructure Organization* (DIO), a *Defence Medical Services* (DMS), além da já referida DE&S.

Por outro lado, aborda-se a componente logística do pessoal, descrevendo-se os órgãos que lhe respeitam à luz da mais recente documentação sobre esta matéria, sobretudo conforme se encontra definido na publicação *Queen's Regulations* de 2015, procurando abranger os responsáveis pela política e estratégia de pessoal, recrutamento e gestão de carreiras, assessoria jurídica e finanças, bem como a formação e o treino, que têm sido garantia da manutenção de elevados padrões de operacionalidade.

Por último, descrevem-se as bases e as estações aeronavais, como órgãos logísticos estáticos, e sobretudo as plataformas da *Royal Fleet Auxiliary* (RFA), enquanto órgãos de apoio logístico dinâmico, bem como a componente logística naval em operações conjuntas e os processos logísticos que lhes são inerentes, designados por *Joint Supply Chain* (JSC) e *Purple Gate*.

1. LOGÍSTICA MILITAR DA MARINHA DO REINO UNIDO

A logística militar britânica é conduzida de forma conjunta e multinacional, com a envolvimento de todas as áreas. A grande diferença para a logística naval reside, essencialmente, na distância e na escala que os equipamentos têm de ser transportados.

Nenhuma força marítima pode operar na sua máxima capacidade sem ter um eficiente e eficaz apoio “flutuante” relativamente ao fornecimento de combustível, munições e outro material essencial. Eficácia operacional exige que este apoio seja garantido durante a guerra, bem como em período de paz.

A capacidade dos navios para transportar apoio logístico e efetuar reabastecimentos de combustível no mar permite que as forças marítimas realizem operações autossustentadas a distâncias consideráveis a partir das bases fixas, com pouco ou nenhum apoio da nação anfitriã (UK Ministry of Defence, 2011).

1.1. MINISTRY OF DEFENCE

O MoD é o órgão de mais alto nível na estrutura das FFAA, quer ao nível administrativo, quer ao nível operacional, dirigido pelo *Secretary of State for Defence* (SofS). Nos seus *Cabinet Ministers*, salienta-se, no âmbito da logística naval, o *Minister of State for Defence Equipment and Support*, responsável pelo programa de equipamento da Defesa e pelo suporte permanente da logística da Defesa (UK-MoD, 2014).

1.2. CHIEF OF DEFENCE PEOPLE

É a entidade responsável pelos assuntos respeitantes ao pessoal dos diferentes ramos das FFAA, militares, funcionários públicos ou contratados. Assume o papel de Autoridade da Defesa para o Pessoal das FFAA (RN, 2015a pp. 1-2).

1.3. CHIEF OF DEFENCE MATERIEL

O *Chief of Defence Materiel* (CDM) é a Autoridade da Defesa para a Logística e é o chefe executivo da DE&S, organização do MoD responsável pelo equipamento das FFAA.

É-lhe delegada, pelo *Permanent Under Secretary* (PUS), a responsabilidade pela gestão do orçamento de nível superior. Esta direção assegura que as atividades logísticas abranjam uma ampla área de negócios no domínio da Defesa e que sejam realizadas de forma coerente e consistente. Para efetivar uma coerente promoção, desenvolvimento e melhoria das funções logísticas e serviços, possui dois documentos estratégicos essenciais, o *Defence Logistics Strategy* e o *Defence Logistics Plan* (UK-MoD, 2015b).

1.3.1. Assistant Chief of the Defence Staff (Logistic Operations)

O *Assistant Chief of the Defence Staff (Logistic Operations)* (ACDS (Log Ops)) apoia o CDM em determinadas matérias. O ACDS (Log Ops) opera no *Joint Forces Command*, e tem três papéis distintos, mas complementares:

- Representa o CDM no MoD e é responsável pela entrega do plano de política de defesa e estratégia como autoridade da Defesa para a logística.
- É responsável pela satisfação das necessidades logísticas da Defesa e, por delegação do *Commander Joint Forces Command*, estabelecer prioridades e padrões e garantir que a capacidade logística conjunta está devidamente definida e coerente com a política e estratégia estabelecidas.
- Entrega o planeamento logístico de nível estratégico das operações correntes.

(UK-MoD, 2015b).

1.3.2. Chief of Materiel (Fleet)

É responsável perante o CDM em assegurar o foco operacional da DE&S asseverando as necessidades logísticas da Marinha. Toda a estrutura de apoio logístico, incluindo equipamentos, reside dentro da DE&S, cabendo a gestão orçamental ao Quartel-general do Comando da Marinha (*Navy Command Headquarters*).

Diretamente na dependência hierárquica do *Chief of Materiel* estão os seguintes diretores ou chefes e responsabilidades subsequentes:

- *Director Ships*: responsável por toda a função de *procurement*¹ e suporte logístico permanente (incluindo a eventual alienação de navios).
- *Director Submarines*: chefia o Centro de Operações Submarinas o qual é responsável por toda a função de *procurement*, diretamente relacionado com os submarinos, e pelo suporte logístico permanente.
- *Chief Strategic Systems Executive*: garante a entrega de um programa robusto e coerente no âmbito da dissuasão nuclear e a disponibilidade operacional de capacidades contínuas de dissuasão no mar (UK-MoD, 2015b).

1.4. ORGANIZAÇÕES LOGÍSTICAS

1.4.1. *Defence Equipment and Support*

Organização que assegura o equipamento das FFAA (Figura 1), gerindo um vasto número de projetos complexos de aquisição de novos equipamentos, *upgrades* e manutenção de equipamento em serviço, incluindo alienações e desmantelamento, tendo um papel crucial na negociação de contratos e no relacionamento com fornecedores industriais de equipamento, suporte e logística (UK-MoD, 2005a).

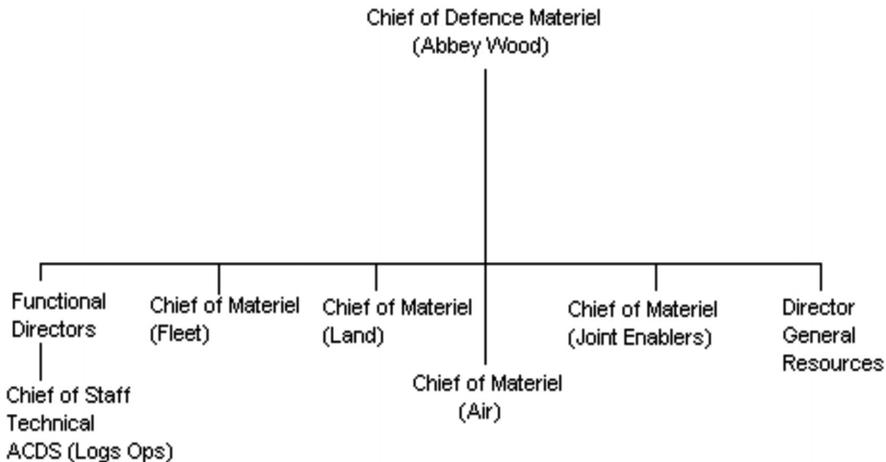


Figura 1 - Organograma da *Defence Equipment and Support Organisation*

Fonte: UK-MoD (2005a).

¹ *Procurement* é um dos subsistemas da cadeia de abastecimento responsável pelo processo de comprar ou obter mercadorias, produtos ou serviços de terceiros ou de fornecedores in-house (Barbosa, 2010).

O Conselho da DE&S é responsável pela administração estratégica. A DE&S é gerida pelo Conselho Executivo, que inclui o CDM como *Chief Executive*, o *Director General Resources* como *Chief Finance Officer*, o *Director General Commercial* e os quatro *Chiefs of Materiel* que lideram a execução do programa nos seus respectivos ramos (UK-MoD, 2005a).

A DE&S trabalha em colaboração com os *Front Line Commands* e *Strategic Programmes* para fornecer o material exigido pelas FFAA, aconselhando sobre o custo, conhecimento técnico e apoio logístico, de equipamentos e de pessoal nas operações militares a realizar (UK-MoD, 2005a).

1.4.2. Defence Infrastructure Organization

Por seu lado, a DIO é responsável por todos os assuntos relativos à aquisição, alienação, alocação de património, construção e manutenção de infraestruturas que sejam propriedade da Defesa, não só no Reino Unido, mas também no estrangeiro. É ainda responsável pelo fornecimento de todo o *catering*, serviços de limpeza, vigilância e outros serviços relativos às infraestruturas militares (UK-MoD, 2015a).

1.4.3. Defence Medical Services

Os serviços de saúde dos três ramos e o seu pessoal são conhecidos coletivamente como DMS. São dirigidos pelo *Surgeon General* (SG) e incluem o *Assistant Chief of the Defence Staff* (Health), o *Joint Medical Command* (JMC), o *Defence Dental Service* (DDS) e os três serviços de saúde dos ramos (Gov UK, 2015).

Desde abril de 2013, os DMS passaram a incluir os cuidados de saúde primários (CSP) assegurados pelo *Defence Primary Healthcare* (DPHC), uma organização conjunta formada por pessoal dos três ramos das FFAA (Gov UK, 2015).

Os cuidados hospitalares são assegurados pelos *Ministry of Defence Hospital Units* (MDHU). O MoD contratualizou com os hospitais do *National Health Service* (NHS) a prestação de cuidados pelos MDHU, que são geridos como unidades militares inseridas em hospitais selecionados do NHS, o maior deles o Queen Elizabeth Hospital, em Birmingham (Heyman, 2013).

Os DMS têm como principais funções garantir a capacidade operacional médica, prestar cuidados de saúde a todo o pessoal ao serviço e providenciar aconselhamento em assuntos de saúde à cadeia de comando militar (Heyman, 2013).

2. ÓRGÃOS LOGÍSTICOS DE PESSOAL

2.1. CHIEF OF NAVAL PERSONNEL & TRAINING AND SECOND SEA LORD (CNP&T/2SL)

Diretamente dependente do *First Sea Lord*² é membro do *Navy Board* e responsável pela política de recursos humanos (Figura 2). Superintende as atividades de recrutamento e adestramento (RN, 2015a).

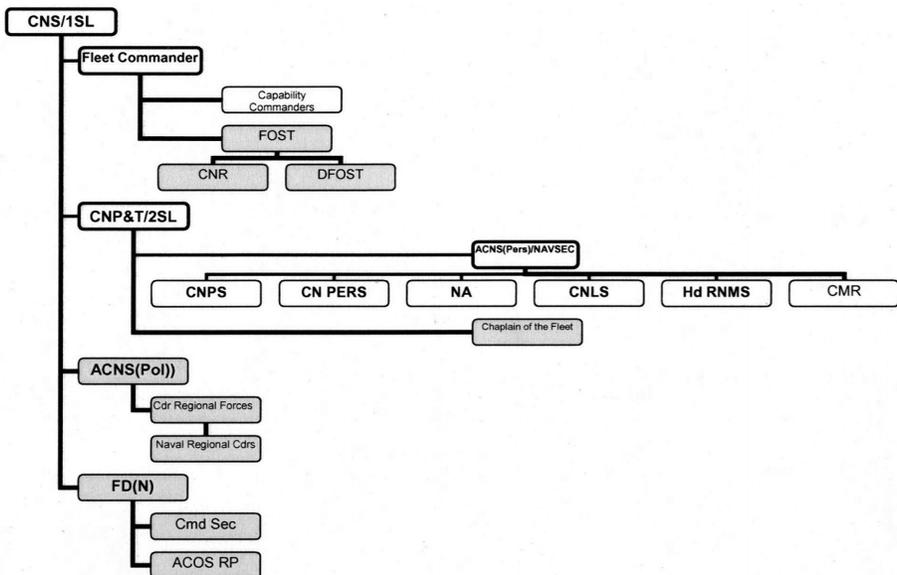


Figura 2 - Estrutura logística do pessoal da Marinha do Reino Unido
Fonte: RN (2015a).

2.1.1. Assistant Chief of Naval Staff (Personnel) and Naval Secretary (ACNS(Pers)/NavSec)

Depende do *Second Sea Lord*³ e é responsável pela elaboração e direção da política de recrutamento, formação e movimentação de pessoal na Marinha e administra as *Maritime Reserves*, assegurando a satisfação das necessidades de pessoal da esquadra. Tem na sua direta dependência:

- O *Commodore Naval Personnel* (CN Pers), que responde pela gestão de carreiras, nomeações, promoções, seleções e assuntos de bem-estar dos oficiais

² Equivalente na marinha portuguesa ao Chefe de Estado-Maior da Armada.

³ Equivalente na marinha portuguesa ao Comandante Naval.

de posto inferior a Capitão-de-mar-e-guerra, sargentos e praças. É apoiado pelos *Naval Personnel Teams*, distribuídos pelas diferentes classes: combate, engenharia, logística e suporte médico, fuzileiros navais (*Royal Marines*), RFA e reservas navais.

- O *Commodore Naval Legal Services* (CNLS), que responde pelo desenvolvimento, coordenação e organização dos serviços jurídicos da Marinha, assegurando assessoria à gestão do pessoal, bem como a assuntos respeitantes a política, operações e exercícios navais.

- O *Commander Maritime Reserves* (CMR), que comanda as Unidades de Treino das Reservas Navais, do pessoal da Reserva de Voluntários e do Serviço Regular que lhe está associado.

- O *Naval Assistant* (NA), que responde pela gestão de carreiras dos oficiais de posto de Capitão-de-mar-e-guerra e de Comodoro perante o *Naval Secretary*. Assessora o *Commander do Sea Appointments Selection Board* (SASB), conselho responsável pela seleção de comandantes de unidades navais para o posto de Capitão-de-mar-e-guerra e, tratando-se de fuzileiros, com os mesmos fins, o *Military Command Board* (MCB) para o posto de Coronel (RN, 2015a pp. 1-4).

2.2. ASSISTANT CHIEF OF NAVAL STAFF (POLICY) (ACNS (POL))

Depende do *First Sea Lord* e gere as forças de comando regional e assuntos de cariz pessoal inter-ramos das FFAA (RN, 2015a pp. 1-4).

2.3. FINANCE DIRECTOR (NAVY) (FD(N))

Depende do *First Sea Lord*, trata dos recursos financeiros e assegura o bom governo e administração da Marinha e do respetivo património, os recursos humanos estratégicos, as relações com os agentes económicos e financeiros, bem como os assuntos de contratação pública (RN, 2015a pp. 1-5).

2.4. PREPARAÇÃO OPERACIONAL, FORMAÇÃO E TREINO DO PESSOAL

O *Fleet Commander* é diretamente responsável, perante o *First Sea Lord*, pelo comando operacional da Armada e pela adequada formação e treino do pessoal, tendo na sua direta dependência o Almirante responsável pela formação e treino (*Flag Officer Sea Training* – FOST) do pessoal da Marinha, que responde às solicitações do Chefe de Estado-Maior Adjunto para o Pessoal (*Assistant Chief of Naval Staff (Personnel)*).

3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

3.1. ASSISTANT CHIEF OF STAFF (LOGISTICS AND INFRASTRUCTURE)

No plano operacional, a estrutura logística da Marinha depende do *Assistant Chief of Staff (Logistics and Infrastructure)* (ACOS (LI)), um oficial general de uma estrela (Figura 3).

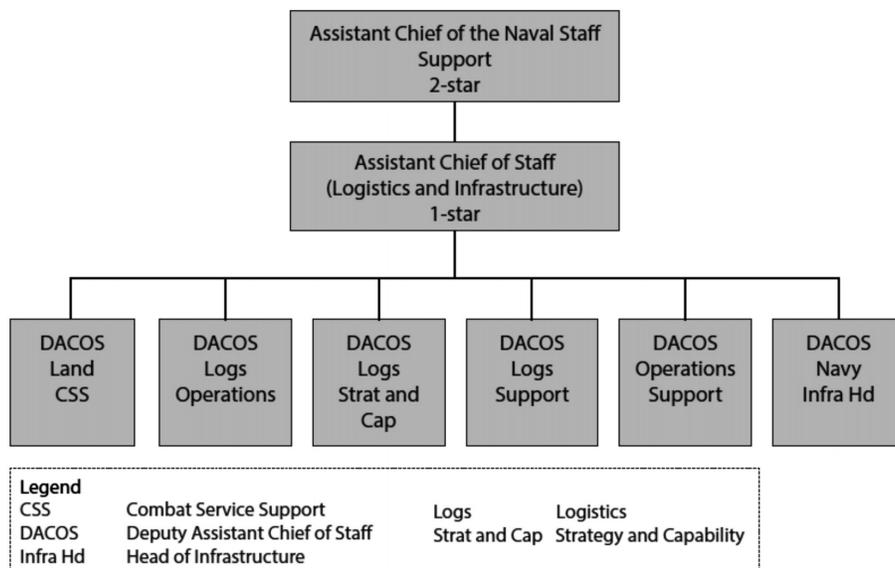


Figura 3 - Estrutura organizacional ACOS (logística e infraestruturas)

Fonte: UK-MoD (2015b).

Identifica os requisitos de sustentação logística dos meios navais, onde se incluem a RN, os *Royal Marines* (RM), a RFA e gere as infraestruturas navais em colaboração com a DIO (UK-MoD, 2015b pp. 195-196).

O ACOS (LI) é membro do *Navy Board* e responsável direto pelo dispo-sitivo e pela logística em ambiente marítimo e anfíbio. Assegura os processos logísticos que permitem a prontidão e a sustentação das forças navais, produz doutrina logística aplicada à Marinha, contribui para a política de logística naval, mantém o padrão de procedimentos, e garante a adequação de novas capacidades aos requisitos de sustentação e apoio logísticos da Marinha (UK-MoD, 2015b pp. 195-196).

3.2. ORGÃOS DE APOIO ESTÁTICOS (*SHORE SUPPORT*)

O *shore support* é disponibilizado a partir das bases (Figura 4) e de organismos que são usados para preparar as unidades para as suas funções operacionais. Estas bases são geridas logisticamente por entidades privadas (UK-MoD, 2011 p. 3.23).



Figura 4 - Orgãos de *shore support* da Royal Navy

Fonte: Wikipedia (2015).

3.2.1. Bases navais

3.2.1.1. HMNB Nelson

Situada em Portsmouth, é a base de dois terços dos navios de superfície, nomeadamente destroyers Type 45, fragatas Type 23, esquadrilhas de contra-medidas de minas e de proteção da pesca (RN, 2015b). Atualmente é a base do porta-aviões HMS *Illustrious*, e servirá de base para os dois novos porta-aviões HMS *Queen*

Elizabeth e HMS Prince of Wales, em construção. Nela se situa igualmente o *Navy Command Headquarters* (Heyman, 2013).

3.2.1.2. HMNB Drake

Situada em Devonport (Plymouth), é a maior Base Naval da Europa Ocidental e movimentada anualmente mais de 5 000 navios (RN, 2015b). É a base dos submarinos nucleares de ataque (SSN) (Heyman, 2013), dos navios anfíbios, dos navios hidrográficos e de metade das fragatas Type 23 (RN, 2015b). Situam-se nesta base o *Flag Officer Sea Training*, a *RN Hydrographic School* e a *Royal Navy's Amphibious Centre of Excellence* (Heyman, 2013).

3.2.1.3. HMNB Neptune

A Base Naval Neptune situa-se em Clyde (Faslane) e acolhe os submarinos nucleares lançadores de mísseis balísticos (SSBN) (Figura 5), os SSN e os navios de guerra de minas (UK-MoD, 2015c).



Figura 5 – SSBN HMS Victorious (Class Vanguard)

Fonte: Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Classe_Vanguard.

O *Royal Naval Armaments Depot*, em Coulport, a cerca de 13 quilómetros de Faslane, é responsável pelo armazenamento, processamento, manutenção e fornecimento dos elementos-chave para o *Trident Deterrent Missile System* do Reino Unido e armamento de todos os submarinos (UK-MoD, 2015c) (RN, 2015b).

3.2.2. Estações aeronavais

3.2.2.1. HMS Heron RN Air Station

Alberga as esquadras de helicópteros navais e de aeronaves de asa fixa. Situada em Yeovilton, opera vários tipos diferentes de aeronaves, que incluem heli-

cópteros Sea King e Lynx. Nela se localizam, também, a *Royal Naval Historic Flight* e o *Fleet Air Arm Museum* (Heyman, 2013).

3.2.2.2. HMS Seahawk RN Air Station

A base HMS Seahawk, situada em Culdrose, fornece apoio à guerra anti-submarina e às esquadras de helicópteros Merlin e Sea King da RN, e acolhe oito esquadrilhas aeronavais. Com cerca de 75 aeronaves, é a maior base de helicópteros na Europa, e é responsável pela formação de voo operacional e avançado de pilotos de helicóptero, observadores e tripulação (Heyman, 2013).

3.2.3. Facilidades Navais

3.2.3.1. HMS Caledonia

A HMS Caledonia localiza-se em Rosyth (Escócia) e é uma facilidade naval integrante do suporte logístico da DE&S. Tem como finalidade prestar apoio à RN e ao MoD no leste da Escócia. A HMS Caledonia fornece apoio ao pessoal que opera os navios a partir da Base Naval Neptune, em Clyde (Heyman, 2013).

3.2.3.2. HMS Saker

O HMS Saker (também conhecido por Saker III) é uma facilidade localizada em Washington onde está instalado o pessoal da RN que presta serviço nos Estados Unidos da América (UK-MoD, 2015c)

3.2.3.3. HMS Agrippa

O HMS Agrippa é uma facilidade localizada em Nápoles onde está situado o OTAN *Headquarters Allied Forces Southern Europe* (UK-MoD, 2015c).

3.2.3.4. Northwood Headquarters

É uma facilidade localizada em Northwood, Middlesex e é o quartel-general do *Fleet Commander* (UK-MoD, 2015c).

3.2.4. Projetos em curso

A RN iniciou em novembro de 2015 a reconstrução da base permanente no Bahrain. A base está situada a este do canal do Suez, no porto Mina Salman, vai chamar-se HMS Juffair e representa a primeira presença do país no Médio Oriente deste 1971 (Schram, 2015).

3.3. ORGÃOS DE APOIO DINÂMICOS (*AFLOAT SUPPORT*)

Na doutrina do Reino Unido, o apoio dinâmico é frequentemente associado ao *afloat support*, ou apoio no mar, prestado pelos navios de transporte do pes-

soal e material, necessário à realização de operações autossustentadas a distâncias consideráveis de bases fixas, no âmbito de operações conjuntas ou combinadas, integrando o conceito de *seabasing*:

[...] providenciar plataformas logísticas, vigilância de área e negar instalações para forças conjuntas oferecendo vantagens em flexibilidade, sustentabilidade e acesso com proteção de força orgânica

UK-MoD (2011, p. 2.5).

3.3.1. Plataformas de apoio Royal Fleet Auxiliary

De acordo com a publicação JDP 04-00 *Logisitics for Joint Operations* (2015b), o apoio dinâmico é prestado pela RFA, podendo integrá-la quaisquer navios de guerra que, pela sua especificidade, possam ser considerados necessários e adequados a tarefas logísticas. Os navios da RFA transportam material que se classifica conforme o Quadro 1.

Quadro 1 - Classes de Abastecimento OTAN

| Classe de abastecimento | Descrição de itens |
|-------------------------|--|
| I | Itens de consumo regular, nomeadamente comida e bebida. |
| II | Roupas, armas, ferramentas, peças de reposição, veículos. |
| III | Petróleo, óleos, combustíveis e lubrificantes para todos os efeitos (exceto para aeronaves que operam ou para uso em armas (Classe IIIa - combustível de aviação e lubrificantes). |
| IV | Materiais de construção. |
| V | Munições, explosivos e agentes químicos de todos os tipos. |

Fonte: NATO (2012).

Os navios da RFA são classificados segundo a sua função principal, de acordo com o Quadro 2.

Quadro 2 - Classificação dos navios da Royal Fleet Auxiliary

| Tipo de navio | Qt. | Funções logísticas |
|-------------------------------------|-----|--|
| Auxiliary oilers | 5 | Reabastecimento dos navios combatentes e auxiliares, nas classes I e III, nomeadamente aguada, combustíveis e lubrificantes, possuindo capacidade limitada de géneros e sólidos. |
| Auxiliary oiler replenishment (AOR) | 1 | Reabastecimento dos navios combatentes e auxiliares, nas classes I, III e V, nomeadamente aguada, géneros, sólidos, combustíveis, lubrificantes e munições. |

Quadro 2 - Classificação dos navios da *Royal Fleet Auxiliary* (cont.)

| Tipo de navio | Qt. | Funções logísticas |
|--|-----|--|
| Solid support ship (AFSH) | 2 | Reabastecimento dos navios combatentes de superfície e navios auxiliares, nas classes I, III e V, nomeadamente aguada, géneros, sólidos, combustíveis, lubrificantes e munições a granel. |
| Landing ship dock (LSD) | 3 | Transporte de militares, veículos (com e sem proteção balística), equipamento e armamento diverso. Possui capacidade expedicionária, potenciando o desembarque em portos ou em costa-aberta através de meios próprios de superfície e/ou aéreos. |
| Forward repair ship (FRS) | 1 | Plataforma estável e móvel de reparação e manutenção dos navios da frota na linha da frente, submarinos e de veículos de apoio a forças de desembarque. Pode constituir a terceira linha de manutenção - Fleet Maintenance Unit ou Fleet Support Unit support - assegurando a execução de manutenções planeadas, regularização de deficiências operacionais ou reparação de danos. |
| Primary casualty receiving facility (PCRF) | 1 | Providencia apoio médico até role 3 ⁴ . Permite a receção de baixas em combate e treino de preparação para combate e integração de força, na área médica. Inclui capacidade cirúrgica ao primeiro nível, unidade de cuidados intensivos, internamento e apoio de diagnóstico. |
| Landing platform helicopter (LPH) | 1 | Plataforma estável e móvel que permite a operação, reparação e manutenção de aeronaves de asa rotativa, potenciando a capacidade de apoio das operações em terra. |

Fonte: Adaptado de UK-MoD (2015d).

4. LOGÍSTICA DA COMPONENTE NAVAL DE OPERAÇÕES CONJUNTAS

4.1. PESSOAL E MATERIAL

No teatro de operações navais, o *Maritime Component Commander's Group Logistic Coordinator* (GLC) é responsável pela coordenação da componente logística naval perante o Comando de Operações.

Possui um quadro sinótico abrangente da capacidade logística das forças navais, adquirido mediante a informação recolhida das diferentes unidades navais sobre o seu estado logístico, contemplando o aprovisionamento, o combustível, munições, pessoal, avarias (*defects*) e qualquer outra informação logisticamente relevante.

Esta informação é disponibilizada em tempo real ao *Joint Task Force Commander* (JTFC), o que lhe permitirá dispor dos recursos disponíveis e estabelecer prioridades (Figura 6) (UK-MoD, 2015b p. 199).

⁴ (NATO, 2006, p. 1.12).

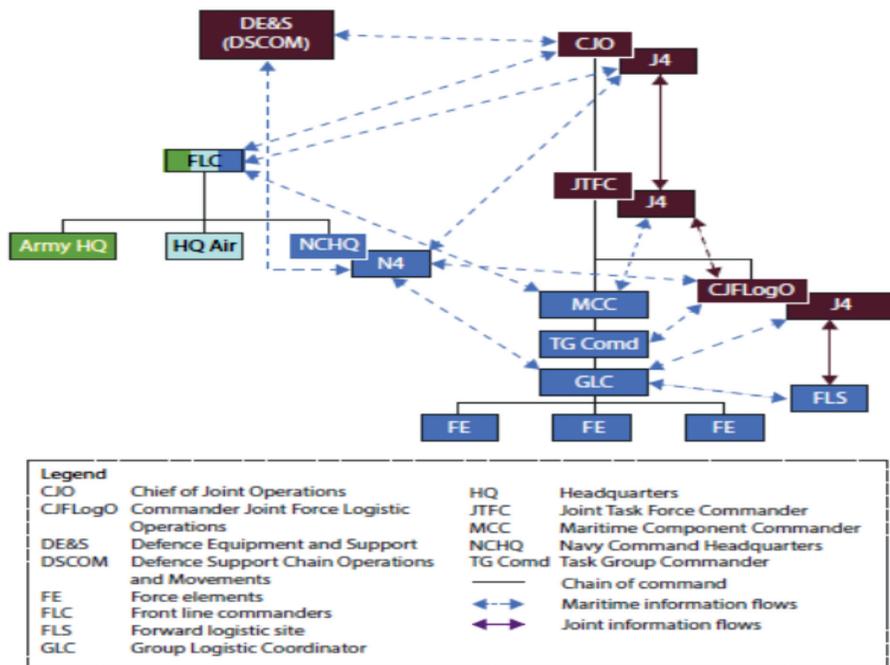


Figura 6 - Hierarquia de Comando e Controlo Logístico

Fonte: UK-MoD (2015b).

O *Permanent Joint Headquarters* (PJHQ) estabelece os *Forward Logistic Site* (FLS), os pontos de apoio logístico mais avançados num teatro de operações, de dimensão, localização e capacidade adequadas. Os FLS tratam do movimento de pessoal, material e de correspondência, sob determinação do PJHQ ou do *Navy Command* (UK-MoD, 2015b p. 199), para as unidades navais.

Podem ser colocados sob o controlo operacional do núcleo de comando logístico do teatro de operações e permanecer sob o controlo tático do *Maritime Component Commander's*. Uma estreita coordenação é necessária entre estes pontos de apoio, este coordenador e o *Joint Theatre Movements Staff* (UK-MoD, 2015b p. 199).

O *Fleet Operations and Maintenance Officer* (FOMO), sedado em Northwood, é parte da cadeia de comando de operações e assegura informação rigorosa e abrangente sobre as limitações operacionais das unidades navais devido a avarias. Compete-lhe coordenar o apoio logístico necessário à reposição da operacionalidade das unidades navais, em resposta aos respetivos relatórios de avaria (UK-MoD, 2015b p. 203).

Num país de acolhimento, se aplicável, próximo do local onde se desenrolam as operações, é-lhe requerido apoio logístico para as forças navais, semelhante ao disponibilizado pelas outras componentes do apoio logístico, incluindo pontos de apoio em terra, facilidades de armazenamento e transportes. Um contratante de uma agência portuária assegura a existência de agentes locais que possam gerir e supervisionar todos os aspetos relacionados com a estadia de um navio num determinado porto, de forma a manter-lhe condições de inteira operacionalidade (UK-MoD, 2015b p. 204).

A equipa do *Fleet Logistic Coordinator* (FLC), integrada na *Fleet Operations Division* no *Maritime Operations Centre*, em Northwood, providencia apoio em tempo real para todas as unidades navais do teatro de operações, incidindo na assessoria logística especializada respeitante às operações em curso. Exerce a autoridade necessária ao adequado apoio logístico providenciado pela *Defence Support Chain*, focado na manutenção da operacionalidade das unidades navais presentes no teatro de operações. Promove as contratações dos agentes portuários nos países de acolhimento, bem como detém a *expertise* no fornecimento de combustíveis (UK-MoD, 2015b p. 205).

O *Navy Command* e a DE&S preparam as forças navais segundo padrões de prontidão, assegurando que estas possam iniciar operações imediatamente após a chegada à zona onde operam forças conjuntas, com uma autonomia de quatro semanas (UK-MoD, 2015b p. 198), sem necessidade de treino no local, embora se admita a ocorrência de ações de treino de adaptação a ambientes hostis (UK-MoD, 2015b pp. 196-198).

4.2. APOIO MÉDICO

A logística de suporte médico naval vai desde os primeiros socorros até aos cuidados especializados após evacuação médica, estando o seu comando incorporado na *Joint Task Force Headquarters* (JTFHQ) (NATO Standardization Agency, 2006).

No âmbito das operações navais, foram definidos diferentes escalões de apoio médico designados por *role* (NATO Standardization Agency, 2006 pp. 18-22), conforme o Quadro 3.

Quadro 3 - Tipos de apoio médico (role)

| Role | Operações Navais | Operações no litoral |
|------|--|--|
| 1 | Pessoal especializado em primeiros socorros nas unidades navais | Suportado por postos de primeiros socorros incorporados nas forças de combate |
| 2 | Pessoal médico em plataformas navais especificamente equipadas para o efeito | Garantido por uma equipa de cirurgia e uma <i>medical reception station</i> |
| 3 | Garantido pela RFA Argus quando é designada como unidade naval de cuidados primários | Proporcionado através de um hospital de campanha, uma unidade naval ou um hospital da nação anfitriã |
| 4 | N/A | N/A |

Fonte: NATO Standardization Agency (2006).

A evacuação médica é feita por meios aéreos ou navais, com equipas médicas especializadas, transferindo as vítimas para unidades em terra e posteriormente para o Reino Unido.

5. CARACTERIZAÇÃO DO PROCESSO LOGÍSTICO

5.1. JOINT SUPPLY CHAIN

O processo logístico para as operações é realizado de forma conjunta no Reino Unido e divide-se em três principais tipos: resposta a crises, para uma resposta militar imediata e apropriada a uma crise iminente ou a decorrer; contingência, numa situação em que há indicadores de potencial envolvimento em crises no futuro; operações correntes, que apoiam a atividade militar numa operação em curso (UK-MoD, 2015b p. 59).

A JSC é uma rede de suporte logístico controlada pelo Ministério da Defesa que agrega todas as necessidades e aspetos de planeamento para um fluir rápido de informação, serviços e material entre o utilizador final e a base estratégica, devendo estar preparada para responder a solicitações operacionais e não operacionais. Faz parte desta cadeia o processo em que todos os excedentes, material danificado reparável ou resíduos são devolvidos, respetivamente, para realocação, reparação ou eliminação, num processo denominado *Reverse Supply Chain* (RSC).

O processo logístico assenta num sistema de prioridades que coordena o fluxo de material e fornecimento dentro do JSC, encontrando o equilíbrio necessário entre eficácia, eficiência e custos, com robustez suficiente para suportar uma situação de escalada militar.

O fornecimento de material é feito com uma prontidão definida em matrizes – *Supply Chain Pipeline Time* (SCPT) – em função de vários teatros operacionais possíveis, baseadas numa diretiva logística operacional denominada *Sustainability Statement* (SUSTAT). Em teatros operacionais, estas matrizes são atualizadas no mínimo a cada seis meses pelo PJHQ (UK-MoD, 2005c).

5.2. PURPLE GATE

O processo que assegura o fluxo de material desde a JSC até ao teatro de operações é denominado *Purple Gate* (UK-MoD, 2005b), proveniente da DE&S, de empresas contratadas ou diretamente da indústria. O conjunto de atividades que assegura que o apoio chega desde a base estratégica até à área de operações denomina-se *Coupling Bridge* (CB) (UK-MoD, 2015b).

O objetivo da *Purple Gate* assenta em cinco pontos-chave: controlo do material que entra na JSC; controlo centralizado e consolidação do fluxo de material de qualquer CB operado a partir do PJHQ ou de qualquer comando no terreno; rastreamento dentro do JSC; aplicação de padrões de preparação do material (físico e documental); acesso às facilidades de transporte e armazenamento do JSC para permitir o subsequente movimento para os pontos de embarque (UK-MoD, 2015b).

Após a solicitação de um determinado tipo de apoio, este flui da JSC para a *Purple Gate*, envolvendo ações de transporte e de armazenamento de material, bem como de satisfação de todos os controlos burocráticos requeridos.

Dependendo da prioridade dada à satisfação da necessidade, poderá ser necessário requisitar meios aéreos ao *Defence Supply Chain Operations and Movements* (DSCOM) para garantir a execução do disposto nas matrizes de tempo. Todos os itens que não tenham prioridade elevada passarão por uma *Purple Gate* primária.

No processo de RSC, cabe ao *Logistic Component in-Theatre* a responsabilidade de garantir o rastreamento do material enviado para reparar através dos meios que tiver ao dispor. Dependendo da urgência na reparação o envio poderá ser feito diretamente para empresas contratadas, igualmente pela *Purple Gate* (UK-MoD, 2005b).

6. CONCLUSÕES

A logística na Marinha do Reino Unido comporta uma rede bem estruturada de órgãos do Ministério da Defesa que asseguram todo o processamento necessário para manter um fluxo constante de pessoal, bens e serviços. Estes apoiam não só forças num teatro de operações como também unidades navais em áreas costei-

ras do Reino Unido ou nas bases militares. Esta rede de apoio logístico depende da capacidade com que estes órgãos processam a informação logística para garantir, em tempo útil, a satisfação das necessidades, com o desejado equilíbrio económico, das forças e unidades navais, a fim de as manter prontas e operacionais.

Os conceitos de apoio estático e dinâmico não têm a mesma abrangência que a doutrina portuguesa tem, dividindo-se em *afloat* e *shore support*. Resultante da estruturação levada a cabo no Ministério de Defesa, a DE&S assume o papel central de coordenação de todas as atividades logísticas de uma forma robusta e sustentada. Particularmente no pessoal, a RN faz uma gestão criteriosa do seu pessoal garantindo o seu treino e formação constante, não só dos seus efetivos, mas também da sua Reserva Naval.

Assim, toda a estrutura logística foi criada para englobar todas as necessidades das FFAA, e nas necessidades respeitantes à Marinha do Reino Unido, aquelas que incidam nos seguintes aspetos:

- Conceção e desenvolvimento, aquisição, armazenamento, circulação, distribuição, manutenção, valorização e eliminação de material;
- Transporte de pessoal;
- Aquisição ou construção, manutenção, operação e alienação de instalações;
- Aquisição ou fornecimento de serviços.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|--------------------|--|
| ACDS (Log Ops) | <i>Assistant Chief of the Defence Staff (Logistic Operations)</i> |
| ACNS (Pers)/NavSec | <i>Assistant Chief of Naval Staff (Personnel)/Naval Secretary</i> |
| ACNS (Pol) | <i>Assistant Chief of Naval Staff (Policy)</i> |
| ACOS (LI) | <i>Assistant Chief of Staff (Logistics and Infrastructure)</i> |
| AFSH | <i>Auxiliary Fleet Support Helicopte</i> |
| AOR | <i>Auxiliary oiler replenishment</i> |
| CB | <i>Coupling Bridge</i> |
| CDM | <i>Chief of Defence Materiel</i> |
| CMR | <i>Commander Maritime Reserves</i> |
| CNLS | <i>Commodore Naval Legal Services</i> |
| CN Pers | <i>Commodore Naval Personnel</i> |
| CNP&T/2SL | <i>Chief of Naval Personnel & Training and Second Sea Lord</i> |
| CSP | <i>Cuidados de Saúde Primários</i> |
| DDS | <i>Defence Dental Service</i> |
| DE&S | <i>Defence Equipment and Support</i> |
| DIO | <i>Defence Infrastructure Organization</i> |
| DLO | <i>Defence Logistic Organization</i> |
| DMS | <i>Defence Medical Services</i> |

| | |
|--------|--|
| DPA | <i>Defence Procurement Agency</i> |
| DPHC | <i>Defence Primary Healthcare</i> |
| DSCOM | <i>Defence Supply Chain Operations and Movements</i> |
| FD (N) | <i>Finance Director (Navy)</i> |
| FFAA | <i>Forças Armadas</i> |
| FLC | <i>Fleet Logistic Coordinator</i> |
| FLS | <i>Forward Logistic Site</i> |
| FOMO | <i>Fleet Operations and Maintenance Officer</i> |
| FOST | <i>Flag Officer Sea Training</i> |
| FRS | <i>Forward Repair Ship</i> |
| GLC | <i>Group Logistic Coordinator</i> |
| HM | <i>Her Majesty's</i> |
| HMNB | <i>Her Majesty's Naval Base</i> |
| HMS | <i>Her Majesty's Ship</i> |
| JDP | <i>Joint Doctrine Publication</i> |
| JMC | <i>Joint Medical Command</i> |
| JSC | <i>Joint Supply Chain</i> |
| JTFC | <i>Joint Task Force Commander</i> |
| JTFHQ | <i>Joint Task Force Headquarters</i> |
| LPH | <i>Landing Platform Helicopter</i> |
| LSD | <i>Landing Ship Dock</i> |
| MCB | <i>Military Command Board</i> |
| MDHU | <i>Ministry of Defence Hospital Units</i> |
| MoD | <i>Ministry of Defence</i> |
| NA | <i>Naval Assistant</i> |
| NHS | <i>National Health System</i> |
| PCRf | <i>Primary Casualty Receiving Facility</i> |
| PJHQ | <i>Permanent Joint Head Quarters</i> |
| PUS | <i>Permanent Under Secretary</i> |
| RFA | <i>Royal Fleet Auxiliary</i> |
| RM | <i>Royal Marines</i> |
| RN | <i>Royal Navy</i> |
| RSC | <i>Reverse Supply Chain</i> |
| SASB | <i>Sea Appointments Selection Board</i> |
| SCPT | <i>Supply Chain Pipeline Time</i> |
| SDSR | <i>Strategic Defence and Security Review</i> |
| SG | <i>Surgeon General</i> |
| SofS | <i>Secretary of State for Defence</i> |
| SSBN | <i>Submarinos Nucleares Lançadores de Mísseis Balísticos</i> |
| SSN | <i>Submarinos Nucleares de Ataque</i> |
| SUSTAT | <i>Sustainability Statement</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barbosa, C., 2010. *Supply value and demand chain management*, s.l.: s.n.
- Gov UK, 2015. *Defence Medical Services*. [Em linha] Disponível em: <https://www.gov.uk/government/groups/defence-medical-services> [Consult. em 20 de dezembro de 2015].
- Heyman, C., 2013. *The Armed forces of United Kingdom 2014-2015*. 7th ed. UK: R&F (Defence) Publications.
- HM Government, 2015. National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015. [pdf] UK: Williams Lea Group. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/555607/2015_Strategic_Defence_and_Security_Review.pdf, [Consult. em dezembro de 2015].
- NATO Standardization Agency, 2006. *Allied Joint Medical Support Doctrine (AJP - 4.10) (A)*. Brussels: NATO HQ.
- NATO, 2006. *Allied Joint Medical Support Doctrine*. s.l.:NATO.
- NATO, 2012. *NATO Logistics Handbook*. Brussels: NATO Graphics & printing.
- RN, 2015a. *BR3 Naval Personnel Management*. s.l.:Navy Publication and Graphics Organisation.
- RN, 2015b. *Royal Navy MoD UK*. [Em linha] Disponível em: <http://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/where-we-are/naval-base> [Consult. em 30 de novembro de 2015].
- Schram, B., 2015. *HMS Juffair: Britain's Bahrain naval base first military presence in Middle East in over 40 years*. [Em linha] Disponível em: <http://www.ibtimes.co.uk/hms-juffair-britains-bahrain-naval-base-first-military-presence-middle-east-over-40-years-1526668>
- UK-MoD, 2005a. *JSP 886 - Defence Logistics Support Manual - vol I*. s.l.:s.n.
- UK-MoD, 2005b. *JSP 886 - Defence Logistics Support Manual - vol II*. s.l.:s.n.
- UK-MoD, 2005c. *JSP 886 - Defence Logistics Support Manual - vol III*. s.l.:s.n.
- UK-MoD, 2011. *Joint Doctrine Publication 0-10 (JDP 0-10) - British Maritime Doctrine*. UK: Ministry of Defence.
- UK-MoD, 2014. *How Defence Works*. s.l.:s.n.
- UK-MoD, 2015a. *Defence Infrastructure Organisation (DIO)*. [Em linha] Disponível em: <https://www.gov.uk/government/organisations/defence-infrastructure-organisation/about>
- UK-MoD, 2015b. *Joint Doctrine Publication 4-00 - Logistics for Joint Operations*. 4º ed. s.l.:s.n.
- UK-MoD, 2015c. *Royal Navy Naval Bases*. [Em linha] Disponível em: <http://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/where-we-are/naval-base> [Consult. em 30 de novembro de 2015].
- UK-MoD, 2015d. *Royal Navy RFA*. [Em linha] Disponível em: <http://www.royalnavy.mod.uk/the-equipment/ships#royal-fleet-auxiliary> [Consult. em 9 de dezembro de 2015].
- Wikipedia, 2015. *List of Royal Navy shore establishments*. [Em linha] Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Royal_Navy_shore_establishments [Consult. em 09 de janeiro de 2016].

MARINHA ROMENA

1TEN STL Figueiredo Correia
1TEN TSN-DESP Figueiredo Dias
1TEN EN-MEC Gomes Morais
1TEN M Alves Teixeira
1TEN M Oliveira Martins
1TEN M Dias Pinheiro

Embora a Roménia não seja o *major player*¹ no Mar Negro, a defesa dos interesses económicos e de segurança na região são fundamentais para garantir a sua soberania e sustentabilidade como estado. Com uma extensão de costa litoral de 244 km e com a importância que rio Danúbio detém na economia nacional e internacional (Sanders, 2014), a Roménia e, em particular a Marinha Romena, dispõe uma estrutura organizacional e logística para satisfazer as necessidades das suas duas principais frotas *Maritime Fleet*² e *River Flotilla*³.

A Marinha Romena foi fundada em 1860, apenas com a componente fluvial tendo como principal objetivo garantir a segurança nas principais rotas marítimas ao longo do rio Danúbio. Com a flotilha de rio edificada a Marinha Romena alargou as suas capacidades para assegurar a presença naval no Mar Negro tendo a grande evolução ocorrido durante a primeira Guerra Mundial, o seu poder naval na vertente de mar passou a ser constituído por navios *destroyer*, *gun boats*, submarinos, draga minas entre outros meios navais. Estas capacidades mantiveram-se durante a segunda Guerra Mundial, tendo sido fulcrais para o sucesso de diversas missões e na defesa da costa oeste do mar Negro (Marina Romena, 2002).

Ao longo dos anos a Marinha Romena foi alvo de várias reformas e reorganizações, encontrando-se atualmente a decorrer uma nova e profunda reestruturação que engloba os três ramos das Forças Armadas e que tem por objetivo garantir as capacidades necessárias à promoção e defesa dos interesses nacionais e os compromissos assumidos com os demais parceiros internacionais.

¹ A Roménia faz parte dos países que circundam o Mar Negro, contudo não é dos que tem maior capacidade de influência regional, nomeadamente na esfera militar e económica.

² *Maritime Fleet* – termo em Inglês para designar frota marítima.

³ *River Flotilla* – termo em Inglês para designar flotilha de rio.

O processo em curso originou uma alteração significativa da organização e doutrina das Forças Armadas, principalmente no âmbito das suas capacidades, da formação, dos recursos humanos e dos processos logísticos. Foi dividido em três fases, sendo a primeira fase, Reorganização Básica (2005-2007), a segunda fase, Integração Operacional na Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e União Europeia (UE) (2008-2015) e o culminar do processo em 2025 com Integração Total de Capacidades na OTAN e UE (Ministry of National Defence, 2013 p. 1).

Tendo como base a reestruturação em curso, na qual se engloba a integração das forças Romenas nas missões internacionais, no que concerne à componente logística da Marinha, realça-se a primeira participação de um navio da Marinha Romena numa operação contra a pirataria, na European Naval Force (EUNAVFOR) Atalanta 2012, no Golfo de Áden e Somália, a qual se constituiu num desafio logístico durante o período que antecedeu a missão, bem como durante a sua execução.

A longa distância da área de operações, a falta de pontos de apoio e as condições climatéricas extremas tornaram imprescindível a manutenção e inovação dos sistemas de bordo e a definição de estruturas de suporte, o que culminou numa participação com 94 dias de missão, dos quais 71 no mar, e um “BRAVO ZULU”⁴ do comandante da EUNAVFOR. (Ministry of National Defence, 2013 p. 15).

1. BASE NAVAL LOGÍSTICA

Criada em 1 de agosto de 2002 por decisão do Conselho de Defesa Romeno, e situada em Constanta, a Base Marítima 1 foi instituída como centro logístico da Marinha para as zonas litorais. Em maio de 2005, devido à reestruturação em vigor, e após a segregação de várias unidades, a Base Marítima 1 torna-se na Base Naval Logística “Pontica” (*Bază Logistică Navală*).

Esta base representa a estrutura de execução do Estado-Maior da Marinha para o apoio logístico destinado a ações militares, operacionais e táticas, não se restringindo apenas à Marinha, pode ainda fornecer estruturas logísticas a outro tipo de forças militares e órgãos do governo local.

As suas principais áreas funcionais são a gestão do material, movimentos e transportes, *Host Nation Support*⁵, manutenção, reparação e aprontamento de

⁴ Código militar mencionado na ALLIED TACTICAL PUBLICATION I – VOL. II, que tem o significado de “bom desempenho”.

⁵ *Host Nation Support* – assistência prestada por entidades civis e militares do país visitado, em tempo de paz, crise ou conflito, a forças e organismos da OTAN aí estacionadas ou em trânsito.
Fonte especificada inválida.

unidades navais, unidades em terra e de sistemas de armas, serviços de saúde, engenharia e apoio a infraestruturas e serviços de campanha.

Entre as suas responsabilidades, compreendem-se as seguintes tarefas:

- Prestar apoio logístico a todos os estabelecimentos da Marinha;
- Conduzir procedimentos conjuntos de aquisição de bens, produtos e serviços;
- Controlar, armazenar e manter em segurança, as quantidades operacionais de armas, munições, mísseis, combustíveis e outro equipamento militar;
- Assegurar a manutenção e reparação de unidades navais, equipamentos militares, quartéis e instalações portuárias;
- Segurança e saúde;
- Planeamento, organização, execução dinâmica e eficaz de apoio logístico às unidades subordinadas ao Estado-Maior da Marinha, empenhadas no mar, no rio e na região de Dobrogea;
- Providenciar o apoio necessário no decorrer de ações humanitárias e de apoio a zonas de catástrofe.

Por forma a cumprir as suas funções, a Base Naval Logística está estruturada segundo uma cadeia hierárquica (Figura 1) contemplando a estrutura de comando, a Divisão de Navios Especiais, o Centro de Manutenção Técnico-Naval, as Secções Logísticas e respetivos depósitos de apoio logístico.

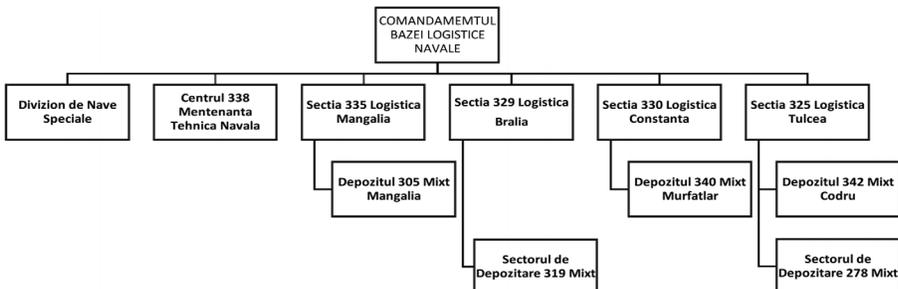


Figura 1 - Estrutura da Base Naval Logística “Pontica”

Fonte: Baza Logistica Navala s.d.

De modo garantir um apoio logístico mais abrangente as diversas secções logísticas encontram-se distribuídas por vários pontos-chave do território Romeno (Figura 2).



Figura 2 - Distribuição dos órgãos de apoio logístico no território romeno

Fonte Adaptado de www.google.com/maps

Pela sua distribuição ao longo do território e a conseqüente necessidade de disporem de valências e capacidades semelhantes, torna-se difícil a divisão das diversas secções por categoria, particularmente no que se refere às dimensões dos órgãos de apoio estáticos e órgãos de apoio dinâmicos, conforme demonstrado seguidamente.

1.1. DIVISÃO DE NAVIOS ESPECIAIS

A Divisão de Navios Especiais está atualmente subordinada ao comandante da Base Naval Logística sendo a sua ação sustentada essencialmente pelos órgãos de apoio dinâmicos na sua dependência. Através do emprego dos seus meios orgânicos realiza diversas operações logísticas, das quais se salientam as operações de reboque, embarque e desembarque de pessoal e transporte de combustível.

Para além das tarefas essencialmente logísticas é ainda responsável por garantir tarefas de desmagnetização, reboque de alvos para tiro de artilharia naval e operações de busca e salvamento.

Por forma a assegurar a sua missão, a Divisão tem na sua dependência unidades navais de diferentes categorias, nomeadamente: um rebocador, dois navios de transporte de combustível, três navios de salvamento e reboque marítimo, um navio de desmagnetização, duas embarcações de recreio e um navio comandante.

1.2. CENTRO DE MANUTENÇÃO TÉCNICO-NAVAL 338

Este órgão de apoio estático é um estabelecimento logístico central e situa-se em Constanta, tem como objetivo principal a manutenção e reparação dos navios, assim como a instalação, manutenção e reparação de equipamentos e sistemas de armas em unidades navais e em terra. Possui na sua estrutura a capacidade de manutenção de cada classe de navios nas componentes de casco e superestrutura, propulsão e máquinas auxiliares, sistemas de deteção e sistemas de armas.

A este centro cabe também a responsabilidade de participar na elaboração e implementação de planos de recuperação e reabilitação das unidades navais (CHIȚAC, 2013), sendo o órgão técnico com maior capacidade de manutenção e reparação de unidades navais da Marinha Romena (Statul Major al Fortelor Navale, 2010).

A sua localização permite apoiar as unidades navais da componente fluvial e marítima, com capacidade para receber navios de grande⁶ e pequeno porte⁷.

1.3. SECÇÃO LOGÍSTICA 335 – MANGALIA

A Secção Logística 335 - Mangalia é um órgão de apoio estático responsável por diversas áreas, nomeadamente o apoio logístico à guarnição de Mangalia e às corvetas aí sediadas, o fornecimento de material diverso e equipamentos para apoio à condução dos programas de treino das unidades combatentes, a recolha e alienação de unidades navais em estado de desarmamento e abate e o abastecimento de água e energia às instalações portuárias militares de Mangalia.

Na dependência da Secção Logística 335 funcionam alguns órgãos que complementam a sua estrutura, tais como o Centro de Recolha de Resíduos Sólidos, a Oficina de Exploração e Manutenção Portuária, um pelotão de Polícia Militar e o Grupo de Serviço e Manutenção de Quartéis.

Na sua estrutura encontra-se também um centro de armazenagem, o Depósito Misto 305.

1.4. SECÇÃO LOGÍSTICA 329 – BRAILA

Este órgão de apoio estático desenvolve a sua ação ao longo do rio Danúbio, com a principal função de apoiar logisticamente a flotilha do rio, tendo nas suas áreas de responsabilidade o abastecimento, manutenção e reparação dos seus navios, os transportes logísticos e operações de reabastecimento e trasfega.

⁶ Como por exemplo: fragatas, corvetas.

⁷ Como por exemplo: lanchas torpedeiras, de salvamento, rebocadores e lanchas de apoio ao mergulho.

O Depósito Misto 319 constitui-se como o centro de armazenagem desta secção, sendo um órgão de apoio essencial para a sustentação logística da flotilha do rio.

O Grupo de Navios Logísticos (identificados nas Figuras seguintes), encontra-se dependente desta secção e constitui-se como o conjunto de órgãos de apoio dinâmicos, integrando um navio de comando, um tanque fluvial de 80 toneladas, um rebocador de rio, uma barçaça automotora, uma embarcação fluvial de salvamento rápido, uma embarcação de desmagnetização, uma lancha de travessia e pesquisa entre outras pequenas embarcações.



Figura 3 - Navio fluvial de Comando “Mures”

Fonte: Disponível em <https://popateapa.wordpress.com/2015/01/03/mandria-oltenitei-de-odinioara/>.

Comprimento: 95,75 metros
 Boca: 14,20 metros
 Pontal: 3,40 metros
 Calado máximo: 2,10 metros
 Deslocamento: 1.470,00 toneladas
 Velocidade máxima: 18 nós
 Motores principais: (No. Tipo X) 2 x 12 R 251 MFA gama x 2465 hp
 Raio de ação: 2500 Kilómetros
 Autonomia: 5 dias

(fotografia não disponível)

| Tanques Fluviais de 80 Toneladas | Tanques Fluviais de 1000 Toneladas |
|---|---|
| Comprimento: 31 metros Boca: 6 metros Pontal: 2,20 metros Calado máximo: 1,55 metros Deslocamento 100,00 toneladas Velocidade máxima 7 nós Raio de ação: 800 Kilómetros Motores principais: (No. Tipo X) 2 x 3 x 150 hp D-6 Autonomia: 3 dias | Comprimento: 86,30 metros Boca: 12,76 metros Pontal: 3,70 metros Calado máximo: 2,23 metros Deslocamento: 695,02 toneladas Velocidade máxima: 10 nós Motores principais: (No. Tipo X) 2 x MB-820-Dc x 940hp Raio de ação: 400 Kilómetros Autonomia: 10 dias |



Figura 4 - Rebocador Fluvial Rio (310)

Fonte: Disponível em http://www.navy.ro/despre/organizare/sectia_329/nave.php.

Comprimento: 33,40 metros
Boca: 6,55 metros
Pontal: 2,60 metros
Calado máximo: 1,73 metros
Deslocamento: 169 toneladas
Velocidade máxima: 10 nós
Motores principais: 1 x SKL x 570 hp
Raio de ação: 1200 Kilómetros
Autonomia: 10 dias



Figura 5 - Barcaça automotora (418)

Fonte: Disponível em http://www.navy.ro/despre/organizare/sectia_329/nave.php.

Comprimento: 47,00 metros
Boca: 8,6 metros
Pontal: 2,00 metros
Calado máximo: 1,40 metros
Deslocamento: Desconhecido
Velocidade máxima: 9 nós
Motores principais: (no. Tipo X) 2 x 3 x 150 hp D-6
Raio de ação: 300 Kilómetros
Autonomia: 3,5 dias



Figura 6 - Lancha Fluvial Rápida de Salvamento (596)

Fonte: Disponível em http://www.navy.ro/despre/organizare/sectia_329/nave.php.

Comprimento: 10,35 metros
Boca: 2,80 metros
Pontal: 2,5 metros
Calado máximo: 2,00 metros
Deslocamento: 110,19 toneladas
Velocidade máxima: 11 nós
Motores principais: (no. Tipo X) 2 x D2156 HVM gama x 186 hp
Raio de ação: 700 Kilómetros
Autonomia: 10 dias



Figura 7 - Navio Fluvial de Desmagnetização Eletrônica

Fonte: Disponível em http://www.navy.ro/despre/organizare/sectia_329/nave.php.

Comprimento: 40,87 metros
Boca: 6,60 metros
Pontal: 1,40 metros
Calado máximo: 1,40 metros
Deslocamento: 169,00 toneladas
Velocidade máxima: 9 nós
Motores principais: (no. Tipo X) 2 x 3 x D-6 de 150 hp
Raio de ação: Desconhecido
Autonomia: Desconhecida

No âmbito das suas competências regionais, a Secção 329 presta ainda apoio às autoridades civis em situações de emergência, em caso de catástrofes naturais e acidentes, e na prevenção e combate ao terrorismo.

1.5. SECÇÃO LOGÍSTICA 330 – CONSTANTA

A criação desta secção remonta a 1983, resultante da fusão de várias unidades de apoio da Marinha Romena de Mangalia e de Constanta.

Desde 1983 até 2002 a secção sofreu várias reestruturações em termos de organização e, principalmente, em termos de responsabilidades deixando de ter sob sua alçada a manutenção dos sistemas de armas.

A sua última reestruturação deu-se a 1 de setembro de 2002, tornando-se na Secção Logística 330 e sendo transferida para Constanta, onde se mantém desde então.

No domínio de responsabilidade desta secção encontram-se as seguintes tarefas logísticas:

- Providenciar os sistemas de armas e munições às unidades;
- Providenciar transporte de material e pessoas;
- Providenciar fornecimento de água;
- Garantir a produção de energia elétrica;
- Efetuar segurança ao porto militar de Constanta;
- Providenciar cuidados médicos para o pessoal da Base e outras unidades destacadas.

1.6. SECÇÃO LOGÍSTICA 325 – TULCEA

A Secção Logística 325 – Tulcea é um órgão de apoio logístico estático constituído por uma Base Naval permanente e dois polos avançados, os depósitos 342 e 278, encontrando-se a sua localização entre Tulcea e o Delta do Danúbio.

À estrutura da Secção Logística 325 estão agregadas algumas subunidades logísticas (formação, manutenção de infraestruturas, apoio médico, etc.), um pelotão da Polícia Militar, o Grupo de Navios Logísticos e um arsenal para reparação de unidades navais (cuja capacidade é aumentada pela existência de um cais oficina e de uma doca flutuante).

As principais tarefas atribuídas à Secção 325 são o fornecimento de bens materiais, a manutenção e reparação de unidades navais, o reboque e salvamento de embarcações, o apoio médico e assistência religiosa e o apoio às autoridades civis em situações de emergência ou calamidade.

Por forma a apoiar e dinamizar as suas missões a Secção Logística 325 – Tulcea dispõe das unidades navais atribuídas (conforme Figuras seguintes), constituindo estes os seus órgãos logísticos de apoio dinâmicos. Estes navios são empregues em diversas tarefas e missões dependendo das suas características e especificações.



Figura 8 - Navio de Comando "Siret"

Fonte: Disponível em <http://bazanavala.ro/structuri/images/subordonate7/nave/siret.JPG>.

Comprimento: 63,50 metros

Boca: 11,30 metros

Pontal: 3,20 metros

Calado máximo: 1,86 metros

Deslocamento: 448,80 toneladas

Velocidade máxima: 16 nós

Missão: Atividades militares e protocolares em águas interiores



Figura 9 - Navio de Comando "Fortuna"

Fonte: Disponível em <http://bazanavala.ro/structuri/images/subordonate7/nave/fortuna.JPG>.

Comprimento: 33,00 metros

Boca: 6,8 metros

Pontal: 2,7 metros

Calado máximo: 1,05 metros

Deslocamento: Desconhecido

Velocidade máxima: 9 nós

Missão: Atividades militares e protocolares em águas interiores



Figura 10 - Navio de Desembarque Logístico Fluvial (417)

Fonte: Disponível em http://www.navy.ro/despre/baza_mar/images/ceam417mic.jpg.

Comprimento: 47,00 metros

Boca: 8,60 metros

Pontal: 2,00 metros

Calado máximo: 1,40 metros

Deslocamento: Desconhecido

Velocidade máxima: 9 nós

Missão: Transporte de viaturas terrestres e material diverso



Figura 11 - Rebocador Fluvial (328)

Fonte: Disponível em <http://bazanavala.ro/structuri/images/subordonate7/04.JPG>.

Comprimento: 32,40 metros

Boca: 5,80 metros

Pontal: 2,70 metros

Calado máximo: 1,64 metros

Deslocamento: 169,00 toneladas

Velocidade máxima: 11 nós

Missão: Tarefas de reboque e salvamento, em particular, às unidades militares sediadas em Tulcea



Figura 12 - Reabastecedor fluvial (455)

Fonte: Disponível em http://www.navy.ro/despre/organizare/sectia_329/nave.php.

Comprimento: 31.81 metros

Boca: 6,80 metros

Pontal: 1,65 metros

Calado máximo: 1,25 metros

Deslocamento: 175,10 toneladas

Velocidade máxima: 9 nós

Missão: Fornecimento de alimentos e água potável aos navios fluviais da Marinha

(fotografia não disponível)

Reabastecedor fluvial (341)

Comprimento: 31.00 metros

Boca: 6,00 metros

Pontal: 2,20 metros

Calado máximo: 1,55 metros

Deslocamento: 212 toneladas

Velocidade máxima: 13 nós

Missão: Fornecimento de combustível e lubrificantes ao Grupo de Navios Logísticos de todas a unidades militares e de segurança

2. BATALHÃO DE APOIO DA MARINHA

O Batalhão de Apoio da Marinha foi criado em 24 de fevereiro de 1958, tendo sido implementado em Constanta na dependência do Chefe do Estado-Maior. Durante a sua vida sofreu várias reestruturações, nomeadamente na localização e na designação.

Embora não sendo considerado um órgão de apoio logístico principal, o Batalhão de Apoio de Marinha integra na sua estrutura uma componente de apoio logístico, sendo por isso necessária a sua referência no presente trabalho.

A sua estrutura compreende uma unidade de comando, uma companhia da Polícia Militar, duas subunidades logísticas (a companhia logística e a companhia de apoio ao Estado-Maior), o grupo de média da Marinha (comunicação e informação) e o Museu da Marinha Romena.

As subunidades logísticas fornecem o apoio ao Estado-Maior da Marinha e mantêm o controlo da contabilidade e gestão financeira da Marinha.

A companhia da Polícia Militar atua como braço policial do Estado-Maior, contribui na manutenção da ordem e disciplina militar, efetua a orientação e proteção de colunas militares motorizadas e é responsável pela segurança e defesa de áreas militares.

O Museu da Marinha Romena tem na sua alçada o espólio museológico e efetua ações de sensibilização e divulgação através da promoção de atividades culturais e educacionais.

O grupo de média é responsável pela publicação da revista da Marinha Romena, a captação, tratamento e edição das imagens e das peças exibidas nos canais de televisão e de rádio da Marinha, e colabora com o serviço de relações públicas do Ministério da Defesa na preparação de artigos, relatórios, entrevistas e reportagens de interesse nacional.

3. LOGÍSTICA DO PESSOAL

Os militares que compõem o quadro de pessoal da Marinha Romena provêm essencialmente de três organismos dentro da sua estrutura.

A Academia Naval “*Mircea cel Batran*” é responsável pela formação dos oficiais, a Escola “*Almirante Ion Murgescu*” pela formação dos sargentos e as praças têm a sua formação na Escola da Marinha.

Após a frequência dos cursos ministrados nestes estabelecimentos, com duração variável dependendo do posto e especialidade a que se destinam, os militares são colocados em unidades operacionais e de apoio de acordo com as suas competências e as necessidades da Marinha.

3.1. ACADEMIA NAVAL “*MIRCEA CEL BATRAN*”

Localizada em Constanta, a Academia Naval “*Mircea cel Batran*”, ao longo de quatro anos confere um grau académico superior aos oficiais da Marinha Romena. Nesta academia são formados juntamente os oficiais que servem na Marinha mercante e na Marinha militar.

Os oficiais da Marinha militar podem frequentar tanto a faculdade de engenharia naval como a faculdade de navegação e gestão naval, ficando aptos a desempenhar funções nas áreas de mecânica, armamento naval, eletricidade, eletrónica, navegação, transporte marítimo e gestão portuária.

Por forma a consolidarem as matérias ministradas, e terem contato direto com o mar e a vida a bordo, indispensável para uma carreira como oficiais da Marinha, os cadetes da Academia Naval realizam uma viagem de instrução no navio *Mircea*, um veleiro “irmão” do NRP *Sagres*.

3.2. ESCOLA DE SARGENTOS “ALMIRANTE ION MURGESCU”

Junto ao complexo da Academia Naval “*Mircea cel Batran*”, em Constanta, está sediada a Escola de Sargentos “*Almirante Ion Murgescu*”, lugar onde tem início a carreira dos sargentos que concorrem para o quadro da Marinha Romena.

Durante dois anos os militares que frequentam esta escola, além das disciplinas transversais a todas as especialidades, tais como instrução militar, liderança, logística ou inglês, são munidos das ferramentas necessárias para serem colocados nas unidades da Marinha como especialistas em manutenção e condução naval, artilharia, mísseis, armas submarinas, acústica, comunicações, máquinas marítimas e instalações elétricas.

3.3. ESCOLA DA MARINHA

A Escola da Marinha é o organismo que dota a Marinha Romena com as patentes mais baixas dos seus quadros. As praças aqui formadas recebem a instrução básica e complementar para ingressarem nas unidades navais e de apoio.

Além da formação das praças da Marinha é também na Escola da Marinha que os militares da Marinha Romena frequentam os cursos de especialização e de progressão de carreira.

4. OUTROS ÓRGÃOS DE APOIO

Além dos órgãos referidos nos capítulos anteriores existem ainda outros passíveis de uma pequena referência neste documento por serem relevantes no apoio ao funcionamento da Marinha Romena e que a seguir se elencam.

O Centro de Avaliação, Simulação e Treino Naval existe com o propósito de providenciar treino operacional, análise e desenvolvimento de novos procedimentos, este Centro foi criado em 2005.

O Centro Médico Naval foi modernizado com novos equipamentos estando agora designado para providenciar o apoio médico aos vários ramos das Forças Armadas Romanas.

O Centro de Tecnologias da Informação, subordinado diretamente ao Comando Naval Romeno, assegura a operacionalidade de todas as redes e sistemas, providenciando ainda a formação necessária na área ao pessoal da Marinha.

A Direção Marítima Hidrográfica encontra-se equipada com um navio de pesquisa e duas unidades pequenas de patrulha mantendo disponível para a esquadra informação meteorológica, hidrográfica e de navegação. Tem igualmente as responsabilidades de inspeção e manutenção dos equipamentos náuticos a bordo dos navios militares e civis.

CONCLUSÕES

O facto de a Roménia ter aderido à OTAN e à UE, levou a que fossem criadas condições para assegurar os compromissos internacionais assumidos, originando uma profunda reorganização das Forças Armadas, e consequentemente na Marinha.

Compreenda-se que a Roménia tem um elevado interesse geoestratégico, nomeadamente pela sua posição geográfica, não só porque tem interesse no controlo do Mar Negro, mas também na necessidade de manter os padrões de segurança e autonomia no rio Danúbio.

Desta forma destacam-se as duas componentes dimensionais da Marinha Romena, a *Maritime Fleet* que cumpre os requisitos da autoridade de Estado no Mar Negro protegendo os recursos energéticos, bem como a manutenção de áreas de operações adjacentes e compromissos evocados para com a Aliança e, simultaneamente, a *River Flotilla* que garante constantemente e sistematicamente a patrulha e vigilância do rio Danúbio, sendo este a rota de comércio fundamental para a economia europeia.

Claramente denota-se a importância de uma Marinha consistente nas suas ações de soberania do Estado, visto que atualmente a Roménia não é considerada como interveniente principal nas áreas de operações do Mar Negro.

Para providenciar o devido apoio à *River Flotilla* e *Maritime Fleet* a Marinha Romena dispõe de instalações e serviços logísticos em vários pontos do território Romeno, nomeadamente Mangalia a sul, Constanta no centro e no Delta do Danúbio a norte (Braila e Tulcea), conseguindo assim um apoio logístico mais flexível e eficiente.

As diversas valências logísticas da Marinha Romena encontram-se organizadas sob a alçada do comando da Base Naval Logística “Pontica” (*Bază Logisticaă Navală*), a qual também incorpora a estrutura de execução do Estado-Maior da

Marinha para o apoio logístico destinado às diversas ações militares, operacionais e táticas, tanto na componente marítima, como na fluvial, podendo ainda fornecer estruturas logísticas a outros ramos das forças militares e órgãos do governo local.

Por forma a prestar o devido apoio às forças a Base Naval Logística está assim estruturada em diversos organismos tais como Comando, Divisão de Navios Especiais, Centro de Manutenção Técnico-Naval, diversas Seções Logísticas e de baixo das mesmas, vários depósitos de apoio logístico.

No âmbito dos órgãos de apoio estáticos, ressaltam-se as secções baseadas em Constanta, Tulcea, Mangalia e Braila. Na sua essência, estas secções possuem capacidade de reparação e manutenção das unidades navais, em particular fluviais. Contudo todas elas possuem órgãos de apoio dinâmicos, sendo estes navios, plataformas ou docas flutuantes.

Como forma de sustentar a manutenção do canal logístico existe também o Batalhão de Apoio da Marinha que tem como missão fornecer apoio ao Estado-Maior da Marinha e manter o controlo da contabilidade e gestão financeira da própria Marinha. Contudo, não podemos deixar de referir, que devido à falta de informação mais detalhada, não nos foi possível estabelecer a forma como se relaciona com os demais órgãos de apoio logístico.

Em termos de formação de Recursos Humanos, existem a Academia Naval onde são formados os Oficiais, a Escola de Sargentos que forma os militares da categoria mencionada e a Escola da Marinha que além de formar as Praças, disponibiliza os cursos de especialização e aperfeiçoamento.

Existem ainda outros órgãos de apoio nomeadamente o Centros de Avaliação, Simulação e Treino Naval, o Centro Médico Naval, o Centro de Tecnologias da Informação e a Direção Marítima Hidrográfica.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|----------|---|
| EUNAVFOR | European Naval Force |
| OTAN | Organização do Tratado do Atlântico Norte |
| UE | União Europeia |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Baza Logistica Navala, s.d. *Baza Logistica Navala "Pontica"*. [Em linha] Disponível em: <http://bazanavala.ro/> [Consult. em dezembro de 2016].

Chițac, V., 2013. *CENTRUL DE MENTENANȚĂ NAVALĂ*

Ministry of National Defence, 2013. *Romanian Defence 2013*. [Em linha] Romania: Information and Public Relations Directorate Disponível em: www.mapn.ro/publicati/2013/defence.pdf [Consult. em 12 de novembro de 2016].

Sanders, D., 2014. *Maritime Power in the Black Sea*. Farnham, England: Ashgate.

Statul Major al Fortelor Navale, 2010. *Almanahul Fortelor Navale*.

MARINHA TURCA

1TEN M Reis Vieira
1TEN AN Sara Lourenço Canastra
1TEN M Sá Vaz
1TEN MN Vasconcelos Farinha
1TEN STH Gomes de Carvalho
1TEN TSN-AMB Quaresma dos Santos

A Turquia possui uma área total de 783 562 km², ocupando a parte oriental da Trácia, toda a península da Anatólia e o extremo ocidental da Ásia. Possui 7 200 km de linha de costa sendo circunscrita pelos Mares Negro, Egeu e Mediterrâneo (Figura 1). Tem mais de 75 milhões de habitantes e faz fronteira com Grécia, Bulgária, Geórgia, Arménia, Azerbaijão, Irão, Iraque e Síria (CIA, 2016).



Figura 1 – Localização da Turquia
Fonte: Wikipedia (2016)

Originada na Força Naval do Império Otomano, a Marinha Turca (MT) desenvolveu-se no contexto da independência da Turquia após a 1ª Guerra Mundial e na sequência da construção de uma república que aderiu à OTAN depois da 2ª Guerra Mundial.

A importância geopolítica e militar do país aumentou após este evento, especialmente durante a crise de mísseis cubanos, onde assumiu papel central na discussão diplomática, entre os EUA (Estados Unidos da América) e a antiga USSR (*Union of Soviet Socialist Republics*), para a retirada dos mísseis nucleares táticos de Cuba.

Nos últimos anos, os militares turcos passaram por uma grande reforma na sua estrutura militar e na modernização dos seus meios, a fim de acompanhar os padrões ocidentais. Hoje a Turquia é um dos países mais importantes da OTAN, controlando os estreitos de Bósforo e os Dardanelos, posicionando-se na fronteira da Europa, do Médio Oriente e da Região do Cáucaso. Estes fatores tornaram este país um aliado valioso para as potências ocidentais.

A Turquia dispõe de cerca de 510 000 militares, 102 000 paramilitares, e uma reserva de cerca de 380 000 militares. É o maior país europeu em termos de capacidade atribuída à OTAN, o que significa ser a segunda maior potência da aliança, logo a seguir aos EUA. A Turquia prevê gastar 160 mil milhões de dólares em investimento militar com o compromisso de alcançar a meta anual dos 2% do Produto Interno Bruto (PIB) de investimento com a defesa (Quadro 1).

Quadro 1 - Investimento turco nas Forças Armadas

| Porcentagem do PIB | Ano |
|--------------------|------|
| 2.1% | 2015 |
| 2.36% | 2014 |
| 2.39% | 2013 |
| 2.31% | 2012 |
| 2.28% | 2011 |

Fonte: Adaptado de CIA (2016).

A MT dispõe de cerca de 48 000 elementos (o que inclui a Guarda Costeira com cerca de 2 200 homens e um corpo de Fuzileiros com 3 100 homens). A MT possui no seu quadro aproximadamente 14 000 militares, ao que acrescem 34 500 homens a prestar serviço militar obrigatório (South Front, 2016).

Durante este trabalho foram efetuados diversos contactos a elementos da Marinha Portuguesa (MP) pertencentes ao Estado-Maior da Armada e em missão em *staff* internacional (*Headquarters Allied Maritime Command*, (HQ MARCOM) em *Northwood*), para obter mais informação.

1. A MARINHA TURCA

A Primeira Guerra Mundial põe fim a uma longa história de mais de seis séculos de domínio político e militar do Império Otomano sobre toda a região do Médio Oriente, Europa e Norte de África. O seu território foi conquistado e partilhado entre as potências aliadas vitoriosas. Nos anos seguintes, diversos novos Estados independentes emergiram a partir do território Otomano, cuja parte central se tornou a República da Turquia (fundada em 1923).

Esta transição, de um regime monárquico para uma república, ocorreu no pós-guerra com uma guerra subsequente pela independência do território turco, face às nações aliadas que aí fizeram permanecer as suas tropas. Mustafá Kemal, comandante em destaque na batalha de Gallipoli de 1915, recrutou um exército, expulsou as tropas gregas, italianas e francesas, e enfrentou a República da Arménia.

O seu sucesso resultou na declaração de soberania pelo parlamento turco (que se instalou em Ancara), na abolição do califado, na expulsão do último sultão Mehmed VI e na proclamação da república em 29 de outubro de 1923. Mustafá Kemal torna-se assim o primeiro Presidente desta nova República (Turkish Naval Forces, 2015) (Figura 2).



Figura 2 – Mapa da Turquia

Fonte: CIA (2016).

Através do Armistício de Mudros (1918), os países Aliados forçaram a extinção da Força Naval Otomana, constituída à data por muitos navios combatentes,

incluindo cruzadores, torpedeiros e submarinos (num total de 62 000 toneladas). Em resultado deste desarmamento, a MT passou a operar apenas um pequeno número de navios, em funções de guarda costeira. Apesar desta drástica redução de poder naval, Mustafá Kemal consegue que estes meios se juntassem a si na Guerra da Independência, contribuindo significativamente para o seu sucesso.

Em 1920 foi criada em Ancara, sob comando do Ministério da Defesa turco, a Direção dos Assuntos Navais com a missão de organizar esta pequena força naval e de manter o transporte logístico estratégico através do Mar Negro. A eficácia desta missão permitiu abastecer as forças turcas na Anatólia (Figura 3), através do transporte marítimo de importantes recursos militares.



Figura 3 – Rebocador Gazal e um grupo de oficiais da MT que participaram na guerra da Independência da Turquia (1919-1922)

Fonte: Turkish Naval Forces (2015).

Ao todo, foram transportadas por esta força naval, apoiada pela União Soviética, 220 000 toneladas de armas, munições e equipamento.

Em 1921, a Direção dos Assuntos Navais foi transformada em Presidência do Departamento Naval e passou a ter o controlo dos Comandos Navais de Samsun, Amasra e Izmir, bem como do Destacamento de Transporte Naval em Trabzon, o Comando de Transporte Naval em Ereğli, o Destacamento Naval no Lago Eğirdir e o Grupo de Ligação Naval em Fethiye.

Em 1922, no antigo edifício do Ministério Otomano da Marinha, em Istambul, foi edificada a sede do Comando Naval de Istambul (Figura 4) e em 1924 foi criado o Ministério da Marinha da República da Turquia, com sede em Ancara. Conclui-se assim, o estabelecimento da nova estrutura de comando da MT, pós-Império Otomano. Nesta época, a MT era composta por dois cruzadores, dois iates, um contratorpedeiro, quatro canhoneiros, um draga-minas, quatro rebocadores e sete lanchas, bem como por um navio escola (antigo cruzador).



Figura 4 – Fotografia da época do edifício do Comando Naval da MT em Istambul, antigo Ministério da Marinha do Império Otomano

Fonte: Turkish Naval Forces (2015).

Durante a década de 1920, a MT sofre vários reajustes, seguindo a visão de Mustafá Kemal. Este líder turco estava consciente do fato de que uma força naval moderna exigia um investimento extremamente substancial em tempo e dinheiro. Por esta razão, ele acreditava que uma Organização Especial deveria ser formada para melhorar a frota republicana existente e planejar seu futuro da melhor forma possível.

O projeto mais emblemático foi a reparação e modernização do cruzador de combate TCG Yavuz (que permaneceu em serviço até 1950 e que foi, neste período, o Navio-Almirante da MT, ilustrado nas Figuras 5 e 6).



Figura 5 – Fotografia da época do Cruzador de combate turco TCG Yavuz

Fonte: Turkish Naval Forces (2015).

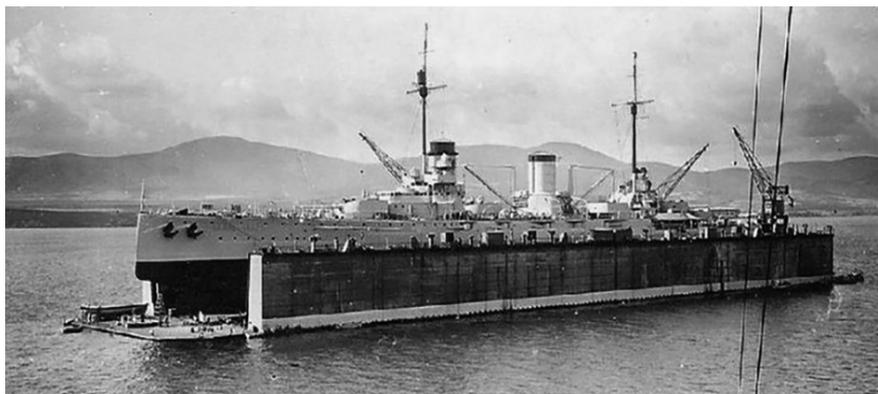


Figura 6 – Cruzador de combate turco TCG Yavuz a ser transportado pela doca-flutuante, construída para o efeito, no seu transporte para os estaleiros navais de Golcuk, mar de Mármara, c. 1928

Fonte: Turkish Naval Forces (2015).

Esta obra foi iniciada nos estaleiros de Izmir e mais tarde terminada nos estaleiros de *Golcuk*, com o navio a ser transportado por uma doca flutuante de 26.000 toneladas construída de propósito para o efeito.

Em 1927, o Governo turco levou à extinção do Ministério da Marinha, reorganizando este comando em torno do Ministério da Defesa turco em 1928. Com esta nova reorganização, o Comando da MT foi colocado sob alçada do comando do Estado-Maior General turco, em termos de administração e de logística.

Em 1930, criou-se o Colégio Naval de Guerra em Istambul, onde passam a ser formados os oficiais da MT. Em 1933, o Governo turco determinou que a base de *Golcuk* se tornasse a principal base da MT. Nesse mesmo ano, foi aí construído o primeiro navio no estaleiro naval de *Golcuk*, o petroleiro TCG *Golcuk*.

Com a assinatura da Convenção de Montreux em 1936, a soberania da Turquia sobre os estreitos turcos foi reconhecida internacionalmente, e os Comandos da Área Fortificada (Mar de Mármara) foram criados nos estreitos de Bósforo e de Dardanelos, com destacamentos navais atribuídos a estes Comandos (Figura 7).



Figura 7 – Estreitos de Bósforo (a vermelho) e de Dardanelos (a amarelo)

Fonte: Wikipedia (2016).

O comando da MT por parte do Estado-Maior General, delegado no cargo de Subsecretário Naval, durou até ao final da 2ª Grande Guerra. Os esforços de modernização e reorganização da MT ganharam impulso após o fim da Guerra. Como resultado, grandes progressos foram feitos na definição de novas metas e objetivos.

Houve um aumento significativo no número de navios de superfície e submarinos adquiridos aos EUA. Importantes projetos na formação do pessoal e logística foram realizados e grandes passos foram dados para alcançar a capacidade atual da MT, reconhecida internacionalmente como moderna e poderosa (Turkish Naval Forces, 2015).

Nesta recente transformação no pós-Guerra, destaca-se a criação em 1949 do Comando da MT e a adesão da Turquia à OTAN, a 18 de fevereiro de 1952. Outro grande marco nesta transformação foi a estruturação do Comando da MT, em quatro comandos subordinados principais. Estes são o Comando da Esquadra turca, o Comando da Área do Mar do Norte, o Comando da Área do Mar do Sul e o Comando de Formação Naval.

Depois de se tornar um membro da OTAN, a MT estabeleceu relações próximas com as marinhas aliadas, o que levou ao desenvolvimento da sua estrutura organizacional, doutrina e formação, forçando o nivelamento das suas capacidades segundo os padrões da OTAN.

Nos anos 80, a MT modernizou-se com a aquisição e construção de novos meios navais. Para além da construção dos submarinos da classe Type-209 (1000 toneladas) e das fragatas da classe Meko 200, nos estaleiros navais de Golcuk, a

MT recebeu dos EUA oito fragatas da classe Knox, catorze helicópteros e diverso armamento. Este programa de apoio ao desenvolvimento da capacidade militar da Turquia, tornou-a dependente dos EUA, passando este país estrangeiro a ser o principal parceiro na manutenção da sua cadeia logística naval.

Como exemplo desta dependência salienta-se o facto da formação de todas as guarnições das fragatas Knox ter ocorrido nos EUA. Outro exemplo que mostra esta ligação estreita é o fornecimento dos sensores, armamento e sistemas de combate destas fragatas ter origem nos EUA.

Esta relação estratégica permitiu à Turquia aproveitar o desenvolvimento tecnológico americano, para daí formar conhecimento próprio e iniciar o processo que visa reduzir a forte dependência que têm da única fonte de abastecimento logístico de material militar (sistemas e munições), que a *US Navy (United States Navy)* constituiu (Hakki Aris, 2007 p. 176).

Um exemplo deste processo é o desenvolvimento na MT do seu próprio sistema de combate, indo de encontro às suas necessidades operacionais e de forma independente de outras nações. (Allison, et al., 1995) (Quadro 2).

Quadro 2 - Relação de equipamento e plataformas fornecidas pelos EUA nas duas últimas décadas do século passado (80 e 90)

| Plataforma | Quantidade |
|--|------------|
| Navios | |
| Fragatas Classe Knox (operacionais) | 8 |
| Fragatas Classe Knox (para sobressalentes) | 2 |
| Helicópteros | |
| SH-2 Seasprite | 14 |
| Mísseis | |
| Harpoon | 84 |
| Seasparrow | 131 |
| Torpedos | |
| MK 46 | 78 |

Fonte: Adaptado de Allison & Daugherty (1995).

2. ORGANIZAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS DA TÚRQUIA

As Forças Armadas (FFAA) Turcas são comandadas por um General, cargo nomeado pelo Presidente da República, e responde ao Primeiro-ministro e Ministro da Defesa.

Estão divididas num Estado-Maior, e em três Comandos subordinados: o Comando de Forças Navais, o Comando de Forças Terrestres, e o Comando de Forças Aéreas.

O Comando da Guarda Costeira e da Guarda Nacional estão na dependência do Ministério de Assuntos Internos, mas em tempo de guerra passam para a dependência do Comando das Forças Navais e Forças Terrestres respetivamente (Hakki Aris, 2007).

2.1. ORGANIZAÇÃO DA MARINHA TURCA

A MT é comandada por um Almirante e a sua estrutura de comando superior está dividida de acordo com a Figura 8.

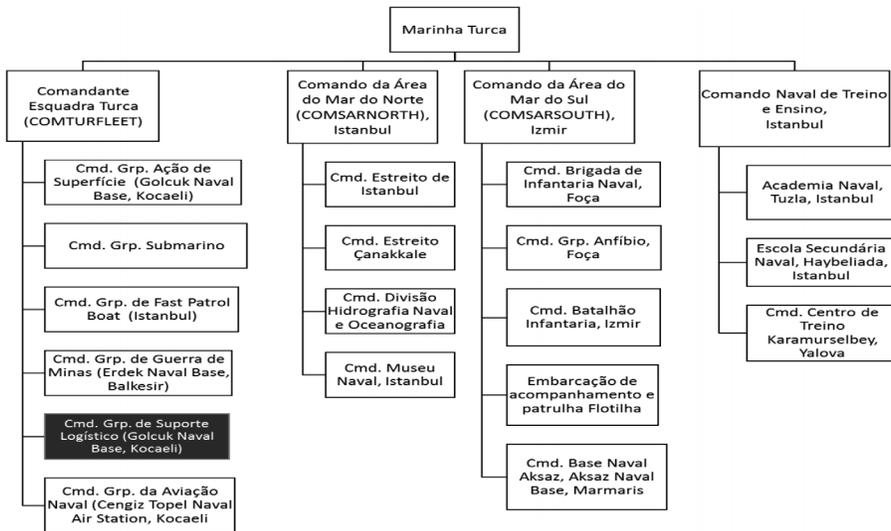


Figura 8 - Estrutura da MT

Fonte: Adaptado de Hakki Aris (2007).

A MT tem por missão principal a defesa do território contra ameaças marítimas, a preservação e proteção das relações, e dos interesses marítimos nacionais.

Em tempo de paz as suas missões passam por assegurar a presença naval, participar em operações de manutenção da paz e de ajuda humanitária, e em missões de *Search and Rescue* (SAR). A MT também tem por missão cooperar com a Guarda Costeira e outras organizações governamentais em operações contra o terrorismo, narcotráfico ou outro tipo de atos ilícitos no mar.

A MT divide-se em quatro Comandos principais, cujas missões se resumem no Quadro 3.

Quadro 3 - Principais missões dos comandos da MT

| Comando | Missão |
|---|---|
| Comandante da Esquadra turca (COMTURFLEET) | Manter o nível de prontidão das suas unidades e providenciar o efetivo uso da força. |
| Comando da Área do Mar do Norte (COMSARNORTH) | Manter o nível de prontidão das suas unidades e providenciar apoio logístico na sua área de responsabilidade. |
| Comando da Área do Mar do Sul (COMSARSOUTH) | Manter o nível de prontidão das suas unidades e providenciar apoio logístico na sua área de responsabilidade. |
| Comando Naval de Treino e Ensino | Realizar atividades de treino e ensino de acordo com o Comando das Forças Navais, treinar e ensinar pessoal para um uso adequado de armas projetadas, sistemas e equipamentos tecnológicos. |

Fonte: Adaptado de Hakki Aris (2007).

3. ESTRUTURA ORGÂNICA DOS ÓRGÃOS COM RESPONSABILIDADES LOGÍSTICAS

No topo da estrutura Orgânica dos órgãos com responsabilidades logísticas podemos encontrar o Comandante da Marinha, que delega a gestão na Direção de Logística.

Esta agrega múltiplas competências num conjunto vasto de áreas, tendo por principais incumbências, contribuir no domínio da administração e gestão de recursos materiais e pessoais. A Direção de Logística encontra-se dividida por departamentos, conforme se apresenta na Figura 9.

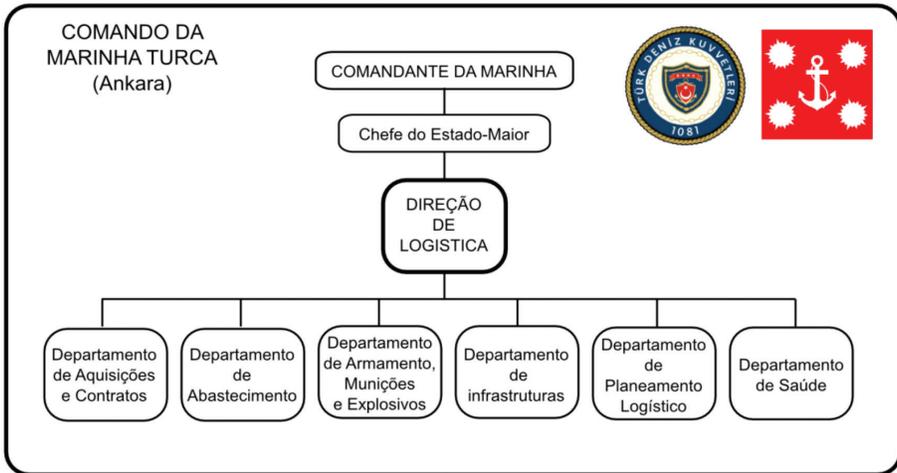


Figura 9 – Organograma do Comando Logístico da MT

Fonte: Adaptado de Turkish Naval Forces (2015).

3.1. PRINCIPAIS FUNÇÕES DA DIREÇÃO DE LOGÍSTICA

A Direção de Logística tem como principais funções: (i) assegurar a execução, mantendo uma permanente monitorização, dos planos de apoio logístico, por forma a garantir as necessidades da MT, quer seja em tempo de paz quer seja em tempo de guerra; (ii) preparar propostas de orçamento com monitorização de despesas e controlo orçamental, conforme o orçamento aprovado; (iii) estabelecer critérios de padronização para seleção de materiais e instalações; (iv) designar políticas de aquisição sobre matérias conjuntas e combinadas; (v) participar nos programas de aquisição; (vi) adquirir materiais utilizando fornecedores militares quer nacionais quer internacionais; (vii) coordenação com marinhas aliadas na área de logística e (viii) propor possíveis parceiros logísticos. Tem ainda como tarefas contactar com outras empresas comerciais em relação a futuras aquisições e coordenar, planear e estabelecer atividades logísticas com países estrangeiros.

3.2. CENTROS DE RECRUTAMENTO E DE FORMAÇÃO

A Academia Naval foi fundada em 1773, que após várias modernizações e reestruturações, fixou-se em Tuzla em 1985 (Figura 10).



Figura 10 – Academia Naval turca

Fonte: Hakki Aris (2007).

Apesar de ser a sua principal fonte de recrutamento de oficiais, a MT recruta também elementos que tenham terminado licenciaturas nas universidades civis.

Os Oficiais da MT dividem-se nos seguintes grupos:

- Combatente:
 - Engenheiro Combatente
 - Oficial Engenheiro
- Não combatente:
 - Logístico
 - Médico
 - Farmacêutico
 - Dentista
 - Engenheiro Civil
 - Legal
 - Instrução
 - Banda
 - Enfermagem
 - Capelão

Foi criado o *Naval Science and Engineering Institute*, oferecendo vários mestrados e doutoramentos em ciências informáticas, engenharia de computação e eletrónica e comunicações.

A Turquia possui uma Escola Secundária Naval, que visa qualificar os futuros cadetes que queiram concorrer a Academia Naval (Figura 11).



Figura 11 – Escola Secundária Naval

Fonte: Hakki Aris (2007).

Possui ainda uma escola chamada de *Training Centre Command*, que providência formação individual a oficiais, oficiais da reserva, sargentos, civis e praças. Este centro tem por missão ministrar treino individual baseado no sentido do dever (Figura 12).



Figura 12 – Training Centre Command

Fonte: Hakki Aris (2007).

Ao mesmo tempo existe uma escola preparatória da classe de sargentos, a *Naval Petty Officer Pre-graduation School Command*. Nela existem facilidades para

ensino de formação em serviço ao convés (*Deck*), Gestão e Administração (*Management and Office Management*) e cadeiras comuns ao curso de preparação para sargentos, como aulas de engenharia e maquinaria.

As FFAA recorrem ao serviço militar obrigatório que se encontra instituído por lei, de forma a angariarem os recursos humanos necessários ao preenchimento das classes de praças, e conseqüentemente, as de sargentos.

3.3. ÓRGÃOS DE APOIO LOGÍSTICO

A MT é apoiada por uma cadeia de abastecimento, distribuída geograficamente pelos seus Comandos. Esta cadeia é composta por um Centro de Controlo de Inventário (*Inventory Control Center*), um Centro de Abastecimento (*Supply Center*), Centros de Abastecimento Locais, Grupos de Abastecimento (*Supply Group*), Pontos de Apoio Logísticos (*Supply Support Point*), centros de apoio logísticos operacionais para as Unidades Navais (UN), armazéns de abastecimento, estaleiros navais, navios de reabastecimento, navios logísticos, petroleiros e atividades de apoio. A MT recorre também à indústria privada, a serviços comerciais e de venda, aproveitando as sinergias dos recursos destas empresas (Unlu, 2001).

3.3.1. Órgãos de apoio estáticos

Em termos operacionais a MT agrega uma panóplia de Unidades e Entidades que a suportam. Esta estrutura operacional está dividida geograficamente pelos seus Comandos (Figura 13).



Figura 13 – Estrutura Logística Operacional da MT

Fonte: Adaptado de Erdemir (2003).

3.3.1.1. Comando Logístico de Golcuk

O Comando Logístico em Golcuk é o principal centro de abastecimento da MT. Este centro fornece e transporta os sobressalentes para sete Comandos de abastecimentos locais situados em: Istambul, Izmir, Canakkale, Marmaris, Erdek, Iskenderun e Eregli (Erdemir, 2003) (Figura 14).



Figura 14 – Centros de Apoio Logísticos da MT

Fonte: Autores

Na dependência deste comando estão o Centro de Controlo de Inventário (CCI¹), o centro de abastecimento, o centro de armas munições e explosivos, os estaleiros de Golcuk e alguns navios de apoio logístico.

3.3.1.2. Centro de Controlo de Inventário

O CCI foi criado em 1994 com a missão de fornecer apoio logístico aos sistemas de armas que mantinham a MT pronta, e a uniformizar os procedimentos de gestão de inventário. Tem ainda como objetivo a eficiência, ou seja, adquirir produtos de melhor qualidade, ao melhor preço, no mais curto prazo. (Unlu, 2001).

O CCI fornece apoio aos navios, submarinos e sistemas de armas, em motivos relacionados com os cascos, componentes elétricos, mecânicos e eletrónicos. Este centro é responsável por todo o sistema de armazenamento da MT, tendo uma organização estrutural dividida em três departamentos, e uma divisão de Recursos Humanos na sua estrutura de apoio (Figura 15).

¹ No original: “ICC, Inventory Control Center”.

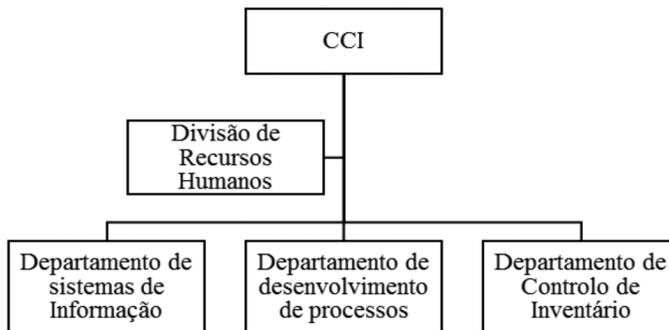


Figura 15 – Organograma do CCI que se encontra sob alçada do *Logistics Planning HQ*

Fonte: Adaptado de Turkish Naval Forces (2015).

O CCI é o centro que tem por missão a gestão do material de acordo com os princípios do Apoio Logístico Integrado², e de desenvolver e ampliar os sistemas de gestão da informação, de forma a manter os padrões de prontidão para o combate da MT. Para alcançar esta missão, o CCI desenvolve as seguintes tarefas:

- Gestão de sobressalentes e sua reparação;
- Garantir a capacidade de fornecer dados para o processo de decisão do suporte logístico;
- Capacidade de desenvolver aplicações automatizadas para apoio dos processos logísticos;
- Responsável pela gestão de sobressalentes e pela sua reparação;
- Garantir a capacidade de fornecer dados para o processo de decisão do suporte logístico;
- Desenvolver aplicações automatizadas para os processos logísticos;
- Gestão da base de dados logística e assegurar consultadoria na área de logística.

De uma forma resumida implementa todos os processos logísticos designados, de acordo com a doutrina de apoio logístico em nome do Departamento de Logística da MT (Figura 16).

² O Apoio Logístico Integrado (ALI) é uma metodologia aplicável a todos os projetos de aquisição de novos sistemas/equipamentos, configurando assim uma abordagem disciplinada que influencia o projeto do sistema/equipamento e desenvolve soluções de apoio, otimizando a sustentabilidade ao longo do ciclo de vida do equipamento.

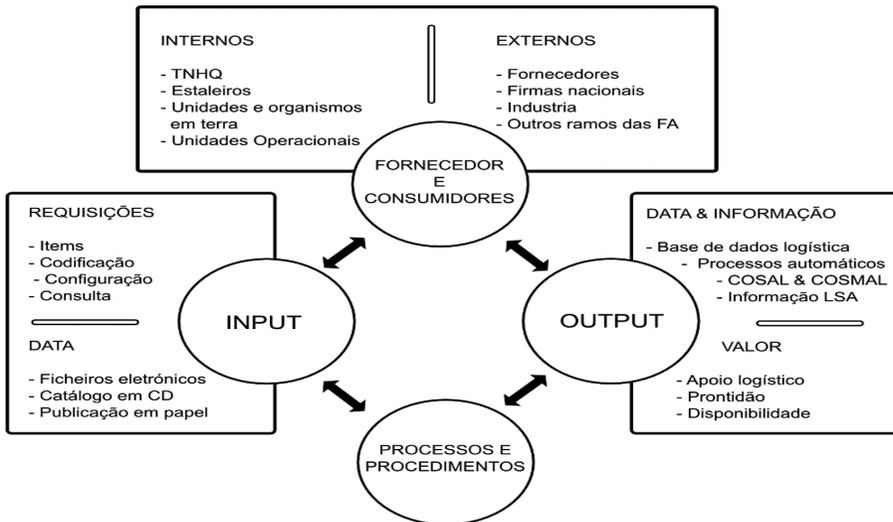


Figura 16 - Processo Logístico do CCI

Fonte: Adaptado de Turkish Naval Forces (2015).

Os processos principais do CCI assentam em três grandes pilares: (i) Núcleo, que é responsável pela gestão de sobressalentes, efetuar pesquisa nas pequenas e médias empresas, efetuar controlo de inventário e auditoria, manter a base de dados Material e Inventário da Marinha (NEMI), efetuar o arquivo das Especificações Técnicas da MT, garantir o apoio e manutenção das infraestruturas das tecnologias de informação e manter o processo de análise e desenvolvimento de sistemas; (ii) Apoio, mantendo o serviço *help desk*, garantindo o treino, preservando as instalações, preocupando-se com recursos humanos, segurança dos recursos, operacionalidade da gestão dos recursos, atividades de abastecimento, fluxograma de procedimentos e atividades de biblioteca; (iii) desenvolvimento, mantendo as áreas de investigação e desenvolvimento, ações de inspeção, gerir as atividade de mudança e garantir a implementação de novas tecnologias (Figura 17).

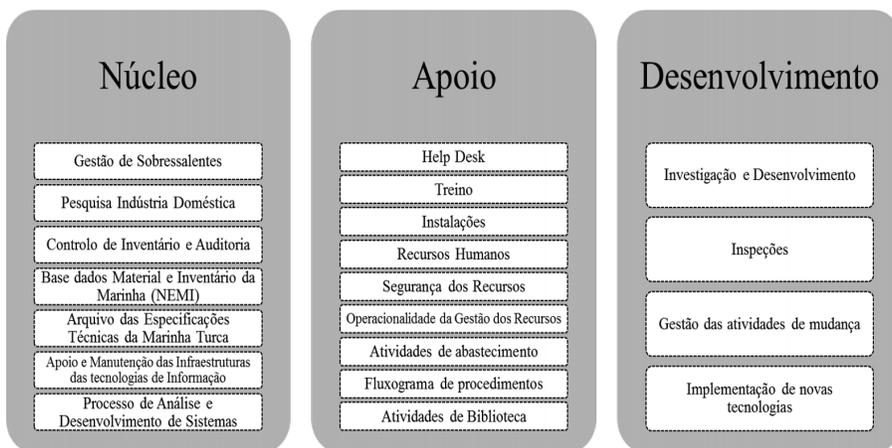


Figura 17 – Ciclo Logístico do CCI

Fonte: Adaptado de Turkish Naval Forces (2015).

3.3.1.3. Centro de Abastecimento em Golcuk (Supply Center)

O Centro de Abastecimento³ principal da MT está localizado no Comando Naval em Kocaeli (Golcuk).

Este centro detém um inventário de aproximadamente 630 000 itens, entre consumíveis, componentes reparáveis, componentes de subsistemas, conjuntos, equipamentos, materiais de consumo gerais e especiais, artigos a granel e *kits* de manutenção. O Centro de Abastecimento em Golcuk, os centros de abastecimento locais e os pontos de apoio mantêm este inventário para satisfazer os requisitos materiais de toda a esquadra operacional de navios e submarinos, estações costeiras e todos os sistemas de armas e equipamentos de teste relacionados. O inventário é mantido em três níveis:

- I – Inventário a granel:** artigos sobre os quais o gestor tem visibilidade e controlo a nível nacional;
- II – Inventário Intermediário de retalho:** nível de inventário entre o consumidor e os retalhistas para suportar uma determinada área geográfica, incluindo o reabastecimento de área e três níveis de manutenção (Manutenção Organizacional, Intermediária e de Depósito);
- III – Inventário de Consumo de retalho:** apenas os utilizadores finais armazenam estes artigos, numa distribuição de abastecimento estabelecida, com o propósito de consumo ou uso interno.

³ No original “Supply Center”.

Este centro é responsável pelo planeamento logístico, armazenamento e distribuição para os outros centros logísticos, pontos de apoio, navios e unidades em terra, no caso do Comando Logístico de Golcuk, apoiado por armazéns, depósitos de combustível, embarcações e transportes.

3.3.1.4. Comando Logístico de Istambul e Izmir

Os Comandos Logísticos de Istambul e Izmir têm uma estrutura logística muito idêntica. São ambos constituídos por um Grupo de Abastecimento, Pontos de Apoio de Abastecimento, estaleiros e navios de apoio logístico.

3.3.1.5. Grupos de Abastecimento

Relativamente aos grupos de abastecimento existentes situam-se em Kasimpasa (Istambul) e em Izmir, tendo como objetivos principais o planeamento, aquisição, armazenamento e distribuição para os navios e unidades em terra nos Comandos de Área respetivos.

Além desta função primária o Grupo de Abastecimento de Istambul tem com missão secundária enviar artigos necessários para os outros centros de abastecimento da MT.

O Grupo Abastecimento de Istambul é um dos 11 centros de abastecimento existentes, localizado no lado Europeu de Istambul. A sua missão é muito dinâmica e crucial para o sucesso da MT, armazenando neste centro vários tipos de material: (i) vestuário militar e têxtil; (ii) Alimentos e utensílios de cozinha; (iii) Mobiliário de escritório; (iv) Artigos de papelaria; (v) Equipamentos de medicina e saúde; (vi) Combustíveis (Erdemir, 2003).

O Grupo de Abastecimento de Istambul é ainda responsável pela gestão de todas as operações aduaneiras e pela entrega das encomendas aos seus destinos de todas as encomendas militares internacionais provenientes do estrangeiro para a MT são enviadas para a alfândega de Istambul.

As encomendas que chegam por via marítima dão entrada na alfândega do porto de Haydarpas, no lado Asiático, enquanto as encomendas recebidas por via aérea são entregues na alfândega do aeroporto de Ataturk, no lado europeu.

3.3.1.6. Centros de Manutenção e Estaleiros Navais

A MT possui três estaleiros, um em cada Comando (Golcuk, Istambul e Izmir). Todos os estaleiros têm a capacidade de construção de navios, manutenção e reparação. Os estaleiros em Istambul destinam-se a *Fast Patrol Boat* (FPB), caça-minas, navios anfíbios e alguns tipos de navios auxiliares. Os estaleiros de Golcuk destinam-se à manutenção e reparação de fragatas, submarinos, reabastecedores e

docas flutuantes. A construção, manutenção e reparação de navios anfíbios é realizada nos estaleiros de Izmir.

3.3.2. Órgãos de apoio dinâmicos

A MT tem vários órgãos de apoio dinâmicos que lhe permitem participar em missões nos vários teatros de operações espalhados pelo mundo. Entre os vários tipos de navios que apoiam a esquadra contam-se navios petroleiros, navios reabastecedores e navios de apoio logístico, com descrição das suas características no apêndice deste trabalho.

Os navios petroleiros pertencem à Classe Albay Hakki Burak foram construídos na Turquia, tendo capacidade de carga para 1 865 toneladas de combustível e 225 toneladas de água (Figura 18).



Figura 18 – Navio Petroleiro Classe Albay Hakki Burak

Fonte: Adaptado de Turkish Naval Forces (2015).

A MT tem ainda dois navios reabastecedores da classe Akar, o A-580 TCG Akar e o A-595 TCG Y. Kudret Güngör (Figura 19).



Figura 19 – Navios Reabastecedores

Fonte: Adaptado de Turkish Naval Forces (2015).

No âmbito da modernização dos meios navais da MT foram celebrados contratos com estaleiros turcos. O TCG Yarbay Kudret Güngör foi o primeiro navio turco a ser construído num estaleiro privado. A sua capacidade de transporte de combustível é de 9 980 tons e até 2 700 tons carga (água incluída).

A MT tem ainda um navio de apoio logístico, TCG İskenderun (A-1600), com capacidade de transporte de 214 viaturas (Figura 20).



Figura 20 – Navio de Apoio Logístico TCG İskenderun (A-1600)

Fonte: Samsunaliz (2017).

Está em fase de projeto um programa de construção de navios de apoio logístico, para apoio aos navios empenhados em *task forces* multinacionais, cumprindo missões nos quatro cantos do mundo. A maior parte destas missões é de carácter logístico e administrativo, para além do apoio a operações anfíbias, manutenção da paz e de ajuda humanitária (Figura 21).



Figura 21 – Lançamento do navio Logístico TCG Y. Güngör Durmuş (A-574)

Fonte: Saklıdır (2016).

CONCLUSÕES

No decorrer da investigação sobre a logística naval da Marinha da Turquia, salienta-se que apesar da história turca ser relativamente recente, fim da Primeira Grande Guerra, a Turquia criou a maior capacidade militar de um país europeu no seio da OTAN.

A MT modernizou-se a partir da década de 80 recorrendo a um programa de apoio dos EUA. Fruto dessa parceria, alicerçou e desenvolveu a sua organização, tendo alcançado a independência no que diz respeito à sua cadeia logística.

Esta cadeia assenta na sua Direção de Logística, que em estreita ligação com os principais Comandos operacionais (COMTURFLEET, COMSARNORTH e COMSARSOUTH), e com o CCI, faz a gestão dos recursos.

Os principais centros logísticos encontram-se localizados no COMTURFLEET, nomeadamente o CCI e o Centro de Abastecimento de Golcuk, fornecendo todos os centros locais, grupos, unidades em terra, estaleiros e navios.

O Grupo de Abastecimento de Istambul tem uma relevância elevada uma vez que é por ele que entram todas as encomendas militares que vêm a partir do estrangeiro.

De referir ainda a crescente modernização e acréscimo de navios de apoio logístico que fazem da MT uma Marinha Oceânica com algum poder naval.

Por último de realçar as dificuldades sentidas na elaboração deste trabalho, que apesar de se terem efetuados bastantes esforços para recolha de maior e melhor informação, não nos foi possível devido, em grande parte, à situação difícil que a Turquia atravessa.

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

| | |
|-------------|--|
| CCI | Centro de Controlo de Inventário |
| COMSARNORTH | <i>Northern Sea Area Command</i> |
| COMSARSOUTH | <i>Southern Sea Area Command</i> |
| COMTURFLEET | <i>Turkish Fleet Command</i> |
| EUA | Estados Unidos da América |
| FFAA | Forças Armadas |
| FPB | <i>Fast Patrol Boat</i> |
| HQ MARCOM | <i>Headquarters Allied Maritime Command</i> |
| ICC | <i>Inventory Control Center</i> |
| MP | Marinha Portuguesa |
| MT | Marinha Turca |
| NEMI | Base de dados Material e Inventário da Marinha |
| OTAN | Organização do Tratado do Atlântico Norte |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| SAR | <i>Search and Rescue</i> |
| TCG | <i>Türkiye Cumhuriyeti Gemisi</i> (Navio da República Turca) |
| TNHQ | <i>Turkish Naval Forces Headquarters</i> |
| UN | Unidades Navais |
| US Navy | <i>United States Navy</i> |
| USSR | <i>Union of Soviet Socialist Republics</i> |

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allison, B. e Daugherty, W., 1995. *The Turkish Navy's Quest for Modernization*, s.l.: The DISAM Journal.
- CIA, 2016. *The World Fact Book*. [Em linha] Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/tu.html> [Consult. em 03 de janeiro de 2017].
- Erdemir, U., 2003. *Optimizing warehouse logistics operations through site selection models : Istanbul, Turkey*, Monterey, California: s.n.
- Hakki Aris, 2007. *Turkish Armed Forces*. Ankara: Monch.
- Saklıdır, T., 2016. *virahaber*. [Em linha] Disponível em: <http://www.virahaber.com/a-574-tcg-yuzbasi-gungor-durmus-denize-indirildi-42421h.htm> [Consult. em 12 de janeiro de 2017].
- Samsunaliz, 2017. *Samsunaliz.com*. [Em linha] Disponível em: <http://www.samsunaliz.com/yasam/savas-gemilerini-gezdiler-h10697.html> [Consult. em 12 de janeiro de 2017].

- South Front, 2016. *South Front Analysis Intelligence*. [Em linha] Disponível em: <https://southfront.org/military-analysis-turkish-armed-forces/> [Consult. em 23 de dezembro de 2016].
- Turkish Naval Forces, 2015. *Turkish Naval Forces*. [Em linha] Disponível em: https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=0&icerik_id=11 [Consult. em 20 de novembro de 2016].
- Unlu, N., 2001. *Improving The Turkish Navy Requirements Determination Process: An Assessment Of Demand Forecasting Methods For Weapon System Items*, Monterey, California: s.n.
- Wikipedia, 2016. *Wikipedia*. [Em linha] Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/Turkish_Naval_Forces [Consult. em 18 de dezembro de 2016].

