

Elemento clave para las operaciones militares

El MJLC (Centro Logístico Conjunto Multinacional)

PEDRO A. GARCIA SIPOLS

Comandante del Ejército del Aire

Profesor de Logística de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas

El hecho de que actualmente se dé un enfoque más regional y localizado, pero menos previsible, a aquellas situaciones que exigen la realización de operaciones militares, ha obligado a replantear lo que debe ser una estructura logística eficaz. Por el momento no se habla de grandes batallas de divisiones acorazadas combatiendo a lo largo de un frente anticipable y definido, o de aviones operando desde bases, en ocasiones

situadas a escasos minutos de sus objetivos, que permitan un preposicionamiento de armamento, equipos y suministros. Las nuevas doctrinas aliadas inciden sobre conceptos como

No les será difícil demostrar que batallas, campañas e incluso guerras han sido ganadas y perdidas principalmente por la logística

GENERAL DWIGHT D. EISENHOWER

¡Un concepto explosivo!

GENERAL WESLEY K. CLARK

responsabilidad logística colectiva y flexibilidad en la respuesta por parte de unidades fácilmente proyectables y desplegables con un mínimo apoyo logístico inicial. Frente a una gestión

individual de los medios por parte de cada ejército y nación, la acción conjunta y multinacional refuerza la idea de actuar de modo que se puedan capitalizar los esfuerzos evitando duplicidades que van en detrimento de una capacidad de combate óptima.

En el seno de la Alianza Atlántica la logística multinacional ha dado valiosos resultados en los aspectos de producción y cooperación. Su objetivo ha sido la reducción de costes a través de la economía de escalas y mejorar la eficiencia del apoyo logístico tanto en paz, crisis como en guerra. Para ello hace uso de las Organizaciones de Producción y Logísticas, NPLO (NATO Production and Logistics Organizations) y en particular de la Agencia OTAN de Mantenimiento y Abastecimiento, NAMSA (NATO Maintenance and Supply Agency) en las que se emplean las más modernas técnicas de gestión y obtención de material.

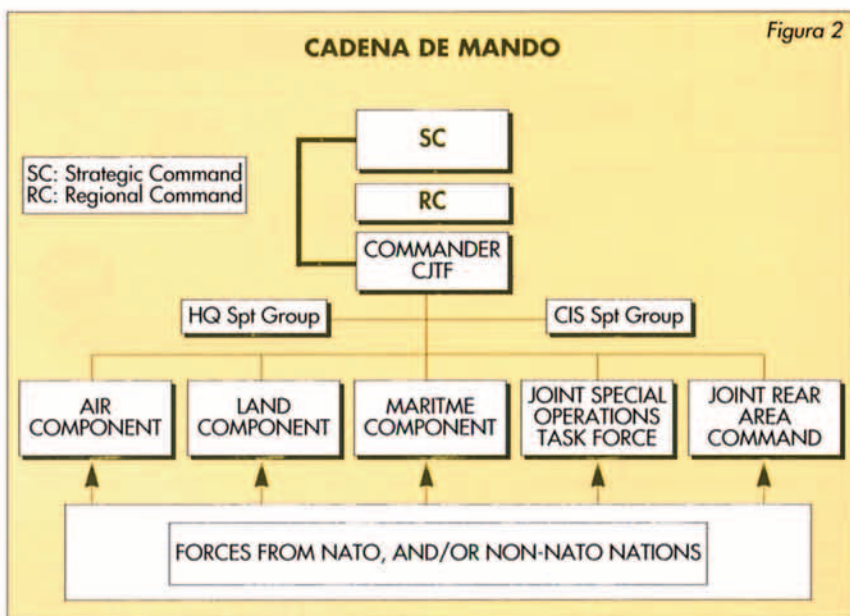
Por el contrario en el aspecto operativo, el apoyo logístico a las fuerzas ha sido tradicionalmente una responsabilidad exclusivamente nacional. En operaciones multinacionales donde los recursos son limitados, la logística ha de funcionar como un auténtico multiplicador de la fuerza y el hecho de tener que evolucionar hacia un concepto de logística multinacional es de la máxima relevancia. Por ello se encuentra en la actualidad en desarrollo un nuevo concepto, el de Centro Logístico Conjunto Multinacional, MJLC (Multinational Joint Logistic Centre). Es importante que se sepa el objetivo que persigue su constitución, así como las funciones y composición de lo que está llamado a ser una de las herramientas claves en la gestión logística a nivel de teatro de operaciones, entendiendo las ventajas que supone para el jefe de una operación y en particular, sus implicaciones para el componente aéreo.

EL CONCEPTO CJTF (COMBINED JOINT TASK FORCE)

El MJLC es parte del Nuevo Concepto Estratégico de la Alianza y está íntimamente ligado al de Fuerza Operativa Combinada Conjunta, CJTF

(Combined Joint Task Force). Este último había nacido en la Cumbre de Bruselas de enero de 1994. La idea subyacente residía en el hecho de que ante el nuevo entorno de seguridad, la Alianza debería responder eficazmente mediante el empleo adecuado de una combinación de fuerzas, que bajo un

de la paz, con posibilidad para actuar fuera del área definida por el Tratado de Washington y facilitaría la integración de la Identidad de Seguridad y Defensa Europea en el seno de la Alianza. Posteriormente, en la Cumbre de Washington de abril de 1999, se reafirmaría dicho com-



mando combinado y conjunto estuvieran dimensionadas de acuerdo a la misión y fueran flexibles (figuras 1 y 2).

En la reunión ministerial de Berlín en junio de 1996 se dieron las directrices para la creación de su estructura: se emplearía fundamentalmente para operaciones de mantenimiento

promiso político.

El concepto CJTF se encuentra en la actualidad en su tercera fase (implantación) con la intención de tener una capacidad operacional intermedia, IOC (Interim Operational Capability) en el 2002 y la total, FOC (Full Operational Capability) para el 2004 (figura 3).

MULTINACIONALIDAD Y RESPONSABILIDAD COLECTIVA

En el documento MC319/1 (Política y Principios Logísticos) se puede encontrar el **qué es lo que se debe hacer** en la logística de la OTAN, y de acuerdo con el mismo, sobre las autoridades de la Alianza recae la **responsabilidad colectiva** de apoyar a las operaciones. El **cómo se ha de hacer** se halla en el AJP 4 (Doctrina Logística Conjunta Aliada) y según él, las naciones y la OTAN tienen

eficiencias de las naciones.

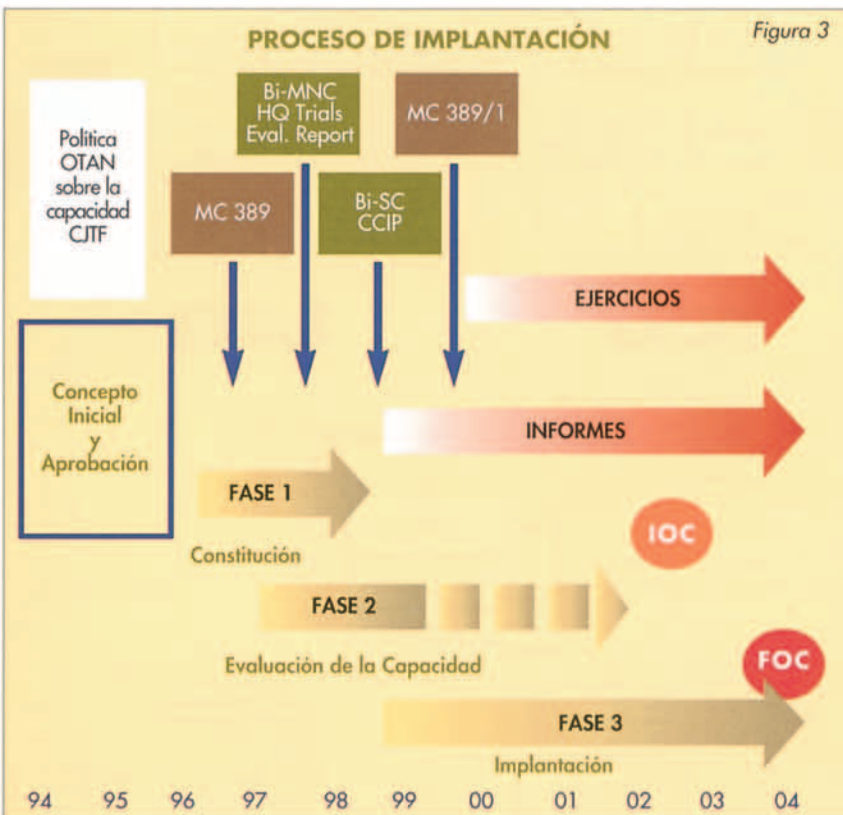
La multinacionalidad no es algo natural y menos en el ámbito logístico. Existen grandes reticencias, de ahí que es fundamental fomentar la confianza entre las naciones. El intercambio de información sobre los recursos y capacidades logísticas para alcanzar una gestión y coordinación eficiente del apoyo a las fuerzas es esencial. Existen dos motivos por los cuales la multinacionalidad avanza. Las presiones nacionales y el éxito en el empleo de la logística multinacional, fundamentalmente en las ope-

lidad logística también se halla en los campos de la doctrina, el entrenamiento y las operaciones. La doctrina, porque realmente se ha aplicado, haciéndose uso del concepto de MJLC, tanto en IFOR, SFOR como en KFOR, con resultados positivos. El entrenamiento, porque la formación y preparación son imprescindibles, y se está consiguiendo a través de cursos (NATO Logistic Course, MJLC Course, Operational Logistics Planning Course), ejercicios (Allied Effort, Strong Resolve, Allied Action, Dynamic Action, Constant Harmony), así como con la experiencia real de las operaciones actualmente en curso.

¿QUÉ ES UN MJLC (MULTINATIONAL JOINT LOGISTIC CENTRE)?

Según el MC327 (Planeamiento Militar en Operaciones de Mantenimiento de la Paz) el comandante de una operación **debe establecer, cuando sea necesario, una organización para coordinar las actividades logísticas**. Es decir, ha de proporcionar la estructura organizativa y los medios adecuados para facilitar la cooperación y coordinación entre las naciones, la OTAN, mandos componentes y el resto de organizaciones presentes en el teatro de operaciones.

El MJLC es la organización logística diseñada específicamente para apoyar fundamentalmente a la misión de una CJTF (aunque no es exclusivo de este tipo de fuerza) a nivel de teatro de operaciones y aprovechar las ventajas de la responsabilidad colectiva del apoyo logístico. Es una herramienta que permite al comandante del teatro ejercer sus responsabilidades y autoridad logística. Su entidad, estructura y composición dependerán de la misión, del entorno y de las organizaciones que vaya a apoyar. Prueba de la reticencia de las naciones a delegar competencias logísticas es el hecho de que se está hablando de un centro (centre) liderado por un director y no de un mando (command). Lo mismo ocurre cuando los términos usados son los de autoridad para realizar determinadas actividades, como es la de redistribución de



una **responsabilidad colectiva** en el apoyo logístico de las operaciones multinacionales. Sin embargo, las naciones son las **últimas responsables** de garantizar el apoyo logístico de sus unidades y podrán decidir si desean retener el control pleno del mismo. Cada país ha de asegurarse de que las fuerzas que dedica a una operación están adecuadamente equipadas cuando llegan al teatro de operaciones. Una idea que debe quedar clara es que la logística multinacional no está para cubrir o suplir las de-

raciones en la antigua Yugoslavia y en Kosovo.

Entre las presiones de los países destacan los tremendos gastos que ha supuesto para las naciones el mantenimiento de las operaciones en los Balcanes, unidas a otros compromisos con la ONU y operaciones puramente nacionales. A ello se suman las reducciones en los presupuestos de defensa y los beneficios tangibles a los que se llega mediante acuerdos logísticos bi o multilaterales.

El éxito del uso de la multinacional-

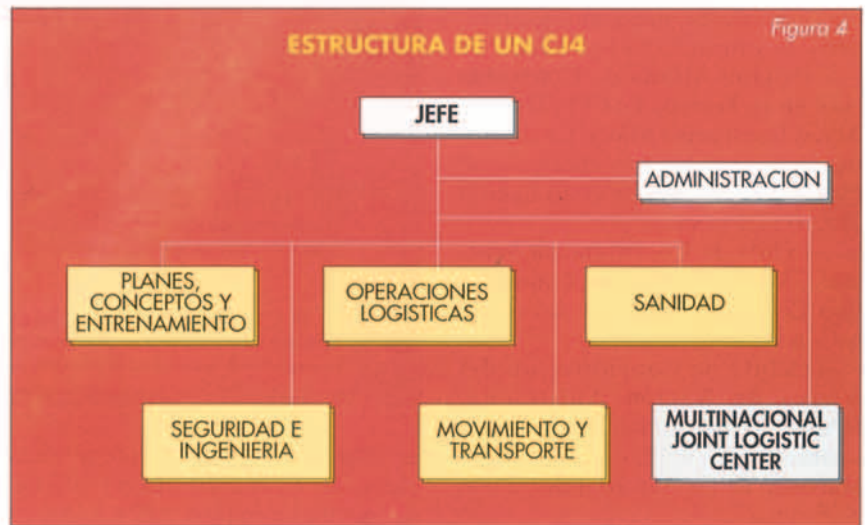


recursos en ciertos casos, pero nunca se menciona mando logístico o control logístico en términos similares a los de OPCOM (mando operativo) y OPCON (control operativo).

El MJLC incrementa la eficiencia al minimizar redundancias y duplicidades innecesarias, evita la competencia por recursos escasos a fin de controlar los costes, aplicar la economía de escalas y reducir las necesidades logísticas en el teatro de operaciones.

Para evitar confusiones se puede decir que un MJLC **NO ES** un elemento operativo, ni un depósito o instalación para la distribución de recursos, no es un hospital o una unidad de ingenieros, ni tampoco es una estructura de mando. Ésas son funciones de los mandos componentes que proporcionan el apoyo logístico directo a través de sus propias organizaciones.

Un MJLC **ES** un instrumento de coordinación, facilita la cooperación y es una prolongación de la Célula de Logística CJ4 del estado mayor de la fuerza en el teatro de operaciones (figura 4), creada para evitar du-



plicidades y solucionar aquellos posibles conflictos debidos a intereses divergentes. Sus principales funciones son:

—Actuar como el elemento ejecutivo de los planes y políticas dictados por el CJ4

—Coordinar eficientemente el apoyo a los componentes, elementos nacionales, nación anfitriona, organiza-

ciones no gubernamentales y privadas.

—Coordinar y organizar la canalización de servicios y suministros comunes, además del establecimiento de las funciones de nación líder o especializada

—Gestión en nombre de CJ4 de las unidades logísticas multinacionales MILU,s (Multinational Integrated Logistic Units).

ORGANIZACIÓN Y FORMAS DE EMPLEO DE UN MJLC

La doctrina del MJLC se encuentra recopilada en el AJP 4.6, documento custodiado por AFNORTH y ratificado hasta el momento por siete naciones. Su organización es modular; partiendo de una estructura genérica se hará uso de las células que se consideren necesarias, así como de sus modos de empleo. Las células con las que puede contar son (figura 5):

—Célula de Coordinación Logística Conjunta, JLCC (Joint Logistic Coordination Cell). Siempre estará presente y es la responsable de la coordinación y gestión centralizada del apoyo a las operaciones en el teatro.

—Célula Conjunta de Coordinación del Transporte, JTCC (Joint Transport Coordination Cell). Coordina los medios de transporte de uso común y realiza el seguimiento de los mismos.

—Célula de Coordinación de Ingeniería, ECC (Engineering Coordination Cell). Lleva a cabo la ejecución de los proyectos de ingeniería multinacionales, medioambientales, públicos y financiados por OTAN.

—Oficina Aliada de Contratación en el Teatro, TACO (Theatre Allied Contracts Office). Es la autoridad de coordinación y encargada de ejecutar la política de contratación dictada al respecto.

—Célula de Coordinación Sanitaria, MEDCC (Medical Coordination Cell). Responsable de la coordinación médica y sanitaria.

—Célula de Coordinación del Apoyo de Nación Anfitriona, HNSCC (Host Nation Support Coordination Cell). Coordina el cumplimiento de los Acuerdos de Nación Anfitriona.

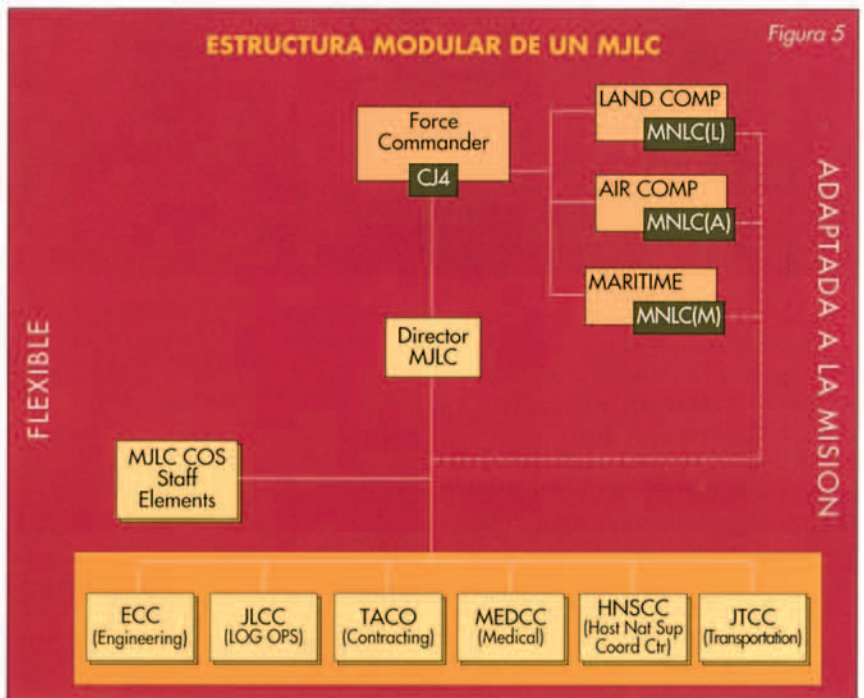
Doctrinalmente un MJLC, puede ser empleado de cuatro modos básicamente. Variando desde un CJ4 reforzado con expertos (augmentation), integrado (integrated) cuando se encuentra físicamente en el cuartel general del estado mayor, colocado (collocated) cuando realiza la misma función pero está físicamente en otro lugar dentro de la misma área geográfica y apoyado (tenant) cuando

cumple su función desde un cuartel general anfitrión (OTAN, nacional o mando componente) que le dota de todos los medios necesarios para su funcionamiento y que ni siquiera tiene por qué estar en la misma zona.

Prueba de que es un concepto en evolución y sujeto a mejoras es que de su aplicación en KFOR, SFOR y ejercicios se han obtenido valiosas lecciones. Entre otras, definir claramente los límites con las responsabilidades de CJ4, o modos de empleo alternativos, como son el de desplegado (dispersed), en el que las células no se encuentran en el mismo lugar, o el de adelantado (early entry) que se presentaría en el teatro a fin de asistir a CJ4 en el proceso de planeamiento,

unos sistemas de armas cada vez más complejos. Anteriormente el mantenimiento y apoyo quedaba garantizado al operar desde bases perfectamente preparadas al efecto. La necesidad de desplegar, en determinados casos, en lugares carentes de dichas capacidades, exige un planteamiento logístico diferente, en el cual, a fin de minimizar costes, los recursos locales y la cooperación multinacional deben ser empleados siempre que sea posible.

El nuevo concepto de apoyo logístico del componente aéreo de una operación, se basa en la idea de que las naciones podrán desplegar con suficientes medios para poder iniciar las operaciones y establecer los canales de abastecimiento indispensables



enseñanzas que posiblemente se vean plasmadas en una próxima revisión de su doctrina de empleo, AJP 4.6 (A).

IMPLICACIONES PARA EL COMPONENTE AÉREO

El poder aéreo requiere una capacidad de apoyo logístico que le proporcione, entre, otros, de unas infraestructuras adecuadas, una alta disponibilidad de combustible, instalaciones para el almacenaje y manipulación de armamento, y medios para apoyar a

para sostenerlas. Se considera que los principales multiplicadores de la fuerza al efecto serán el empleo de los acuerdos ACS, Aircraft Cross Servicing, el uso de bases de tránsito ERB,s, (Enroute Bases), el reabastecimiento en vuelo, el transporte aéreo y poder contar con una capacidad adecuada de seguimiento de todos los medios. Entre los elementos más susceptibles a tener en cuenta dentro del ámbito logístico aéreo multinacional están, el control de movimiento dentro del teatro, las líneas de comunica-



ción, la gestión de los lugares de desembarco, el transporte aéreo, la alimentación y el agua, el combustible, los servicios sanitarios, el material de construcción, el armamento y la munición, la contratación, el seguimiento de los medios, cualquier servicio que se considere pueda ser gestionado de forma centralizada y las bases operativas empleadas por fuerzas aéreas de diferentes países.

Las dos células del MJLC que pueden tener más impacto en las operaciones aéreas son la **Célula Conjunta de Coordinación del Transporte, JTCC (Joint Transport Coordination Cell)**, dado que coordinará los medios de transporte puestos a disposición de la operación, incluidas las solicitudes de transporte de organizaciones privadas y no gubernamentales; y que deberán ser validadas a su vez por el Centro de Cooperación Cívico Militar de la fuerza. La otra, es la **Célula de Coordinación Sanitaria, MEDCC (Medical Coordination Cell)**, ya que tendrá atribuciones relacionadas con la aeroevacuaciones médicas dentro y fuera del teatro de operaciones.

Para las fuerzas aéreas, dado sus cortos tiempos de reacción, la posibi-

lidad de integrar el apoyo logístico, al menos en las fases iniciales de un conflicto o crisis, es difícil, aunque luego, a lo largo de una operación, se pueden conseguir acuerdos multinacionales, que debido al carácter específico de sus medios normalmente serán limitados.

CONCLUSIONES

La logística es el cimiento que sustenta el planeamiento y la ejecución de las operaciones. No existe operación militar alguna si ésta no es logísticamente viable, y partiendo de esa base ambos conceptos, operaciones y logística, están indisolublemente unidos. Sus diferentes componentes, entre los que se encuentra su capacidad para desplegar fuerzas, sostener las operaciones y proporcionar el apoyo y abastecimiento, son indispensables para conseguir un resultado satisfactorio. Un excelente plan logístico no asegura la victoria de una campaña, pero la incapacidad en proveer un planeamiento adecuado, así como en proporcionar una organización y una capacidad de despliegue, sosteni-

miento y apoyo a una operación, son garantía de un fracaso seguro.

El MJLC es la respuesta logística operacional de la OTAN. Su diseño basado en la flexibilidad para adaptar su estructura modular y entidad a las necesidades de la misión, a la fuerza y a la situación, hacen de él la futura piedra angular de la logística a nivel de teatro de operaciones.

Su implantación va a tener repercusiones seguras tanto en el empleo de los medios aéreos, como en el concepto aéreo del apoyo logístico.

La multinacionalidad en el ámbito logístico es un concepto, hasta cierto punto, transgresor y revolucionario, pero sus ventajas potenciales son lo suficientemente atractivas como para que las naciones estén a favor de permitir su viabilidad. El MJLC es una idea en constante evolución y sujeta a mejoras. Que su implantación sea un éxito dependerá en gran medida de la voluntad de los miembros de la Alianza, del conocimiento que se tenga sobre sus capacidades, de su empleo generalizado en operaciones y ejercicios, y de la preparación del personal llamado a formar parte de sus plantillas ■