

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) IBSEN NUNES AJORIO

UNITED NATIONS LOGISTICS BASE:

possibilidade de apoio para as futuras missões de paz do Brasil.

Rio de Janeiro

2023

CC (IM) IBSEN NUNES AJORIO

UNITED NATIONS LOGISTICS BASE:  
possibilidade de apoio para as futuras missões de paz do Brasil.

Dissertação apresentada à Escola de  
Guerra Naval, como requisito parcial para a  
conclusão do Curso de Estado-Maior para  
Oficiais Superiores.

Orientador: CC (IM) Leandro dos Santos  
Moreira

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2023

## DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

ASSINATURA PELO GOV.BR  
(LOCAL DA CHANCELA)

À minha esposa Ana Carolina, por sempre estar ao meu lado, com muito amor e compreensão; aos meus pais Ibis e Ivone por sempre acreditarem e por serem a base de tudo.

## AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo amor incondicional ao permitir-me enxergar o caminho mesmo diante das intempéries.

Aos meus “Irmãos de Armas”, Thomas Fraga Coelho de Moura e Jonathas Diniz Vieira Coelho, pela amizade, pelo suporte e pelo incentivo no dia-a-dia, que propiciaram um ambiente feliz e suave tanto para o estudo como na carona solidária, além de terem de sobremaneira colaborado com a condução desta obra.

Aos instrutores e professores de todas as épocas, por terem me auxiliado na navegação pelo oceano de conhecimento da vida, resultando nesta derrota correta e segura até aqui.

Aos Amigos da turma C-EMOS 2023, pela amizade e as trocas de experiências neste ano ímpar de nossas vidas.

Ao meu Orientador, o Capitão de Corveta (IM) Leandro dos Santos Moreira, pela cordialidade no trato e orientações objetivas e claras na elaboração deste trabalho.

Ao Capitão de Mar e Guerra Chales Wilson Gomes Conti, pelo incentivo para fazer este curso e pelos exemplos e orientações sobre a carreira e sobre este trabalho.

Ao Comando, Oficiais da EGN e ao Corpo Docente do IAG PUC-Rio, pelos ensinamentos e orientações que, além de aperfeiçoarem este trabalho, conduziram este Oficial-Aluno a galgar mais um degrau na Escada de Jacó.

“O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever.”

Almirante Barroso

## RESUMO

Este trabalho aborda o desafiador cenário logístico enfrentado ao manter um navio em uma operação de paz distante de sua base, enfrentando as adversidades reais e complexas de uma missão dessa natureza. Nesse contexto, o autor buscou, por meio de análises de artigos, manuais e publicações relacionadas à logística em operações de paz do Brasil, da Organização das Nações Unidas (ONU) e de outros países, novas perspectivas para o apoio logístico dos meios navais. O foco principal foi a busca por maneiras de reduzir o esforço do sistema logístico brasileiro ou, pelo menos, transferir parte do esforço logístico para a organização coordenadora das missões de paz. Uma das constatações fundamentais foi a escassez de estudos específicos sobre o uso da cadeia de suprimentos da ONU, o que confere originalidade a esta dissertação. Os objetos de estudo concentraram-se nas ações logísticas empregadas durante a "Operação Líbano IV (2013-2014)", fornecendo apoio logístico à Fragata União da Marinha do Brasil a estrutura logística da ONU. O principal questionamento deste trabalho foi a possibilidade do emprego do apoio logístico da ONU, por intermédio da sua estrutura logística, em substituição daquele fornecido pelo Brasil à Fragata União durante o período de manutenção da Operação Líbano IV. Ao longo do desenvolvimento, foram apresentadas características e motivações das participações do Brasil em missões de paz, bem como os conceitos e procedimentos necessários para alcançar o objetivo proposto. O trabalho também explorou a estrutura e a base legal que sustentam a participação brasileira em operações de paz da ONU, bem como a estrutura da organização e as possibilidades de apoio logístico oferecidas. Com base nas análises realizadas, concluiu-se que as soluções logísticas do Brasil e da ONU compartilham princípios administrativos similares nas aquisições, mas existem restrições que limitam a transferência completa do esforço logístico para a ONU. A organização internacional possui vasta experiência em apoio logístico, especialmente em cenários de baixo desenvolvimento e conflitos armados, o que a torna uma fonte valiosa de aprendizado e potenciais aprimoramentos para futuras missões brasileiras. Embora não tenha sido possível esgotar todas as possibilidades do sistema logístico da ONU e realizar uma análise financeira completa, este estudo proporcionou uma base conceitual para identificar atividades e procedimentos que possam subsidiar o planejamento e a projeção de soluções logísticas para futuras operações de paz em que, meios da Marinha do Brasil, sejam empregados sob a égide da ONU, especialmente considerando a relevância e a importância desse tema para condução de apoios logísticos eficazes em missões de manutenção da paz.

**Palavras-chave:** Nações Unidas. Esforço logístico. *Dry lease*. Suprimento. Missões de paz. Base Logística.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMRJ	-	Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro
DFS	-	Department of Field Support
DOS	-	Department of Operacional Support
DPKO	-	Department of Peacekeeping Operations
ECOSOC	-	Economic and Social Council
EM-FTM	-	Estado-Maior da FTM
EMNU	-	Estados-Membros das Nações Unidas
GRULAC	-	Group of Latin America and the Caribbean
ICAO	-	Organização Internacional de Aviação Civil
LAF	-	Lebanese Armed Force
LOA	-	Letter of Assist
MB	-	Marinha do Brasil
MD	-	Ministério da Defesa
MINUSTAH	-	Mission des Nations Unies pour la Stabilisation en Haiti
MONUSCO	-	Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République Démocratique du Congo
MOU	-	Memorandum of Understanding
MTF	-	Maritime Task Force
OMP	-	Operações de Manutenção da Paz
OMPS	-	Organização Militar Prestadora de Serviço
ONU	-	Organização das Nações Unidas
SAbM	-	Sistema de Abastecimento da Marinha do Brasil
TCC	-	Troop Contributing Countries
UNEF	-	United Nations Emergency Force
UNIFIL	-	United Nations Interim Force in Lebanon
UNLB	-	United Nations Logistics Base
UNMLUM	-	United Nations Peacekeeping Missions Military Logistics Unit Manual
UNSCOB	-	United Nations Special Committee on the Balkans

## SUMÁRIO

1	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
2	<b>O BRASIL E AS MISSÕES DE PAZ</b> .....	12
2.1	<i>ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS</i> .....	12
2.2	<i>BRASIL: PREVISIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO</i> .....	15
2.3	<i>MTF: MARINHA DO BRASIL E O EMPREGO DE MEIOS</i> .....	17
2.4	<i>MARINHA DO BRASIL: O PROBLEMA LOGÍSTICO NA UNIFIL</i> .....	20
2.5	<i>SABM: PROCESSO DE APOIO AO MEIO NA UNIFIL</i> .....	22
3	<b>UNITED NATIONS LOGISTICS BASE (UNLB)</b> .....	24
3.1	<i>ORIGEM DA BASE LOGÍSTICA DAS NAÇÕES UNIDAS</i> .....	24
3.2	<i>UNLB: MISSÃO E VISÃO</i> .....	26
3.3	<i>POSSIBILIDADES DE APOIO LOGÍSTICO: CADEIA DE SUPRIMENTO</i> .....	27
4	<b>SABM X UNLB: POSSIBILIDADE DE TRANSFERÊNCIA DE ESFORÇO</b> .....	33
4.1	<i>LEVANTAMENTO DAS NECESSIDADES</i> .....	33
4.2	<i>OBTENÇÃO</i> .....	34
4.3	<i>DISTRIBUIÇÃO</i> .....	35
4.4	<i>TRANSFERÊNCIA DO ESFORÇO LOGÍSTICO</i> .....	36
5	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	38
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	41

## 1 INTRODUÇÃO

Manter um navio longe de sua sede, em uma operação próxima ao emprego real, com as dificuldades e intempéries de uma missão de paz pode ser considerado um grande desafio logístico. Desafio que instigou neste autor a aspiração de buscar, por meio das análises de artigos, manuais e publicações que versam sobre logística em operações de paz do Brasil, das Nações Unidas e de outros países, novas possibilidades de suporte aos meios navais, de modo a reduzir o esforço do sistema logístico brasileiro ou, no mínimo, transferir parte das ações para aquele organismo que coordena as missões.

Nesta busca observou-se a pouca existência de artigos, trabalhos ou estudos específicos que abordassem a utilização da cadeia de suprimentos pertencente à estrutura logística das Nações Unidas, o que remete ao ineditismo deste trabalho, devido a não terem sido encontradas fontes de modo a permitir a possibilidade de aprofundar as comparações a termos financeiros ou de vantajosidade, principalmente, na parte afeta à função logística suprimento, em que fosse possível utilizar o desenho de pesquisa baseado no estudo comparativo.

O nome “Operação Líbano” foi como a Marinha do Brasil designou as missões nas quais um dos seus navios esteve servindo sob o respaldo da Organização das Nações Unidas. Estas missões operavam no mar próximo ao litoral do Líbano, tendo como sede a cidade de Beirute, capital daquele país.

Assim, definiu-se que como objetos de estudos teríamos: os aspectos do Sistema Logístico Brasileiro no apoio ao período de manutenção, durante uma missão de paz, à uma fragata no Líbano; e a estrutura de apoio logístico das Nações Unidas que é empregada no suporte aos contingentes em missão de paz.

. Estes objetos foram delimitados pelas características da função logística suprimento, pelo modelo de apoio prestado à Fragata União durante a Operação Líbano IV (2013 – 2014) e pelas características da Base das Nações Unidas em Brindisi-ITA, que serão apresentadas durante a fase de desenvolvimento.

Constata-se como questionamento deste trabalho: existe a possibilidade do emprego do apoio logístico da ONU, por intermédio da sua estrutura logística, em substituição daquele fornecido pelo Brasil à Fragata União durante o período de manutenção da Operação Líbano

IV?

Com isso, pode-se advir que o objetivo principal deste trabalho é apontar as principais semelhanças, singularidades e diferenças entre o sistema de apoio logístico das Nações Unidas e o Sistema Brasileiro, empregado em 2013, em apoio à “Operação Líbano IV”.

No desenvolvimento deste trabalho, serão apresentadas características e motivações das participações do Brasil neste tipo de operação, além de conceitos e procedimentos de modo a se atingir o seu escopo.

O propósito é Comparar os aspectos do Sistema Logístico Brasileiro e as características da estrutura de apoio da Base Logística das Nações Unidas.

A intenção, ao término deste estudo, é possibilitar a formação de uma base conceitual onde seja possível identificar o conjunto de atividades que permitam a projeção de uma solução logística, por meio da possibilidade de comparação com futuras necessidades, em um cenário em que o Brasil seja convidado a participar, com meios navais, em uma nova Operação de Manutenção da Paz (OMP) sob a égide da ONU, a semelhança do que ocorreu na Força Interina das Nações Unidas no Líbano (*United Nations Interim Force in Lebanon* – UNIFIL, do inglês).

Assim, este trabalho foi elaborado considerando uma pesquisa investigativa com estruturação científica, na forma de dissertação, estando contido no tema Logística Militar Naval (B15) dentro da área Logística das Operações de Paz (B15-40) da Escola de Guerra Naval, sendo desenvolvido sem a formulação de uma hipótese, dividido em cinco capítulos, tendo esta introdução como o primeiro capítulo.

O segundo capítulo aborda o desenvolvimento de uma estrutura não governamental criada após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) para promover a paz, tendo o Brasil como um dos fundadores. Nele serão discutidos os motivos e a base legal para a participação brasileira em futuras missões de paz dessa organização. Além disso, uma missão específica será analisada, destacando a aplicação de suporte logístico do Brasil ao contingente no país-sede. Após, será apresentado e definido o problema logístico, a fim de propor a sua projeção em planejamentos futuros para cenários similares e, por fim, será abordado o processo de apoio efetuado em decorrência das necessidades logísticas de um navio brasileiro no exterior.

No capítulo seguinte, será apresentada a estrutura da organização mundial, citada no capítulo anterior, onde se concentra o apoio logístico para os órgãos e missões daquela entidade em diversos países. Será abordado o desenvolvimento histórico desta estrutura até

suas dimensões atuais, além de exibir sua missão e visão, a fim de sustentar a manutenção de suas atividades no futuro. Ao final, serão relacionadas as possibilidades de apoio logístico oferecidas por aquela estrutura, a fim de estabelecer correlações com o Sistema Logístico Brasileiro no capítulo seguinte.

No quarto capítulo, será estabelecida uma correlação entre os pontos observados nos 2º e 3º capítulos associados à resolução do problema logístico já apresentado. Dessas correlações serão indicadas semelhanças e as singularidades por ambas as situações.

No capítulo derradeiro, será feita alusão ao propósito de modo a indicar se houve o atingimento do objetivo. Será sugerida, ao final, uma possibilidade de futura abordagem para o assunto em lide, tendo em vista a importância do tema para a condução dos apoios logísticos em missões sob orientação das Nações Unidas em operações de manutenção da paz.

## 2 O BRASIL E AS MISSÕES DE PAZ

Neste capítulo, será apresentado o desenvolvimento da estrutura não governamental, que foi criada após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), com intuito de promover a paz, da qual o Brasil foi um dos fundadores.

Serão apresentados também os motivos pelos quais o Brasil participou e a previsão legal para participar de futuras missões de paz sob abrigo daquela organização.

Continuar-se-á com uma explanação sobre a participação brasileira em uma missão de paz específica, em que foi necessária a aplicação de um suporte logístico oriundo do Brasil ao contingente situado no país sede daquela missão.

Após isso, será apresentado e definido o problema logístico de modo a projetá-lo em futuros planejamentos para situações semelhantes.

Ao final deste capítulo, será abordado o processo de apoio efetuado em decorrência da necessidade logística de um navio brasileiro no exterior.

### 2.1 ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS

Em 1945, a Segunda Guerra Mundial estava prestes a terminar, o planeta buscava a paz e as nações estavam em ruínas. Representantes de cinquenta países reuniram-se na Conferência das Nações Unidas sobre Organização Internacional em San Francisco, Califórnia nos Estados Unidos da América (EUA), do final de abril até o final de junho de 1945. Nos dois meses seguintes, eles redigiram e assinaram a Carta da Nações Unidas, criando um novo organismo internacional, a ONU, o que, esperava-se, impediria outra guerra mundial como a que acabaram de viver (UNITED NATION, 2023a).

Desde a sua criação, a ONU possui o propósito de manter a paz e a segurança internacionais; desenvolver relações amistosas entre as nações; realizar a cooperação internacional para resolver os problemas mundiais de caráter econômico, social, cultural e humanitário, promovendo o respeito aos direitos humanos e às liberdades fundamentais; ser um centro destinado a harmonizar a ação dos povos para a consecução desses objetivos comuns (ARTIFON, 2017).

A Carta das Nações Unidas é o documento base para todo o trabalho da ONU, cuja

criação foi para “salvar as gerações vindouras do flagelo da guerra” e uma de suas principais finalidades é manter o equilíbrio internacional, a paz e a segurança. A manutenção da paz, embora não explicitamente prevista na Carta, evoluiu para uma das principais ferramentas utilizadas pelas Nações Unidas para atingir este propósito (UNITED NATIONS, 2010).

A Carta das Nações Unidas confere ao Conselho de Segurança da ONU (CSNU) a atribuição principal de assegurar a preservação da paz e segurança internacionais. No exercício desta incumbência, o CSNU está autorizado a adotar uma gama de medidas, incluindo a instituição de uma operação de manutenção da paz sob os auspícios das Nações Unidas. A legitimidade jurídica para tais ações é encontrada nos Capítulos VI, VII e VIII da Carta. Enquanto o Capítulo VI versa sobre a "Resolução Pacífica de Controvérsias", o Capítulo VII contém disposições relativas à "Ação em Caso de Ameaça à Paz, Violação da Paz e Ato de Agressão". Por sua vez, o Capítulo VIII da Carta também estabelece a possibilidade de envolvimento de acordos e organizações regionais na promoção da paz e segurança internacionais, desde que tais atividades sejam consonantes com os propósitos e princípios, descritos no Capítulo I da Carta, os quais encontram-se listados abaixo (UNITED NATIONS, 2010):

“a) Manter a paz e a segurança internacionais e, para esse fim: tomar, coletivamente, medidas efetivas para evitar ameaças à paz e reprimir os atos de agressão ou outra qualquer ruptura da paz e chegar, por meios pacíficos e de conformidade com os princípios da justiça e do direito internacional, a um ajuste ou solução das controvérsias ou situações que possam levar a uma perturbação da paz;

b) Desenvolver relações amistosas entre as nações, baseadas no respeito ao princípio de igualdade de direitos e de autodeterminação dos povos, e tomar outras medidas apropriadas ao fortalecimento da paz universal;

c) Conseguir uma cooperação internacional para resolver os problemas internacionais de caráter econômico, social, cultural ou humanitário, e para promover e estimular o respeito aos direitos humanos e às liberdades fundamentais para todos, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião; e

d) Ser um centro destinado a harmonizar a ação das nações para a consecução desses objetivos comuns” (UNITED NATIONS, 2023a, s.n).

As OMP das Nações Unidas têm sido historicamente associadas ao escopo do Capítulo VI da Carta das Nações Unidas. No entanto, é importante observar que o CSNU não está estritamente vinculado à referência de um capítulo específico da Carta ao aprovar uma resolução que autoriza o desdobramento de uma OMP das Nações Unidas e, até o momento, nunca invocou explicitamente o Capítulo VI para tal propósito. Nos últimos anos, o CSNU tem adotado uma prática distinta, onde a invocação do Capítulo VII da Carta tem sido utilizada ao

autorizar a implantação de OMP das Nações Unidas em contextos pós-conflito caracterizados por volatilidade, onde o Estado anfitrião demonstra incapacidade de manter a segurança e a ordem pública. A invocação do Capítulo VII pelo CSNU nesses cenários não apenas denota a base jurídica para suas ações, mas também pode ser interpretada como uma declaração de determinação política sólida e um meio de reafirmar às partes envolvidas no conflito e aos Estados-Membros das Nações Unidas (EMNU) suas obrigações de implementar as decisões do CSNU (UNITED NATIONS, 2010).

O papel principal das OMP da ONU, no que se diz respeito à prestação de assistência humanitária, é proporcionar um ambiente seguro e estável dentro do qual os atores humanitários podem realizar suas atividades (UNITED NATIONS, 2010).

Este tipo de operação ajuda os países a navegar no difícil caminho do conflito para a paz. Possui pontos fortes como a legitimidade, divisão de responsabilidades e capacidade de enviar tropas e policiais de todo o mundo, integrando-os a forças civis de manutenção da paz para atender a uma série de mandatos estabelecidos pelo CSNU e pela Assembleia Geral<sup>1</sup> (UNITED NATIONS, 2023a).

As missões de paz têm se configurado como uma manifestação mais evidente do comprometimento solidário da comunidade internacional com a promoção da paz e segurança. Embora não estejam especificamente mencionadas na Carta das Nações Unidas, tais operações têm adquirido relevância como um instrumento fundamental para reafirmar a presença da ONU em regiões conflituosas. Nesse sentido, reconheceu-se a grande importância das operações de paz, as quais têm implicações políticas, estratégicas, éticas e sociais significativas (ARTIFON, 2017).

Nos últimos sessenta anos, o conceito de manutenção da paz das Nações Unidas evoluiu para um dos principais artifícios utilizados pela comunidade internacional para gerir crises complexas que representam uma ameaça à paz e à segurança internacionais (UNITED NATIONS, 2010).

O Brasil é um dos fundadores das Nações Unidas e possui uma Missão Permanente junto à ONU, em Nova York, que representa o país nas principais áreas de atuação da Organização: paz e segurança, desenvolvimento sustentável e direitos humanos. (BRASIL, 2022)

---

<sup>1</sup> Assembleia Geral é integrada pelos Estados-Membros das Nações Unidas e proporciona um foro para o debate multilateral de toda a gama de questões internacionais previstas na Carta da ONU (BRASIL, 2013).

Além de ser um dos membros fundadores, o Brasil possui em seus documentos de alto nível a previsibilidade e a propensão a continuar participando de OMP da ONU, conforme será exibido na próxima seção.

## 2.2 BRASIL: PREVISIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO

O Brasil, como signatário original da Carta das Nações Unidas, tornou-se um Estado-membro fundador da ONU ao depositar sua ratificação em 21 de setembro de 1945, e, desde 1955, o país tem o privilégio de pronunciar o discurso inaugural no Debate Geral da Assembleia Geral das Nações Unidas (BRASIL, 2022).

Ao longo de sua história, o Brasil assumiu a condição de membro não permanente do CSNU por onze vezes, nas seguintes ocasiões: 1946-1947, 1951-1952, 1954-1955, 1963-1964, 1967-1968, 1988-1989, 1993-1994, 1998-1999, 2004-2005, 2010-2011 e 2022-2023. Nesse contexto, destaca-se que a República Federativa do Brasil é o segundo país com maior número de participações no Conselho, sendo superado somente pelo Japão. Atualmente, o Brasil foi o único candidato do Grupo da América Latina e Caribe (*Group of Latin America and the Caribbean* – GRULAC, do inglês) a buscar novamente uma cadeira no CSNU para o período de 2022-2023, no qual foi escolhido. Em relação ao Conselho Econômico e Social (*Economic and Social Council* – ECOSOC, do inglês), o Brasil participou nos períodos: 1948-1950, 1956-1958, 1960-1962, 1970-2003, 2005-2010, 2012-2017 e 2019 até 2021 (BRASIL, 2022).

A participação do Brasil em missões de paz da ONU é respaldada pelos princípios fundamentais da defesa da paz e da solução pacífica de conflitos, conforme estabelecido na Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Analisando a Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2020, p. 7) tem-se: “O Brasil privilegia a paz e defende o diálogo e as negociações para a solução das controvérsias entre os Estados”, além de incrementar no seu item 2.3.11, o qual expressa que a demanda pela participação em operações de paz tende a acentuar-se, podendo o País ser estimulado a aumentar a sua participação nesse tipo de missão.

Do mesmo modo, pode-se extrair da Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2020) o seguinte texto:

O Brasil, por sua tradição de defensor do diálogo e da convivência harmoniosa entre os povos, continuará a ser convidado a dar sua

contribuição para a paz mundial. Em consequência, deve estar preparado para atender às possíveis demandas de participação em Operações de Paz, sob a égide da Organização das Nações Unidas – ONU ou de organismos multilaterais. Essas participações, observadas as circunstâncias do momento, deverão seguir os princípios e as prioridades da política externa e de defesa do Brasil (BRASIL, 2020, p. 32).

Com isso, pode-se então verificar que as participações do Brasil são alicerçadas nos mais altos marcos legais do país, tais como Constituição da República Federativa do Brasil, a Política Nacional de Defesa (PND) e a Estratégia Nacional de Defesa (END).

A participação nacional em missões sob a égide da ONU, segundo o Ministério da Defesa (BRASIL, 2023), remonta aos primórdios da criação da mesma, em 1947, quando o Brasil fez parte da Comissão Especial das Nações Unidas para os Bálcãs (*United Nations Special Committee on the Balkans* – UNSCOB, do inglês)<sup>2</sup>, na porção meridional da Europa, representado por diplomatas e observadores militares (BRASIL, 2023).

Já o primeiro envio de tropas a um país estrangeiro foi em 1956, a fim de participar da Força de Emergência das Nações Unidas (*United Nations Emergency Force* – UNEF, do inglês), criada para evitar conflitos entre egípcios e israelenses e pôr fim à Crise de Suez<sup>3</sup>. (SILVA, 2021)

Desde então, o Brasil vem construindo um histórico notável de contribuições no âmbito das operações de manutenção da paz e missões políticas especiais das Nações Unidas. Ao longo dos últimos setenta anos, o país participou de diversas missões de paz, mobilizando um contingente de mais de 55 mil militares e policiais, cuja contribuição foi fundamental para promover a estabilidade e a harmonia internacionais. Vale ressaltar que o Brasil desempenhou o papel de comando na Missão das Nações Unidas para a Estabilização no Haiti (*Mission des Nations Unies pour la Stabilisation en Haiti* – MINUSTAH, do francês) por treze anos consecutivos, bem como na Força-Tarefa Marítima da UNIFIL por quase uma década (BRASIL, 2021).

Ressalta-se, também, que enquanto a primeira missão enfatizou nossa contribuição essencial para a conquista da estabilidade política naquele país (Haiti), a segunda se destacou pela liderança brasileira na única força naval da ONU em operação no mundo naquele momento (BRASIL, 2023).

<sup>2</sup> UNSCOB: Comissão criada para monitoramento fronteiro em face das tentativas de intervenção da Albânia, Bulgária e Iugoslávia na guerra civil grega (BRASIL, 2023).

<sup>3</sup> Crise do Suez foi um conflito, ocorrido em 1956, entre o Egito e a coalisão formada por Grã-Bretanha, França e Israel e que envolveu o controle do Canal de Suez (SILVA, 2021).

É importante mencionar também a relevante participação do Brasil na Missão da ONU para a Estabilização na República Democrática do Congo (*Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République Démocratique du Congo – MONUSCO*, do francês), na qual o país ocupa o comando do componente militar. Além disso, a equipe móvel de treinamento especializada em guerra na selva do Brasil oferece capacitação às tropas de outros países envolvidos na Missão. Adicionalmente, o Brasil tem sido um anfitrião para cursos de treinamento promovidos pela ONU, além de cooperar com diversos países no aprimoramento das habilidades de suas tropas (BRASIL,2021).

Consta nos registros do Ministério da Defesa (MD) (BRASIL,2023) que, até julho deste ano, o Brasil já esteve envolvido em 50 operações conduzidas pelas Nações Unidas, abrangendo tanto missões de manutenção da paz quanto de políticas especiais, sempre desempenhando um papel significativo no esforço global pela paz.

Atualmente, a única OMP em que o Brasil enviou navio com tropa para participar diretamente de uma operação foi durante a participação na UNIFIL, na qual permaneceu com um navio brasileiro somente enquanto esteve no comando da Força-Tarefa Marítima (*Maritime Task Force- MTF*, do inglês) (CANELA, 2017).

Na próxima seção, serão abordados o emprego de meios navais e suas características, de modo a permitir a formação de uma base de conhecimentos para projeção em futuras participações.

### 2.3 MTF: MARINHA DO BRASIL E O EMPREGO DE MEIOS

A fim de iniciar a explanação sobre a operação de manutenção da paz citada, pode-se apresentar o comentário de De Almeida sobre a criação da UNIFIL:

A criação da UNIFIL remonta ao período inicial da Guerra Civil libanesa e às ações conduzidas por integrantes da Organização para a Libertação da Palestina (OLP) contra Israel, a partir do território libanês. Quando a Jordânia finalmente expulsa a OLP do seu território, a partir de setembro de 1970, no episódio que ficou conhecido como “Setembro Negro”, milhares de militantes palestinos se juntam aos compatriotas que já haviam se instalado no Líbano nos anos precedentes, [...] (DE ALMEIDA, 2017, p. 47).

A UNIFIL foi criada pela resolução 425 do CSNU, em 19 de março de 1978, sendo renovada periodicamente de acordo com o progresso realizado para o cumprimento do

mandato: confirmar a retirada das forças israelenses do sul do Líbano; restaurar a paz e segurança internacional; e assistir o governo libanês para restabelecer sua autoridade efetiva na área (PAES, 2018).

Em 2006, após a Guerra do Líbano, a MTF-UNIFIL (*Maritime Task Force*, do inglês) foi estabelecida por meio da resolução 1701 do CSNU, a qual estatuiu que o Governo Libanês deveria assegurar suas fronteiras marítimas de modo a evitar a entrada de armas ou materiais afins, solicitando que a UNIFIL auxiliasse aquele Governo, na figura das Forças Armadas Libanesas (*Lebanese Armed Force – LAF*, do inglês), nesta tarefa. (PAES, 2018)

Após a última a resolução, o então primeiro-ministro libanês, Fouad Siniora (2005-2009), encaminhou uma carta ao Secretário-Geral da ONU<sup>4</sup> solicitando o apoio à ONU devido à incapacidade da marinha de seu país em garantir o cumprimento daquela resolução (CANELA,2017).

Com isso, ainda em 2006, a ONU organizou a FTM e designou a Alemanha para o seu comando. Além da Alemanha, a Bélgica, a França e a Itália também a comandaram (CANELA, 2017).

Já em 2010, a Itália encerrou sua participação no comando da força-tarefa e não o transferiu a nenhum país, levando o Comandante da UNIFIL (*Force Commander*, do inglês) a assumir o controle operacional da FTM, o que não era considerado ideal para a ONU (DE ALMEIDA, 2017).

Em face a essa questão, as Nações Unidas iniciaram um esforço para identificar potenciais países capazes de liderar a FTM-UNIFIL. Baseado nos méritos do Brasil como uma nação defensora da paz, devido a sua imparcialidade nas relações internacionais e sua competência comprovada no comando da MINUSTAH, foi feito o convite ao Brasil para assumir o comando da Força-Tarefa Marítima (FTM). Essa nomeação é notável, uma vez que o Brasil se torna o primeiro país não membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) a assumir essa responsabilidade (DE ALMEIDA, 2017).

Deste modo, em dezembro de 2010, o Governo brasileiro concedeu autorização para a o país participar da UNIFIL, sendo a liderança da FTM assumida efetivamente por um Contra-Almirante da Marinha do Brasil (MB) em 24 de fevereiro de 2011 (DE ALMEIDA, 2017).

<sup>4</sup> Kofi Atta Annan (1938-2008) foi o Secretário-Geral da ONU no período de 1997 a 2006. Disponível em: <<https://www.un.org/sg/en/content/former-secretaries-general>>.

Conforme consta no Memorando de Entendimento<sup>5</sup> (*Memorandum of Understanding* - MOU, do inglês) entre o Brasil e as Nações Unidas, o período de participação de tropa iniciou-se em 14 de outubro de 2011, com o emprego de uma Fragata com 253 militares entre tripulação e estado-maior da FTM (EM-FTM), sendo posteriormente retificado pelo documento chamado “*Amendment #4*” de 16 de maio de 2018, alterando o meio para uma Corveta com 210 militares, já considerando o EM-FTM.

Nesses quase dez anos no comando brasileiro da Força-Tarefa, a MB empregou quatro Fragatas da Classe Niterói Modernizadas (Fragatas: União, Liberal, Constituição e Independência) e uma Corveta da Classe Barroso (Corveta Barroso), além de aeronaves Super-Lynx AH-11A/B e Esquilo UH-12 em um ciclo de seis meses de emprego na área de operação com rendição na cidade de Beirute-Líbano (BRASIL,2023).

Ocorreu também, a participação do Navio Patrulha Oceânico APA, da classe Amazonas, porém, para este estudo, este meio não será abordado tendo em vista que não passou pelo período de manutenção durante o seu emprego.

Neste trabalho será destacada a participação dos meios navais brasileiros, a fim de apresentar algumas das suas necessidades logísticas durante o emprego em uma OMP sob a égide da ONU.

Durante a participação brasileira no comando da UNIFIL, como citado anteriormente, a MB disponibilizou um navio com uma aeronave orgânica. Pelas características intrínsecas de qualquer equipamento de grande porte, como os navios e as aeronaves, é sabido que, com o tempo e com o desgaste, é necessário realizar manutenções nesses meios.

Corroborando com a afirmativa acima a informação disponível na Associação Brasileira de Normas Técnicas NBR 5462 de 1994, que, em seu item 2.8.7, apresenta a definição de Manutenção Preventiva como “Manutenção efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item” (ABNT, 1994).

Prevendo este fato e de modo a permitir um período para realização da manutenção preditiva dos meios empregados, ficou definido na Carta de Assistência<sup>6</sup> (*Letter of Assist* – LOA, do inglês) assinada entre o Brasil e a UNIFIL, que haveria um período de 20 dias de manutenção

<sup>5</sup> MOU é um acordo formal negociado entre a ONU e o país contribuinte e estabelece a responsabilidade tanto para a ONU quanto para o país contribuinte (UNITED NATIONS, 2022).

<sup>6</sup> *Letter of Assist* (LOA): documento contratual juridicamente vinculativo entre a ONU e um Estado-Membro (UNITED NATIONS,2022).

para cada 6 meses consecutivos de operação, podendo este ser fracionado ou corrido, o qual ficou definido como “Período de Manutenção” para a MB ou “Dias de Manutenção” para a UNIFIL.

Consta também na LOA, com o propósito de possibilitar o reabastecimento, remoção de lixo, ressuprimento de gêneros, troca de membros da tripulação, prover descanso à tripulação e realizar as manutenções preventivas, a definição dos portos de Beirute no Líbano (sede), Limassol no Cipro e Mersin na Turquia, como portos de apoio (*Ports of calls*, do inglês). (UNITED NATIONS, 2019)

Os períodos de manutenção ocorreram quando o navio brasileiro se encontrava atracado no porto de Beirute. Como dito anteriormente, o navio ficava por 20 dias imobilizado para efetuar as rotinas de manutenções preventivas. Os sobressalentes, ferramentas, assim como o pessoal técnico, que não estavam previstos na disponibilidade a bordo, foram trasladados do Brasil para aquela cidade. Para tal, foi utilizado o modal aéreo por meio de voos logísticos, sendo inicialmente conduzidos por uma aeronave da Comando da Aeronáutica e, posteriormente, por voos comerciais (SALVADOR, 2021).

O Brasil conduziu a FTM do ano de 2011 até o ano de 2021, tendo até início de 2020 um navio capitânia brasileiro, quando, meses depois do retorno do meio, passou o comando para Alemanha<sup>7</sup>.

A próxima seção abordará o período da participação do Brasil na UNIFIL, enfocando as necessidades logísticas e conceitos afetos ao período de manutenção da Fragata União de modo que, ao final, seja definido o conceito de problema logístico.

#### 2.4 MARINHA DO BRASIL: O PROBLEMA LOGÍSTICO NA UNIFIL

Utilizando a definição do termo Problema Logístico contido na Doutrina da Logística Militar (BRASIL, 2016, p. 15) que diz “Problema logístico é o caso particular, único e cíclico, que decorre de cada situação, a ser solucionado ou mitigado pelo Sistema Logístico”, buscaremos o enquadramento desta definição para o caso em lide.

Assim, tem-se no caso proposto deste trabalho, a indicação do Sistema de Abastecimento da Marinha do Brasil (SAbM) como Sistema Logístico, o qual agiu na condução

<sup>7</sup> Disponível em <<https://www.marinha.mil.br/noticias/cerimonia-de-transferencia-de-autoridade-marca-conclusao-da-participacao-brasileira-no>>. Acessado em 12 jul de 2023.

do provimento de sobressalentes para as manutenções preditivas realizadas nos Períodos de Manutenção dos meios brasileiros empregados na UNIFIL.

Entende-se como SAbM:

[...] conjunto constituído por Órgãos, processos e recursos de qualquer natureza, interligados e interdependentes, estruturado com a finalidade de promover, manter e controlar o provimento do material necessário à manutenção das Forças e demais Órgãos Navais em condições de plena eficiência (BRASIL, 2009, Cap. 1, p. 6).

Como dito anteriormente, o período de manutenção immobilizava o meio por 20 dias corridos, a fim de possibilitar a realização de manutenções não só dos diversos equipamentos de bordo, como também, dos pertencentes à aeronave orgânica. Para tal, utilizou-se o ferramental já disponível e, devido à previsão de execução de outras manutenções de outros escalões, foram necessários ferramentas extras e pessoal qualificado de Organizações Militares Prestadoras de Serviço (OMPS) como, por exemplo, o Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro (AMRJ) (SALVADOR, 2021).

Observando o escopo deste trabalho, será considerada somente a função logística de suprimento, quando do levantamento das ações daquele sistema da MB, anteriores e posteriores, associada à realização do Período de Manutenção. Para tal, foram observados os fatos ocorridos durante a Operação Líbano IV (2013-2014), realizada pela Fragata União, em que o Autor foi tripulante e exercia a função de Chefe do Departamento de Intendência.

Neste momento, cabe evidenciar a definição da função logística suprimento citada acima:

Função Logística Suprimento é o conjunto de atividades que trata da previsão e provisão do material, de todas as classes, necessário às organizações e forças apoiadas (BRASIL, 2016, p. 25).

Em 2013, quando este autor participou da “Operação Líbano IV”, o Período de Manutenção foi realizado em Beirute e os volumes com sobressalentes e com ferramental necessário, além do pessoal técnico, foram trasladados por meio de voo logístico feito por aeronave do Comando da Aeronáutica.

Ressalta-se que, nas “Operação Líbano” seguintes, o traslado do material não foi realizado por aeronave militar e, sim, por aeronave civil, por meio de contrato efetuado pelo Ministério da Defesa, tanto para os volumes quanto para o pessoal envolvido (SALVADOR, 2021).

De acordo com o autor, as necessidades de sobressalentes para o período de manutenção da Fragata União foram elaboradas, previamente ao voo, pelos departamentos de máquinas, armamento e de operações, conforme previsões disponíveis nos manuais dos respectivos equipamentos, considerando a janela do período de manutenção, sendo, ao final, compiladas e encaminhadas pelo departamento de intendência ao SAbM.

Desta feita, pode-se definir o Problema Logístico como: prover sobressalentes por meio do SAbM a fim de atender o Período de Manutenção de um meio que se encontra em Beirute-Líbano.

Na próxima seção, serão explicados sucintamente os processos adotados pelo SAbM na solução do problema logístico citado acima.

## 2.5 *SABM: PROCESSO DE APOIO AO MEIO NA UNIFIL*

Em 2013, após o recebimento da lista de necessidades elaborada pelo navio, o SAbM iniciou os processos internos para prover os itens que seriam transportados pelo voo logístico para a cidade de Beirute no apoio às manutenções que seriam realizadas.

Conforme previsto na Doutrina de Logística Militar (BRASIL, 2016, p. 25), a execução da função logística de suprimento é realizada por meio de três atividades: “levantamento de necessidades; obtenção; e distribuição”.

Nessa primeira atividade, levantamento de necessidades, foram observadas as premências para fins de manutenção, no caso do período de reparo, e, em proveito, de transporte, para recompletamento de itens até o final da missão. Esta atividade, como mencionado, foi realizada pelo navio que, ao término da compilação dos dados, efetuou o encaminhamento do arquivo com os itens necessários para o SAbM.

A segunda atividade, obtenção, foi conduzida pelo SAbM, onde foram identificadas as possíveis fontes para a provisão dos itens, seja pela separação daqueles itens que estavam disponíveis nos depósitos da MB ou pela aquisição por meio do processo de licitação, com abrangência nacional ou internacional, conduzidas pelas Comissões Navais Brasileiras no Exterior<sup>8</sup>, observando as publicações, normas e legislação vigentes no Brasil (BRASIL, 2016).

Para fins desse trabalho, não haverá um aprofundamento no passo-a-passo desta

---

<sup>8</sup> A MB possui duas Comissões Navais no exterior, sendo uma na Europa e outra nos EUA, as quais são responsáveis pelas aquisições de bens e serviços no exterior (BRASIL, 2016).

atividade, sendo esta novamente abordada no Capítulo 4 deste estudo com a intenção de efetuar um comparativo com o processo realizado pela ONU.

Posteriormente, segundo o autor, já com os sobressalentes armazenados em caixas, o SAbM providenciou o deslocamento destas para o local indicado pelo Ministério da Defesa, a fim de providenciar o embarque no voo logístico.

A última atividade, a distribuição, conforme informações do autor, ficou a cargo do Ministério da Defesa. Foi utilizada uma aeronave do Comando da Aeronáutica para o traslado do material e do pessoal associado ao período de manutenção.

Durante o estudo, foi verificado um ponto positivo para futuras análises associadas às manutenções dos navios empregados na UNIFIL, considerando o contexto financeiro, pois esse se encontrava disponível quando se fazia necessário, não impactando os procedimentos ou processos logísticos e não sendo um desafio (SALVADOR, 2021).

Ressalta-se que nem todos os sobressalentes solicitados foram atendidos, o que coube uma avaliação do navio sobre o impacto do não-atendimento e uma readequação da condução das manutenções.

No próximo capítulo, será apresentada uma estrutura pertencente à ONU e suas características, de modo a abordar uma possibilidade de como obter uma solução para o problema logístico, citado na seção anterior, porém com a transferência do esforço logístico do Brasil para a ONU.

### 3 UNITED NATIONS LOGISTICS BASE (UNLB)

Neste capítulo será apresentada a estrutura da ONU, na qual está concentrado o apoio logístico para as suas missões e para os demais órgãos, nos diversos países, e algumas de suas características que irão auxiliar na explanação do objeto de estudo.

Será abordado o desenvolvimento da fração daquela organização desde sua origem até as suas dimensões atuais.

Serão exibidas, de modo a corroborar com a conservação das suas atividades no futuro, a missão e visão organizacionais.

Ao final desta seção, serão relacionadas as possibilidades de apoio logístico que aquela entidade é capaz de prover, a fim de que, no próximo capítulo, estas possam ser apresentadas sendo correlacionadas com as possibilidades de apoio pelo Sistema Logístico da Marinha do Brasil.

#### 3.1 ORIGEM DA BASE LOGÍSTICA DAS NAÇÕES UNIDAS

Em virtude da complexidade e envergadura que as operações de paz começaram a apresentar, incrementada pela introdução de novos avanços científicos e pelo desenvolvimento das relações entre os Estados, a ONU vislumbrou a necessidade de desenvolver o apoio logístico aos membros de suas missões ativas, e assim sendo, conduziu a implementação da primeira Base Logística (PÉTER, 2012).

A instalação original de armazenamento do Departamento de Operações de Manutenção da Paz (*Department of Peacekeeping Operations - DPKO*, do inglês) era denominada de Depósito de Suprimentos das Nações Unidas (*United Nations Supply Depot*, do inglês) e foi inicialmente localizada na cidade italiana de Nápoles e, posteriormente, transferida para a cidade de Pisa, no mesmo país (UNITED NATIONS, 2023).

A criação do depósito ocorreu em 1956 com o propósito de receber os recursos disponíveis após o encerramento da UNEF (1956-1967) (UNITED NATIONS, 2023).

Em 23 de novembro de 1994, foi firmado o MOU entre o Secretário-Geral<sup>9</sup> e o Governo

<sup>9</sup> *Boutros Boutros-Ghali* (1922-2016) foi o Secretário-Geral da ONU no período de 1992 a 1996. Disponível em: <<https://www.un.org/sg/en/content/former-secretaries-general>>.

da Itália<sup>10</sup> que estabeleceu as diretrizes para o uso de propriedades e instalações em Brindisi pelas Nações Unidas (UNITED NATIONS, 2023).

O primeiro adendo a esse memorando, referente à doação de três novos armazéns, foi assinado sete anos depois, em 7 de dezembro de 2001. Posteriormente, em 4 de agosto de 2008, foi assinado o segundo aditamento, que trata da transferência de instalações e áreas adicionais para a **Base Logística das Nações Unidas** (*United Nations Logistics Base – UNLB*, do inglês, grifo nosso) pelo Governo da Itália. Já em 23 de novembro de 2011, foi assinado o terceiro aditamento, referente à transferência de seis edifícios e uma área aberta para a UNLB pelo Governo da Itália (UNITED NATIONS, 2023).

No início da operação da UNLB, além do armazenamento de material, foram estabelecidos sistemas de comunicações via satélite, a fim de permitir a troca de informações entre as diversas missões e a Sede da ONU, na cidade de Nova Iorque nos EUA, sendo posteriormente expandidas as possibilidades de apoio logísticos (PÉTER, 2012).

Desde o final de 1994, a UNLB encontra-se em pleno funcionamento em Brindisi, Itália (UNITED NATIONS, 2023).

Existe uma estrutura macro dentro da ONU que é o Centro Global de Serviços das Nações Unidas (*United Nations Global Service Centre – UNGCS*, do inglês), o qual é uma entidade que unifica a UNLB e a Base de Suporte das Nações Unidas em Valência (*United Nations Support Base – UNSB*, do inglês), sendo esta última com características de um escritório naquela cidade citada (UNITED NATIONS, 2023).

Cabe ressaltar que, durante a condução da elaboração deste trabalho, foi verificado que as atividades relacionadas com o objeto de estudo são conduzidas pela UNLB, desta forma, todos os elementos associados ao UNGSC serão entendidos como da UNLB, assim como somente serão abordados os aspectos e itens relacionados a esta última estrutura.

A base apresenta, em seu portfólio, as atividades de suporte logístico às entidades e às missões da ONU, que abrangem o gerenciamento e a execução da Cadeia de Suprimento e a disponibilização de Tecnologia de Informação e Geoespaciais (UNITED NATIONS, 2023a).

Além disso, são oferecidos, também pela base, os serviços de suporte operacional, assistência técnica ambiental e suporte logístico em toda a extensão das missões de campo, desde o planejamento inicial e preparação até a fase de encerramento (UNITED NATIONS,

<sup>10</sup> *Silvio Berlusconi* (1936-2023) foi o Primeiro-Ministro da Itália no período de 1994 a 1995. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/list-of-prime-ministers-of-Italy-2067327>

2023).

A fim de permitir a execução dessas atividades de apoio, a base ocupa uma área total de 368.209 m<sup>2</sup> e é composta por 53 edifícios fornecidos pelo Governo da Itália, exclusivamente, para uso das Nações Unidas, além de 12 edifícios construídos pelas próprias Nações Unidas. Essas estruturas englobam 17 armazéns, 15 oficinas e edifícios de serviços, 1 clínica e 32 edifícios, de escritórios e treinamento, de diversos tamanhos (UNITED NATIONS, 2023a).

Essas atividades possuem a tendência de permanecerem disponíveis como pode-se verificar na apreciação da missão e visão daquela estrutura.

Na próxima seção, serão abordados a missão e visão da UNLB, com o fito de denotar a continuidade desta unidade e o seu modo de operação.

### 3.2 UNLB: MISSÃO E VISÃO

Pode-se verificar, conforme disponibilizado no sítio da UNLB, o que é apresentado como a sua missão:

Permitir que nossos clientes tenham sucesso fornecendo os serviços otimizados e soluções responsáveis na cadeia de suprimentos, na gestão ambiental, informação geoespacial e tecnologias de telecomunicações<sup>11</sup> (UNITED NATIONS, 2020).

É evidenciado por aquela base, no mesmo conteúdo acima, que as soluções apresentadas por ela são flexíveis, customizadas para cada um dos apoios em virtude de suas características e das complexidades individuais de cada necessidade (UNITED NATIONS, 2020).

Essas características corroboram com o comentário de CID & GALDONI (2017, p. 118): “a determinação do suporte logístico para cada missão depende da origem e da responsabilidade do apoio a força empregada”, demonstrando que o apoio logístico deve ser pensado individualmente conforme cada situação apresentada.

Cabe lembrar que o apoio da UNLB é realizado não só em apoio às missões de campo, mas, também, a outras estruturas e entidades de Secretariado da ONU, sendo que para tal a

---

<sup>11</sup> *We enable our clients to succeed by providing optimized services and responsible solutions in supply chain, environmental management, geospatial information, and telecommunication technologies.*

UNLB é suportada por parcerias com outros órgãos internacionais<sup>12</sup>, assim como por representantes do setor privado (UNITED NATIONS, 2020).

Considerando a missão apresentada e o fato supracitado, pode-se inferir que a UNLB tem realizado diversos apoios, os quais a permitem desenvolver um cabedal de soluções de modo a mitigar problemas em futuras solicitações de apoio dentro de seu portfólio.

A visão da UNLB é oriunda do Departamento de Suporte Operacional (*Department of Operational Support – DOS*, do inglês), órgão pertencente à ONU ao qual a UNLB é subordinada, sendo esta visão focada nos seguintes elementos: Excelência no Atendimento, Geração de Confiança e Colaboração Mútua (UNITED NATIONS, 2020).

A Excelência no Atendimento é alcançada pela busca por aprimorar o desempenho das suas atividades por meio do desenvolvimento de procedimentos otimizados, de diligência profissional, com práticas inovadoras, realizando exame metuculoso de dados, tendo sempre a satisfação do cliente como prioridade, além de analisar as suas avaliações do atendimento (UNITED NATIONS, 2020).

Já a Geração de Confiança é atingida proporcionando uma experiência que supera as expectativas do cliente e de alta qualidade, oferecendo-lhe bens e serviços com eficiência e eficácia (UNITED NATIONS, 2020).

Para a Colaboração Mútua, a base promove relações estreitas com seus respectivos governos anfitriões, instituições acadêmicas e órgãos do setor privado para mobilizar maior apoio em todos os níveis (UNITED NATIONS, 2020).

Com isto exposto, pode-se advir que, quando solicitado, o apoio logístico prestado pela UNLB tenderá a ser flexível atendendo às especificidades da situação apresentada, de maneira eficaz e com eficiência, propiciando uma experiência perfeita.

A seguir, ampliar-se-á as possibilidades de apoio logístico disponíveis para atender, com excelência, todas aquelas entidades que sejam indicadas pela ONU.

### 3.3 POSSIBILIDADES DE APOIO LOGÍSTICO: CADEIA DE SUPRIMENTO

Nesta parte, será abordada apenas uma das atividades de apoio da UNLB que está associada com o objeto de estudo deste trabalho, a Cadeia de Suprimento, a qual, no capítulo

---

<sup>12</sup> Estados Membros, Comissões Econômicas Regionais, Tribunais Internacionais e instituições acadêmicas (UNITED NATIONS, 2020).

4, será apresentada de forma mais detalhada, a fim de associá-la com as atividades similares realizadas pelo sistema logístico brasileiro.

É previsto, também, o reabastecimento de ampla variedade de itens especializados nas áreas de Engenharia, Suprimentos, Transportes Terrestres, Tecnologias de Informação e telecomunicações e materiais médicos (UNITED NATIONS, 2020).

Além do ressuprimento, existem dentro da estrutura da UNBL gerentes de ativos dedicados que poderão identificar soluções para excedentes e disponibilizar itens gratuitamente para outras missões. Há, também, a possibilidade do emprego de engenheiros especialistas ambientais que estão disponíveis para propor uma ampla variedade de produtos, desde pacotes de propostas, projetos modulares, específicos e padronizados para projetos de engenharia (UNITED NATIONS, 2020).

Existe o suporte ambiental, remoto ou no local, para avaliação rápida da linha de base para missões de campo, fornecimento de remediação de solo contaminado por óleo e capacitação ao gerenciar o meio ambiente (UNITED NATIONS, 2020).

Serão utilizados como bases de pesquisa o Manual da Unidade de Logística Militar de Missões de Paz das Nações Unidas (*United Nations Peacekeeping Missions Military Logistics Unit Manual* – UNMLUM, do inglês) e o Manual de Obtenção das Nações Unidas (*United Nations Procurement Manual* – PM, do inglês), de onde serão extraídos conceitos e os entendimentos acerca dos processos contidos na Cadeia de Suprimentos conduzida pela ONU por intermédio da UNLB.

O primeiro manual prevê o DOS como órgão responsável pelo apoio dedicado às operações de manutenção de paz da ONU nas áreas de reembolso financeiro a países contribuintes de tropas (*Troop Contributing Countries* – TCC, do inglês) e de policiais, serviços de apoio logístico, comunicações e tecnologia da informação, recursos humanos e administração geral para apoiar missões (UNITED NATIONS, 2022).

Durante a realização do estudo para este trabalho, verificou-se que existe uma definição, presente no Manual de Operações de Paz do Ministério da Defesa (M34-M-02, 3ª edição, 2013), que se encontra desatualizada em relação ao UNMLUM (2022). No primeiro, é indicado o Departamento de Apoio ao Campo (*Department of Field Support* – DFS, do inglês) como órgão subordinado ao Secretariado da ONU, ao qual cabe fornecer apoio às áreas de pessoal, finanças e orçamento, administração, tecnologia da informação, comunicações e logística (item 2.1.3.2.2 do MD34-M-02), enquanto o manual da ONU aponta o DOS como

sendo o órgão responsável (UNMLUM, p. 46).

O DOS considera como essencial a fase de planejamento logístico da força que será empregada na missão de paz, na qual são identificados os desafios que os TCC poderão enfrentar ao equipar ou apoiar seus contingentes. Nesta fase, são definidos os equipamentos e as unidades que serão disponibilizados. (UNITED NATIONS, 2022)

Com o objetivo de assegurar que as unidades disponibilizadas pelos EMNU detenham a capacidade requerida, diversas alternativas são contempladas para o provimento de equipamentos essenciais e seu suporte. Essas alternativas se inserem nas categorias de *WET LEASE* e *DRY LEASE*, sendo a seleção da opção diretamente associada à taxa de reembolso.

Cabe apresentar os conceitos previstos no UNMLUM (UNITED NATIONS, 2022, p. 47, ambos) para os termos Wet Lease e Dry Lease.

Para o termo *Wet Lease*<sup>13</sup>, define-se:

Sistema de reembolso pelo qual o contribuinte de tropas/policiais **fornece e assume a responsabilidade pela manutenção e suporte** dos principais itens de equipamento implantados, juntamente com o equipamento secundário associado. O contribuinte de tropa tem direito ao reembolso por fornecer esse apoio (grifo nosso).

E para o termo *Dry Lease*<sup>14</sup>, define-se:

Sistema de reembolso pelo qual o contribuinte de tropas fornece equipamento para a Missão e a **ONU assume a responsabilidade pela manutenção** do equipamento” (grifo nosso).

Assim, pode-se advir que, a fim de permitir que haja a possibilidade de transferência do esforço logístico do Brasil para a ONU, é necessário que os equipamentos dos meios empregados sejam inseridos na segunda categoria: DRY LEASE.

O MOU é o documento no qual são identificadas as categorias acima descritas para o enquadramento dos equipamentos e unidades e essa informação constará, também, na seção de reembolsos da LOA. (UNITED NATIONS, 2022)

De acordo com o exposto, os sobressalentes para motores e equipamentos constantes em um meio da MB, que possam ser adquiridos no comércio e que não tenham restrições para venda, serão passíveis de serem adquiridos por processo próprio da ONU.

<sup>13</sup> “Reimbursement system whereby the troop/police contributor provides and assumes responsibility for maintaining and supporting deployed major items of equipment, together with the associated minor equipment. The troop contributor is entitled to reimbursement for providing this support.

<sup>14</sup> “Reimbursement system whereby the troop contributor provides equipment to the Mission and the UN assumes responsibility for maintaining the equipment”.

Cabe mencionar que os itens que forem fornecidos pela ONU devido ao enquadramento em *Dry Lease* não serão itens de reembolso para o TCC e esta informação também constará no LOA (UNITED NATIONS, 2022).

O segundo manual serve como orientação operacional para todos os funcionários envolvidos em qualquer estágio do processo, descrevendo os processos e procedimentos de aquisição (e relacionados), o que se pode verificar em seu prefácio:

O Manual de Aquisições detalha os procedimentos e processos de aquisição do Secretariado da ONU e fornece orientação adicional para a realização de atividades de aquisição para a ONU de forma eficaz e eficiente em conformidade com os Regulamentos e Regras Financeiras da ONU [...] <sup>15</sup> (UNITED NATIONS, 2020a, p. 01, do inglês)

Pelo fato de a ONU realizar as aquisições efetuadas com recursos dos EMNU, oriundos de fundos administrados por aquela organização, os processos são conduzidos considerando quatro princípios<sup>16</sup>:

- a) melhor custo-benefício;
- b) equidade, Integridade e transparência;
- c) competição internacional efetiva;
- d) o interesse da ONU.

Para um melhor entendimento e mitigação de um possível erro de semântica, pode-se expandir a definição de equidade e “o interesse na ONU” presentes nas alíneas b) e d), respectivamente.

O conceito de equidade traduz-se na garantia que a ONU deve assegurar à igualdade de oportunidades para todos os licitantes, isto é, garantindo a disseminação simultânea das informações relevantes a todos eles e comunicando uniformemente o conteúdo pertinente em uma aquisição específica (UNITED NATIONS, 2020a).

Pode-se considerar como o interesse da ONU, que todas as atividades relacionadas à aquisição sejam conduzidas em estrita observância ao arcabouço legal pertinente. Nesse contexto, os Regulamentos e Normas Financeiras daquela instituição estabelecem que o interesse das Nações Unidas deve ser devidamente considerado ao desempenhar as funções

<sup>15</sup> “*The Procurement Manual details the UN Secretariat’s procurement procedures and processes and provides further guidance for carrying out procurement activities for the UN effectively and efficiently in compliance with the UN’s Financial Regulations and Rules [...]*”

<sup>16</sup> “*Best Value for Money; Fairness, integrity, and transparency; Effective international competition; and The interest of the UN*”

de aquisição da organização. O critério para determinar o melhor interesse da ONU será baseado na análise profissional realizada pelo responsável designado, devidamente autorizado a realizar tal avaliação. (UNITED NATIONS, 2020a)

Deve-se evitar a possibilidade de conflito de interesse. Deste modo os profissionais encarregados das atividades de aquisição devem adotar medidas para mitigar os riscos relacionados a conflitos de interesse, fraude e práticas corruptas ao longo de todas as fases do processo de aquisição (UNITED NATIONS, 2020a).

Para a ONU, o processo de compras é uma parte integrante do processo global de aquisição, o qual, por sua vez, representa um elemento fundamental na gestão abrangente da cadeia de suprimentos, abarcando todos os seus passos.

O processo de aquisição abrange todas as etapas necessárias para a obtenção de bens e serviços, entre outros, e compreende a identificação e desenvolvimento dos requisitos, o planejamento, o estabelecimento de orçamentos, a condução das solicitações, a obtenção de autorizações, a negociação de contratos e a execução dos mesmos (UNITED NATIONS, 2020a).

Neste processo, verifica-se a utilização pela ONU da Gestão de Categorias (*Category Management* – CM, do inglês), que é um conceito estratégico no qual há uma ampla variedade de bens e serviços adquiridos por uma entidade, no caso pela ONU, que são categorizadas em grupos de produtos similares ou relacionados. Essas categorias são definidas para permitir uma abordagem sistemática no gerenciamento desses bens e serviços, possibilitando uma compreensão mais aprofundada das necessidades do cliente e dos mercados de abastecimento específicos relacionados com cada categoria (UNITED NATIONS, 2020a).

A intenção do uso deste conceito é o aprimoramento e a busca da eficiência nas aquisições, otimização do desempenho da cadeia de suprimentos e obtenção de benefícios econômicos significativos para a instituição (UNITED NATIONS, 2020a).

A ONU, após terminados os trâmites de aquisição e prontificados os volumes para a entrega, busca a contratação de aeronaves, embarcações, despachantes, veículos e outros provedores logísticos para fornecer soluções logísticas em apoio aos mandatos das entidades do Secretariado da ONU, especialmente em operações de campo. A modalidade de transporte escolhida é determinada por diversos fatores, tais como urgência do requisito, geografia, infraestrutura e considerações de custo (UNITED NATIONS, 2020a).

O processo de aquisição dos serviços de transporte deve estar em conformidade com os Regulamentos e Regras vigentes na ONU, bem como, com os regulamentos internacionais

pertinentes, como os estabelecidos pela Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO), os termos comerciais internacionais entre outros. A seleção dos provedores logísticos se baseia em critérios técnicos, como experiência, entre outras características como confiabilidade, capacidade técnica, além da conformidade com as normas regulatórias, visando garantir o fornecimento eficiente e seguro de serviços logísticos para o cumprimento das missões e atividades da ONU, em diversas regiões globais.

Pode-se advir desta seção que as três atividades da função logística suprimento são atendidas pela ONU, assim como pelo sistema logístico brasileiro, como demonstrado no capítulo anterior.

Para o próximo capítulo, será conduzida uma comparação, tendo como base as atividades da função logística suprimento, entre as ações do Brasil e da ONU para a realizações dos apoios logísticos mencionados nos respectivos capítulos. Também serão enfatizadas as semelhanças, diferenças e singularidades encontradas nos processos.

#### 4 **SABM X UNLB: POSSIBILIDADE DE TRANSFERÊNCIA DE ESFORÇO**

Neste capítulo, utilizando as três primeiras seções, de acordo com cada atividade prevista dentro da função logística, será conduzida uma correlação das características dos possíveis apoios logísticos do Brasil e da ONU, já comentados nos capítulos anteriores, de modo a ressaltar as semelhanças e diferenças no processo.

Serão listadas, de forma simplificada, as ações que foram adotadas pelo sistema logístico brasileiro, em 2013, no apoio ao período de manutenção da Fragata União em Beirute. Do mesmo modo, serão apresentadas as ações previstas na cadeia de suprimento da ONU, isto é, o seu processo de aquisição e de distribuição, os quais poderão substituir as ações nacionais correlacionadas. Dessas correlações serão indicadas semelhanças e as singularidades por ambas as situações.

Cabe mencionar, conforme visto no terceiro capítulo, que os equipamentos deverão ser enquadrados na categoria *Dry Lease* no MOU para a missão e o Brasil, além de estarem previstos na LOA também.

Na próxima seção, serão realizadas as comparações da primeira atividade prevista para a função logística suprimento.

##### 4.1 *LEVANTAMENTO DAS NECESSIDADES*

Nesta seção, será abordada a primeira atividade prevista para a condução da função logística suprimento.

A semelhança inicial entre os apoios da ONU e do Sistema Logístico brasileiro, é que em ambos há como primeiro passo, o levantamento das necessidades, sendo efetuado pelo contingente brasileiro, não em históricos ou estimativas, assim como visto no caso estudado, efetuado pelo navio que estiver participando.

Assim como em 2013, o navio deverá compilar as necessidades referentes aos itens de suprimentos necessários para o período de manutenção e efetuar o envio da lista de itens para o SAbM ou para o DOS.

O SAbM, após o recebimento, efetuará uma avaliação dos tipos de sobressalentes e fará uma categorização dentro dos itens, conforme o banco de dados do setor do

abastecimento para poder efetuar uma verificação no inventário de seus depósitos correlatos no que diz respeito aos itens que possam estar disponíveis nas prateleiras, mesmo aqueles que já estejam segregados para outro meio.

A ONU, por intermédio do DOS, receberá a lista com o levantamento das necessidades e iniciará os preparativos para a aquisição, a qual será conduzida pela UNLB, pois é baixa a probabilidade de que exista, no estoque dessa base, itens compatíveis com aqueles utilizados pelos meios navais brasileiros.

Nesta fase, a UNLB executará a identificação dos itens conforme o conceito de Gestão de Categorias, citado no capítulo 3, o que facilitará as próximas fases do processo.

Em face ao exposto, pode-se apontar como diferença, dentro dos processos, a verificação da disponibilidade de estoque. Como semelhança, o processo de categorização dos itens, mesmo que de forma distinta, é executado em ambos os processos.

Dar-se-á continuidade as comparações na próxima seção, porém abordando a segunda atividade prevista para a função logística suprimento.

#### 4.2 *OBTENÇÃO*

Nesta seção serão comparadas as características do processo de aquisição realizado pelo SAbM, em 2013, no apoio à Fragata União, e o processo que consta no manual de aquisições da ONU, conforme apresentado no terceiro capítulo deste trabalho.

Como visto, ambos os processos são efetuados com base em princípios administrativos que podem ser considerados com a mesma temática. Termos como interesse público, transparência e melhor custo/preço estão presentes para as duas entidades.

Pode-se, também, considerar como semelhança a origem dos recursos, das duas entidades, para realizar as aquisições dos itens solicitados. Ambas utilizam dinheiro público, no caso brasileiro é o recurso orçamentário, oriundo da arrecadação de impostos, previsto para o poder executivo, mais especificamente para o Ministério da Defesa. Já na situação da ONU, os recursos são provisionados pelos EMNU.

Analisando os processos da entidade brasileira, verifica-se que as aquisições são efetuadas para todos os materiais necessários, existindo, inclusive, a possibilidade de aquisição dos itens que possuem fornecedor exclusivo. Para tal, apenas é conduzido um processo utilizando outra modalidade de licitação. Além disso, os processos podem ser de

abrangência nacional ou internacional.

Para as aquisições feitas pela UNLB, seus processos são todos de abrangência internacional. A concorrência é obrigatória, deste modo, os itens que têm a característica de somente poderem ser adquiridos através de fornecimento por fonte com exclusividade, não podem ser adquiridos. Cabe ressaltar, que não foi encontrada, na respectiva publicação, a solução para este tipo de questão, sendo apenas reforçada a importância da concorrência.

Cabe salientar a experiência da UNLB frente ao sistema logístico brasileiro, pois aquela base efetua o suporte logístico não só para as missões de paz da ONU, mas também para outros órgãos da estrutura das Nações Unidas que se encontram em diversas partes do globo terrestre. Enquanto isso, o SAbM, antes do apoio ao navio empregado na UNIFIL, tinha a experiência com o suporte logístico ao Haiti e as viagens de instrução realizadas pelo Navio-Escola “Brasil”.

Com isso, pode-se relacionar três diferenças. A primeira é sobre a abrangência dos processos, a segunda sobre a aquisição de itens com exclusividade de fornecimento e a terceira é o *know-how* sobre suporte logístico avançado das Nações Unidas frente ao SAbM. Pode-se considerar esta segunda como uma singularidade do processo brasileiro em relação ao processo da ONU.

Na próxima seção será abordada a terceira atividade da função logística suprimento.

#### 4.3 DISTRIBUIÇÃO

A terceira atividade da função logística suprimento é a distribuição. Ela encerra o processo de logístico, finalizando com a entrega dos itens solicitados que foram elencados na primeira atividade e adquiridos na segunda atividade.

Na situação do sistema logístico brasileiro, realizando o apoio aos contingentes brasileiros em missões de paz sob a égide das Nações Unidas, temos a previsibilidade doutrinária de que esta atividade deverá ser conduzida pelo Ministério da Defesa, não importando a Força Singular, a qual esteja com os meios sendo empregados.

Como ocorrido em 2013, o Ministério da Defesa foi o responsável por efetuar o traslado das caixas que continham os itens adquiridos e segregados pelo SAbM. Nesta ocasião, foi utilizada uma aeronave do Comando da Aeronáutica para o deslocamento do Rio de Janeiro até a cidade de Beirute, no Líbano. Ressalta-se que, nas “Operações Líbano”

seguintes, este traslado foi realizado por empresa de aviação civil. Devido à distância e à janela para a entrega, o modal utilizado foi o aéreo.

As Nações Unidas, conforme previsto em seu manual de aquisição, efetua a distribuição do material solicitado por meio de empresas que oferecem soluções logísticas para o traslado de volumes. Os contratos dos serviços são celebrados utilizando os mesmos procedimentos previstos para a aquisição. A escolha do modal a ser utilizado vai depender da distância e da urgência, cabendo à empresa contratada utilizar esse modal.

Como semelhanças, verifica-se que as duas entidades não possuem meios próprios para realizar essa terceira atividade, podendo a MB até efetuar gestões para a realização do traslado por aeronaves civis, desde que determinado pelo Ministério da Defesa.

É possível avaliar como diferença a questão da atribuição do modal a ser utilizado, tendo em vista que, para o apoio logístico brasileiro, a origem do traslado dos itens tenderá a ser o Brasil, pois as necessidades serão concentradas pelo SAbM e depois enviadas, sendo o modal utilizado o marítimo ou o aéreo.

Analisando o processo da UNLB, o local de origem vai depender da empresa que for contemplada no processo de “licitação”, podendo essa ser localizada até mesmo no país onde estiver ocorrendo a missão de manutenção da paz, sendo possível a utilização dos modais aéreo, marítimo, ferroviário, hidroviário e/ou rodoviário.

Na próxima seção, será verificada a questão da transferência do esforço entre os sistemas logísticos brasileiro e das Nações Unidas, com base nas semelhanças, diferenças e singularidades já comentadas.

#### *4.4 TRANSFERÊNCIA DO ESFORÇO LOGÍSTICO*

Analisando as semelhanças e singularidades comentadas nas seções anteriores e as informações transcritas nos capítulos iniciais, relatadas, pode-se verificar que existe a possibilidade de transferência parcial do esforço do sistema logístico brasileiro para o respectivo da ONU, conduzido pelo DOS e executado pela UNLB.

Esta transferência é parcial devido ao fato de que a aquisição realizada pelas Nações Unidas não contemplar todos os itens que sejam solicitados, tendo em vista a existência de itens com exclusividade de fornecimento, dentro daqueles necessários para a manutenção de alguns equipamentos dos navios. Esta restrição impossibilita a aquisição pelo processo de

obtenção conduzido pela UNLB.

Para uma maior efetividade dessa transferência de esforço logístico, pode-se adotar uma análise pormenorizada dos itens que seriam solicitados ao DOS, na busca de indicar àquela entidade somente itens passíveis de concorrência internacional.

No capítulo derradeiro, serão apresentadas as considerações finais deste trabalho com a análise do propósito e do objeto, ratificação das conclusões efetuadas dentro de cada parte deste trabalho, além de sugerir uma possibilidade de expansão para estudos futuros baseados nas informações obtidas nessa obra.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como propósito comparar os aspectos do Sistema Logístico Brasileiro e as características da estrutura de apoio da Base Logística das Nações Unidas, por meio da apresentação das respectivas características com uma sucinta análise estrutural dos mesmos, de forma a ser exequível a projeção de uma possibilidade de apoio logístico para meios navais que venham a participar de operações sob a égide da ONU, à semelhança do ocorrido na UNIFIL.

Cabe mencionar que o Brasil tem a previsibilidade de participar de futuras OMP em virtude do que consta em seus documentos de alto nível listados no início desta obra.

Observou-se que a questão formulada no início do trabalho: “Existe a possibilidade do emprego do apoio logístico da ONU, por intermédio da sua estrutura logística, em substituição daquele fornecido pelo Brasil à Fragata União durante o período de manutenção da Operação Líbano IV?”, a qual será respondida a seguir.

Face ao exposto nesta obra, pode-se concluir que as soluções, tanto do Brasil quanto da ONU, para o Problema Logístico em lide são bem similares, no que tange ao processo de aquisição, nas quais foram observadas a existência de publicações e manuais que orientam a realização dos procedimentos, sempre tendo por base princípios administrativos que tem um perfil bem similar.

Para que tal apoio seja executado, faz-se mister constar no MOU entre o Brasil e a ONU, relativo à missão em que o Brasil participará, a observação de que a manutenção dos equipamentos será de responsabilidade da ONU. Relembrando que ao fazer isso, o Brasil estará abrindo mão de parte do reembolso, pois os itens adquiridos pela ONU não serão alvos de ressarcimento, sendo deduzidos do custo previsto para o reembolso.

Verificou-se que a UNLB seria o órgão das Nações Unidas que conduziria as atividades previstas para aquela função logística e que o DOS seria o órgão responsável pelo recebimento das necessidades e pelo início do processo de aquisição.

Como visto anteriormente, existem algumas características que devem ser observadas para o enquadramento dos itens como passíveis de aquisição pelas Nações Unidas. Eles devem cumprir os princípios administrativos nos quais, um deles é que deve haver a concorrência, desse modo, os itens de venda com exclusividade, não se enquadrariam no requisito citado.

Ainda sobre os princípios, as questões de atendimento daqueles previstos na lei brasileira de licitação, já apresentada anteriormente, ocorrem no processo geral de aquisições conduzido pela ONU, que tem em suas fundamentações legais princípios equivalentes.

Por tanto pode-se advir que, devido às restrições citadas, existe a possibilidade da transferência de somente parte do esforço logístico brasileiro, relacionado à função logística suprimento, para a ONU.

Cita-se também, como diferença relevante, que no apoio realizado pela ONU, haveria a execução de todas as fases realizadas pelo mesmo órgão, o que não foi percebido em 2013, pois a fase de distribuição não foi realizada pela Marinha do Brasil e, sim, pelo Ministério da Defesa.

Outra conclusão observada é a ampla experiência que a ONU tem frente ao apoio logístico brasileiro, pois a UNLB e os escritórios associados ao UNGSC realizam o suporte às diversas missões em vários países, sendo a maioria deles com baixo desenvolvimento estrutural e com guerras ou conflitos armados, enquanto a MB teve experiência com a MINUSTAH no Haiti, com a UNIFIL no Líbano e com o apoio ao Navio-Escola “Brasil” durante a realização das Viagens de Instrução de Guardas-Marinha com a atracação em diversos portos em países mormente desenvolvidos e sem a presença de conflitos armados.

Destarte, respondendo-se à questão formulada neste trabalho, considerando a função logística suprimento e as ações tomadas em 2013, existe a possibilidade de o apoio logístico ser realizado pela ONU, mas não de forma completa, não atendendo todos os itens levantados como demanda.

Devido à exiguidade de tempo e à imponência do assunto, não foi possível esgotar todas as possibilidades do sistema de apoio logístico das Nações Unidas ou definir exatamente o procedimento a ser cumprido para se obter o suporte daquela organização, nem a verificação da vantajosidade comparativa ou o levantamento dos custos associados.

Um estudo mais abrangente, com o embasamento em informações documentadas de um apoio logístico efetivamente realizado pela UNLB a um TCC, no qual tenha sido empregada a função logística suprimento com o possível registro de despesas e de custos, de listas de procedimentos executados, de cronogramas com o apontamento dos eventos ocorridos e com as lições aprendidas, possibilitaria uma melhor projeção de um cenário. Com isso, as comparações, entre os sistemas logísticos, seriam mais assertivas, permitindo uma melhor análise sobre a transferência do esforço logístico.

Assim, sugere-se para estudos futuros, uma pesquisa mais aprofundada em documentos de missões, que tenham utilizado efetivamente o apoio como visto neste trabalho, de maneira a permitir uma abordagem comparativa com viés financeiro, de jeito a definir as vantagens financeiras do apoio das Nações Unidas a fim de elaborar subsídios mais assertivos para uma melhor tomada de decisão sobre o emprego dos sistemas logísticos disponíveis.

## REFERÊNCIAS

ARTIFON, A.L *et al.* *A Importância das Missões de Paz para a Estratégia de Inserção Internacional do Brasil*. 2017. Centro Universitário do Distrito Federal-DF, 2017. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-r/arquivos/ensino\\_e\\_pesquisa/defesa\\_academia/cadn/artigos/xiv\\_cadn/aa\\_importanciaa\\_dasa\\_missoesa\\_dea\\_paza\\_paraa\\_aa\\_estrategiaa\\_dea\\_insercaoa\\_internacionala\\_doa\\_brasil.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-r/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xiv_cadn/aa_importanciaa_dasa_missoesa_dea_paza_paraa_aa_estrategiaa_dea_insercaoa_internacionala_doa_brasil.pdf). Acessado em 03 jul. 2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 5462: Confiabilidade e Manutenbidades. Rio de Janeiro: ABNT, 2994. Rio de Janeiro, 1994.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 1988. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/constituicao-1988-5-outubro-1988-322142-norma-pl.html>. Acessado em: 03 jul. 2023.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. Secretaria-Geral da Marinha. SGM 201. Normas para execução do Abastecimento. 7ª Revisão. Brasília, DF, 2020a.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. 2013. Manual de Operações de Paz MD-34-M-2, 3. ed. Brasília, DF, 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. Doutrina de Logística Militar MD-42-M-02, 3. ed. Brasília, DF, 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa: Estratégia Nacional de Defesa. 2020. Versão sob apreciação do Congresso Nacional. Brasília, DF, 2020.

\_\_\_\_\_. Ministério das Relações Exteriores. Candidatura do Brasil ao Conselho de Segurança das Nações Unidas – Brasil 2022-2023. 2021. FUNAG – Fundação Alexandre Gusmão. Edição 1.

\_\_\_\_\_. Ministério das Relações Exteriores – Web Site. 2022. Disponível em <https://www.gov.br/mre/pt-br>. Acessado em 12 de jul. 2023.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa – Web site. 2023. Disponível em <https://www.gov.br/defesa/pt-br>. Acessado em 03 jul. de 2023.

CANELA, J. L. F., *A UNIFIL e a sua contribuição para a política externa brasileira*. 2017. 51 f. Trabalho de Conclusão de Curso. In: Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia - Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, 2017.

CID, M. C. B.; GOLDONI, L. R. *Complexidade logística nas operações de manutenção de paz: um desafio*. 2017. In AUSTRAL: REVISTA BRASILEIRA DE ESTRATÉGIA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS, v6 n 11. 2017. P. 118-135.

DE ALMEIDA, C. H. M. *A participação brasileira na UNIFIL: contribuição para as relações Brasil Líbano*. 2017. **BRASIL LÍBANO: Legado e Futuro**, p. 35-78. FUNAG, Brasília-DF, 2017.

LITTLE. R. *Logistical Support to United Nations Peacekeeping Operations: An Introduction*. 2019. Williamsburg: Peace Operations Training Institute. 2019.

PAES, Y. C. *A UNIFIL como instrumento para a inserção brasileira no processo de paz do oriente médio (2011-2018)*. 2018. Trabalho de conclusão de curso. In: Curso de Relações Internacionais. UFF-IEE, Niterói-RJ, 2018.

PÉTER, B. Overview off the United Nations logistics base/global services centre. 2012. *Military Engineer/Hadmérnök* 7(2). Disponível em: [http://hadmernok.hu/2012\\_2\\_benicsak.pdf](http://hadmernok.hu/2012_2_benicsak.pdf). Acessado em 13 maio 2023.

SALVADOR, G.A. *Avaliação da participação da Marinha do Brasil no Comando da Força Tarefa Marítima da UNIFIL entre os anos de 2011 e 2020*. 2021. Policy Paper (Especialização em Política, Estratégia e Alta Administração Militar). Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2021.

SILVA, C. F. O. C. *A história da participação de tropas brasileiras na Operação de Paz de Suez e os benefícios para a projeção internacional do Brasil*. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Ciências Militares). In: Curso de Comando e Estado-Maior do Exército, Rio de Janeiro, 2021.

UNITED NATIONS. Security Council calls for end to hostilities between Hizbollah, Israel, unanimously adopting resolution 1701 (2006). 2006. United Nations HQ, New York.

\_\_\_\_\_. *United Nations Peacekeeping Operations: Principles and Guidelines*. 2010. New York: Department of Peacekeeping Operations.

\_\_\_\_\_. *Memorandum of Understanding between the United Nations and the government of Brazil*. 2012. United Nations HQ, New York.

\_\_\_\_\_. *Amendment #4 to Memorandum of Understanding between the United Nations and the government of Brazil*. 2018. United Nations HQ, New York.

\_\_\_\_\_. *Letter of Assist No. Brazil/UNIFIL Assist/2019-68 for UNIFIL*. 2019. United Nations HQ, New York.

\_\_\_\_\_. *United Nations Global Service Centre - Homepage*. 2020. Disponível em <https://www.unpsc.org/>. Acessado em 11 jun. 2023.

\_\_\_\_\_. *United Nations Procurement Manual*. 2020a. DOS/2020.9. Disponível em <https://www.un.org/Depts/ptd/about-us/procurement-manual..> Acessado em 13 jul. 2023.

\_\_\_\_\_. *United Nations Peacekeeping Missions Military Logistics Unit Manual*. 2022. Second

Edition. United Nations HQ, New York.

\_\_\_\_\_. Budget for the United Nations Logistics Base at Brindisi, Italy, for the period from 1 July 2023 to 30 June 2024. 2023. United Nations HQ, New York. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/4008908?ln=en>. Acessado em: 12 de jul. 2023.

\_\_\_\_\_. United Nation – Web Site. 2023a. Disponível em <http://www.un.org/en> . Acessado em 27 jun. 2023.