

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC RODRIGO DA ROCHA COLLAÇO

LOGÍSTICA NA MISSÃO DE PAZ DO HAITI (2004 - 2015):

Terceirização do Transporte Marítimo nas Operações de Paz.

Rio de Janeiro

2016

CC RODRIGO DA ROCHA COLLAÇO

LOGÍSTICA NA MISSÃO DE PAZ DO HAITI (2004 - 2015):

Terceirização do Transporte Marítimo nas Operações de Paz.

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

Orientador: CMG (RM1 - FN) ANTONIO CARLOS RODRIGUES MARTINS

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2016

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, CMG (RM1-FN) RODRIGUES, pela paciência, atenção a minha pessoa e grande apoio prestado no decorrer de todo o período do desenvolvimento da dissertação.

Aos Docentes da Escola de Guerra Naval que, ao longo do curso, buscaram fazer o melhor na importante missão de transmitir conhecimentos.

Aos servidores civis e militares da Escola de Guerra Naval, pelo empenho em proporcionar aos Oficiais-Alunos do C-EMOS 2016 o melhor apoio possível.

Aos caros amigos da turma Ary Rongel, pela camaradagem e convívio durante o período do curso e de toda a carreira.

Aos meus pais, pela educação, cuidados e sacrifícios que me permitiram chegar até aqui.

À minha esposa, pelo seu amor e incondicional apoio ao longo de todo o curso e da vida.

À Escola de Guerra Naval e à Marinha do Brasil, por conceder-me esta oportunidade.

À Deus, por permitir que mais este desafio seja superado.

A Logística é tudo ou quase tudo, no campo das atividades militares, exceto o combate.

Barão de Jomini

RESUMO

O Brasil se faz presente em posição de destaque na Missão de Manutenção de Paz do Haiti. Seu contingente, o maior nesse país, demanda uma grande gama de necessidades logísticas. Para a execução da Logística de Transporte Marítimo, a Marinha do Brasil utilizou, até o ano de 2015, exclusivamente os seus navios, pertencentes ao Primeiro Esquadrão de Apoio. Com a diminuição da disponibilidade desses meios, surge a possibilidade de acompanhar a tendência mundial pela terceirização, utilizando navios civis. A interoperabilidade, entre a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra, pode ser importante para adestrar as tripulações dos navios mercantes à operar em apoio a Marinha do Brasil, em caso de necessidade de mobilização nacional. Verifica-se, então, a necessidade de uma Marinha Mercante composta por um portfólio de navios com capacidades diversas, a fim de prestar os apoios que se fizerem necessários em caso de conflito. Para a evolução de uma Marinha Mercante é de fundamental valor que a Indústria Naval tenha capacidades e confiabilidade. Será verificado que, em caso de se terceirizar a logística de transporte aquaviária marítima, em apoio as Missões de Paz para os contingentes brasileiros, deverão ser utilizados exclusivamente navios brasileiros.

Palavras-chave: Logística. Missão de Paz. Transporte. Navios. Marinha do Brasil. Marinha Mercante. Mobilização. Terceirização.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	ASPECTOS LOGÍSTICOS	8
2.1	A logística.....	8
2.1.1	A logística militar.....	9
2.2	A terceirização da logística.....	12
2.2.1	Relação de compromisso na terceirização.....	14
3	ATRIBUIÇÕES LEGAIS	16
3.1	Da Marinha do Brasil.....	16
3.2	Mobilização.....	18
3.2.1	A Mobilização Britânica na Guerra das Malvinas.....	19
4	MISSÃO DE PAZ	21
4.1	As Nações Unidas.....	21
4.2	A Missão de Paz no Haiti.....	25
4.3	A Marinha do Brasil no Haiti.....	29
5	OS NAVIOS BRASILEIROS	32
5.1	Os Navios de Transporte da MB.....	32
5.1.1	Os Navios do Primeiro Esquadrão de Escolta.....	33
5.1.2	Lições das Missões de Apoio Logístico do Haiti (2004 - 2015).....	34
5.2	A Marinha Mercante Brasileira.....	36
5.2.1	Navios com Bandeira Brasileira.....	36
5.2.2	Indústria Naval Brasileira.....	37
6	CONCLUSÃO	40
	REFERÊNCIAS	43
	ANEXO - Portaria nº 1.350, de 17 de junho de 2015, do Ministério da Defesa.	46

1 INTRODUÇÃO

O crescimento do país e de sua projeção no cenário internacional exigiram uma postura mais proativa, em participações na Organização das Nações Unidas (ONU), com o objetivo de reforçar o pleito de uma cadeira de membro permanente no Conselho de Segurança.

A Missão de Manutenção de Paz no Haiti exigiu um grande esforço logístico dos navios da Marinha e de sua conseqüente manutenção.

A terceirização da logística tem se tornado cada vez mais frequente no cenário mundial, sendo relatados por alguns autores como a responsável por ganhos de eficiência e de redução de custos, principalmente, no mundo empresarial.

A tendência mundial é de terceirizar parte da logística militar para o segmento civil. A logística marítima militar em apoio ao Contingente Brasileiro na Missão de Paz no Haiti, entre os anos de 2004 e 2015, foi feita por meio dos navios da Marinha.

Com o aumento das atribuições da Marinha do Brasil (MB), a diminuição da disponibilidade dos navios da Esquadra e a tendência mundial da terceirização, faz-se necessário um estudo das possibilidades, de forma a subsidiar as políticas e decisões futuras.

Para isso deve-se saber: como está estruturado o transporte marítimo por navios da Marinha do Brasil em missões da ONU; se é possível a terceirização dessa logística de transporte; quais as suas vantagens; se seria realizada por empresas brasileiras ou estrangeiras; e o quê mais se deve levar em consideração (quais outros fatores envolvidos) para verificar a importância da execução da logística de transporte com navios da MB.

Para estudar a logística nas missões de paz, este trabalho irá se restringir na Missão de Manutenção de Paz no Haiti, no período compreendido entre os anos de 2004 e 2015, analisando apenas a logística em sua função transporte, na modalidade aquaviária marítima em apoio ao contingente brasileiro.

O presente estudo utilizou, como técnica de pesquisa, o levantamento de dados de documentação indireta, por pesquisa documental e bibliográfica, uma vez que tomou por base os dados constantes em informações, constantes de: livros, publicações, periódicos, decretos, portaria, palestra e sites de organizações na internet.

Portanto, o presente estudo tem por propósito identificar quais seriam as possíveis soluções para o problema da função logística transporte, na modalidade aquaviária marítima, nas missões de apoio logístico aos contingentes brasileiros, atuando nas missões de paz do presente e nas que virão a atuar no futuro, considerando os riscos envolvidos no processo.

Para tal, o trabalho foi dividido em seis capítulos, sendo o primeiro uma introdução.

No capítulo dois, serão abordadas algumas definições da logística, da logística militar e da terceirização da logística e os seus riscos decorrentes, necessárias ao estudo.

No capítulo três, serão descritas atribuições e competências da Marinha do Brasil e a situação de mobilização de navios da Marinha Mercante, em caso de conflitos.

No capítulo quatro, serão detalhados os aspectos das missões de paz, sob a égide das Nações Unidas, com ênfase na Missão Brasileira de Manutenção de Paz no Haiti.

No capítulo cinco, será descrita a atual situação dos navios de transporte brasileiros, sendo eles os da Marinha de Guerra e os da Marinha Mercante, de forma a contextualizar os aspectos relacionados ao emprego do transporte militar.

Por fim, no capítulo seis, a partir do referencial teórico, de logística e terceirização estudado no capítulo dois, e da atual situação dos navios de transporte, será feita uma análise com relação à terceirização do transporte logístico para a Missão de Paz no Haiti; serão analisadas as atuais possibilidades dessa terceirização utilizando navios da Marinha Mercante Brasileira, sendo, em seguida, apresentadas as conclusões, bem como as sugestões para o futuro do apoio prestado pelos navios nas missões de paz.

2 ASPECTOS LOGÍSTICOS

O crescimento da Marinha do Brasil e de suas atribuições, sejam elas no extenso território nacional ou no exterior, exigem cada vez mais um aperfeiçoamento da Logística em seu sentido mais amplo, para melhor atender as demandas cada vez mais complexas da própria instituição e da sociedade.

Para melhor compreender a logística e suas dimensões, serão abordadas, nesse capítulo, algumas definições da logística, da logística militar e sua terceirização, também apresentando os riscos do seu emprego.

2.1 A logística

A Logística assim como a sociedade evolui, seu campo de abrangência e sua definição a cada dia vão aumentando e se modificando, isso acontece porque a logística suporta quase todas as atividades humanas, sejam elas de cunho pessoal ou profissional, das mais simples as mais complexas.

Segundo Benjamin Moura, "o interesse da logística vai além do âmbito da gestão das organizações e é frequente a utilização deste termo em múltiplas situações da vida cotidiana" (MOURA 2006, p. 15), ele define a logística como um processo de gestão dos fluxos, em ambos os sentidos, de serviços e produtos entre fornecedores e clientes, finais ou intermediários, entregando nas melhores condições os serviços e produtos aos clientes onde eles estiverem.

Para se atingir um objetivo ou uma meta com eficiência¹ e eficácia², faz-se cada vez mais necessária a utilização de uma logística adequada a esses objetivos e metas. Para Benjamin Moura a logística é parte vital na vida de todos:

¹ Eficiência - Capacidade de produzir o efeito desejado com economia (emprego racional) de meios; Grau de perfeição obtido na produção de um resultado, avaliado depois de executada a ação (BRASIL, 2015a).

² Eficácia - Obtenção de um efeito desejado; Medida do grau com que o material se aproxima de sua capacidade nominal e alcança facilidade de manutenção e operação (BRASIL, 2015a).

A logística é vital para os consumidores, para as organizações e para a economia em geral, por uma multiplicidade de razões, normalmente por haver uma grande dispersão geográfica de fornecedores e clientes, com a consequente necessidade de compatibilização da oferta (i.e., para quem? que quantidade de produto/serviço vai ser produzido ou vendido?) com a procura (i.e., que produto/serviço vai ser solicitado? quando? quanto?), proporcionando aos clientes os bens e serviços que precisam e assegurando às empresas o escoamento de sua produção, para além, como é óbvio, do abastecimento de matérias primas e outros *inputs*³ utilizados nas operações de produção. Apesar disso, subsiste, paradoxalmente, um grande desconhecimento sobre o tema, o que pode dever-se à sua complexidade, natureza sistêmica e teia de ligações que estabelece com múltiplas áreas do saber, envolvendo as atividades de logística (transporte, armazenagem, gestão de stocks⁴ e outras), modelos de organização, tecnologias da informação e da comunicação, planejamento estratégico, marketing, gestão de operações, entre outras (MOURA, 2006, p. 16).

Além de Benjamin Moura, outros autores (BALLOU, 2006; DORNIER *et al.*, 2009; FIGUEIRDO *et al.*, 2008; FLEURY *et al.*, 2009; NOVAES, 2004), também adotam definições de logística que vão ao encontro da definição do *Council of Supply Chain Management Professionals* (CSCMP), apresentada a seguir:

Logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor. Esta definição inclui movimentos internos e externos de entrada e de saída (CSCMP, 2013, p. 117, tradução nossa).

2.1.1 A logística militar

A “logística” surgiu durante as campanhas militares, na antiguidade, os combatentes eram praticamente autossuficientes, sendo o apoio logístico restrito à retaguarda próxima aos exércitos. No campo naval, os navios serviam somente para o transporte de tropas, por só navegar próximo da costa o reabastecimento de água e de víveres eram rotineiros (BRASIL, 2003).

Antes da 1ª Guerra Mundial, outras palavras eram utilizadas para definir o que hoje chamamos de "logística", termos como “Administração”, “Organização” e “Economia de Guerra”. O primeiro a utilizar a logística como ciência foi o Tenente-Coronel THORPE, do

³ *Input* - significa entrada.

⁴ *Stok* é um termo do UK (United Kingdom) equivalente a *inventory* (inventário) nos EUA.

Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA, em 1917, quando publicou o livro “Logística Pura: a ciência da preparação para a guerra” (BRASIL, 2003).

Da Doutrina de Logística Militar (BRASIL, 2002), podemos extrair os seguintes conceitos:

- Logística Militar - conjunto de atividades relativas à previsão e à provisão dos recursos e dos serviços necessários à execução das missões das Forças Armadas.
- Função Logística - reunião, sob uma única designação, de um conjunto de atividades logísticas afins, correlatas ou de mesma natureza.
- Atividade Logística - conjunto de tarefas afins, reunidas segundo critérios de relacionamento, interdependência ou similaridade.

Para a Marinha do Brasil, a definição de logística é diferente da de logística empresarial, pois engloba também os recursos humanos:

Logística é a componente da arte da guerra que tem como propósito obter e distribuir às Forças Armadas os recursos de pessoal, material e serviços em quantidade, qualidade, momento e lugar por elas determinados, satisfazendo as necessidades na preparação e na execução de suas operações exigidas pela guerra (BRASIL, 2003, p. 1-3).

Funções logísticas para o Ministério da Defesa (MD) e para a Marinha do Brasil, (BRASIL, 2002; BRASIL, 2003), são as de recursos humanos, de saúde, de suprimento, de manutenção, de engenharia, de transporte e a de salvamento.

Essas funções muitas das vezes se inter-relacionam ou se complementam, na MB, a função logística Suprimento⁵, juntamente com parte da função logística Transporte, integra-se ao conceito mais abrangente de Abastecimento, cujo propósito é promover o fluxo adequado do material necessário, desde as fontes de obtenção até as OM consumidoras (BRASIL, 2003).

Dentre as demais funções logísticas, será detalhada a definição da função logística transporte, por compor o objeto desta dissertação.

⁵ 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, 2003, p. 4-1).

Função Logística Transporte - conjunto de atividades que são executadas visando ao deslocamento de recursos humanos e materiais por diversos meios, em tempo e para os locais predeterminados, a fim de atender as necessidades (BRASIL, 2003).

Em função da via utilizada, o transporte abrange as modalidades: aérea, aquaviária (oceânica, de cabotagem e em águas interiores), terrestre (rodoviária, ferroviária) e com o emprego de dutos. São atividades da função logística transporte: o levantamento das necessidades, a seleção e a gerência de transportes, descritos abaixo de acordo com o Ministério da Defesa (BRASIL, 2002).

O levantamento das necessidades decorre do exame pormenorizado dos planos propostos e, em particular, das ações e operações previstas. Os usuários de transporte apresentam, periodicamente, aos órgãos de apoio, o planejamento de suas necessidades para o período subsequente.

A seleção consiste no atendimento das prioridades, na escolha da modalidade de transporte a ser adotada e o meio de transporte a ser empregado, com base no conhecimento das possibilidades dos meios e das vias de transporte.

A gerência de transportes consiste em: aproveitar, de maneira eficiente, as disponibilidades existentes; buscar a obtenção do máximo rendimento dos meios disponíveis, a redução ao mínimo das baldeações, a utilização dos meios de transporte mais flexíveis e a obtenção de rapidez, segurança e flexibilidade nas operações logísticas; e a estabelecer medidas de coordenação e de controle sobre o movimento de material ou pessoal com a finalidade de avaliar e assegurar a execução sistemática e ordenada do trânsito.

Devemos atentar para algumas considerações de acordo com a mesma doutrina:

1. As Forças utilizarão, em princípio, os respectivos meios de transporte orgânicos, de acordo com normas próprias, para o atendimento das suas necessidades ou, quando determinado, no auxílio às instituições civis.

2. A cooperação e o apoio mútuo entre as Forças são objetivos primordiais e indispensáveis para a obtenção do menor custo total da logística, maximizando, na Função Transporte, a eficiência e a eficácia.
3. Os meios civis de transporte poderão ser utilizados em situação de normalidade ou de anormalidade, mediante a contratação de serviços.
4. A mobilização dos transportes permitirá a utilização de meios que serão postos à disposição das Forças Armadas, bem como da infraestrutura necessária para a utilização dos mesmos.
5. Transporte Militar é aquele realizado sob a direção militar, para atender às necessidades das Forças Armadas.

2.2 A terceirização da logística

A terceirização da logística é a utilização de uma terceira parte para executar serviços que anteriormente eram realizados pelas próprias empresas (BALLOU, 2006).

As empresas realizam a terceirização por reconhecerem vantagens estratégicas e operacionais, obtendo muitas das vezes a diminuição de custos, novas tecnologias, mitigação dos riscos e incertezas, maior vantagem competitiva, penetração em novos mercados e a liberação de recursos para poderem se concentrar em seu *core business*⁶ (DORNIER *et al.*, 2009).

Essa terceirização se caracteriza como uma técnica moderna de administração, que se baseia num processo de gestão, que leva a mudanças estruturais da empresa, mudanças de cultura, procedimentos, sistemas e controles, capilarizando toda a malha organizacional, com objetivo de atingir melhores resultados, concentrando todos os esforços e energia da

⁶ *core business* - é um termo inglês que significa a parte central de um negócio ou de uma área de negócios, e que é geralmente definido em função da estratégia dessa empresa para o mercado. Este termo é utilizado habitualmente para definir qual o ponto forte e estratégico da atuação de uma determinada empresa (DORNIER *et al.*, 2009).

empresa para a sua atividade principal (GIOSA, 2003).

Na Marinha do Brasil a logística é direcionada a atender as necessidades das forças navais a fim de cumprir suas atribuições (serão mencionadas no próximo capítulo), uma definição importante para esse contexto é a do problema logístico, que pode ser resumido como a necessidade de proporcionar às forças os recursos requeridos, em determinadas circunstâncias, em quantidade e qualidade, providos no tempo e lugar adequados, de modo a satisfazer às exigências contidas nos planos de operações (BRASIL, 2003).

Ao verificar o conceito acima de problema logístico pelo enfoque da terceirização, pode-se considerar que para algumas atividades logísticas, terceirizar pode resolver alguns problemas relacionados ao aumento das atribuições e necessidade de aumento de efetivo, já que ao terceirizar o que não se constitui atividade principal da Organização Militar (OM), estaríamos liberando recursos financeiros e mão de obra para as atividades mais importantes.

O Decreto, de n.º 2.271/97, admite a contratação de serviços pela Administração Pública Federal direta e autárquica, estabelecendo a possibilidade de terceirização de serviços relativos às atividades acessórias, instrumentais ou complementares aos assuntos que constituem área de competência legal do órgão ou entidade, compreendendo várias atividades como conservação, limpeza, transportes, entre outras (BRASIL, 1997).

Os recursos financeiros autorizados para a aquisição ou construção de navios de guerra, ficam muitas das vezes sujeitos ao estabelecimento das prioridades governamentais e seus contingenciamentos.

A disponibilidade dos recursos limita a obtenção dos meios, base para a exequibilidade dos planos e missões, ao se evidenciar impossibilidade de obtenção de um determinado recurso, torna-se necessária a revisão da determinação de necessidades (BRASIL, 2003), poderemos então rever essas necessidades, não atendendo algumas ou, quando possível e viável, terceirizar, de forma a atender a essa demanda.

A lei de Empresa Estratégica de Defesa pode ajudar as Forças Armadas a selecionar empresas que possam ser não apenas uma "terceirizada", mas uma empresa "parceira", possibilitando maior confiabilidade e a garantia de uma empresa nacional trabalhando em suporte a Defesa.

Lei 12.598, de Empresas Estratégicas de Defesa:

Esta Lei estabelece normas especiais para as compras, as contratações e o desenvolvimento de produtos e de sistemas de defesa e dispõe sobre regras de incentivo à área estratégica de defesa.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime especial de compras, de contratações de produtos, de sistemas de defesa, e de desenvolvimento de produtos e de sistemas de defesa, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas e privadas, as sociedades de economia mista, os órgãos e as entidades públicas fabricantes de produtos de defesa e demais entidades controladas, direta ou indiretamente, pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são considerados:

I - Produto de Defesa - PRODE - todo bem, serviço, obra ou informação, inclusive armamentos, munições, **meios de transporte** e de comunicações, fardamentos e materiais de uso individual e coletivo utilizados nas atividades finalísticas de defesa, com exceção daqueles de uso administrativo (BRASIL, 2012a, grifo nosso).

2.2.2 Relação de compromisso na terceirização

A Administração pode terceirizar quando se cercar de cuidados de procedimentos e controle observando a missão do órgão, definindo e separando bem suas atividades-fim das demais atividades, somente contratando pessoal para funções que tenham seus cargos extintos ou em vias de extinção (VIEIRA *et al*, 2015). A organização como um todo deverá estar envolvida no processo, assumindo novas posturas em consequência das mudanças implementadas pela contratação da empresa terceirizada.

Em decorrência do descontrole e por não possuírem informações precisas para dimensionar os serviços terceirizados, algumas empresas podem vivenciar aumento dos seus custos e ao tentar voltar ao estado anterior, podem perceber que não possuem mais a capacidade logística para realizarem as atividades com estrutura própria.

A terceirização pode colocar a empresa como refém da terceirizada, caso não se tenha outras opções viáveis no mercado, para minimizar esse risco deve-se tratar a

terceirização como uma forma de parceria (DORNIER *et al.*, 2009).

As empresas envolvidas na terceirização devem tomar como parâmetro o nível de complexidade da atividade a ser terceirizada e definir que atividades mais complexas demandam parcerias estratégicas.

Para a MB existem grandes limitações ao estabelecimento de alianças estratégicas, por conta da Lei de Licitações (BRASIL, 1993), porém com a lei de Empresa Estratégica de Defesa (BRASIL, 2012a) algumas parcerias podem se tornar mais viáveis.

Atividades de manutenção de estoques e de transporte representam mais da metade dos custos logísticos empresariais, principais atividades para as quais as empresas buscam a terceirização (BALLOU, 2006).

Quando as Forças Armadas não podem resolver os problemas de logísticas com seus meios próprios, elas deverão envolver o resto da sociedade como forma de solução, a terceirização poderá ser uma solução em tempo de Paz, pois o cliente final, a sociedade, deve ser o maior interessado em receber um produto final de qualidade, nesse caso a Defesa da Pátria.

3 ATRIBUIÇÕES LEGAIS

Para entender como melhor empregar os meios da Marinha do Brasil, é fundamental conhecer o seu Papel e suas prioridades.

3.1 Da Marinha do Brasil

De acordo com a Doutrina Básica da Marinha (DBM) temos as definições abaixo (BRASIL, 2014):

O Poder Nacional é a capacidade que tem o conjunto dos homens e dos meios que constituem a Nação, atuando em conformidade com a vontade nacional, para alcançar e manter os objetivos nacionais⁷. Ele se manifesta de forma sistêmica por meio de cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica.

A Expressão Militar é a manifestação, de natureza preponderantemente militar, do conjunto dos homens e dos meios de que a Nação dispõe e que, atuando em conformidade com a vontade nacional e sob a direção do Estado, contribui para alcançar e manter os objetivos nacionais, seus componentes são o Poder Naval, o Poder Militar Terrestre e o Poder Militar Aeroespacial.

O Poder Naval é um componente da Expressão Militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo⁸, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados

⁷ Objetivos Nacionais representam a cristalização de necessidades, interesses e aspirações que, em determinada fase de sua evolução histórica e cultural, a Nação busca alcançar (BRASIL, 2014).

⁸ Poder Marítimo - capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social. Elementos constituem o Poder Marítimo: o Poder Naval; a Marinha Mercante, as facilidades, os serviços e as organizações relacionados com os transportes aquaviários (marítimo e fluvial); a infraestrutura marítima e hidroviária: portos, terminais, eclusas, meios e instalações de apoio e de controle; a indústria naval: estaleiros de construção e de reparos; a indústria bélica de interesse do aprestamento naval; a indústria de pesca: embarcações, terminais e indústrias de processamento de pescado; as organizações e os meios de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar, das águas interiores e de seus recursos; as organizações e os meios de exploração ou de aproveitamento dos recursos do mar, de seu leito e de seu subsolo; e o pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar ou com as águas interiores e os estabelecimentos destinados à sua formação e ao seu treinamento (BRASIL, 2014).

na Política Nacional de Defesa (PND) e na Política Militar de Defesa (PMD). O Poder Naval compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa.

As forças e os meios de apoio não orgânicos da MB, quando vinculados ao cumprimento da Missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval, serão considerados integrantes do Poder Naval.

Na Política Nacional de Defesa podemos observar a necessidade de estruturar uma Defesa Nacional compatível com a estatura político-estratégico do País de forma a preservar a soberania e os interesses nacionais, nela verificamos os seguintes Objetivos Nacionais de Defesa: Garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial; Defender os interesses nacionais e as pessoas, os bens e os recursos brasileiros no exterior; Contribuir para a preservação da coesão e da unidade nacionais; Contribuir para a estabilidade regional; **Contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais;** Intensificar a projeção do Brasil no concerto das nações e sua maior inserção em processos decisórios internacionais; Manter Forças Armadas modernas, integradas, adestradas e balanceadas, e com crescente profissionalização, operando de forma conjunta e adequadamente desdobradas no território nacional; Conscientizar a sociedade brasileira da importância dos assuntos de defesa do País; **desenvolver a indústria nacional de defesa,** orientada para a obtenção da autonomia em tecnologias indispensáveis; Estruturar as Forças Armadas em torno de capacidades, dotando-as de pessoal e material compatíveis com os planejamentos estratégicos e operacionais; e **Desenvolver o potencial de logística de defesa e de mobilização nacional** (BRASIL, 2012c).

A Estratégia Nacional de Defesa (END) trata dos objetivos estratégicos das Forças Armadas, cabe a Marinha do Brasil a estratégia de defesa marítima do Brasil, possuindo as seguintes tarefas: Negação do uso do mar; Controle de áreas marítimas; e

Projeção de poder. A prioridade é, antes de atendidos quaisquer outros objetivos estratégicos, assegurar os meios para negar o uso do mar a qualquer concentração de forças inimigas que se aproxime do Brasil por via marítima (BRASIL, 2012c).

O novo texto da missão da Marinha do Brasil, de acordo com a Doutrina Básica da Marinha, alterada pelo Comandante da Marinha (conforme nota divulgada no BONO⁹, de número 412, de 15 de junho de 2016), está listado a seguir:

Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa. (BRASIL, 2014, p. VII).

Identificadas as competências centrais, resta assegurar os meios para negar o uso do mar a qualquer concentração de forças inimigas, esse passa a ser o referencial para as principais aquisições de nossos meios¹⁰ navais, em detrimento das demais atribuições.

3.2 Mobilização

Em momento de escalada de crise não só os Navios pertencentes a Marinha do Brasil tomarão parte do conflito, durante a mobilização do país para o esforço de Guerra, poderão ser utilizados todos os recursos disponíveis do país, conforme o decreto/lei abaixo:

A Mobilização Nacional conceituada no art. 2º da Lei nº 11.631, de 2007, é a medida decretada pelo Presidente da República, em caso de agressão estrangeira, visando à obtenção imediata de recursos e meios para a implementação das ações que a Logística Nacional não possa suprir, segundo os procedimentos habituais, bem como de outras necessidades. § 1º São parâmetros para a qualificação da expressão agressão estrangeira, dentre outros, ameaças ou atos lesivos à soberania nacional, à integridade territorial, ao povo brasileiro ou às instituições nacionais, ainda que não signifiquem invasão ao território nacional. § 2º Para fins de Mobilização Nacional, entende-se como Logística Nacional o conjunto de atividades relativas à previsão e provisão dos recursos e meios necessários à realização das ações decorrentes da Estratégia Nacional de Defesa (BRASIL, 2008).

Em se tratando de mobilização para integrar o Poder Naval, poderão ser utilizados os recursos disponíveis do país para suprir as possíveis necessidades da Marinha do Brasil

⁹ BONO - boletim de ordens e notícias, da Marinha do Brasil.

¹⁰ Meio - é o recurso material, ou combinação de recursos materiais, que possibilita ou aperfeiçoa a execução de uma ação ou atividade voltada para a Defesa Nacional. Deste modo compreende-se, por exemplo, que navios de guerra, carros de combate e aeronaves de combate são “meios de combate” e que navios cargueiros, caminhões e aeronaves de passageiros e de carga, são “meios de transporte”, etc. (BRASIL, 2015a).

para cumprir suas tarefas decorrentes da END, utilizando-se além das estruturas da indústria nacional mobilizada para a defesa, com destaque para de construção naval, entre outros meios, os navios da Marinha Mercante (MM) Brasileira, que poderão ser convertidos para navios de: transporte de pessoal e/ou material, tanque, hospital, etc.

É importante atentar que os navios assim como os aviões civis comerciais, que operam no país, pertencentes a outros países a princípio não deverão ser mobilizados.

3.2.1 A Mobilização Britânica na Guerra das Malvinas

A importância da Mobilização de navios em situação de conflitos pode ser bem exemplificada e observada durante a Guerra das Malvinas (1982).

Apesar de a Argentina ter realizado a mobilização de seus navios mercantes, neste trabalho será utilizado como exemplo apenas a mobilização britânica.

No início da crise, em 2 de abril de 1982, o Reino Unido dá início a mobilização de meios navais, aeronavais, fuzileiros navais, terrestres e aéreos. Alguns navios, que já estavam no mar, não retornaram para o porto, tendo sido reabastecidos durante a travessia, foram realizadas diversas transferências de material e pessoal, entre os navios que seriam enviados para as Malvinas e os demais navios disponíveis na área. Ressalta-se a prontidão dos meios que, em tempo reduzido, foram empregados com êxito, a Força Tarefa (FT) era constituída por 111 navios: 42 da Royal Navy (sendo dois Navios Aeródromos), 24 da Royal Fleet Auxiliary (Navios Auxiliares) e 45 navios mercantes mobilizados (BRITTO, 2005).

A tradição marítima e a experiência adquirida em vários conflitos armados foram fatores que contribuíram para o sucesso dessa mobilização, a cooperação entre militares e civis em operações no mar durante o conflito foi exemplar, tendo sido os militares da Real Marinha Britânica empregados apenas para completar as guarnições dos navios mercantes, que continuaram a ser de civis voluntários em sua maioria (VIDIGAL, 1983).

Podemos depreender que se forem realizadas operações ou exercícios em tempo de Paz entre a Marinha Mercante e a Marinha de Guerra, em conflito em que se necessite da Mobilização de tais navios, a interação será mais harmoniosa e eficiente. No caso da marinha mercante brasileira, os Oficiais de Marinha Mercante são formados pela Marinha do Brasil, o que já cria certa facilidade em caso de cooperação.

4 MISSÃO DE PAZ

Neste capítulo, serão verificados os aspectos importantes para a abordagem do tema no que se refere a Organização das Nações Unidas, sua estrutura e suas funções, as Missões de Paz, abordando a participação, responsabilidade e os interesses do Brasil e da Marinha do Brasil nesse cenário internacional, com ênfase na Missão de Manutenção de Paz no Haiti.

4.1 As Nações Unidas

A Organização das Nações Unidas - ONU, fundada em abril de 1945, ao final da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), tem como finalidade principal manter a paz e a segurança internacional.

Em 1945, a ONU elaborou a Carta das Nações Unidas (ONU, 1945), um tratado internacional respeitado por todos os seus signatários, de forma que, após a Segunda Guerra Mundial, a nova ordem mundial seria baseada na cooperação contínua entre as cinco principais potências vencedoras: China, França, União Soviética, Reino Unido e Estados Unidos da América (EUA), sendo estes os membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU).

Os órgãos principais das Nações Unidas são: a Assembleia Geral, o Conselho de Segurança, o Conselho Econômico e Social, o Conselho de Tutela, a Corte Internacional de Justiça e o Secretariado (ONU, 1945). Para efeito do estudo, vamos nos ater aos dois primeiros e o Secretariado.

A Assembleia Geral da ONU é constituída por todos os membros das Nações Unidas, sendo que nenhum membro (Estado) poderá contar com mais de cinco representantes. Ele é o órgão deliberativo e de representação da ONU.

O Conselho de Segurança da ONU hoje é constituído por 15 Estados, além dos seus cinco membros permanentes já citados no parágrafo anterior (onde devemos substituir a antiga União Soviética pela Federação Russa), a Assembleia Geral elege os 10 outros membros não permanentes, sendo levada em consideração a contribuição dos membros das Nações Unidas para a manutenção da paz e da segurança internacionais e também uma distribuição geográfica equitativa (ONU, 1945).

Os membros não permanentes do Conselho de Segurança serão eleitos por um período de dois anos, não podendo ser reeleito para o período imediato. Cada membro do Conselho de Segurança poderá ter apenas um representante (ONU, 1945).

O Brasil busca uma cadeira permanente no Conselho de Segurança, e até hoje é, junto com o Japão, um dos dois países que mais vezes foram eleitos para ocupar assentos de membros não permanentes. O Brasil esteve presente por dez vezes, para mandatos nos seguintes anos: 1946-47, 1951-52, 1954-55, 1963-64, 1967-68, 1988-89, 1993-94, 1998-99, 2004-05, e 2010-11, sendo no último eleito com 182 votos dos 183 países votantes (PECEQUILO, 2012).

O Conselho de Segurança tem o poder de autorizar medidas que concorram para a solução dos problemas que ameaçam a paz e a segurança internacional (ONU, 1945), aplicando gradualmente medidas coercitivas, essas tem como último recurso o emprego da força, mas normalmente se restringem aos embargos de material militar e sanções econômicas ao Estado envolvido.

O Secretariado é o órgão executivo da ONU, composto pelo Secretário Geral (SG) e pelo pessoal que conduz as atividades administrativas permanentes da ONU (BRASIL, 2009). Ele é o responsável pelo planejamento, preparo, condução e orientação das Operações de Paz.

Ao Secretário Geral estão subordinados alguns departamentos dirigidos por Subsecretários, são eles: *Department of Political Affairs* (DPA) - Departamento de Assuntos Políticos; *Department of Peacekeeping Operations* (DPKO) - Departamento de Operações de Manutenção de Paz; *Department of Management* (DM) - Departamento de Gerenciamento; *Department of Economic and Social Affairs* (DESA) - Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais; *Department of Disarmament Affairs* (DDA) - Departamento para Assuntos de Desarmamento; *Department of General Assembly Affairs and Conference Services* (DGACM) - Departamento para Assuntos da Assembleia Geral e Serviços de Conferência; *Department of Public Information* (DPI) - Departamento de Informação Pública; *Department of Safety and Security* (DSS) - Departamento de Proteção e Segurança; e o *Department of Field Support* (DFS) - Departamento de Logística Operacional (BRASIL, 2009).

Por tratar mais diretamente das Operações de Manutenção de Paz, iremos detalhar um pouco mais o DPKO, pois a ele cabe as maiores responsabilidades e o maior contato com os países e contingentes componentes nesse tipo de missão.

O Departamento de Operações de Manutenção de Paz tem como finalidade ajudar os Estados-Membros e o Secretário Geral a manter a paz e a segurança internacional, sua missão é planejar, preparar, controlar e dirigir Operações de Paz, a fim de que possam cumprir, eficazmente, seus mandatos sob a autoridade geral do Conselho de Segurança e da Assembleia Geral, e sob o comando investido no SG (BRASIL, 2009).

O Subsecretário-Geral do DPKO (*Under Secretary-General* - USG) é o braço operacional do SG, cabendo-lhe as atividades básicas nas Operações de Paz da ONU: proporcionar gerenciamento e orientação; formular políticas e procedimentos; solicitar pessoal, unidades militares e seus equipamentos junto às nações contribuintes; desenvolver metodologias e planos operacionais; desenvolver planejamentos emergenciais; monitorar e

controlar fundos emergenciais; proporcionar apoio administrativo e logístico; estabelecer e manter contato com as partes em conflito; ligar-se com os Estados-Membros, outras Agências da ONU e Organizações Não Governamentais (ONG) relacionadas às Operações de Paz; e elaborar relatórios ao SG (BRASIL, 2009).

As Operações de Paz não estão enquadradas, explicitamente, em nenhum dispositivo da Carta das Nações Unidas, seus capítulos VI e VII não trazem artigos específicos sobre essas operações: O Capítulo VI versa sobre a Solução Pacífica de Controvérsias, tratando de operações que têm o consentimento das partes envolvidas; e o Capítulo VII versa sobre Ação Relativa a Ameaças à Paz, Ruptura da Paz e Atos de Agressão, tratando de impor a vontade da comunidade internacional (BRASIL, 2013).

Não é imprescindível ter um capítulo específico na Carta das Nações Unidas que autorize as Operações de Paz, A ONU deve atuar orientada por seus deveres e direitos, com o propósito de assegurar a manutenção da paz e da segurança internacional. O Conselho de Segurança é o órgão que autoriza e concede Mandato às Operações de Paz (BRASIL, 2013).

Uma classificação para as operações de paz que é empregada nos dias atuais foi elaborada em 1992, quando Boutros-Ghali era Secretário Geral da ONU, em “Uma Agenda para a Paz” (NEVES, 2010) temos então as seguintes definições para os tipos de Ações e Operações de Paz:

Preventive Diplomacy (Diplomacia Preventiva):

Prevenção do surgimento de disputas entre Estados, visa evitar a deflagração de conflitos armados e seu alastramento. Contempla ações iminentemente no campo diplomático.

Peacemaking (Promoção da Paz):

Ações diplomáticas após o início dos conflitos, visa à negociação entre as partes para o fim das hostilidades. Baseiam-se em mecanismos de solução pacífica de controvérsias.

Peacekeeping (Manutenção da Paz):

Ações tomadas por militares, policiais e civis na área do conflito: cessar-fogo, separação de forças, acordos de paz e desarmamentos, com o consentimento das partes envolvidas no conflito, visa a resolução pacífica e duradoura para o litígio.

Peace Enforcement (Imposição da Paz):

Ações desencadeadas com base no Capítulo VII da Carta da ONU, uso da força armada, sem o consentimento das partes envolvidas no conflito. Estabelecidas quando o Conselho de Segurança julga haver ameaça à paz, ruptura da paz ou ato de agressão, podendo abranger intervenções de caráter humanitário. O CSNU delega, normalmente, a uma coalizão de países a execução deste tipo de missão.

Peace-building (Consolidação da Paz):

Ações executadas após o acordo de paz, visam fortalecer o processo de reconciliação nacional, fomentando a reconstrução das instituições, da economia e da infraestrutura, de forma a criar vínculos duradouros de paz. Apesar de ser de caráter eminentemente civil, não se descarta a presença militar.

4.2 A Missão de Paz no Haiti

O Brasil tem posicionamento favorável à cooperação entre os povos e defesa da paz, cumpre o princípio da não intervenção, disposto no Art. 4º da Constituição Federal, não participando de missões quando não há o consentimento das partes beligerantes, ou seja, missões de imposição da paz (BRASIL, 2013).

O País tem participação ativa no cenário internacional, se manifestando na contribuição com tropas para atuar em território estrangeiro em Operações de Manutenção da Paz, com destaque para as duas onde tem papel preponderante, a de Comando Militar da *Mission des Nations Unies pour la Stabilisation en Haiti* (MINUSTAH) e a Liderança na

Missão de Paz de Caráter Naval¹¹ da *United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL).

A Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH) foi criada em fevereiro de 2004, pela Resolução 1542 do Conselho de Segurança das Nações Unidas, com a finalidade de restabelecer a segurança e normalidade institucional do país, após sucessivos episódios de turbulência política e violência, que culminaram com a partida do então presidente, Jean Bertrand Aristide, para o exílio. Outras tentativas de missões de Paz no país já haviam ocorrido, a última tinha sido liderada pelos EUA e França.

A missão brasileira foi aprovada pelas autoridades haitianas e foi adotada sob a égide do capítulo VII da Carta das Nações Unidas, que autoriza o uso da força letal para situações que vão além da defesa própria e de terceiros, fazendo cumprir o Mandato da ONU.

O Congresso Nacional Brasileiro aprovou o envio de 1.200 militares (Marinha do Brasil - MB, Exército Brasileiro - EB e Força Aérea Brasileira - FAB), atendendo a solicitação do então Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva.

Além da Resolução 1542 do Conselho de Segurança das Nações Unidas, o componente militar brasileiro esteve amparado por um conjunto de documentos (BRASIL 2013), dentre os quais se destacam o Memorando de Entendimento, o Acordo sobre o *Status* da Força e Acordo sobre o *Status* da Missão, Regras de Engajamento, Orientações para os Países que Contribuem com Tropas para uma Operação de Manutenção da Paz, Procedimentos Operativos Padronizados, descritos a baixo:

O *Memorandum of Understanding* (MOU) ou, simplesmente, Memorando de Entendimento - é o documento que expressa o acordo entre um ou mais Estado-membro e a ONU, nas operações de manutenção da paz, é empregado bilateralmente para regular o entendimento entre a ONU e cada país que enviar tropas e meios para a missão.

¹¹ Operação de Paz de Caráter Naval - é uma operação militar na qual o Poder Naval é normalmente empregado em Operações e Ações de Guerra Naval ou em Operações Militares em Tempo de Paz, aqui enquadradas as atribuições subsidiárias cabíveis, sob a égide de organizações internacionais. Poderão predominar, nesse contexto, operações e ações em ambiente marítimo, lacustre ou fluvial, incluindo-se as operações de projeção de poder sobre terra, diferentemente das Operações de Paz de caráter estritamente terrestre (BRASIL, 2010).

O *Manual on Policies and Procedures Concerning Reimbursement and Control of Contingent-Owned Equipment of Troop-Contributors Participating in Peacekeeping Missions*, mais conhecido como Manual COE - consolida as capacidades requeridas e os reembolsos a serem recebidos pelo país participante, constantes do MOU.

O *Status of Mission Agreement (SOMA)* ou, simplesmente, Acordo sobre o *Status da Missão* - será estabelecido entre a ONU e o país-anfitrião, abrangendo todos os componentes civis e militares da missão.

O *Status of Force Agreement (SOFA)* ou, simplesmente, Acordo sobre o *Status da Força* será estabelecidos pela ONU com o país-anfitrião, abrange somente a presença dos contingentes da operação.

O SOMA/SOFA regula o relacionamento entre a força de paz e o país-anfitrião, definindo: o status da operação e de seus membros; a responsabilidade pela jurisdição civil e criminal sobre os membros da operação; taxas, impostos e regulações fiscais aplicáveis aos membros da operação; liberdade de movimento, incluindo o uso de rodovias, aquavias, instalações portuárias e aeroportos; fornecimento de água, eletricidade e outros serviços públicos; pessoal localmente recrutado (*local staff*); proteção do pessoal da ONU; e aspectos de ligação entre a ONU e o governo local.

As *Rules of Engagement (ROE)* ou, simplesmente, Regras de Engajamento definem os parâmetros que orientarão o modo como a força de paz operará, em situação de engajamento contra forças hostis, em nome de sua autodefesa ou defesa das pessoas e bens sob-responsabilidade da ONU. O Comandante da Força elabora as ROE, assessorado pelos contingentes nacionais componentes, sendo o DPKO o responsável pela sua aprovação final.

O *Guidelines for Troop Contributing Countries* são as Orientações para os Países que Contribuem com Tropas para uma Operação de Manutenção da Paz, o *Guidelines* é preparado para cada missão de paz, é nele que estão regulados todos os procedimentos

aplicáveis às tropas participantes da operação de manutenção da paz e, geralmente, abrange as informações gerais a respeito do país-anfitrião, o mandato recebido do CSNU, os objetivos gerais da operação e os aspectos operativos, organizacionais, logísticos e financeiros da missão.

Os *Standard Operating Procedures* (SOP), ou, simplesmente, Procedimentos Operativos Padronizados - padronizam os procedimentos operativos individuais e coletivos das tropas em operações de manutenção da paz, são fartamente documentados nas publicações e nos materiais de instrução e adestramento produzidos pelo DPKO.

Todos estes documentos visam e permitem uma melhor atuação das tropas em sua missão, minimizando as situações de dupla interpretação e estabelecendo respaldo jurídico e norte às ações a serem desenvolvidas.

Abaixo citamos o artigo do Ex-Ministro Norberto Moretti, Ex-Chefe da Divisão de Segurança Internacional do Itamaraty:

A participação brasileira em Operações de Manutenção de Paz justifica-se também por razões político-diplomático. A primeira delas é que a contribuição do Brasil a missões de paz demonstra, de modo prático, a disposição de assumir nossa parcela de responsabilidade pela manutenção da paz e segurança internacionais. Isso é fundamental para firmar e ampliar nossa posição de ator influente no cenário mundial. [...] Outro importante fundamento diplomático de nossa participação em Operações de Manutenção de Paz é o firme compromisso com a segurança, a estabilidade política e o desenvolvimento socioeconômico de nossa região. A solidariedade regional impele-nos a dar contribuição efetiva e significativa a missões de paz em nosso entorno geográfico. Nesse sentido, é emblemática nossa presença na Missão das Nações Unidas de Estabilização no Haiti (MORETTI, 2013, p. 27).

O Pleito de uma cadeira permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas é reforçado quando o país se prontifica e assume uma posição de liderança em missão de Paz, no caso brasileiro as duas missões de Manutenção da Paz, sendo a primeira sob o comando de um General de Divisão do Exército Brasileiro (MINUSTAH) e a segunda, de caráter naval, comandada por um Contra-Almirante da Marinha do Brasil (UNIFIL).

4.3 A Marinha do Brasil no Haiti

O Brasil participa, desde junho de 2004, da Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti, com um contingente de, aproximadamente, 1.200 militares, dos quais 215 integravam o Grupamento Operativo de Fuzileiros Navais (GptOpFuzNav), situado na Base de Fuzileiros Navais no Haiti Acadêmica Raquel de Queiroz (BFNHARQ), localizada em Porto Príncipe, além de seis oficiais de Estado-Maior (um do Corpo da Armada, quatro Fuzileiros Navais e um Intendente da Marinha) e quatro praças Fuzileiros Navais, todos lotados no Estado-Maior do *Brazilian Battalion* (BRABAT) ou, simplesmente, Batalhão Brasileiro no Haiti (BRASIL, 2016a).

A MINUSTAH realiza verificações periódicas das condições operacionais dos equipamentos e das viaturas, de acordo com os resultados dessas inspeções, é estabelecido o valor do reembolso que o Brasil deverá receber. As capacidades requeridas e os reembolsos a serem recebidos pelo país participante, constantes do MOU, são baseados no Manual COE, datando sua última edição de 2014 (ONU, 2014).

Em termos financeiros, parte dos recursos empenhados pelo governo brasileiro retorna ao Tesouro Nacional, por meio de reembolsos efetuados pela ONU. O reembolso das despesas será tanto maior quanto melhor for a negociação entre o Brasil e a ONU, durante o período de elaboração do MOU.

O transporte do contingente brasileiro para a área da missão e seu retorno, dependendo do vulto da tropa a ser empregada, do custo-benefício e de interesses político-estratégico, deverá ser, preferencialmente, realizado pela Marinha ou pela Força Aérea. As empresas civis especializadas em transporte de carga e pessoal também poderão ser utilizadas, nesse caso, contratadas por intermédio da ONU ou diretamente. A negociação da modalidade de transporte é feita pelo Ministério da Defesa com a ONU (BRASIL, 2013).

Durante o período de 2004 até 2015 para a Missão de Paz do Haiti, o apoio logístico de longa distância (pessoal e material), para o contingente brasileiro, foi realizado por aeronaves da Força Aérea Brasileira, nos mais de 8.500 Km de distância aérea e por navios da Marinha do Brasil nas mais de 5.500 milhas náuticas entre o Brasil e o Haiti, além do apoio prestado pela ONU.

O rodízio do pessoal pertencente ao contingente brasileiro foi realizado pelos aviões da FAB, com exceção de poucos voos e pequenas parcelas de contingente que foram feitos por aviões fretados pela ONU. Está incluído também nesse transporte de pessoal, feito pela FAB, o do pelotão Paraguaio (pertencente a Batalhão Brasileiro) no percurso entre Assunção (Paraguai) e Porto Príncipe (Haiti).

A logística de material foi realizada por aviões da Força Aérea Brasileira e os Navios da Marinha do Brasil. Cabendo aos navios da MB, principalmente, transportar os carros de combate, caminhões e outras viaturas de combate, de apoio e os de engenharia pertencentes à Companhia Brasileira de Engenharia de Força de Paz (BRAENGCOY) do Exército Brasileiro, viaturas que só podem ser transportadas por navios, já que as aeronaves não teriam capacidade de tal transporte ou não teriam capacidade de transportar em quantidades.

A seguir será apresentada uma tabela com os gastos na Missão de Paz do Haiti e o respectivo reembolso por parte das Nações Unidas entre o período de 2004 a 2012:

Gastos do governo brasileiro e repasses da ONU para a MINUSTAH e UNIFIL (em R\$ milhões)			
Ano	Gastos do Governo brasileiro		Repasses da ONU**
	MINUSTAH	UNIFIL	MINUSTAH
2004	148,07	-	12,59
2005	142,38	-	77,57
2006	80,67	-	51,59
2007	112,10	-	42,63
2008	127,92	-	95,01
2009	125,41	-	20,08
2010*	673,86	-	80,02
2011	245,06	43,20	125,61
2012***	14,53	6,52	18,87
Total	1.670,00	49,72	523,97

* Os valores de 2010 englobam o emprego da tropa, a ativação do 2º Batalhão de Infantaria de Força de Paz e os recursos destinados à ajuda humanitária.
 ** Não há reembolsos da ONU quanto à UNIFIL, pois o memorando de entendimento ainda está em negociação.
 *** Dados computados até junho de 2012.

Tabela - Gastos do governo brasileiro e repasses da ONU para MINUSTAH e UNIFIL.

Fonte: Livro Branco de Defesa Nacional (BRASIL, 2012b).

A manutenção de pessoal e material na Área de Operação, no melhor estado de operacionalidade, permite o maior reembolso para o país. Daí a importância de se fazer a renovação de viaturas e equipamentos, que são transportados para a missão por navios, assim como o repatriamento dos que não serão mais utilizados naquela missão.

5 OS NAVIOS BRASILEIROS

Os meios navais da Marinha do Brasil participaram desde o primeiro contingente da Missão de Paz no Haiti (2004), tendo sido empregados no apoio logístico aos mais de 22 contingentes brasileiros, realizando o transporte das tropas, de suas viaturas e de diversos materiais e equipamentos da Marinha e do Exército.

O primeiro deslocamento do contingente brasileiro para o Haiti foi composto por quatro navios, transportando: 30 veículos, 13 reboques e 31 contêineres com equipamentos e suprimentos, e a participação de 1.242 militares, marinheiros e fuzileiros (BRASIL, 2016a).

5.1 Os Navios de Transporte da MB

Antes de 2004, os Navios de Transporte¹² da Marinha do Brasil eram, principalmente, empregados para exercícios de Operações Anfíbias, eles também executavam o Apoio Logístico (APOLOG) no Brasil, partindo da área do Rio de Janeiro (concentração dos principais depósitos da Marinha) com destino a outros Distritos Navais (DN): Quinto DN (APOLOG SUL) e Segundo, Terceiro, Quarto e Nono Distritos Navais (APOLOG NORTE). Após esse ano, tem sido dada a prioridade para o apoio à Missão de Paz no Haiti.

A terceirização pelo modal marítimo através de navegação de cabotagem se faz necessária na Marinha do Brasil, através de contrato de operadores logísticos, a fim de sanar as demandas de material com destino aos distritos prejudicados pelo fim das Comissões APOLOG.

Diferente do Apoio Logístico prestado com Navios de Transporte na MINUSTAH, o apoio para a UNIFIL é realizado aproveitando-se os Navios-Escorta designados para a própria Missão de Caráter Naval.

¹² Navios de Transporte - para simplificação do nosso estudo, chamaremos assim também os navios de guerra com grande capacidade de transporte de material e de pessoal, como é o caso dos: Navios de Desembarque de Carros de Combate (NDCC); Navios de Desembarque Doca (NDD); e Navio Doca Multipropósito (NDM).

- Navio Doca Multipropósito (NDM) "Bahia"

Incorporação: 6 de abril de 2016

Situação: Em atividade

Lançado ao mar em 1998

Estado anterior: França

Mais novo Navio do Esquadrão de Apoio, não participou ainda de transporte de Material e Pessoal para Missão de Paz.

Devido a suas características e capacidades, o NDM Bahia pode ser empregado nas seguintes tarefas em tempo de paz: transportar e desembarcar pessoal e material para adestramento em operações anfíbias; transportar pessoal e material, em apoio ao emprego de força, para garantia da lei e da ordem; transportar pessoal e material em operações de Manutenção da Paz; apoiar a evacuação de brasileiros (nacionais) e de material sob responsabilidade brasileira em outros países acometidos por crises políticas ou sociais graves; conduzir e apoiar missões humanitárias; conduzir operações de apoio à defesa civil em áreas atingidas por calamidades; contribuir para o adestramento e para a formação do pessoal da MB; e realizar ações de presença e outras ações que atendam às necessidades da política externa brasileira (BRASIL, 2016b).

Com a exceção do NDM Bahia, o Navio mais novo do Esquadrão tem mais de 30 anos de serviço (total), o que pode acarretar em maior necessidade de manutenção, baixa disponibilidade e pouca confiabilidade.

5.1.2 Lições das Missões de Apoio Logístico do Haiti (2004 - 2015)

Os Navios do Primeiro Esquadrão de Apoio realizaram, desde o início da missão em 2004, o transporte das viaturas, carros de combate, caminhões e demais equipamentos para o Haiti.

Durante a participação deste autor na missão de Paz do Haiti (2012-2013), onde o mesmo era o oficial de ligação da MB no BRABAT e conseqüentemente o responsável pelo

tramite burocrático junto a ONU, Embaixada Brasileira no Haiti e Governo Haitiano para a atracação do Navio em Porto Príncipe, pôde observar a necessidade de postergação da data de atracação dos navios da MB no Haiti, motivadas por atrasos decorrentes de avarias¹³ da propulsão, fato este que também eram comuns em anos anteriores, mencionados nos relatórios de passagem de função dos antecessores.

Em maio de 2015, enquanto estava operando a caminho da República do Haiti, transportando material para o contingente brasileiro, o NDD Ceará sofreu avaria em sua caldeira, o que acarretou em sua substituição, na missão, pelo NDCC Almirante Sabóia, após fazer a transferência de todo material e do pessoal destacado, estando os dois navios atracados em porto privado nas proximidades da cidade de Belém. A avaria e a decorrente troca de navio geraram um atraso na data de atracação no Haiti superior a dez dias, tal fato que este autor pôde observar, pois estava destacado no navio a fim de acompanhar a Missão de Apoio Logístico ao 22º contingente brasileiro no Haiti.

Em 17 de junho de 2015, o então ministro da defesa Jaques Wagner assinou a Portaria de número 1.350 (mil trezentos e cinquenta), onde fazia algumas considerações, dentre elas a de que a indisponibilidade de meios orgânicos das Forças Singulares poderia afetar o transporte integral dos militares e do material necessário, para a troca entre o 22º e o 23º contingentes brasileiros no Haiti (estimado para o período compreendido entre 12 de novembro e 4 de dezembro), bem como o elevado custo de suas manutenções, justificando a necessidade de contratação de aeronaves para o revezamento da tropa brasileira (ANEXO).

Apesar de não ter sido determinada a contratação de Navios, para a execução do transporte do Material, fica evidenciada a sua possibilidade, em uma situação futura, quando os meios da Marinha não mais o possam cumprir no prazo estipulado, devido a situações de avarias e o alto custo da manutenção dos seus meios, agravadas pela escassez dos recursos.

¹³ Avaria - Qualquer modificação indesejável das condições de projeto do material, que implique em redução de eficiência na sua operação (BRASIL, 2015a).

5.2 A Marinha Mercante Brasileira

5.2.1 Navios com Bandeira Brasileira

O Brasil se consolidou como um exportador de commodities, com destaque para o minério de ferro, a soja e seus derivados e o açúcar. Desta forma, quase 95% do nosso comércio exterior, em volume, é realizado pela via marítima, enquanto que, em valor, este índice pouco ultrapassa os 75%. Ainda assim, considerando o comércio marítimo mundial, apenas 1% é transportado em navios de bandeira brasileira (CEMBRA, 2012).

Nos Registros Nacionais, o Estado que concede a bandeira mantém um efetivo controle sobre os navios nele registrados, subordinados à sua legislação (OCTAVIANO MARTINS, 2005).

A desregulamentação do setor da navegação de longo curso, sem as conferências de fretes, sem acordos bilaterais de transporte marítimo, sem as reservas de mercado para a bandeira brasileira e com a abertura para participação de outras bandeiras, especialmente as de registro aberto¹⁴, tornou nula a competitividade dos navios de bandeira brasileira. Assim, a participação brasileira no longo curso é próxima de zero, com raras exceções no transporte para portos do MERCOSUL. Da mesma forma do que a maioria dos países, em relação à cabotagem, existe proteção legal à bandeira brasileira, como forma de favorecer o crescimento da frota mercante e permitindo, assim, o surgimento de grandes empresas de navegação (CEMBRA, 2012).

¹⁴ Registros Abertos - se caracterizam por oferecerem facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal, não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio. Ademais, tais Estados não exigem e nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registradas. Simultaneamente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros ainda se elenca legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamento de bordo, não exigem nenhum vínculo entre Estado de Registro e navio. A não exigência de vínculo do Estado da Bandeira com o navio e a não observância de legislações e regulamentos severos concernetes à segurança da navegação e obrigação de fiscalizar dos Estados decorre do fato dos Estados que concedem bandeira de conveniência não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da CNUDM III e de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação, como a MARPOL, SOLAS 1974, CLC/69, dentre outras. Neste contexto competitivo, é menor a influência do direito custo, ou seja, das normas de direito que interferem no custo do frete, em especial as normas trabalhistas, tributárias e relativas a segurança marítima e poluição marinha. Neste contexto, a adoção de BDC consiste em estratégia empresarial que visa maior eficiência e lucratividade (OCTAVIANO MARTINS, 2005).

O Registro Especial Brasileiro (REB) foi criado na tentativa de incentivar o uso da bandeira brasileira e para trazer de volta as empresas de navegação que optaram por mudar-se para o exterior (forma de fugir dos altos encargos sociais e regras trabalhistas que reduziam a competitividade no âmbito internacional), bem como possibilitar que as que permaneceram no país aumentassem sua competitividade. Devido a inadequação do Regime somada a outras razões, não se atingiu o patamar requerido pelo mercado (CEMBRA, 2012).

Essas considerações apresentadas até aqui não se aplicam ao transporte do granel líquido, tendo em vista que a importância estratégica do transporte de petróleo e seus derivados recebe um tratamento diferenciado. Assim, tal logística permaneceu nas mãos da Petrobras, que nela tem atuação direta, usando sua empresa de navegação (Transpetro) e sua rede de terminais marítimos, distribuídos ao longo da costa. A Empresa, que de forma ou outra detém a carga e o meio de transporte, transfere todo o seu custo para o preço ao consumidor (CEMBRA, 2012).

Uma prova da nossa atual carência de Navios Mercantes totalmente brasileiros foi a afirmação, durante palestra ministrada na Escola de Guerra Naval, em maio de 2016, do Diretor de Portos e Costas (DPC), o Vice-Almirante Lima Filho, de que a Marinha Mercante Brasileira não possui navios para serem Mobilizados nas diversas categorias necessárias, possuindo apenas a capacidade de apoio com navios da Petrobrás para fazer abastecimento de combustível no mar após algumas adaptações (LIMA FILHO, 2016).

5.2.2 Indústria Naval Brasileira

No final da década de 1990, a indústria naval brasileira apresentava níveis de produção muito baixos, a abertura da economia brasileira dificultou o segmento da indústria nacional, devido sua baixa capacidade competitiva.

A Petrobras foi de extrema importância na recuperação dessas atividades, vinculado ao aumento da exploração offshore de petróleo. A pressão exercida pelo governo federal foi decisiva na revisão das estratégias de compras da Petrobras, favorecendo o seu Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), renovando a frota da companhia com a encomenda de quarenta e nove novos petroleiros, objetivando não só garantir maior autonomia e controle no transporte da produção da Petrobras, como servir de alicerce para o renascimento da indústria naval brasileira (CEMBRA, 2012).

Lançado em 2004 pelo Governo Federal, o Promef apresenta sinais de fracasso, já foram canceladas as aquisições de quatorze embarcações, o número de navios cancelados supera o de doze embarcações entregues até dezembro de 2015 (SINDMAR, 2015).

A euforia da indústria naval no Brasil durou pouco. O setor, que há cinco anos comemorava encomendas bilionárias, hoje sofre com a falta de novos projetos. Nos 36 estaleiros em funcionamento no Brasil, não há construções novas no horizonte, o que está levando muitas empresas a fecharem as portas. Entre as que se mantêm em operação, o trabalho se restringe à conclusão de projetos antigos, e a saída tem sido buscar outras opções de negócios, como o segmento de reparo de embarcações. O marasmo no setor é resultado da combinação entre a crise na Petrobras, decorrente dos escândalos de corrupção e da queda nos preços do petróleo, e da derrocada da Sete Brasil, empresa criada para intermediar a construção de sondas do pré-sal. (ROSA; ORDONEZ, 2016).

Na última década, a Petrobras foi a grande motivadora da Indústria Naval, a falta de suas novas encomendas apresenta-se como muito prejudicial ao setor, pois o fato de que o custo da construção de navios no Brasil é bem superior à média internacional, constitui-se ônus inibidor para o fechamento de novas encomendas com outros clientes.

A Marinha possui diversos projetos que têm, dentre seus objetivos principais, o fortalecimento da Base Industrial de Defesa brasileira, de forma que possa, no futuro próximo: projetar, desenvolver e construir meios e sistemas navais de altas e médias complexidades. Dentre os projetos prioritários da Marinha, citaremos os dois que mais contribuem para o desenvolvimento da Indústria Naval Brasileira: a Construção do Núcleo do Poder Naval e a Segurança da Navegação (BRASIL, 2012b).

No Projeto da Construção do Núcleo do Poder Naval, podemos destacar: o Programa de Obtenção de meios de Superfície (PROSUPER), que visa desenvolver a capacidade de projetar e construir, no Brasil, cinco navios-escolta, cinco navios patrulha oceânicos de mil e oitocentas toneladas (1,8 ton.) e um navio de apoio logístico; o projeto e a construção, no Brasil, de vinte e sete navios-patrulha de quinhentas toneladas (500 ton.), dos quais, dois já foram recebidos; o Programa de Obtenção de Navio Anfíbio (PROANF) que visa a obtenção, no exterior, de projeto de navio anfíbio, aprovado e operado por outras Marinhas, para futura construção em estaleiro nacional; e o Programa de Obtenção de Navios-Aeródromo (PRONAE), que visa projetar e construir uma unidade para a Primeira Esquadra e outra para a Segunda Esquadra, com a possibilidade de desenvolvimento de um projeto nacional ou com parceria no exterior.

Já no Projeto Segurança da Navegação, teremos a ampliação da presença da MB no Centro-Oeste e na nossa Amazônia, nas grandes bacias fluviais, onde se destacam a construção de navios e avisos hidrográficos fluviais.

6 CONCLUSÃO

Um país com grande potencial de desenvolvimento exige o aumento das atribuições de sua Marinha de Guerra, sejam elas em território nacional ou no exterior, essa por sua vez depende de uma logística eficiente, para atender as novas demandas.

A MB realiza o abastecimento, promovendo o fluxo adequado do material necessário, desde suas fontes de obtenção até as suas OM consumidoras. Na função logística transporte, ela realiza o conjunto de atividades visando o deslocamento de recursos humanos e materiais por diversos meios, no tempo adequado e para os locais predeterminados, a fim de atender as necessidades de suas organizações subordinadas e outros setores da sociedade.

No caso específico da Missão de Manutenção de Paz no Haiti, a função logística transporte aquaviário oceânico dependeu de navios com grande capacidade de carga, o que foi realizado pelos navios do Primeiro Esquadrão de Apoio.

A cooperação e o apoio mútuo entre as Forças Singulares, no esforço do abastecimento do contingente no Haiti, ficaram evidenciados na utilização dos navios da MB e das aeronaves da FAB, obtendo assim o menor custo total da logística, maximizando a eficiência e a eficácia na função transporte.

Porém, como observamos no capítulo cinco, a baixa disponibilidade dos navios, devido a avarias e o desgaste do material, prejudica o apoio às missões de paz, além de degradar outras atribuições e emprego, como os exercícios de Operações Anfíbias e o apoio logístico no Brasil com destino aos Distritos Navais.

A possibilidade de terceirização através de contratação de navios civis, assim como foi feito para as aeronaves, em 2015, por determinação do Ministro da Defesa, é uma realidade, pois os meios civis de transporte poderão ser utilizados em situação de normalidade ou de anormalidade. Como descrito no capítulo dois, a lei de Empresa Estratégica de Defesa pode ajudar as Forças Armadas a selecionar empresas parceiras, possibilitando maior

confiabilidade e garantia na função logística transporte.

Como vimos na Política Nacional de Defesa, os Objetivos Nacionais de Defesa: contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais; desenvolver a indústria nacional de defesa; e desenvolver o potencial de logística de defesa e de mobilização nacional, são objetivos que podem ser combinados, no caso de contratação de navios mercantes brasileiros para realizar transporte em apoio as missões de paz em que o Brasil esteja atuando, desta forma, ajudando a desenvolver: a Marinha Mercante; a Indústria Naval; e a interoperabilidade entre navios mercantes e navios de guerra, desde os tempos de paz, o que pode ser fundamental para uma situação real de mobilização de meios da Marinha Mercante em caso de conflito armado.

Como podemos observar no capítulo três, a Estratégia Nacional de Defesa deixa bem definido que a prioridade da Marinha é, antes de atendidos quaisquer outros objetivos estratégicos, assegurar os meios para negar o uso do mar a qualquer concentração de forças inimigas que se aproxime do Brasil, por via marítima, com isso podemos depreender que a aquisição de vários navios com grande capacidade de transporte não é a prioridade primária.

Entretanto, a missão da MB destaca a importância de atuar em ações sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do país, o que podemos realizar, no caso de transporte em apoio a missão de paz, fazendo uso da terceirização de navios mercantes brasileiros.

Na opinião desse autor, é de fundamental importância manter a capacidade nacional de executar o transporte marítimo em apoio à missão de paz, seja ela por meio dos navios da Marinha do Brasil ou da Marinha Mercante Brasileira. Para isso, visualizou três possíveis cenários, com suas respectivas soluções, abaixo mencionados:

Em se mantendo o cenário atual, em que a Marinha Mercante não possui navios de bandeira brasileira, associado à situação de recursos muito reduzidos para a Esquadra

Brasileira, a utilização dos navios do Esquadrão de Apoio para as futuras missões de paz poderá ser mantida, como forma de garantir algum recurso do Ministério da Defesa para a manutenção desses meios.

Em uma situação de aumento da Marinha Mercante, com aquisições de navios de bandeira brasileira, porém mantendo-se os recursos muito reduzidos para a Esquadra, poderá se preservar os navios do Esquadrão de Apoio para outros empregos e fazer a terceirização para os navios mercantes brasileiros dos futuros transportes em apoio às missões de paz.

Finalmente, em uma situação ideal de aumento da Marinha Mercante, com aquisições de navios de bandeira brasileira, somado ao aumento dos recursos de manutenção para a Esquadra e a aquisição de mais navios com capacidade de transporte, para o Esquadrão de Apoio, a terceirização poderá ser utilizada em complemento a estrutura própria de apoio logístico da Marinha do Brasil.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial*. 5 ed. Porto Alegre: Bookman, 2006. 616 p.

BRASIL. Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. CGCFN-1-8: *Manual de Operações de Paz dos Grupamentos Operativos De Fuzileiros Navais*. Rio de Janeiro: CGCFN, 2009.

_____. Comando Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. CGCFN-1-8.1: *Manual de Operações de Paz de Caráter Naval*. Rio de Janeiro: CGCFN, 2010.

_____. Decreto n. 2.271, de 7 de julho de 1997. Dispõe sobre a contratação de serviços pela Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional e dá outras providências. Diário Oficial, Brasília, DF, 8 jul. 1997, p. 14.293. ed. extra. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2271.htm>. Acesso em: 04 jun 2016.

_____. Decreto n. 6.592, de 2 de outubro de 2008. Regulamenta o disposto na Lei nº 11.631, de 27 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a Mobilização Nacional e cria o Sistema Nacional de Mobilização - SINAMOB. Diário Oficial, Brasília, DF, 03 out. 2008, p.1. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Decreto/D6592.htm>. Acesso em: 11 jun 2016.

_____. Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Diário Oficial, Brasília, DF, 22 jun. 1993, p. 8.269. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 25 jul 2016.

_____. Lei n. 12.598, de 21 de março de 2012. Estabelece normas especiais para as compras, as contratações e o desenvolvimento de produtos e de sistemas de defesa; dispõe sobre regras de incentivo à área estratégica de defesa; e dá outras providências. Diário Oficial, Brasília, DF, 22 mar. 2012a, p. 1. ed. extra. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12598.htm>. Acesso em: 25 jul 2016.

_____. Estado-Maior da Armada. *EMA-305: Doutrina Básica da Marinha*. 2 rev. Brasília: EMA, 2014.

_____. Estado-Maior da Armada. *EMA-400: Manual de Logística da Marinha*. 2 rev. Brasília: EMA, 2003.

_____. Marinha do Brasil. *Marinha do Brasil nas Operações de Paz*. MB, 2016a. Disponível em: <www.mar.mil.br/hotsites/operacao_paz/haiti/haiti.html>. Acesso em: 16 jul 2016.

_____. Marinha do Brasil. *Navios da Marinha do Brasil*. MB, 2016b. Disponível em: <www.marinha.mil.br/content/navios>. Acesso em: 12 jul 2016.

- _____. Ministério da Defesa. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Brasília, DF, 2012b. 369p.
- _____. Ministério da Defesa. *MD34-M-02: Manual de Operações de Paz*. 3 ed. Brasília, DF, 2013.
- _____. Ministério da Defesa. *MD35-G-01: Glossário da Forças Armadas*. 5 ed. Brasília, DF, 2015a.
- _____. Ministério da Defesa. *MD42-M-02: Doutrina de Logística Militar*. 2 ed. Brasília, DF, 2002.
- _____. Ministério da Defesa. *PND e END: Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília, DF, 2012c.
- _____. Ministério da Defesa. *Portaria nº 1.350, de 17 de junho de 2015*. Brasília, DF, 2015b. Disponível em: < www.defesa.gov.br/index.php/noticias/16093-marinha-ira-contratar-companhia-aerea-para-transporte-de-militares-para-o-haiti >. Acesso em: 22 jul. 2016.
- BRITTO, A.C. *A Relevância da Logística na Guerra das Malvinas*. Revista Passadiço. p. 51. Rio de Janeiro: CAAML, 2005.
- CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO - CEMBRA. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. 2. ed. Niterói: BHMN, 2012. 540 p.
- COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS - CSCMP. *Terms and Glossary*. CSCMP, Ago. 2013. Disponível em: < http://cscmp.org/sites/default/files/user_uploads/resources/downloads/glossary-2013.pdf >. Acesso em: 28 maio de 2015.
- DORNIER, P. P.; ERNST, R.; FENDER, M.; KOUVELIS, P. *Logística e operações globais: texto e casos*. 7 reimpr. São Paulo: Atlas, 2009. 721 p.
- FIGUEIREDO, K. F.; FLEURY, P. F.; WANKE, P. F. (organizadores). *Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento do fluxo de produtos e dos recursos*. 4. reimpr. São Paulo: Atlas, 2008. 483 p.
- FLEURY, P. F.; WANKE, P.; FIGUEIREDO, K. F. (organizadores). *Logística empresarial: a perspectiva brasileira*. 11. reimpr. São Paulo: Atlas, 2009. 372 p.
- GIOSA, L. A. *Terceirização – Uma abordagem estratégica*. 5 ed. São Paulo: Pioneira Thomsom Learning, 2003. 162 p.
- LIMA FILHO, W. P. *A Marinha Mercante brasileira*. Palestra ministrada na Escola de Guerra Naval em 23 de maio 2016.
- MORETTI, Norberto. *As Operações de Manutenção da Paz como Instrumento da Política Externa do Brasil*. Revista Integração, n.1. Rio de Janeiro: CCOPAB, 2013, p. 27.
- MOURA, B. C. *Logística: conceito e tendências*. 1. ed. Lisboa: Centro Atlântico, 2006. 352p.

NEVES, G. M. *Comissão das Nações Unidas para Consolidação da Paz: Perspectiva Brasileira*. Brasília: FUNAG, 2010. 233 p.

NOVAES, A. G. *Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação*. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004. 400 p.

OCTAVIANO MARTINS, E. M. *Curso de Direito Marítimo*. 2. ed., vol. 1. Barueri: Manole, 2005. 476 p.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. *Carta das Nações Unidas*. São Francisco: ONU, 1945. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/carta>>. Acesso em: 30 jun. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. *Manual On Policies And Procedures Concerning Reimbursement And Control Of Contingent-Owned Equipment Of Troop-Contributors Participating In Peacekeeping Missions*. Nova Iorque: ONU, 2014. 247 p. Disponível em: <http://www.un.org/en/peacekeeping/documents/2014_COE_Manual.pdf>. Acesso em 3 jul. 2016.

PECEQUILO, C. S. *Manual do Candidato: Direito Internacional*. 2. ed. Brasília: FUNAG, 2012. 354 p.

ROSA, B; ORDONEZ, R. *Setor Naval Afunda*. O Globo, 01 mai. 2016. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/setor-naval-afunda-19205832#ixzz4EBcNWdjJ>>. Acesso em: 25 jul 2016.

SINDICATO NACIONAL DOS OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - SINDMAR. *PROMEF: Do futuro promissor à promessa não cumprida*. SINDMAR, 14 dez. 2015. Disponível em: <www.sindmar.org.br/promef-do-futuro-promissor-a-promessa-nao-cumprida>. Acesso em: 16 jul. 2016.

VIDIGAL, A. F. *Conflito no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: EGN, 1983. 137 p.

VIEIRA, A. P.; VIEIRA, H. P.; FURTADO, Madeline. R.; FURTADO, Monique R. *Gestão de Contratos de terceirização na administração pública: teoria e prática*. 6. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2015. 519 p.

ANEXO - Portaria n.º 1.350, de 17 de junho de 2015, do Ministério da Defesa.

MINISTÉRIO DA DEFESA

PORTARIA N 1.350, DE 17 DE JUNHO DE 2015

Designa a Marinha do Brasil para conduzir a contratação do transporte de tropas para a Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (MINUSTAH).

O MINISTRO DE ESTADO DA DEFESA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo inciso I, do parágrafo único, do art. 87, da Constituição, de acordo com o disposto na Lei Complementar n.º 97/1999 e,

Considerando que o Brasil, desde 2004 vem participando da Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (MINUSTAH), mediante o envio de tropas das três Forças Singulares, com o quantitativo atual aprovado em 970 militares;

Considerando que a ONU será responsável por custear as despesas de transporte de tropa de apenas um rodízio anual;

Considerando que o Brasil manteve a realização de dois rodízios anuais de suas tropas, ficando assim encarregado de custear o transporte do 22º e 23º contingentes, com período de execução estimado entre 12 de novembro e 4 de dezembro;

Considerando a indisponibilidade de meios orgânicos das Forças Singulares em quantitativos e capacidades suficientes para o transporte integral dos militares e do material necessário, no período supramencionado, bem como o elevado custo de suas manutenções, justificando a necessidade de contratação de aeronaves para a rotação da tropa brasileira, com esteio no

inciso XXIX, do artigo 24, da Lei nº 8.666/93, uma vez que a contratação em questão não se encontra inserida no objeto da Lei nº 12.598/12;

Considerando a experiência já adquirida pela estrutura de abastecimento da Marinha do Brasil na realização do transporte de material para a Missão de Paz no Líbano (UNIFIL), resolve:

Art. 1º Determinar que Marinha do Brasil realize todos os trâmites necessários para a contratação do transporte de 972 militares para e do Haiti, na forma do inciso XXIX, do artigo 24, da Lei nº 8.666/93.

Art. 2º Estabelecer que os recursos orçamentários necessários para efetivação da contratação mencionada no artigo anterior serão descentralizados por este Ministério, do programa 2057 – Política Externa (Defesa Nacional), ação 20X1 – Participação Brasileira em Missões de Paz.

Art. 3º Estabelecer que os requisitos, os dados e as demais informações para a correta definição do objeto a ser contratado, serão definidos e encaminhados como anexo desta Portaria.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

JAQUES WAGNER