# O CENÁRIO ATUAL DOS *DISPUTE BOARDS* NO BRASIL E AS PERSPECTIVAS DE SUA UTILIZAÇÃO TENDO EM VISTA O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Queila Nunes[1]

**Resumo**

O *Dispute Board* ganhou expressão nacional no Brasil com o sucesso de sua implementação durante a obra do Metrô de São Paulo – Linha 4 Amarela. A partir desta experiência, o município de São Paulo editou a Lei Municipal n. 16.873/2018, tornando obrigatórios os Comitês de Prevenção e Solução de Disputas para dirimir conflitos relativos a direitos patrimoniais disponíveis em contratos continuados da Administração Direta e Indireta, tanto no edital, quanto no contrato. Estas e outras experiências e iniciativas legislativas são objeto do presente trabalho, que apresentará, ainda, as perspectivas do *Dispute Board* para os setores de Infraestrutura no Brasil a partir do Planejamento Estratégico do Ministério da Infraestrutura do Governo Federal. Na Carteira de Projetos de Parcerias Público Privadas há um espaço significativo para a implementação dos *Dispute Boards*, como forma de garantir a Gestão Eficiente de Conflitos e assim possibilitar a conclusão do Planejamento Público com otimização de custos e realização dos resultados esperados.

**Abstract**

The Dispute Board has gained national expression in Brazil with its successful implementation during a work on the São Paulo Metro - Line 4 Yellow. From this experience, the city of São Paulo edited the Municipal Law n. 16.873 / 2018, making the Dispute Prevention and Settlement Committees mandatory for resolving copyright and property rights disputes available in continuing Direct and Indirect Administration contracts, both in the notice and in the agreement. These and other experiences and legislative initiatives are the object of this paper, which will also present as perspectives of the Dispute Board for infrastructure sectors in Brazil, based on the Strategic Planning of the Ministry of Infrastructure of the Federal Government. In the Private Public Partnership Project Portfolio, there is significant scope for the implementation of Disputes as a way of ensuring Efficient Conflict Management and thus enabling the completion of Public Planning with cost optimization and achievement of expected results.

[1] Presidente da Comissão Estadual de *Dispute Board* da OAB Santa Catarina. Membro do Instituo Brasileiro de Direito da Construção – IBDIC. Membro do Instituto dos Advogados de Santa Catarina - IASC. Advogada. Árbitra. Mediadora. Juíza Leiga. Doutoranda em *Dispute Board* pela Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI. Mestre em Gestão de Políticas Públicas pela Universidade do Vale do Itajaí - UNIVALI. Professora da Graduação em Direito e da Pós Graduação em Direito Empresarial e dos Negócios, Pós Graduação em Direito Processual Civil e Pós Graduação em Direito Civil Avançado da UNIVALI. Site: disputeboardbrasil.com.br.
E-mail: contasdbbrasil@gmail.com.

## 1. Os *Dispute Boards* e a experiência brasileira

### *1.1. Alguns Conceitos*

*Dispute Board* é um Comitê Técnico, preferencialmente formado por dois engenheiros e um advogado, contratado para gerenciar, previnir e resolver conflitos em obras de engenharia ou contratos de longo prazo[2].

Para Arnoldo Wald[3], são

> [...] painéis, comitês ou conselhos, para a solução de litígios cujos membros são nomeados por ocasião da celebração do contrato e que acompanham a sua execução até o fim, podendo, conforme o caso, fazer recomendações (no caso dos Dispute Review Boards – DRB) ou tomar decisões (Dispute Adjudication Boards – DAB) ou até tendo ambas as funções (Combined Dispute Boards – CDB), conforme o caso, e dependendo dos poderes que lhes foram outorgados pelas partes.

Para Cyril Chern[4]:

> A dispute board is a creature of contract; the parties establish and empower a dispute board with certain jurisdiction to hear and either advise on the resolution of disputes or to make decisions on the disputes presented.

Na concepção de Madero[5]:

---

[2] BOTELHO DE MESQUITA, Marcelo Alencar. **Dispute Board em Contratos de Construção**. Federação Catarinense das Entidades de Mediação e Arbitragem. Disponível em: http://www.fecema.org.br/arquivos/2730, acesso em junho de 2019; MARTINS, Queila Jaqueline Nunes. **Contratos de construção civil de longa duração: o Dispute Board como método de prevenção e solução de controvérsias**. Federação Catarinense das Entidades de Mediação e Arbitragem. Disponível em: http://www.fecema.org.br/arquivos/1878, acesso em julho de 2019.

[3] WALD, A. A arbitragem contratual e os dispute boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, v. 2, n. 6, p. 18-19, 2005.

[4] CHERN, Cyril. **Chern on Dispute Boards**, 2. ed. Oxford: Wiley-Blackwell, 2011. p. 3. Tradução livre da Autora: Um *Dispute Board* é uma criatura do contrato; as partes estabelecem e capacitam um *Dispute Board* com certas jurisdições para ouvir e aconselhar sobre a resolução de litígios ou tomar decisões sobre as disputas apresentadas. A obra de Cyril Chern é considerada a obra modelo para o tema. Isto porque, além de o autor apresentar conceitos, base legal, procedimentos, apresenta também modelos práticos de cláusulas que vigoram nos mais variados órgãos mundiais. É uma obra de consulta obrigatória por seu rigorismo metodológico, clareza de linguagem e possibilidade de consulta a casos práticos e modelos. Sua especialidade é engenharia de infraestrutura internacional e assuntos de construção, incluindo aqueles no Reino Unido, União Europeia, Oriente Médio, Extremo Oriente e nas Américas. Os tipos típicos de projetos incluem energia hidrelétrica e instalações nucleares, instalações de tratamento de água, projetos rodoviários, pontes, túneis, desenvolvimento de instalações e processamento, projetos de PPP e PFI. Além de ser advogado, ele é engenheiro estrutural treinado, arquiteto certificado, árbitro credenciado, Mediador credenciado e especialista em Adjudicação e *Dispute Board.*

[5] MADERO, Cecilia Quintanilla. Introducción a los Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, São Paulo, n. 10, p. 172, jul. 2006. Tradução livre da Autora: O DB é um mecanismo para a resolução de disputas no local de construção, geralmente formado por 3 pessoas independentes e imparciais, designadas pelas partes contratantes no início do contrato. Os membros do Dispute Board fazem visitas periódicas ao local de construção, revisam permanentemente a documentação relacionada ao projeto e se envolvem ativamente no mesmo, ajudando informalmente as partes ou, emitindo suas recomendações ou decisões nas disputas que as partes apresentam.

> El DB es un mecanismo para la solución de controversias en el Sitio, formado típicamente por 3 personas independientes e imparciales, designadas por las partes contratantes al inicio del contrato. Los miembros del Dispute Board realizan visitas periódicas al sitio, revisan permanentemente la documentación relativa al proyecto y se involucran activamente en el mismo, asistiendo informalmente a las partes o bien, emitiendo sus recomendaciones o decisiones en las controversias que las partes le presentan.

Vaz[6], por sua vez, em uma descrição simplificada, assim define o *Dispute Board*:

> [...] uma junta de profissionais capacitados e imparciais formada, em geral, no início de um contrato para acompanhar seu progresso e resolver disputas que, eventualmente, venham a surgir ao longo de sua execução. Essa junta emite recomendações e/ou decisões em face de disputas que são a ela submetidas, apresentando-se, com cada modelo de *Dispute Board*, adotado, uma equação diferenciada da obrigatoriedade para as partes.

A *Dispute Resolution Board Foundation* (DRBF)[7], uma organização sem fins lucrativos criada em 1996, e formada por profissionais da indústria da construção envolvidos com o cenário de disputas pela utilização desse mecanismo contratual de resolução de conflitos, conceitua *Dispute Board*:

> Um DRB geralmente consiste em um indivíduo ou um painel de três pessoas, imparcial e independente, composto por consultores especialistas que possuam experiência técnica e contratual necessária para auxiliar as partes a resolver divergências antes que estas evoluam para disputas, ou para fornecer uma avaliação rápida sobre um litígio através de uma recomendação vinculativa ou não para resolução.

A melhor atuação do Comitê é aquela que ocorre com a sua contratação na oportunidade de formulação dos contratos iniciais, pois melhores resultados podem ser alcançados quando o Comitê participa desde o início da obra ou do contrato, sendo dotado de capacidade técnica para orientar sobre a formulação dos direitos e obrigações a serem clausulados, para auxiliar na condução dos trabalhos iniciais e durante todo o desenvolvimento da obra ou do contrato, para opinar e encontrar soluções para os conflitos antes que se formem

---

[6] VAZ, Gilberto José. Breves Considerações sobre os Dispute Boards no Direito brasileiro. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 10, p. 165, jul. 2006.

[7] 5 A DRBF conta com mais de 700 membros em 59 países. Os membros dessa associação internacional representam seguimentos diversos da indústria da construção, incluindo-se arquitetos, engenheiros, contratantes, advogados e consultores, dentre outros personagens importantes no financiamento e desenvolvimento de grandes projetos de construção e infraestrutura. Estima-se que a implantação dos dispute boards já tenha alcançado mais de US$ 200 bilhões em contratos de empreendimentos dessa natureza. Segundo dados da DRBF, 98% das disputas surgidas em contraltos que preveem esse mecanismo foram solucionadas sem a posterior utilização de arbitragem ou da própria jurisdição estatal. Disponível em http://www.drb.org/, acesso em julho de 2019.

ou, quando já estabelecidos, para os resolver. Nesta condição, em obras – por exemplo – o Comitê pode participar ativamente do Projeto da Obra, da elaboração do Mapa de Riscos da construção, prever possíveis cenários positivos e negativos para o desenvolvimento da construção ao longo do tempo e do espaço, propondo medidas preventivas, baseadas em experiências técnicas anteriores, que bem contribuirão para o objetivo mais importante do Comitê: "a obra não pode parar". Este é o lema fundamental dos Comitês de *Dispute Board* em obras de engenharia, a finalidade máxima para a qual o Comitê existe. E certamente também o é a finalidade máxima em qualquer outro contrato de longo prazo, pois aqueles que estabelecem obrigações contratuais certamente devem contribuir com todos os seus esforços possíveis para que *pacta sunt servanda*. Um Mapa de Riscos elaborado conjuntamente com o Comitê pode ser um instrumento capaz de prever direitos e obrigações das partes envolvidas na construção, ampliando as possibilidades de uma profícua discussão prévia e maior clareza na fixação de obrigações e suas consequências jurídicas e econômicas no Escopo Contratual, o que pode contribuir para uma maior aderência contratual e para um melhor desempenho dos envolvidos ao longo do tempo na execução do contrato[8].

Em obras de engenharia de grande porte inúmeras são as questões operacionais e os desafios que se apresentam ao longo da realização da construção. Controvérsias são vivenciadas diuturnamente ao longo da realização do cronograma da obra, e por mais que se procure prever direitos e obrigações de todos os envolvidos, ainda assim a construção será contingenciada por fatos novos ou por interpretações conflitantes daqueles fatos que foram previstos. Por isso, a gestão eficiente dos conflitos pelo Comitê de *Dispute Board* passa a ser de fundamental importância para a conclusão da obra. Assim, o Comitê de *Dispute Board* deve ser dotado de capacidade técnica e jurídica, o que facilita o entendimento das questões operacionais e as particularidades contratuais. Os Membros do Dispute Board têm como objetivo central de suas atividades a obediência e melhor realização do cronograma da obra, atrelado ao escopo contratual, que – juntos – assumem o papel de "lei" entre as partes e guia de todas as ações e decisões do Comitê[9].

---

[8] MADALENA, Ignacio. El reglamento de la ICC relativo a los Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 10, p. 179, jul. 2006. VAZ, Gilberto José. Breves Considerações sobre os Dispute Boards no Direito brasileiro. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 10, p. 165, jul. 2006. VAZ, Gilberto José; NICOLI, Pedro Augusto Gravatá. Os Dispute Boards e os Contratos Administrativos: são os DBs uma boa solução para disputas sujeitas a normas de ordem pública?. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 31, p. 37, jul. 2013.

[9] Sobre *Dispute Board*, pode-se consultar: CHERN, Cyril. **Chern on Dispute Boards.** 2. ed. Oxford: Wiley-Blackwell, 2011. WALD, Arnoldo. Dispute Resolution Boards: evolução recente. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 30, p. 139, jul. 2011. MADERO, Cecilia Quintanilla. Introducción a los Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, São Paulo, n. 10, p. 172, jul. 2006. KOCH, Cristopher. Novo regulamento da CCI relativo aos Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 6, p. 143, jul. 2005. CAIRNS, David John Adams; MADALENA, Ignacio. El reglamento de la ICC relativo a los Dispute Boards. **Revista de**

Um Comitê de *Dispute Board* pode ser de 3 espécies: a) consultivo (decisões não vinculam as partes); b) resolutivo (decisões vinculam as partes até que possam ser revistas por Arbitragem ou Poder Judiciário); c) combinado (misto) ou seja, parte consultivo e parte resolutivo. O primeiro esboço de *Dispute Board* relatado foi aquele contratado para a construção da Ponte de Washington, na década de 1960, quando se elaborou o que veio a se tornar o Regulamento da FIDIC[10] e da ICC[11]. Na experiência mundial, pode-se citar ainda a Construção

---

**Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 10, p. 179, jul. 2006. VAZ, Gilberto José. Breves Considerações sobre os Dispute Boards no Direito brasileiro. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 10, p. 165, jul. 2006. VAZ, Gilberto José; NICOLI, Pedro Augusto Gravatá. Os Dispute Boards e os Contratos Administrativos: são os DBs uma boa solução para disputas sujeitas a normas de ordem pública?. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 31, p. 37, jul. 2013. MALINVAUD, Phillipe. Réflexions sur le "Dispute Adjucation Board". **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 5, p. 101, abr. 2005. ETCHARREN, Rodrigo Zamora. Las Reglas CCI sobre Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, São Paulo, n. 10, p. 190, jul. 2006. RIBEIRO, Marcia Carla Pereira; ALMEIDA, Caroline Sampaio de. Análise Crítica das Cláusulas Dispute Board: eficiência e casos práticos. **Novos Estudos Jurídicos**, Itajaí, v. 18, n. 2, p. 224-239, 1 ago. 2013. Quadrimestral. Editora UNIVALI. http://dx.doi.org/10.14210/nej.v18n2.p224-239. Disponível em https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/nej/article/view/4676/2588. Acesso em 12/04/2017. SKITNEVSKY, Karin Hlavnicka. **Dispute Boards:** meio de prevenção de controvérsias. Belo Horizonte: Arraes, 2016. TRINDADE, Bernardo Ramos (Org.). **Comitê de Resolução de Disputas nos Contratos de construção e Infraestrutura.** São Paulo: Pini, 2016. ROSA, Pérsio Thomaz Ferreira. **Os Dispute Boards e os Contratos de Construção.** Disponível em http://www.frosa.com.br/docs/artigos/Dispute.pdf. Acesso em 15/05/2017.

[10] *Internacional Federation of Consulting Engineers – The Global Voices of Consulting Engineers*, cuja sigla é FIDIC, é a Federação Internacional de Engenheiros Consultores[10]. Fundada em 22 de Julho de 1913, por um grupo de três países, Bélgica, França e Suíça, com sede em Genebra, a FIDIC tem atualmente 101 países associados, evidenciando, assim, um reconhecimento mundial e aceitação de um padrão normativo transnacional (de acordo com a concepção de transnacionalidade que apresentaremos no Capítulo 1 da Tese. É uma Federação Consultiva, que reúne as melhores práticas e regras para a construção e infraestruturas no mundo. Atualmente, estas regras e práticas estão reunidas nos *Books*, os quais serão melhor explanados no decorrer da Tese proposta, e estão assim denominados: a) *Red Book* - 4ª Edição; b) *New Red Book*; c) *New Yellow Book*; d) *Silver Book*; e, e) *Gold Book*. Em primorosa Dissertação de Mestrado desenvolvida como apoio à utilização dos modelos de contratação FIDIC, Tiago Manuel Moreira Teixeira[10] enfatiza que *a FIDIC publica formulários internacionais standard relativos a contratos entre Cliente (Promotor/Dono de Obra) e Empreiteiro, entre Cliente (Promotor/Dono de Obra) e Consultor, Consórcios e respectivos representantes, entre outros manuais de apoio às formas contratuais, tais como, guias de utilização dos modelos de contratos FIDIC ou modelos de pré-qualificação de mão-de-obra. Outra vertente do trabalho desenvolvido pela FIDIC relaciona-se com a publicação de documentos relativos a práticas comerciais, declarações políticas, manuais de aprendizagem relativos a sistemas de gestão (gestão de qualidade, gestão de risco, gestão da integridade empresarial, gestão ambiental e sustentabilidade) e processos de negócio (compras, seguros, responsabilidades entre outros).* A FIDIC organiza anualmente a *FIDIC World Consulting Engineering Conference* e um amplo programa de seminários, cursos de formação e capacitação. Nos últimos anos verificou-se um crescimento significativo do interesse dos clientes de países como a Rússia, Japão e diversos países africanos na utilização dos modelos contratuais FIDIC, o que esta patente no aumento de associados de 75, em 2006, para 94 atualmente. As condições contratuais são aplicadas não só pelos membros da organização FIDIC mas também pelo Banco Mundial, Banco Asiático de Desenvolvimento entre por outras instituições financeiras internacionais. A adoção das referidas formas de contrato deve-se à coerência que lhes está associada, todas as cláusulas invocadas são essenciais, são detalhadas e a estrutura utilizada em cada forma de contrato é compatível com as restantes formas de contrato FIDIC. Os modelos contratuais são justos e equitativos, o risco é alocado à Parte que está mais preparada para lidar com o mesmo e, no seu conjunto, as formas contratuais FIDIC cobrem praticamente todas as tipologias de empreendimentos e modelos de construção passíveis de serem adotados. Por fim, um fato de enorme importância é o reconhecimento mundial que as publicações FIDIC evidenciam, uma vez que são expostas a um conjunto de testes, crítica dos utilizadores (em colóquios organizados pela FIDIC) e são aplicadas com sucesso em jurisdições distintas.

[11] *Internacional Chamber of Commerce*, cuja sigla é CCI, é a Câmara de Comércio Internacional. Fundada em 1919, sob a liderança do seu primeiro presidente Etienne Clementel, ex-ministro francês do comércio. Desde então, a secretaria internacional da organização está localizada em Paris, França. A Câmara de Comércio Internacional - CCI é a organização mundial de negócios, um órgão representativo que fala com autoridade em nome de empresas de todos os setores de todas as partes do mundo. A missão fundamental da CCI é promover o comércio e

do Túnel Eisenhower (Colorado – EUA) – 1975-1979, *El Cajón Hydroeletric Project* (Honduras) – 1982-1986, Construção do Terceiro Jogo de Eclusas no Canal do Panamá – 2007-2016, Projeto de *Twin Tunnels* da Linha de Metrô Sheppard (Canadá) – 1993-2001, Construção dos Túneis do Rio Santo Antônio e do Riacho São Pedro, no Texas (EUA) – 1987-1991, Construção do Aeroporto de Hong Kong – 1995-1998, Construção da Usina Hidrelétrica no Rio Yalong (China) - 1991-2000, Construção da Represa de Xiaolangdi (China) – 1994, entre outras[12].

### *1.2.O primeiro caso brasileiro de Dispute Board: a Linha 4 – Amarela, do Metrô de São Paulo*

No Brasil, o *Dispute Board* foi utilizado pela primeira vez na obra do Metrô de São Paulo - Linha 4 Amarela. Uma análise pormenorizada da utilização deste *Dispute Board* está publicada por Jorge Pinheiro Jobim, Roberto Ricardino e Rui Arruda Camargo em capítulo de livro intitulado *A experiência brasileira em CRD: o caso do Metrô de São Paulo[13].* Relatam os autores que o Executivo Estadual houvera solicitado a concessão de financiamento ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), e que a Minuta de Contrato imposta por este órgão previa a obrigatoriedade não só da utilização da Arbitragem

investimentos no mercado internacional e auxiliar as empresas a enfrentarem os desafios e oportunidades da globalização. Sua convicção de que o comércio é uma força poderosa para a paz e a prosperidade data das origens da organização, fundada em 1919, na França, por um grupo de líderes empresariais que se intitulavam "mercadores da paz". A CCI possui uma autoridade sem paralelo ao estabelecer regras que regem a conduta dos negócios internacionais. Embora sejam voluntárias, essas regras são observadas em milhões de transações diárias. A CCI também fornece serviços essenciais, com destaque para a Corte Internacional de Arbitragem, a principal instituição mundial de arbitragem. Outro serviço é a Federação Mundial de Câmaras, rede mundial de Câmaras de Comércio da CCI que fomenta a interação e o intercâmbio de melhores práticas comerciais. Líderes e especialistas de negócios dentre os membros da CCI estabelecem a postura de negócio em relação a questões amplas de comércio e política de investimentos bem como sobre assuntos técnicos e setoriais vitais. Esses incluem serviços financeiros, tecnologias da informação, telecomunicações, ética de comercialização, ambiente, transportes, legislação de concorrência e propriedade intelectual. A CCI possui status de consultora de mais alto nível dentro da ONU e de suas agências especializadas. O programa de conferências e eventos da CCI é o canal essencial para repassar a experiência da organização mundial de negócios para um público mais amplo. O Departamento de Eventos da CCI, pertencente aos Serviços da CCI, aborda questões de política que interessam diretamente os negócios, como técnicas e práticas bancárias, e-business, TI e telecomunicações, pirataria e falsificação. Também realiza cursos de treinamento sobre arbitragem internacional e negociação de contratos internacionais para homens de negócio, consultores jurídicos empresariais, advogados e outros profissionais da área jurídica envolvidos no comércio internacional. Disponível em http://www.iccwbo.org/, e, http://www.portaldocomercio.org.br/media/nova%20CCI70.pdf, acesso em janeiro/2016.

[12] NETO, Francisco Maia. **Formas extrajudiciais de solução de disputas**. *In:* TRINDADE, Bernardo Ramos (Coord). **CRD Comitê de Resolução de Disputas nos Contratos de Construção e Infraestrutura – DRB – Dispute Resolution Board: Uma abordagem prática sobre a aplicação de Dispute Boards no Brasil.** São Paulo: PINI, 2016. p. 26.

[13] JOBIM, Jorge Pinheiro; RICARDINO, Roberto; CAMARGO, Rui Arruda. **A experiência brasileira em CRD: o caso do Metrô de São Paulo.** *In:* TRINDADE, Bernardo Ramos (Coord). **CRD Comitê de Resolução de Disputas nos Contratos de Construção e Infraestrutura – DRB – Dispute Resolution Board: Uma abordagem prática sobre a aplicação de Dispute Boards no Brasil.** São Paulo: PINI, 2016. p. 169-191.

como único método de solução final de conflitos do contrato, mas também, pela primeira vez em contratos administrativos do Brasil, a constituição de um sistema intermediário de conciliação (cláusula escalonada), nos moldes do *Dispute Board* americano. A equipe do BIRD justificou a imposição em lei brasileira, qual seja, a Lei das Licitações, Lei 8.666/93, que no seu art. 42, § 5, dispõe:

> § 5º Para a realização de obras, prestação de serviços ou aquisição de bens com recursos provenientes de financiamento ou doação oriundos de agência oficial de cooperação estrangeira ou organismo financeiro multilateral de que o Brasil seja parte, poderão ser admitidas, na respectiva licitação, as condições decorrentes de acordos, protocolos, convenções ou tratados internacionais aprovados pelo Congresso Nacional, bem como as normas e procedimentos daquelas entidades, inclusive quanto ao critério de seleção da proposta mais vantajosa para a administração, o qual poderá contemplar, além do preço, outros fatores de avaliação, desde que por elas exigidos para a obtenção do financiamento ou da doação (...)

E assim foi introduzido, com o nome de "Junta de Revisão de Litígios" (em inglês "Dispute Review Board"), o *Dispute Board* nos contratos de construção da Linha 4 – Amarela, do Metrô de São Paulo, composta por 3 Membros (todos engenheiros), e que teve aprovação final pelas partes em julho de 2004, ou seja, cerca de 10 meses depois da assinatura dos contratos da obra. A constituição do *Dispute Board* já na fase inicial dos contratos permitiu aos Membros acompanhar desde o início os detalhes do projeto, assim como, a documentação das licitações, os projetos e métodos construtivos, as especificações, os cronogramas físico e financeiro e visitas aos diferentes locais de obras. Tal inteiração dos Membros do *Dispute Board* desde a formação do contrato permite uma visão privilegiada e diferenciada, que pode contribuir positivamente na sua missão de exercer uma postura propositiva de soluções para eventuais litígios que possam surgir no decorrer da execução do contrato.

Durante sua atuação, este Comitê resolveu 12 disputas, assim distribuídas[14]:




[14] Quadro criado pela autora para a Tese Doutoral.

A primeira disputa de 2006 foi judicializada no Poder Judiciário de São Paulo pela parte que sentiu-se insatisfeita com a Recomendação do Comitê, todavia, o Poder Judiciário do Estado de São Paulo confirmou as decisões recomendadas pelo Comitê, o que veio a impactar positivamente para o Método no Brasil, favorecendo a Segurança Jurídica esperada para a continuidade de sua aplicação em território nacional.

Tanto que, depois desta bem sucedida experiência em São Paulo, outras se seguiram, a exemplo da Parceria Público-Privada para construção do Complexo Criminal Ribeirão das Neves, em Belo Horizonte, Minas Gerais. Da mesma forma, diversos contratos firmados para a construção ou reforma de estádios para a Copa do Mundo de 2014 inseriram esse mecanismo em seus termos. De 2010 em diante os *Dispute Boards* foram utilizados na Parceria Público-Privada da Rodovia MG-050, na Parceria Público-Privada da Arena Fonte Nova, em Salvador, Bahia, na Parceria Público-Privada da Areia das Dunas, em Natal, Rio Grande do Norte, no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Pernambuco, e nos contratos para construção do trecho Norte do Rodoanel de São Paulo[15].

### *1.3. A Regulamentação Jurídica dos Dispute Boards no Brasil: aspectos destacados*

Nesta esteira das experiências práticas de *Dispute Board* levadas a efeito no Brasil, em 22 e 23 de agosto de 2016, realizou-se em Brasília - DF a I JORNADA DE "PREVENÇÃO E SOLUÇÃO EXTRAJUDICIAL DE LITÍGIOS", no Centro de Estudos Judiciários do Conselho da Justiça Federal, Coordenada pelo Ministro do Superior Tribunal de Justiça, Luis Felipe Salomão, e na qual os Dispute Boards passaram a integrar o disposto no parágrafo 3º, do artigo 3º, do CPC, nos seguintes termos[16]:

> *(i)* ENUNCIADO 49 - "Os Comitês de Resolução de Disputas (Dispute Boards) são um método de solução consensual de conflito, na forma prevista no parágrafo 3º do artigo 3º do CPC."
> *(ii)* ENUNCIADO 76 - "As decisões proferidas por um Comitê de Resolução de Disputas (Dispute Board), quando os contratantes tiverem acordado pela sua adoção obrigatória, vinculam as partes ao seu cumprimento até que o Poder Judiciário ou o juízo arbitral competente emitam nova decisão ou a confirmem, caso venham a ser provocados pela parte inconformada."
> *(iii)* ENUNCIADO 80 - "A utilização do Dispute Board, com a inserção da respectiva cláusula contratual, é recomendável para os contratos de construção

[15] SOUSA, A. L. P. de. *Dispute boards*. Disponível em: https://www.institutodeengenharia.org.br/site/wp-content/uploads/2017/10/arqnot8844.pdf. Acesso em setembro de 2019.
[16] **I JORNADA DE "PREVENÇÃO E SOLUÇÃO EXTRAJUDICIAL DE LITÍGIOS"** – 22 e 23 de agosto de 2016 – Brasília – DF. Disponível em http://cbar.org.br/site/wp-content/uploads/2016/09/Enunciados_I_Jornada.pdf, acesso em 28 de Janeiro de 2019.

> ou de obras de infraestrutura, como mecanismo voltado para a prevenção de litígios e a redução dos custos correlatos, permitindo a imediata resolução de conflitos surgidos no curso da execução dos contratos".

De modo que o *Dispute Board* passa a ser considerado oficialmente como Método de Prevenção e Solução de Controvérsias na forma prevista no Código de Processo Civil, que assim preceitua:

> Art. 3º Não se excluirá da apreciação jurisdicional ameaça ou lesão a direito.
> § 1º É permitida a arbitragem, na forma da lei.
> § 2º O Estado promoverá, sempre que possível, a solução consensual dos conflitos.
> § 3º A conciliação, a mediação **e outros métodos de solução consensual de conflitos** deverão ser estimulados por juízes, advogados, defensores públicos e membros do Ministério Público, inclusive no curso do processo judicial. (grifos nossos).

E foi exatamente nesta previsão do § 3º ("outros métodos") que o Enunciado 49 inclui expressamente o *Dispute Board* no Ordenamento Jurídico Brasileiro, para que surta seus jurídicos e legais efeitos. A partir daí, no Recurso Especial n. Nº 1.569.422 oriundo do Estado do Rio de Janeiro (2015/0177694-9), da Lavra do Ministro Marco Aurélio Bellizze, o Superior Tribunal de Justiça reconhece que *afigura-se absolutamente possível que as partes, por anteverem futuras e pontuais divergências ao longo da consecução do objeto contratual, ou por conveniência/necessidade em não se fixar, de imediato, todos os elementos negociais, ajustem, no próprio contrato, a delegação da solução de tais conflitos a um terceiro ou a um comitê criado para tal escopo e, também com esteio no princípio da autonomia de vontades, disponham sobre o caráter de tal decisão, se meramente consultiva; se destinada a resolver a contenda imediatamente, sem prejuízo de a questão ser levada posteriormente à arbitragem ou à Justiça Pública, ou se vinculativa e definitiva, disposição contratual que, em qualquer circunstância - ressalvado, por óbvio, se existente algum vício de consentimento, - deve ser detidamente observada. Será, portanto, a partir da natureza conferida pelas partes à decisão do terceiro ou do comitê criado para o escopo de dirimir determinada controvérsia, respeitada a autonomia dos contratantes, é que se poderá inferir se se está, ou não, diante de um método alternativo de heterocomposição de conflitos de interesses*[17].

---

17

EMENTA - Recurso Especial n. Nº 1.569.422 oriundo do Estado do Rio de Janeiro (2015/0177694-9), Ministro Marco Aurélio Bellizze (íntegra do Acórdão disponível em https://www.migalhas.com.br/arquivos/2016/5/art20160524-05.pdf): RECURSO ESPECIAL. CLÁUSULACOMPROMISSÓRIA VEICULADA EM DOCUMENTO APARTADO DO INSTRUMENTO CONTRATUAL SUBJACENTE (MEIO EPISTOLAR). APOSIÇÃO DE ASSINATURA NO DOCUMENTO. DESNECESSIDADE. ANUÊNCIA INEQUÍVOCA SOBRE A CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM. RECONHECIMENTO. DISPOSIÇÃO CONTRATUAL QUE DELEGA A TERCEIRO A SOLUÇÃO DE ESPECÍFICA CONTROVÉRSIA (VALOR DA PARTICIPAÇÃO ACIONÁRIA A SER ADQUIRIDA), CUJA

Em São Paulo, fulcrado na bem-sucedida experiência do Metrô – Linha Quatro Amarela, o Legislativo Municipal promulgou a Lei Municipal n. 16.873, em 22 de fevereiro de 2018, reconhecendo e regulamentando a instalação de Comitês de Prevenção e Solução de Disputas em Contratos Administrativos continuados celebrados pela Prefeitura de São Paulo[18]. E, da mesma autoria de Ricardo Medina, tramita atualmente no Legislativo Federal o Projeto de

---

DECISÃO SERIA FINAL, DEFINITIVA E ACATADA PELAS PARTES. CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA, AINDA QUE VAZIA, APTA A SUBTRAIR DO PODER JUDICIÁRIO O JULGAMENTO DA QUESTÃO. EFEITO NEGATIVO. OBSERVÂNCIA. PRETENSÃO ACERCA DO CUMPRIMENTO DA OBRIGAÇÃO ASSUMIDA. RESISTÊNCIA DA PARTE DEMANDADA. INEXISTÊNCIA. EXTINÇÃO DO PROCESSO, SEM JULGAMENTO DE MÉRITO. NECESSIDADE. RECURSO PROVIDO. 1. Sob o aspecto formal, a única exigência tecida pela lei de regência para o estabelecimento da convenção de arbitragem, por meio de cláusula compromissória – em não se tratando de contrato de adesão –, é que esta se dê por escrito, seja no bojo do próprio instrumento contratual, seja em documento apartado. O art. 4º da Lei n. 9.307/96 não especifica qual seria este documento idôneo a veicular a convenção de arbitragem, não se afigurando possível ao intérprete restringir o meio eleito pelas partes, inclusive, v.g., o meio epistolar. Evidenciada a natureza contratual da cláusula compromissória (autônoma em relação ao contrato subjacente), afigura-se indispensável que as partes contratantes, com ela, consintam. 1.1 De se destacar que a manifestação de vontade das partes contratantes, destinada especificamente a anuir com a convenção de arbitragem, pode se dar, de igual modo, de inúmeras formas, e não apenas por meio da aposição das assinaturas das partes no documento em que inserta. Absolutamente possível, por conseguinte, a partir do contexto das negociações entabuladas entre as partes, aferir se elas, efetivamente, assentiram com a convenção de arbitragem. 2. Por meio da cláusula compromissória, as partes signatárias ajustam convenção de arbitragem para solver eventuais conflitos de interesses, determinados ou não, advindos de uma relação contratual subjacente, cuja decisão a ser prolatada assume eficácia de sentença judicial. Desse modo, com esteio no princípio da autonomia da vontade, os contratantes elegem um terceiro - o árbitro, que pode ser qualquer pessoa que detenha, naturalmente, a confiança das partes -, para dirimir, em definitivo, a controvérsia a ele submetida. Como método alternativo de solução de litígios, o estabelecimento da convenção de arbitragem produz, de imediato, dois efeitos bem definidos. O primeiro, positivo, consiste na submissão das partes à via arbitral, para solver eventuais controvérsias advindas da relação contratual Documento: 1490302 - Inteiro Teor do Acórdão - Site certificado - DJe: 20/05/2016 Página 1 de 46 Superior Tribunal de Justiça subjacente (em se tratando de cláusula compromissória). O segundo, negativo, refere-se à subtração do Poder Judiciário em conhecer do conflito de interesses que as partes tenham reservado ao julgamento dos árbitros. 2.1 Afigura-se absolutamente possível que as partes, por anteverem futuras e pontuais divergências ao longo da consecução do objeto contratual, ou por conveniência/necessidade em não se fixar, de imediato, todos os elementos negociais, ajustem, no próprio contrato, a delegação da solução de tais conflitos a um terceiro ou a um comitê criado para tal escopo e, também com esteio no princípio da autonomia de vontades, disponham sobre o caráter de tal decisão, se meramente consultiva; se destinada a resolver a contenda imediatamente, sem prejuízo de a questão ser levada posteriormente à arbitragem ou à Justiça Pública, ou se vinculativa e definitiva, disposição contratual que, em qualquer circunstância - ressalvado, por óbvio, se existente algum vício de consentimento, - deve ser detidamente observada. 2.2 Será, portanto, a partir da natureza conferida pelas partes à decisão do terceiro ou do comitê criado para o escopo de dirimir determinada controvérsia, respeitada a autonomia dos contratantes, é que se poderá inferir se se está, ou não, diante de um método alternativo de heterocomposição de conflitos de interesses. 2.3 No caso, para a específica divergência quanto aos valores das ações a serem adquiridas, as partes avençaram que a correlata decisão do terceiro/árbitro seria final, definitiva e aceita pelas partes, o que encerra, inarredavelmente, convenção de arbitragem, ainda que vazia, a merecer, necessariamente, o respaldo do Poder Judiciário. Para tal propósito, é irrelevante o termo utilizado na avença ("avaliador", "arbitrador", etc). 3. As demandadas reconhecem, sem qualquer ressalva, a obrigação de adquirir a participação acionária, assumida por ocasião do acordo de unificação das companhias de navegação, nos moldes dispostos na Primeira Carta a ele anexada, não se eximindo, é certo, de seu cumprimento. Pugnam, tão-somente, que se observe a integralidade das disposições insertas na aludida correspondência, notadamente em relação ao valor das ações a serem adquiridas, no que reside propriamente a controvérsia, cuja solução, como visto, foi atribuída à arbitragem, de modo definitivo e irrevogável, de modo a subtrair do Poder Judiciário o julgamento da questão. Ressai evidenciado, no ponto, a própria ausência do interesse de agir. 3.1 A jurisdição estatal, caso haja resistência de qualquer das partes em implementar a arbitragem convencionada – o que, por ora, apenas se pode atribuir ao próprio demandante – poderá, como visto, ser acionada para o exclusivo propósito de efetivar a instauração da arbitragem, a quem caberá solver a controvérsia reservada pelas partes, conforme dispõe o art. 7º da Lei n. 9.307/96. 4. Recurso especial provido, para extinguir o processo sem julgamento de mérito.

[18] Lei Municipal n. 16.873/2018, disponível em: http://www.conima.org.br/arquivos/16580, acesso em agosto de 2019.

Lei n. 206/2018[19], afim de regulamentar a instalação de Comitês de Prevenção e Solução de Disputas em contratos administrativos continuados celebrados pela União.

Em Santa Catarina, no âmbito da Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí – AMFRI, foram provadas quatro Leis Municipais que preveem *Dispute Boards* nos Programas de Concessões e Parcerias Público-Privadas, no âmbito dos Municípios de Itapema (Lei Municipal n. 3775/2018)[20], Penha (Lei Municipal n. 3023/2018)[21], Porto Belo (Lei Municipal n. 2634/2018)[22] e Ilhota (Lei Municipal n. 1917/2018)[23].

De todo acima exposto, tem-se que a Regulamentação Jurídica de *Dispute Board* hoje em vigor no Brasil está atrelada às obras públicas, licitações e contratos públicos e parcerias público-privadas. Muito porque, em razão do Princípio Constitucional da Legalidade que rege a Administração Pública Brasileira, num Sistema *Civil Law* é absolutamente imprescindível que a Administração Pública só possa praticar atos administrativos previstos em lei, necessitando para que possa constar dos editais e contratos públicos lei anterior que permita a instalação dos Comitês de *Dispute Board.* Todavia, as bem-sucedidas experiências apontam no sentido de que o *Dispute Board* vem se consolidando no Ordenamento Jurídico Brasileiro, inicialmente no Setor Público, mas também adentrando ao Setor Privado, por força principalmente das Parcerias Público-Privado.

## 2. O Planejamento Estratégico do Ministério da Infraestrutura e as Perspectivas do *Dispute Board* para o Brasil[24]

[19] Projeto de Lei Federal n. 206/2018, disponível em: https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7724371&ts=1568154762660&disposition=inline, acesso em julho de 2019.

[20] Itapema (Lei Municipal n. 3775/2018), disponível em https://leismunicipais.com.br/a/sc/i/itapema/lei-ordinaria/2018/377/3775/lei-ordinaria-n-3775-2018-institui-o-marco-regulatorio-dos-programas-de-concessoes-e-parcerias-publico-privadas-no-ambito-do-municipio-de-itapema-e-estabelece-outras-providencias, acesso em agosto de 2019.

[21] Penha (Lei Municipal n. 3023/2018), disponível em http://edicao.dom.sc.gov.br/pdfjs/web/viewer.html?file=http%3A%2F%2Fedicao.dom.sc.gov.br%2F1545239155_edicao_2709_ASSINADO.pdf#page=1400, acesso em agosto de 2019.

[22] Porto Belo (Lei Municipal n. 2634/2018), disponível em https://leismunicipais.com.br/a1/sc/p/porto-belo/lei-ordinaria/2018/263/2634/lei-ordinaria-n-2634-2018-institui-o-marco-regulatorio-dos-programas-de-concessoes-e-parcerias-publico-privadas-no-ambito-do-municipio-porto-belo-e-estabelece-outras-providencias, acesso em agosto de 2019.

[23] Ilhota (Lei Municipal n. 1917/2018), disponível em https://leismunicipais.com.br/a/sc/i/ilhota/lei-ordinaria/2018/191/1917/lei-ordinaria-n-1917-2018-, acesso em agosto de 2019.

[24] Uma excepcional obra sobre os Eixos Estratégicos do Desenvolvimento Brasileiro foi publicada pelo IPEA e encontra-se disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3210/1/Livro6_InfraestruturaSocial_vol1.pdf, acesso em julho de 2019. Nascido de um grande projeto denominado Perspectivas do Desenvolvimento Brasileiro, este objetivava aglutinar e organizar um conjunto amplo de ações e iniciativas em quatro grandes dimensões: i) estudos e pesquisas aplicadas; ii) assessoramento governamental, acompanhamento e avaliação de políticas públicas; iii) treinamento e capacitação; e iv) oficinas, seminários e debates. O projeto publicou dez livros – apresentados em 15 volumes independentes –, listados a seguir: • Livro 1 – Desafios ao Desenvolvimento Brasileiro: contribuições do Conselho de Orientação do Ipea – publicado em 2009 • Livro 2 – Trajetórias Recentes de Desenvolvimento: estudos de experiências internacionais selecionadas – publicado em 2009 • Livro 3 – Inserção Internacional Brasileira Soberana

Rocha e Tadini[25] preceituam que, segundo dados do *World Economic Forum,* o Brasil, em comparação com outros países em desenvolvimento, investe pouco em infraestrutura. Menos de 2% do PIB têm sido investidos, enquanto em outros emergentes como Índia e China, tal montante atinge cerca de 4% e 13% do PIB, respectivamente. O Brasil saiu do ápice do desenvolvimento do setor nos anos de 1970, quando chegou a se investir 5,4% do PIB, para menos da metade, 2,4% do PIB, na última década. Dados mostram que na década de 1970 o investimento em infraestrutura era de aproximadamente 24% da formação bruta de capital. Este caiu para aproximadamente 11% nos anos 2000. A despeito da atração da iniciativa privada ao setor, o Brasil tem apresentado grande dificuldade de alcançar investimentos compatíveis com as suas necessidades. Nos últimos trinta anos, o país abusou do câmbio valorizado e de taxas de juros exuberantes para manter a estabilização. Essa política corroeu a competitividade da indústria, juntamente com a falta de investimento em infraestrutura. Dados levantados pela ABDIB revelam que com a crise, no ano de 2016, os investimentos em infraestrutura no Brasil recuaram espetacularmente chegando a cerca de R$ 106 bilhões, ou seja, 1,7% do PIB. Para o ano de 2017, a ABDIB projeta 1,5% do PIB em investimentos em infraestrutura no país. No agregado do setor, números inferiores a 3% sequer repõem a depreciação dos ativos. O Brasil precisa investir ao menos 5% do PIB – R$ 300 bilhões ao ano – na próxima década para recuperar a infraestrutura do país[26]. Não há como se falar em desenvolvimento sem infraestrutura.

---

- Volume 1 – Inserção Internacional Brasileira: temas de política internacional - Volume 2 – Inserção Internacional Brasileira: temas de economia internacional • Livro 4 – Macroeconomia para o Desenvolvimento - Volume único – Macroeconomia para o Desenvolvimento: crescimento, estabilidade e emprego • Livro 5 – Estrutura Produtiva e Tecnológica Avançada e Regionalmente Integrada - Volume 1 – Estrutura Produtiva Avançada e Regionalmente Integrada: desafios do desenvolvimento produtivo brasileiro - Volume 2 – Estrutura Produtiva Avançada e Regionalmente Integrada: diagnóstico e políticas de redução das desigualdades regionais 8 Infraestrutura Econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025 • Livro 6 – Infraestrutura Econômica, Social e Urbana - Volume 1 – Infraestrutura Econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025 - Volume 2 – Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas • Livro 7 – Sustentabilidade Ambiental - Volume único – Sustentabilidade Ambiental no Brasil: biodiversidade, economia e bem-estar humano • Livro 8 – Proteção Social, Garantia de Direitos e Geração de Oportunidades - Volume único – Perspectivas da Política Social no Brasil • Livro 9 – Fortalecimento do Estado, das Instituições e da Democracia - Volume 1 – Estado, Instituições e Democracia: república - Volume 2 – Estado, Instituições e Democracia: democracia - Volume 3 – Estado, Instituições e Democracia: desenvolvimento • Livro 10 – Perspectivas do Desenvolvimento Brasileiro. O Livro 6, em específico, trata sobre a Infraestrutura Econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025.

[25] ROCHA, Igor; TADINI, Venilton. Infradebate: **Abdid aponta para particularidades do Investimento em Infraestrutura.** Disponível em http://www.agenciainfra.com/blog/infradebate-abdid-aponta-para-particularidades-do-investimento-em-infraestrutura/, acesso em setembro de 2019.

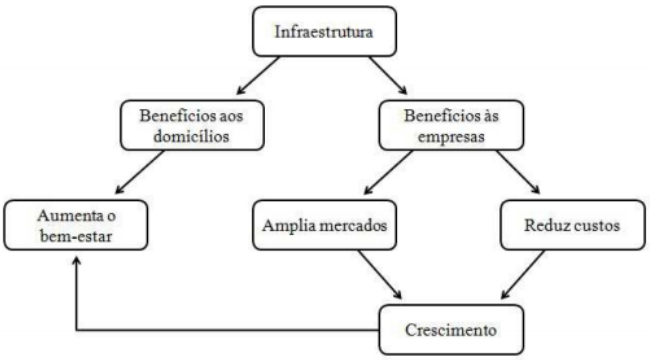
[26] Em importante Dissertação de Mestrado desenvolvida no IPEA (disponível em http://www.ie.ufrj.br/images/pos-graducao/pepi/dissertacoes/PEPI__DISSERTAO_RODRIGO_FARIA_SUPRANI.pdf, acesso em setembro de 2019), Ro**drigo Otávio de Faria Suprani** ensina sobre a importância da Infraestrutura para o Brasil: Este trabalho utiliza a noção de infraestrutura econômica conforme o Ipea, no sentido de que é a estrutura para a (re)organização produtiva nacional. O grande foco do trabalho é, portanto, o investimento na construção ou na manutenção de transportes, energia ou telecomunicações, por seu impacto na integração de determinado território e dos polos produtivos nacionais. Isso não significa ignorar a importância da infraestrutura social e urbana, já que ela gera eficiência para os fluxos produtivos dos grandes centros urbanos regionais e qualidade de vida para a população,

Em meio a estas dificuldades, foi criado o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), por meio da Lei n. 13.334/2016[27], visando expandir e fortalecer a relação entre o Estado e o Setor Privado, bem como recuperar a governança do Estado através de uma articulação organizada dos agentes envolvidos no programa[28]. Nesta esteira, o Governo Federal aposta em ampliar e fortalecer as Parcerias Público Privado, formando uma Carteira PPI.

---

mas expressa na realidade o entendimento de que a infraestrutura social e urbana é temporalmente posterior à infraestrutura econômica. Habitação, saneamento e transporte urbano só se desenvolvem sobre uma infraestrutura física instalada que os viabilize. É a infraestrutura econômica que provoca transformações estruturais, ou seja, que é capaz de dar ignição a novos centros econômicos. Há vários autores da atualidade que buscam identificar a relevância da infraestrutura na provisão de insumos produtivos, no crescimento e na redução da desigualdade, criando ambiente propício ao desenvolvimento. Ainda assim, são poucos os países em desenvolvimento que investem suficientemente no setor. Briceño-Garmendia, Estache e Shafik (2004, p. 4) mencionam os canais de operação dos efeitos da infraestrutura, conforme esquematizado na Figura 1. Para eles, a infraestrutura beneficia os domicílios pelo acesso a serviços como água, saneamento, transporte e energia, aumentando o bem-estar dos cidadãos. Beneficia também as firmas, no sentido em que os custos são reduzidos e os mercados são expandidos, via energia, comunicação e transportes. Os ganhos de competitividade e produtividade impulsionam o crescimento econômico e, em última instância, também aumentam o bem-estar. Pode-se dizer que o objetivo social e político da infraestrutura é justamente aumentar o bem-estar de uma população pelo acesso universal e efetivo aos serviços relevantes para a vida e a produção das pessoas, serviços tais que permitem o desenvolvimento sustentado de uma economia, representando fatores socioeconômicos sistêmicos, que refletem a competitividade internacional de um país (Maciel, 2006, p. 277).

**Figura 1: Como a infraestrutura contribui para o desenvolvimento.**




(Adaptado de Prudhomme, 2004)

[27] Lei Federal N. 13.334/2016, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13334.htm, acesso em julho de 2019.

[28] Os pontos suscitados pelo Instituto de Infraestrutura, IADI, disponível em https://iedi.org.br/cartas/carta_iedi_n_867.html, acesso em setembro de 2019: Dentre as recomendações que ganharam destaque ao longo da análise, selecionamos, a seguir, nove temas que merecem ser enfatizados:

1. A redução da taxa de juros básica, bem como a consolidação de taxas de juros reais na economia brasileira em níveis mais próximos aos padrões internacionais, será importante fator para o desenvolvimento do crédito bancário de longo prazo e do mercado de capitais, beneficiando os projetos de infraestrutura.
2. Enquanto esse processo não se completar, se faz necessária a permanência de incentivos para o desenvolvimento do mercado de capitais, como a isenção de imposto de renda para as debêntures de infraestrutura, compra de cotas subordinadas de debêntures pelo BNDES e aprimoramento dos mercados secundários dos títulos incentivados.
3. Alocação da atividade de regulação apenas nas agências reguladoras e definição de limites para órgãos de controle e aprimoramento técnico das agências são providências relevantes. O Projeto de Lei 7448/2017 tem contribuições neste sentido.
4. Estruturação de garantia cambial para captação de recursos externos frente ao risco de variação cambial devido a eventuais mudanças na orientação dos fluxos financeiros internacionais e à possibilidade de entrada de bancos estrangeiros no mercado brasileiro.
5. Atuação do BNDES e dos bancos de fomento visando atenuar a presente restrição de crédito privado e apoiar projetos de concessão, incluindo os seguintes pontos: i) viabilizar financiamentos nos moldes de um *project finance*

Em Audiência Pública realizada no Senado Federal em 26.02.2019, o Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas apresentou aos Senadores da República as diretrizes e planos da pasta em relação a rodovias, ferrovias, aeroportos e obras públicas[29]. Segundo os dados apresentados pelo Governo, o Brasil historicamente investe menos de 2% do PIB em infraestrutura, enquanto que a oferta de recursos públicos para a expansão da infraestrutura é insuficiente para resgatar o passivo existente. A proposta do Governo para a infraestrutura é: 1) reestruturar o Ministério, com elevação dos Padrões de Governança; 2) ampliar e fortalecer as Parcerias Público Privado, formando uma Carteira PPI; 3) fomentar o diálogo com o Parlamento, órgãos de Controle, Transportadores e Usuários; 4) fazer uma Gestão Eficiente dos Recursos Públicos, priorizando a manutenção da infraestrutura (patrimônio nacional); 5) priorizar a Conclusão de Obras com elevado grau de execução; 6) continuidade de Obras Estratégicas: corredores de exportação, eixos de integração nacional e melhoria da mobilidade em áreas urbanas; 7) formatação de uma Carteira de Projetos para Execução Futura.

Segundo um Levantamento feito pelo Itaú BBA[30] com exclusividade para a Folha de São Paulo - que leva em consideração concessões de infraestrutura no âmbito federal - o Governo Bolsonaro recebeu projetos de infraestrutura já contratados ou engatilhados que têm um potencial de investimento de R$ 339 bilhões nos próximos anos. Deste total, R$ 291,6 bilhões devem se concentrar em cinco anos, ou seja, a maior parte deverá ocorrer ainda no Governo Bolsonaro. A Nova Estrutura do MIn para 2019/2022, fica dividida em 4 setores: 1) Fomento,

---

*non recourse*; ii) flexibilizar as linhas de crédito com aumento dos desembolsos para capital de giro (prazo e taxas competitivas) e dos empréstimos ponte; iii) criação/utilização de fundos garantidores; iv) aceitação de diversos tipos de garantias; v) possibilidade de compartilhamento de garantias pelos bancos de fomento, especialmente em se tratando de debêntures incentivadas; vi) customização de *covenants* financeiros, buscando elevar a alavancagem dos projetos (ICSD pode variar entre 1,0 e 1,2 nos primeiros anos dos projetos).

6. Promoção do desenvolvimento do mercado de seguros-garantia (especialmente *performance bonds*) para concessões de infraestrutura com o intuito de mitigar ou extinguir os riscos de construção dos projetos.

7. Apoio à repactuação ou à venda de contratos de concessão de forma a viabilizar projetos já concedidos.

8. Auxílio na elaboração de estudos e projetos de concessão com incentivo à Manifestação de Interesse Privado (MIP) e ao Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), bem como à participação de associações (Abdib no caso da iluminação pública).

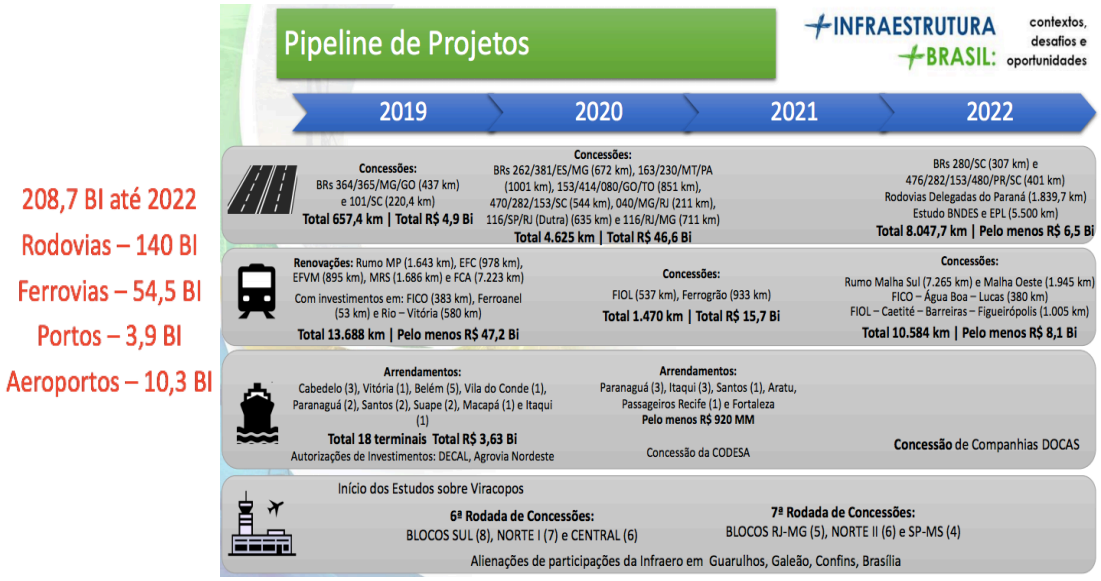
9. Incentivo à liberação de crédito para empresas com pendências judiciais, desde que cumpridas as condições de garantias.

[29] Apresentação do Ministério da Infraestrutura, com o planejamento da pasta, realizada em 26.02.2019, no Senado Federal, disponível em https://www12.senado.leg.br/noticias/arquivos/2019/02/27/apresentacao-do-ministro-da-infraestrutura-tarcisio-gomes-de-freitas, acesso em 03.06.2019.

[30] O Itaú BBA se define como sendo "o maior corporate & investment bank da América Latina e faz parte do grupo Itaú Unibanco, um dos maiores conglomerados financeiros do mundo. Atendemos investidores institucionais e as empresas com o mais alto faturamento do grupo. Pela complexidade dos negócios desses clientes, sabemos que nossa atuação deve ser customizada. Temos um portfólio de investimentos em ativos, assessorias em fusões e aquisições, oferta de ações, securitização, derivativos, operações estruturadas, cash management, financiamentos e garantias, entre outros. São soluções desenhadas por uma equipe de especialistas com base no perfil e necessidades de cada empresa". Disponível em https://www.itau.com.br/itaubba-pt/sobre-o-itau-bba/quem-somos. Acesso em 03.06.2019.

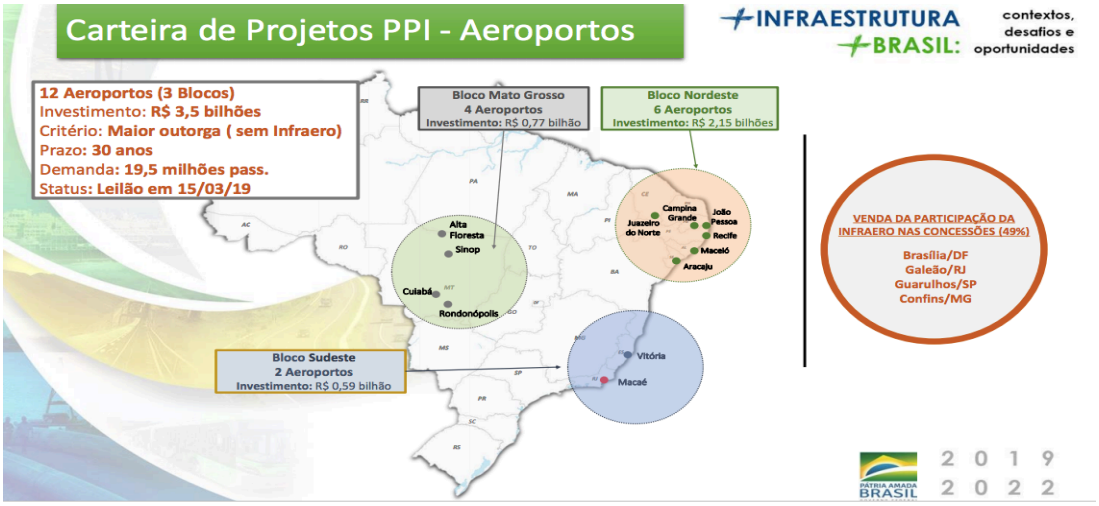
Planejamento e Parceira; 2) Aviação Civil; 3) Transportes Terrestres; 4) Portos e Transportes Aquaviários[31].

Esta Carteira PPI apresentada ao Senado Federal em fevereiro de 2019 tem o seguinte contorno:



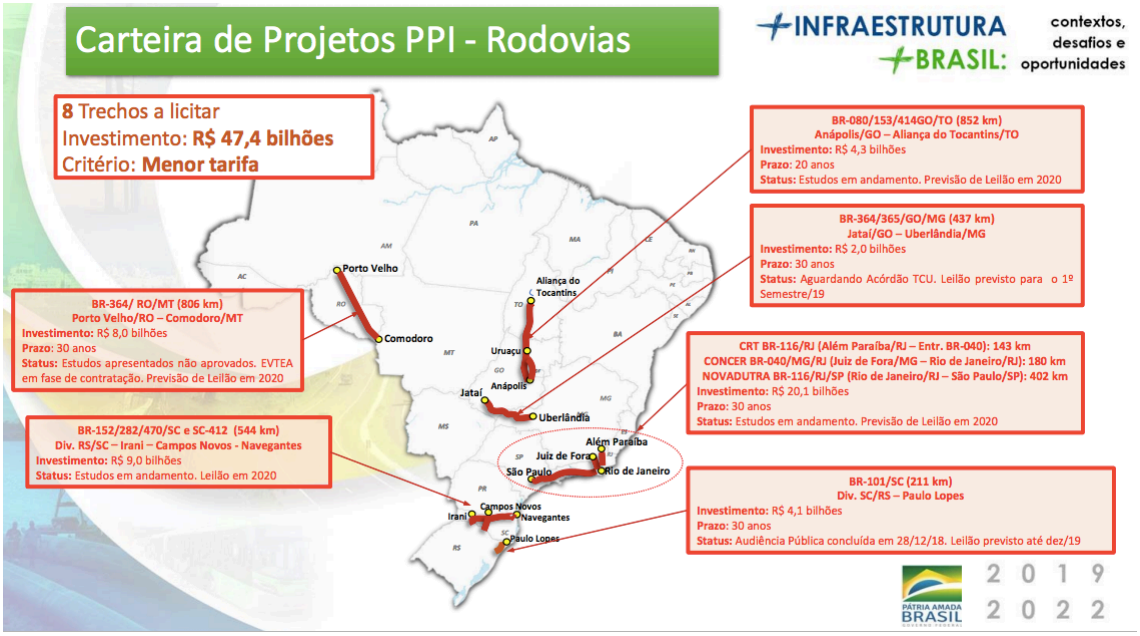

Ou seja, o Governo Federal pretende compor com a Iniciativa Privada um montante de 208,7 bilhões de reais até 2022, assim ilustrados:

Carteira de PPI AEROPORTOS:

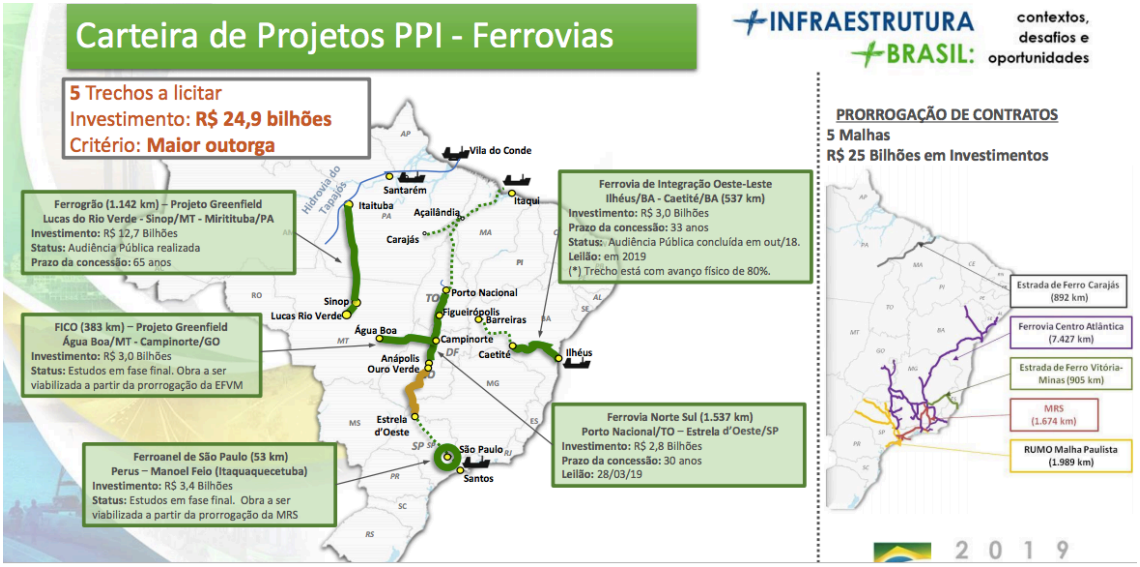



[31] Disponível em https://www12.senado.leg.br/noticias/arquivos/2019/02/27/apresentacao-do-ministro-da-infraestrutura-tarcisio-gomes-de-freitas, acesso em 03.06.2019.

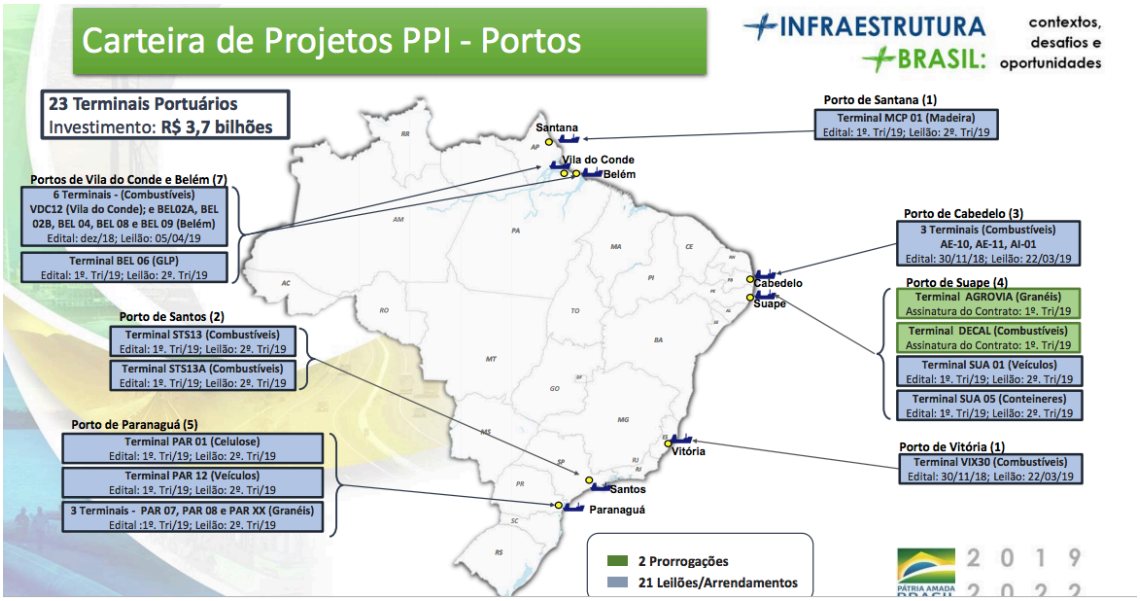
Carteira de PPI RODOVIAS:




Carteira de PPI FERROVIAS:



Carteira de PPI PORTOS:




Nesta Carteira PPI há vasto espaço para a viabilização dos Comitês de Prevenção e Solução de Controvérsias, conforme sustenta Requi[32]:

> Em suma, o Dispute Board é um comitê permanente no contrato, com um custo fixo, que compõe os orçamentos da Administração Pública contratante e do contratado, cujo objetivo é prevenir conflitos e garantir uma solução imparcial, técnica e célere às demandas surgidas. Conforma, portanto, um instrumento que aumenta a segurança jurídica de todas as partes envolvidas na relação, em especial, possibilitar a análise e resolução de controvérsias sem a necessidade de submetê-los ao juízo arbitral ou judicial.

Uma das principais vantagens de se implementar *Dispute Boards* em obras de infraestrutura previstas pelo Governo Federal é o esforço máximo para que as obras sejam finalizadas. Isto porque em 05 de maio de 2019 o Tribunal de Contas da União publicou dados alarmantes em uma Auditoria Operacional sobre Obras Paralisadas[33], que

levantou mais de 38 mil contratos referentes a obras públicas em 5 bancos de dados do Governo Federal. Cabe ressaltar que uma obra pode abranger mais de um contrato assim como um contrato pode abranger mais de uma obra.

Dos contratos analisados, mais de 14 mil estão paralisados. Ou seja, mais de um terço das obras que deveriam estar em andamento pelo país, cerca de 37%, não tiveram avanço ou

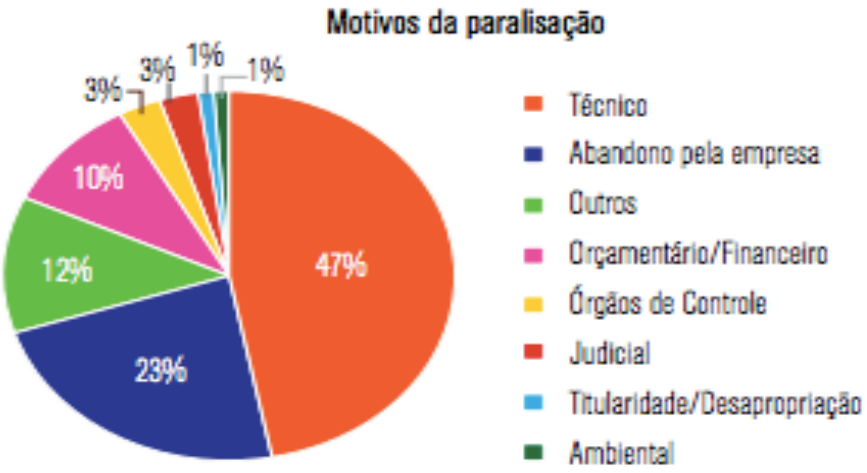
---

[32] REQUI, Érica Miranda dos Santos. **Comitês de Prevenção e Solução de Disputas nos Contratos de Concessão e Parceria Público-Privada**. Revista Catarinense de Solução de Conflitos. Ano VII, n. 07. 2019. P. 46-48.

[33] Auditoria Operacional sobre Obras Paralisadas do Tribunal de Contas da União, disponível em https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/auditoria-operacional-sobre-obras-paralisadas.htm, acesso em setembro 2019.

apresentaram baixíssima execução nos últimos três meses analisados em cada caso. Juntas elas alcançam um investimento previsto de R$ 144 bilhões, dos quais R$ 10 bilhões já foram aplicados. No caso das obras do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), consideradas mais relevantes para o país e que deveriam, por esta razão, ser aceleradas, cerca de 21% delas encontram- -se paralisadas. Isso significa que, dos R$ 663 bilhões incialmente previstos para serem investidos no PAC, R$ 127 bilhões estão atrelados a obras paralisadas. Das 2.914 obras paralisadas do PAC, Apenas seis delas tiveram indicação de paralisação pelo TCU. São cerca de R$ 10 bilhões já aplicados em obras paralisadas, sem que tenham sido gerados benefícios à sociedade. As consequências desse problema vão muito além dos recursos desperdiçados e são extremamente nocivas para o País. Entre outros efeitos negativos, podem ser citados os serviços que deixam de ser prestados à população, os prejuízos ao crescimento econômico do país e os empregos que não são gerados. São 132 bilhões que deixaram de ser injetados na economia[34].

Um dado muito significativo da Auditoria Operacional sobre Obras Paralisadas do Tribunal de Contas da União é o que denota que 47% das obras estão paralisadas por motivos técnicos[35]:




Sendo o *Dispute Board* dotado de capacidade técnica para melhor administrar os conflitos técnicos da obra, sua implementação em Parcerias Público Privadas poderá contribuir

[34] Auditoria Operacional sobre Obras Paralisadas do Tribunal de Contas da União, disponível em https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/auditoria-operacional-sobre-obras-paralisadas.htm, acesso em setembro 2019.

[35] Auditoria Operacional sobre Obras Paralisadas do Tribunal de Contas da União, disponível em https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/auditoria-operacional-sobre-obras-paralisadas.htm, acesso em setembro 2019.

consideravelmente para o cumprimento dos contratos celebrados, dando-se eficácia e efetividade aos objetivos da Administração Pública (que são substancialmente contribuir para a melhoria da vida dos cidadãos em seus serviços essenciais) e também das Empresas Privadas (que necessitam dar cumprimento aos seus objetos sociais, criando empregos, renda e sustentabilidade econômica para o País).

No caso das PPI, o Comitê será instituído e processado de acordo com as regras do Edital, podendo-se, igualmente, definir em anexo contratual a regulamentação própria para a instalação e processamento. Os valores a serem desembolsados pelo órgão contratante para pagamento de honorários dos membros do Comitê deverão compor o orçamento da contratação, sendo certo que ao contratado privado caberá o pagamento da integralidade dos custos atinentes à instalação e manutenção do Comitê, enquanto competirá ao órgão contratante reembolsá-lo da metade de tais custos, após aprovação das medições previstas no contrato. Os procedimentos atinentes ao Comitê deverão observar a legalidade e o princípio da publicidade. E os membros do Comitê, quando no exercício de suas funções ou em razão delas, ficam equiparados aos funcionários públicos, para os efeitos da legislação penal.

## Considerações Finais

Há um significativo avanço no Brasil quanto aos *Dispute Boards*. Legislações aprovadas em alguns municípios da Federação, projeto de lei federal para a Administração Pública em andamento, jurisprudência da Suprema Corte Infraconstitucional (STJ) favorável ao instituto jurídico, inclusão do *Dispute Board* por Enunciado no Código de Processo Civil, entre outras conquistas. Em Santa Catarina, destaca-se o pioneirismo da criação da Primeira Comissão de *Dispute Board* da Ordem dos Advogados do Brasil, sediada na Seccional de Florianópolis[36], a contribuir para a realização de uma Advocacia que atenda as necessidades dos tempos atuais, e para o conhecimento deste importante método de prevenção e solução de controvérsias por toda a comunidade de advogados, assim como, ofertando-se mais um instrumento prático para a advocacia, especialmente nas áreas de infraestrutura (construção civil e turismo), direito imobiliário, posse e propriedade, entre outras.

Também há um espaço significativo para a implementação dos *Dispute Boards* nos Setores de Infraestrutura previstos entre os anos de 2019 a 2022, especialmente para a Carteira de Parcerias Público Privadas. Conforme o Pipeline apresentado em fevereiro de 2019, pretende-

[36] Sobre a Primeira Comissão da Ordem dos Advogados do Brasil, sediada na Seccional de Florianópolis, disponível em http://www.oab-sc.org.br/noticias/inedita-no-pais-comissao-dispute-board-tera-advogada-queila-nunes-martins-na-presidencia/16101, acesso em setembro de 2019.

se cumprir um planejamento de 208,7 bilhões, sendo 140 bilhões em ferrovias, 54,5 bilhões em ferrovias, 3,9 bilhões em portos e 10,3 bilhões em aeroportos. Tudo isto em meio a um cenário de dificuldades de orçamento público (e por isso a busca pelo Setor Privado) e a uma tradição ruim que temos de paralização de obras (conforme aponta a Auditoria Operacional sobre Obras Paralisadas do Tribunal de Contas da União deste ano de 2019). Para se dar melhor cumprimento às disposições da Lei n. 13.334/2016, pode-se fazer uso deste importante Método de Prevenção e Solução de Conflitos em Obras de Infraestrutura, a exemplo do que os Países desenvolvidos fazem há tantos anos, com sucesso, obtendo-se êxito na entrega da obra com segurança jurídica e otimização de custos e resultados.

O setor produtivo do Brasil clama por renovação e empreendedorismo. A linguagem que o mercado reivindica é de velocidade e resultados. O pior cenário para a economia é o retardo no retorno de investimentos e a insegurança jurídica que assola o mundo dos negócios.

Porém, pior que isto, é uma resposta social inapta aos cidadãos e contribuintes. Quando se fala em infraestrutura do País, está se falando sobretudo da qualidade de vida das pessoas, que dia a dia estão imbuídas de trabalhar, pagar impostos e tributos e aguardar que os serviços essenciais lhes sejam disponibilizados na forma que preceitua a Constituição da República. Vista deste modo, a infraestrutura passa a ser direito e garantia fundamental do cidadão e, sob este enfoque, não pode ser negligenciada. Os *Dispute Boards* podem ser importantes instrumentos para de efetividade ao cumprimento das promessas de infraestrutura feitas pelo Governo Federal, em um País que precisa – mais do que nunca – dos esforços de todos para dar um salto de qualidade e desenvolvimento.

## Referências Bibliográficas


Apresentação do Ministério da Infraestrutura, com o planejamento da pasta, realizada em 26.02.2019, no Senado Federal, disponível em https://www12.senado.leg.br/noticias/arquivos/2019/02/27/apresentacao-do-ministro-da-infraestrutura-tarcisio-gomes-de-freitas, acesso em 03.06.2019.

Auditoria Operacional sobre Obras Paralisadas do Tribunal de Contas da União, disponível em https://portal.tcu.gov.br/biblioteca-digital/auditoria-operacional-sobre-obras-paralisadas.htm, acesso em setembro 2019.

BOTELHO DE MESQUITA, Marcelo Alencar. **Dispute Board em Contratos de Construção**. Federação Catarinense das Entidades de Mediação e Arbitragem. Disponível em: http://www.fecema.org.br/arquivos/2730, acesso em junho de 2019.

BUCKER, Maurício Brun. **Gerenciamento de Conflitos, Prevenção e Solução de Disputas em empreendimentos de construção civil.** 2010. 178f. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo. Brasil. Disponível em: www.teses.usp.br/teses. Acesso em dezembro de 2018.

CAIRNS, David John Adams; MADALENA, Ignacio. El reglamento de la ICC relativo a los Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 10, p. 179, jul. 2006.

CHERN, Cyril. **Chern on Dispute Boards.** 2. ed. Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.

Dissertação de Mestrado desenvolvida no IPEA (disponível em http://www.ie.ufrj.br/images/pos-graducao/pepi/dissertacoes/PEPI__DISSERTAO_RODRIGO_FARIA_SUPRANI.pdf, acesso em setembro de 2019), Ro**drigo Otávio de Faria Suprani**

ETCHARREN, Rodrigo Zamora. Las Reglas CCI sobre Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, São Paulo, n. 10, p. 190, jul. 2006.

**I JORNADA DE "PREVENÇÃO E SOLUÇÃO EXTRAJUDICIAL DE LITÍGIOS"** – 22 e 23 de agosto de 2016 – Brasília – DF. Disponível em http://cbar.org.br/site/wp-content/uploads/2016/09/Enunciados_I_Jornada.pdf, acesso em 28 de Janeiro de 2019.

Ilhota (Lei Municipal n. 1917/2018), disponível em https://leismunicipais.com.br/a/sc/i/ilhota/lei-ordinaria/2018/191/1917/lei-ordinaria-n-1917-2018-, acesso em agosto de 2019.

Itapema (Lei Municipal n. 3775/2018), disponível em https://leismunicipais.com.br/a/sc/i/itapema/lei-ordinaria/2018/377/3775/lei-ordinaria-n-3775-2018-institui-o-marco-regulatorio-dos-programas-de-concessoes-e-parcerias-publico-privadas-no-ambito-do-municipio-de-itapema-e-estabelece-outras-providencias, acesso em agosto de 2019.

JOBIM, Jorge Pinheiro; RICARDINO, Roberto; CAMARGO, Rui Arruda. **A experiência brasileira em CRD: o caso do Metrô de São Paulo.** *In:* TRINDADE, Bernardo Ramos (Coord). **CRD Comitê de Resolução de Disputas nos Contratos de Construção e Infraestrutura – DRB – Dispute Resolution Board: Uma abordagem prática sobre a aplicação de Dispute Boards no Brasil.** São Paulo: PINI, 2016. p. 169-191.

KOCH, Cristopher. Novo regulamento da CCI relativo aos Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 6, p. 143, jul. 2005.

Lei Federal N. 13.334/2016, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13334.htm, acesso em julho de 2019.

Lei Municipal n. 16.873/2018, disponível em: http://www.conima.org.br/arquivos/16580, acesso em agosto de 2019.

MADERO, Cecilia Quintanilla. Introducción a los Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, São Paulo, n. 10, p. 172, jul. 2006.

MADERO, Cecilia Quintanilla. Introducción a los Dispute Boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, São Paulo, n. 10, p. 172, jul. 2006.

MALINVAUD, Phillipe. Réflexions sur le "Dispute Adjucation Board". **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 5, p. 101, abr. 2005.

MARTINS, Queila Jaqueline Nunes. **Contratos de construção civil de longa duração: o Dispute Board como método de prevenção e solução de controvérsias**. Federação Catarinense das Entidades de Mediação e Arbitragem. Disponível em: http://www.fecema.org.br/arquivos/1878, acesso em julho de 2019.

NETO, Francisco Maia. **Formas extrajudiciais de solução de disputas**. *In:* TRINDADE, Bernardo Ramos (Coord). **CRD Comitê de Resolução de Disputas nos Contratos de Construção e Infraestrutura – DRB – Dispute Resolution Board: Uma abordagem prática sobre a aplicação de Dispute Boards no Brasil.** São Paulo: PINI, 2016. p. 26.

Penha (Lei Municipal n. 3023/2018), disponível em http://edicao.dom.sc.gov.br/pdfjs/web/viewer.html?file=http%3A%2F%2Fedicao.dom.sc.gov.br%2F1545239155_edicao_2709_ASSINADO.pdf#page=1400, acesso em agosto de 2019.

Porto Belo (Lei Municipal n. 2634/2018), disponível em https://leismunicipais.com.br/a1/sc/p/porto-belo/lei-ordinaria/2018/263/2634/lei-ordinaria-n-2634-2018-institui-o-marco-regulatorio-dos-programas-de-concessoes-e-parcerias-publico-privadas-no-ambito-do-municipio-porto-belo-e-estabelece-outras-providencias, acesso em agosto de 2019.

Projeto de Lei Federal n. 206/2018, disponível em: https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7724371&ts=1568154762660&disposition=inline, acesso em julho de 2019.

REPOSITÓRIO IPEA: disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3210/1/Livro6_InfraestruturaSocial_vol1.pdf, acesso em julho de 2019.

REQUI, Érica Miranda dos Santos. **Comitês de Prevenção e Solução de Disputas nos Contratos de Concessão e Parceria Público-Privada**. Revista Catarinense de Solução de Conflitos. Ano VII, n. 07. 2019. P. 46-48.

RIBEIRO, Marcia Carla Pereira; ALMEIDA, Caroline Sampaio de. Análise Crítica das Cláusulas Dispute Board: eficiência e casos práticos. **Novos Estudos Jurídicos**, Itajaí, v. 18, n. 2, p. 224-239, 1 ago. 2013. Quadrimestral. Editora UNIVALI. http://dx.doi.org/10.14210/nej.v18n2.p224-239. Disponível em https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/nej/article/view/4676/2588. Acesso em 12/04/2017.

ROCHA, Igor; TADINI, Venilton. Infradebate: **Abdid aponta para particularidades do Investimento em Infraestrutura.** Disponível em http://www.agenciainfra.com/blog/infradebate-abdid-aponta-para-particularidades-do-investimento-em-infraestrutura/, acesso em setembro de 2019.

ROSA, Pérsio Thomaz Ferreira. **Os Dispute Boards e os Contratos de Construção.** Disponível em http://www.frosa.com.br/docs/artigos/Dispute.pdf. Acesso em 15/05/2017.

SKITNEVSKY, Karin Hlavnicka. **Dispute Boards:** meio de prevenção de controvérsias. Belo Horizonte: Arraes, 2016. TRINDADE, Bernardo Ramos (Org.). **Comitê de Resolução de Disputas nos Contratos de construção e Infraestrutura.** São Paulo: Pini, 2016.

Sobre a Primeira Comissão da Ordem dos Advogados do Brasil, sediada na Seccional de Florianópolis, disponível em http://www.oab-sc.org.br/noticias/inedita-no-pais-comissao-dispute-board-tera-advogada-queila-nunes-martins-na-presidencia/16101, acesso em setembro de 2019.

SOUSA, A. L. P. de. *Dispute boards*. Disponível em: https://www.institutodeengenharia.org.br/site/wp-content/uploads/2017/10/arqnot8844.pdf. Acesso em setembro de 2019.

TEIXEIRA, Tiago Manuel Moreira. **Apoio à Utilização dos Modelos de Contratação FIDIC.** 2013. 196f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Portugal. Disponível em: https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/68752/2/26557.pdf. Acesso em dezembro de 2018.

VAZ, Gilberto José; NICOLI, Pedro Augusto Gravatá. Os Dispute Boards e os Contratos Administrativos: são os DBs uma boa solução para disputas sujeitas a normas de ordem pública?. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 31, p. 37, jul. 2013.

VAZ, Gilberto José. Breves Considerações sobre os Dispute Boards no Direito brasileiro. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 10, p. 165, jul. 2006.

WALD, A. A arbitragem contratual e os dispute boards. **Revista de Arbitragem e Mediação**, v. 2, n. 6, p. 18-19, 2005.

WALD, Arnoldo. Dispute Resolution Boards: evolução recente. **Revista de Arbitragem e Mediação,** São Paulo, n. 30, p. 139, jul. 2011.