

DISPUTE BOARDS, UMA NOVA OPÇÃO PARA CONFLITOS NA CONSTRUÇÃO

A ex-presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Ellen Gracie, defendeu, no Instituto de Engenharia (IE), a nova tendência de opção por juntas de litígio, mediante a contratação de Dispute Boards, ou Comitês de Soluções de Controvérsias, para grandes projetos de construção. Em seu pronunciamento de abertura do Seminário Internacional de Dispute Board, realizado no IE em agosto passado, a ex-ministra do STF disse aprovar amplamente essa alternativa, pois a seu ver “uma decisão emitida por uma junta de litígio, composta por profissionais da área, que esteja acompanhando de perto a obra em questão tem mais consistência do que a decisão de um juiz situado à distância, em Brasília, alheio aos relatórios, depoimentos e trabalhos de rotina elaborados durante o processo de construção”.

Contratados geralmente antes do início de um empreendimento para acompanhar o processo de execução da obra, os Dispute Boards são bastante comuns nos Estados Unidos e na Europa, sendo normalmente compostos por dois engenheiros e um advogado, e atuam para que disputas internas sejam solucionadas sem chegar à Justiça ou mesmo à arbitragem. O Banco Mundial, por exemplo, para liberar financiamento de uma obra de grande porte, impõe como regra a contratação de um Dispute Board.

A Linha 4-Amarela do Metrô de São Paulo, um modelo de sucesso desse tipo de atuação, foi o caso brasileiro abordado durante o seminário, em exposição feita conjuntamente pelos engenheiros



Abertura do evento no Instituto de Engenharia

Rui Arruda Camargo e Jorge Pinheiro Jobim. Eles formam, com o engenheiro Roberto Ricardino, o comitê composto por três membros contratado para acompanhar o processo de execução da obra, uma exigência do Banco Interamericano para Reconstrução e Desenvolvimento (Bird) para a autorização do contrato. “Esse comitê é formado por três membros, um de cada parte, ou seja, um membro escolhido pelo contratante e outro pelo contratado, que, por sua vez, indicariam um terceiro para ser o presidente dessa junta – todos engenheiros, sem a necessidade de um advogado”, explica o engº Rui Camargo, que também é conselheiro da Câmara de Mediação e Arbitragem do IE.

O custo de um Dispute Board é considerado baixíssimo quando comparado a uma arbitragem ou a um processo judicial, sendo a própria rapidez com que são alcançados os resultados um fator importante de economia. Os três contratos da Linha 4-Amarela – cada um correspondendo a um lote, dois para a linha do metrô e um terceiro para o Pátio Vila Sônia – somam um total de 1,55 bilhão de dólares. Segundo os cálculos, essa junta custou, até o momento 0,06% do valor do contrato.

No entanto, explica Rui Camargo, “essa junta de litígio da Linha 4-Amarela, nesse contrato específico, é peculiar, pois não tem a função de prevenir. Ela foge um pouco do contexto geral, porque é acionada quando o conflito já está armado, como uma primeira tentativa de solução. Na verdade, a grande virtude da junta é evitar a paralisação da obra. Faz quatro anos que a linha vem operando, após o término da obra, e a junta ainda está trabalhando no caso para solucionar pendências que permaneceram. Mas a obra nunca foi interrompida, apesar das pendências”.

A junta recebeu até agora a solicitação de dez acionamentos, desde o início do contrato, que foi assinado em 1º de outubro de 2003. “Já era para estar encerrado, já que a obra foi concluída há quatro anos, mas devido às pendências referidas ainda estamos atuando”.

Entre os expositores que prestigiaram o evento estavam representantes internacionais renomados que abordaram temas relacionados, como James Perry, que discorreu sobre a Federação Internacional dos Engenheiros Consultores (Fidic), com sede em Paris, que tem como principal função regulamentar contratações; e Roger J. Peters, que fez uma explanação sobre a experiência norte-americana com os Dispute Boards. Mereceu especial destaque o expositor Agenor Correa, gerente da sessão de assessoria legal de contratos do programa de ampliação do Canal do Panamá. De importância estratégica, o canal está passando por uma grande obra de duplicação, já em fase final de construção, para a qual foi assinado um contrato no valor de 4 bilhões de dólares. 



Apresentação dos engenheiros Rui Arruda Camargo, Maçahico Tisaka e Jorge Pinheiro Jobim