

DISPUTE BOARDS NA INFRAESTRUTURA PÚBLICA: PREVENÇÃO DE LITÍGIOS, PERFORMANCE CONTRATUAL E INTEGRAÇÃO COM O SEGURO GARANTIA

DISPUTE BOARDS IN PUBLIC INFRASTRUCTURE: LITIGATION PREVENTION, CONTRACTUAL PERFORMANCE AND INTEGRATION WITH SURETY INSURANCE

Vinicius Pellin¹

RESUMO

O presente artigo examina a aplicação dos Comitês de Prevenção e Solução de Disputas (Dispute Boards – DBs) em contratos de obras públicas, com ênfase na integração ao seguro garantia e à cláusula de retomada (step-in) da Lei n. 14.133/2021. Diante da judicialização persistente – 83,8 milhões de processos pendentes, segundo o CNJ – e das altas taxas de paralisações de obras, sustenta-se que os DBs funcionam como governança contratual em tempo real: acompanham a execução, antecipam controvérsias e proferem decisões técnicas céleres, reduzindo custos de transação, interrupções e relicitações. O referencial normativo articula a Lei n. 14.133/2021 (arts. 99, 102, 151 e 154), a Resolução ANTT n. 6.040/2024 e a Circular SUSEP n. 662/2022, que admite monitoramento, mediação e execução da obrigação garantida como indenização em grandes riscos. O texto sistematiza as modalidades (DRB, DAB e CDB), os pressupostos (imparcialidade, independência, qualificação técnica e acompanhamento contínuo) e distingue os modelos permanente e ad hoc, evidenciando a superioridade do primeiro. Recupera o marco internacional e as experiências brasileiras (Metrô de São Paulo e Jogos Rio 2016), além dos dados de TCU, CBIC e CNI sobre obras paralisadas. As evidências empíricas indicam baixo custo (0,05% a 0,5% do valor do projeto), taxa de resolução de cerca de 80% e ganhos de performance. Ao final, propõe-se um mapa de governança integrada (Administração, contratado, seguradora e DB), concluindo-se que DBs permanentes combinados ao seguro garantia com step-in potencializam a performance contratual, reduzem a judicialização e ampliam o valor público.

PALAVRAS-CHAVE: Dispute Boards; obras públicas; seguro garantia; cláusula de retomada; grandes riscos; judicialização.

ABSTRACT

This paper examines the application of Dispute Boards (DBs) to Brazilian public works contracts, focusing on their integration with surety insurance and the step-in clause of Law No. 14,133/2021. Against persistent judicialization – 83.8 million pending cases, according to the CNJ – and high rates of stalled public projects, the paper argues that DBs operate as real-time contractual governance: they monitor performance from the outset, anticipate disputes, and issue swift, technically grounded decisions, reducing transaction costs, interruptions, and re-tendering. The regulatory framework combines Law No. 14,133/2021 (arts. 99, 102, 151, 154), ANTT

¹ Advogado. Especialista em Direito de Seguros pela FMP. MBA em Gestão Jurídica em Contratos de Seguro e Inovação pela ENS. Mestrando em Direito da Empresa e dos Negócios da UNISINOS. Vice-Presidente do GNT de Automóvel da Associação Internacional de Direito de Seguro – AINDA, Seção Brasil.

Resolution No. 6,040/2024, and SUSEP Circular No. 662/2022, which allows insurer monitoring, mediation, and performance of the guaranteed obligation as indemnification in large-risk policies. The paper systematizes DB modalities (DRB, DAB, CDB) and their prerequisites (impartiality, independence, technical qualification, continuous oversight), distinguishing permanent from ad hoc boards and highlighting the superiority of the former. It reviews the international framework and Brazilian experiences (São Paulo Metro and Rio 2016 Games), along with TCU, CBIC, and CNI data on stalled works. Empirical evidence indicates low relative cost (0.05%–0.5% of project value), an approximately 80% resolution rate, and measurable performance gains. Finally, it proposes an integrated governance map (public administration, contractor, insurer, and DB), concluding that permanent DBs combined with step-in surety insurance enhance contractual performance, curb litigation, and deliver greater public value

KEYWORDS: Dispute Boards; public works; surety insurance; step-in clause; large risks; judicialization.

1. INTRODUÇÃO

A judicialização no Brasil apresenta características estruturais preocupantes, cujos indicadores persistentes sugerem um ambiente de negócios marcado por elevada incerteza e custos de transação. Segundo o relatório Justiça em Números do ano de 2024 elaborado pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ), ao fim de 2023 havia cerca de 83,8 milhões de processos pendentes, com ingresso recorde de 35,3 milhões de casos – 3 milhões a mais em relação ao ano de 2022 – 35 milhões de processos baixados no ano, representando um aumento de produtividade de 6,9% que não foram suficientes para frear um aumento real de 896 mil processos no acervo do Poder Judiciário. Em 2024, a taxa de congestionamento líquida – indicador que mede o percentual de casos que permaneceram pendentes de solução até o final do ano-base, em relação ao que tramitou, retirando do acervo os processos suspensos, sobrestados ou em arquivo provisório – foi estimada em aproximadamente 60,76%, sinalizando a dificuldade persistente de reduzir o estoque (CNJ, 2024).

Em paralelo, o TCU vem reiteradamente apontando a paralisação de empreendimentos e seus impactos econômicos e sociais (TCU, 2023; CBIC/CNI, 2018). Nesse ambiente de alta incerteza e custos de transação, instrumentos de governança em tempo real capazes de prevenir e tratar controvérsias com celeridade técnica tornam-se essenciais.

Nesse cenário, instrumentos contratuais de prevenção e solução de controvérsias em tempo real, como os comitês de resolução de disputas (Dispute Boards – DBs), despontam como solução eficiente para contratos de alta complexidade, especialmente quando especialmente quando integrados ao seguro garantia com cláusula de retomada (step-in), como autorizado pela

Lei 14.133/2021 e pela Circular SUSEP nº 662/2022, e regulamentado setorialmente pela Resolução ANTT nº 6.040/2024, reduzindo litigiosidade, tempo e custo, com decisões técnicas céleres e mais previsibilidade.

Este artigo sustenta que DBs permanentes funcionam como camada de governança contratual: acompanham a execução desde o início, produzem evidências técnicas, antecipam soluções e reduzem paralisações e relitações. Ao articulá-los com o seguro garantia, que admite monitoramento/acompanhamento, mediação e execução da obrigação garantida, cria-se um ecossistema de performance que preserva cronograma, orçamento e reduz sinistralidade.

2 DISPUTE BOARDS: CONCEITO, MODALIDADES E PRESSUPOSTOS

O dispute board (DB) é um mecanismo de solução de conflitos voltado à área corporativa, estruturado como um comitê de um ou mais profissionais independentes que, por meio de acompanhamento periódico do contrato, promove gestão preventiva das divergências e mitiga conflitos decorrentes do desgaste natural das relações entre as partes. (TORRES, 2021)

As principais classificações em que se encaixam os modelos do dispute board relacionam-se ao: a) momento de sua instituição; b) caráter vinculante de suas decisões; c) número de membros dos comitês.

Quanto ao momento de instituição, o dispute board pode ser instalado na fase inicial do contrato, sendo classificado como permanente, ou, pontualmente, quando do surgimento de algum conflito, denominado *ad hoc*.

Na doutrina, o dispute board permanente figura como modelo de referência de governança contratual, pois, além da imparcialidade esperada, a escolha prévia dos membros gera maior familiaridade com o projeto, os relatórios e as visitas periódicas auxiliam na prevenção e tratamento tempestivo de controvérsias, reduzindo riscos de rescisão ou interrupção contratual. Apesar do modelo ser considerado o mais benéfico, também são apontadas algumas desvantagens como o custo de remunerar os integrantes desde o início, a incerteza inicial sobre a qualificação profissionais para resolução das controvérsias e, em contratos complexos, a possibilidade de sobrecarga decisória com reflexos no prazo de execução (RIBEIRO et al., 2022)

Nos contratos de longa duração – concessão de rodovia, por exemplo – que possuem diversas fases com maior ou menor complexidade e potencial de controvérsias, o modelo *ad hoc* pode ser menos custoso, especialmente, quando da previsão de recondução do comitê em caso de surgimento de nova controvérsia, como a feita na Cláusula 2.15 do Regulamento da Câmara de

Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC, 2018)

Para Sousa, o modelo *ad hoc* carece dos atributos essenciais do DB: prevenção e acompanhamento em tempo real. Como só se constitui após instaurada a controvérsia, não previne conflitos nem atua de modo contínuo, podendo retardar o andamento do projeto, tanto pela ausência de familiaridade dos membros com o empreendimento, quanto pelo fato de as partes já estarem posicionadas de forma antagônica e resistentes à resolução do conflito. (SOUSA, 2014).

Em outras palavras, com a adoção da modalidade *ad hoc*, o DB deixa de ser um instrumento de governança contratual e se limita a um método de resolução de conflitos. Apesar disso, pode ser menos custoso e mais técnico ao permitir às partes a busca de especialistas no problema posto em debate.

O Regulamento da CCBC prevê a modalidade permanente para a hipótese em que não haja escolha expressa pelos contratantes (Cláusula 2.10). Este modelo foi adotado nas concessões das linhas 8 e 9 do Metrô de São Paulo, ao passo que o modelo *ad hoc* foi adotado na BR-153/TO/GO².

No que concerne ao caráter vinculante das decisões, adotando-se a nomenclatura da International Chamber of Commerce (ICC)³, os Comitês podem ser classificados em:

(i) Dispute Review Boards (DRB): recomendações possuem, inicialmente, caráter consultivo, passando a ter força vinculante na ausência de discordância formal, dentro do prazo de trinta dias a contar da cientificação da recomendação (art. 4º, item 3);

(ii) Dispute Adjudication Boards (DAB): decisões com eficácia vinculante imediata (art. 5º, itens 1 e 2). A parte que discordar deverá notificar o comitê e a contraparte, em até 30 dias. Até nova decisão, permanece obrigatório o cumprimento da decisão e a ausência de manifestação dentro do prazo legal implica preclusão do

direito de impugnação, vedando-se qualquer rediscussão do mérito da decisão em instâncias posteriores. Tal ponto é controvertido, especialmente, no âmbito brasileiro frente aos Princípios

² Cláusula 41.4.2: “A adoção do Comitê de Resolução de Conflitos (dispute board) previsto nesta cláusula possui caráter facultativo para as Partes e será instaurada *ad hoc*” (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Contrato de concessão: edital n. 1/2021. Brasília, DF: ANTT, 2021, p. 66. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359170/abf5ab13-7964-a23b-03a5-6317dd73df96>. Acesso em: 18 nov. 2025).

³ International Chamber of Commerce - ICC. 2015 *Dispute Board Rules*. Disponível em: https://iccwbo.org/wp-content/uploads/sites/3/2024/02/ICC_DRS873-5-POR-REGULAMENTO-RELATIVO-AOS-DISPUTE-BOARDS.pdf. acesso em 26/10/2025 às 22h30min.

da Legalidade e da Inafastabilidade da Jurisdição (ou Acesso à Justiça).

(iii) Combined Dispute Boards (CDB): representa uma combinação das modalidades anteriores, na qual o comitê atua, em regra, de forma consultiva, emitindo recomendações sobre as controvérsias que lhe são submetidas. No entanto, o regulamento prevê que, a pedido de uma das partes e na ausência de oposição da outra, o comitê poderá emitir decisão com força vinculante (*art. 6º, item 2*). Caso haja objeção, caberá ao próprio comitê avaliar se, diante das circunstâncias, deve proferir deliberação obrigatória ou recomendação não vinculante

Por fim, em relação ao número de membros, vale-se da classificação do Dispute Resolution Board Foundation (DRBF):

(i) One-Person Dispute Board: Formado por apenas um membro e, normalmente, destinado à projetos menores e visando a redução de custos. Nesta modalidade, a qualificação técnica deverá ser elemento principal, sob pena de perda de credibilidade das recomendações e deliberações. (DOMINGUES, 2022)

(ii) Three-Person Dispute Board: composto por três membros, sendo dois indicados por cada parte e um terceiro escolhido de forma conjunta. Essa configuração, além de ser a mais difundida, as suas decisões gozam de maior credibilidade, em virtude da pluralidade de visões especializadas; e

(iii) Dispute Resolution Advisor (DRA): assemelha-se ao One-Person Dispute Board, constituído nos moldes tradicionais no início do projeto. Entretanto, não possui competência decisória ou consultiva sobre o mérito das controvérsias. Seu papel é predominantemente preventivo e orientativo, atuando como um consultor independente e experiente, responsável por identificar potenciais áreas de conflito e estimular a resolução precoce de divergências entre as partes, antes que se transformem em disputas formais. Ao atuar de forma contínua durante a execução contratual, a DRA contribui para preservar a cooperação entre os contratantes, mitigar riscos jurídicos e financeiros e assegurar maior estabilidade na execução do empreendimento.

Os Dispute Boards possuem características e pressupostos de singulares. A sua adoção depende da manifestação expressa da vontade das partes desde a celebração do contrato e, posteriormente, diante do surgimento de divergências, ou seja, é a expressão da contratualidade; Sua legitimidade sustenta-se na imparcialidade, independência e qualificação técnica dos componentes, atributos sem os quais as recomendações ou decisões não alcançarão a credibilidade e o respeito esperados, esvaziando o propósito do DB; Embora seja possível a

constituição de comitês pontuais e temporários (*ad hoc*), cujas vantagens e desvantagens já foram abordadas, é a permanência e o acompanhamento contínuo, do início à conclusão do projeto, que potencializam resultados céleres, preventivos e eficazes. Por fim, a finalidade preventiva orienta o método: evitar litígios, preservar a continuidade contratual, reduzir custos de transação e fomentar a cooperação entre os contratantes.

O DB nasceu em um contexto de obras e projetos de infraestrutura, como um recurso de gestão para os grandes contratos. Segundo CHERN (2015), o primeiro relato de utilização do instituto ocorreu na década de 1960, durante a construção da represa de Boundary, em Washington, Estados Unidos em que fora solicitado pelos contratantes a formação de uma junta técnica consultiva objetivando tomar decisões sobre eventuais conflitos surgidos.

Segundo o Dispute Resolution Board Foundation (DRBF), o primeiro uso documentado dos DBs ocorreu em 1975 durante a construção do Segundo Túnel

Eisenhower (I-70, Colorado, EUA), com um comitê formado por Al Mathews, Palmer King e Charles McGraw. Em 1980, o mecanismo foi empregado no projeto da barragem e hidrelétrica El Cajón (Honduras), financiado pelo Banco Mundial, e, em 1989, a Sociedade Americana de Engenheiros Civis (ASCE) publicou a primeira edição do manual “Avoiding and Resolving Disputes During Construction”, formalizando o conceito de comitês permanentes de prevenção e resolução de controvérsias ao longo das obras⁴.

A consolidação do mecanismo como referência internacional em projetos de grande porte internacional deu-se a partir de 1995, quando o Banco Mundial revisou o *Procurement of Works*, passando a admitir três alternativas de resolução de disputas, especialmente o Three-Person DB, obrigatório em contratos acima de US\$ 50 milhões. Em 1997, o Banco Asiático de Desenvolvimento e o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento passaram a exigir DBs em projetos financiados; desde então, o mecanismo passou a ser adotado de forma sistemática aos projetos de infraestrutura sujeitos à financiamentos. Em 2004, a International Chamber of Commerce (ICC) publicou seu primeiro regulamento específico; em 2005, a parceria ONU-FIDIC⁵ resultou nas FIDIC MDB Harmonised Conditions of Contract (Pink Book), tornando os DBs obrigatórios em contratos financiados por bancos multilaterais. A JICA⁶ passou

⁴ DRBF. História dos DBs. Disponível em: <https://www.drbf.org/history-dbs>. Acesso em 27/10/2025 às 22h05min

⁵ International Federation of Consulting Engineers.

⁶ Agência de Cooperação Internacional do Japão.

a exigir DBs em 2008, o CIArb⁷ ampliou o uso para além da construção civil com suas International Dispute Board Rules (2014) e a DRBF instituiu, em 2017, o Award for Excellence, além de lançar, em 2019, a edição revisada do Manual de Melhores Práticas. (DOMINGUES, 2022)

Embora a utilização dos DBs seja consensual e facultativa aos contratantes, tornou-se um item obrigatório aos entes públicos e privados interessados na obtenção de financiamentos internacionais, justamente pelos benefícios advindos da sua utilização. No Brasil, o primeiro registro sobre a utilização dos DBs ocorreu na construção da Linha 4-Amarela do Metrô do município de São Paulo, justamente, por exigência do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), que financiou o projeto. (RAVAGNANI; NAKAMURA; LONGA, 2020)

A partir das exigências promovidas pelas principais instituições internacionais financiadoras de obras públicas e, tendo o Brasil tal prática para realização de obras de infraestrutura, criou-se uma lacuna legislativa e regulatória relacionada ao tema. Em outras culturas tal lacuna se resolveria pelo próprio contrato, porém, o direito brasileiro é positivista, em especial, no âmbito do Direito Administrativo regido pelo Princípio da Legalidade Administrativa, o qual estabelece a vinculação positiva, ou seja, à Administração Pública só é permitido fazer o previsto em a lei, diversamente do âmbito particular que se pode fazer tudo aquilo que não for proibido (liberdade negativa).

Dispute Boards em contratos administrativos foi implementado pela Lei nº 16.873, de 22 de fevereiro de 2018, do Município de São Paulo/SP que, entre outras disposições, instituiu a natureza revisora, adjudicativa ou híbrida das decisões (art. 2º), a composição por três membros tecnicamente qualificados sendo, preferencialmente, dois engenheiros e um advogado indicados de forma conjunta pelas partes, devendo atuar com imparcialidade, independência e diligência (art. 6º).⁸ A segunda legislação (Lei nº 11.241/2020), foi publicada pelo Municipal de Belo Horizonte que trouxe disposições similares à legislação paulista como a composição por 3 membros, porém, deixou expresso no §4º do artigo 1º que o nominado Comitê de Prevenção e Solução de Disputas não seria um tribunal arbitral, não tendo as suas recomendações força de

⁷ Chartered Institute of Arbitrators, do Reino Unido.

⁸ SÃO PAULO (Município). **Lei nº 16.873, de 22 de fevereiro de 2018. Reconhece e regulamenta a instalação de Comitês de Prevenção e Solução de Disputas em contratos administrativos continuados celebrados pela Prefeitura de São Paulo.** Diário Oficial da Cidade de São Paulo, 23 fev. 2018. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16873-de-22-de-fevereiro-de-2018> Acesso em: 29 out. 2025, 10h26min

título executivo⁹.

As legislações municipais foram construídas em linha com os principais regulamentos internacionais sobre DBs e com os projetos de lei¹⁰ em trâmite perante o Congresso Nacional, os quais deram origem à Lei 14.133 de 1º de abril de 2021¹¹ que traz nos artigos 138, 151 e 154 a autorização legal para utilização e, posterior, regulamentação dos Dispute Boards ou Comitê de Resolução de Disputas (CRD).

Com o permissivo legal incluído pela Nova Lei de Licitações, e diante de algumas tentativas frustradas de utilização dos DBs em contratos de concessão de rodovias¹² a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) incorporou à sua agenda regulatória a elaboração de normas específicas para os DBs/CRDs no âmbito das concessões de rodovias e ferrovias, culminando na publicação da Resolução nº 6.040, de 4 de abril de 2024¹³, que alterou a Resolução nº 5.845, de 14 de maio de 2019¹⁴, constituindo a primeira regulamentação a respeito do tema. Importante observar que, apesar dos alarmantes números relacionados ao aumento da judicialização no Brasil, o CNJ não editou qualquer resolução e/ou recomendações sobre os DBs – possivelmente ante o seu caráter contratual, apesar da positivação e possibilidade de utilização em obras públicas – mas tem promovido o debate sobre métodos alternativos de resolução de conflitos¹⁵.

⁹ BELO HORIZONTE (Município). **Lei nº 11.241, de 19 de junho de 2020. Regulamenta a utilização de Comitê de Prevenção e Solução de Disputas para prevenir e solucionar conflito relativo a direito patrimonial presente em contrato administrativo de execução continuada.** Diário Oficial do Município de Belo Horizonte, 20 jun. 2020. Disponível em: <[https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/lei-ordinaria/2020/1125/11241/lei-ordinaria-n-11241-2020-regulamenta-a-utilizacao-de-comite->](https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/lei-ordinaria/2020/1125/11241/lei-ordinaria-n-11241-2020-regulamenta-a-utilizacao-de-comite-). Acesso em: 29 out. 2025, 10h54min

¹⁰ PLS nº 559/2013 - autuado como PL nº 6.814/2017 na Câmara dos Deputados, apensado ao PL nº 1.292/1995 e, por fim, substituído pelo Projeto de Lei nº 4.253.

¹¹ BRASIL. Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021. **Lei de Licitações e Contratos Administrativos.** Diário Oficial da União, 1 abr. 2021, Edição Extra F, Seção 1. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/114133.htm. Acesso em: 29 out. 2025

¹² Em 2020, ainda sem regulamentação, A ANTT instituiu o comitê de resolução de conflitos como o mecanismo adequado a solucionar controvérsias técnicas nos contratos de concessão das rodovias federais BR-153/414/080/TO/GO, BR-163/230/MT/PA e BR-116/101/SP/RJ, em 2021. Todavia, o Tribunal de Contas da União (TCU) impôs restrições à utilização dos Dispute Boards nos contratos de concessão, condicionando a sua aplicação à prévia regulamentação por parte da ANTT, conforme os Processos nº 016.936/2020-5 e nº 018.901/2020-4

¹³ BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Resolução nº 6.040, de 4 de abril de 2024. Dispõe sobre os Comitês de Prevenção e Solução de Disputas nos contratos de concessão de rodovias e ferrovias. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 8 abr. 2024. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-6.040-de-4-de-abril-de-2024-552235396>. Acesso em: 29 out. 2025

¹⁴ BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Resolução nº 6.040, de 4 de abril de 2024. Dispõe sobre os Comitês de Prevenção e Solução de Disputas nos contratos de concessão de rodovias e ferrovias. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 8 abr. 2024. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-6.040-de-4-de-abril-de-2024-552235396>. Acesso em: 29 out. 2025

¹⁵ CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA (CNJ). **Rio avalia aplicação de novas tecnologias na solução de**

Por outro lado, o Conselho da Justiça Federal (CJF), durante a I Jornada sobre Prevenção e Solução Extrajudicial de Litígios, realizada no ano de 2016, sob a Coordenação-Geral do Ministro Luis Felipe Salomão, aprovou três enunciados: 49, 76, 80 relativos aos DBs, demonstrando o reconhecimento e a valorização do instituto por parte do Poder Judiciário. Na II Jornada sobre Prevenção e Solução Extrajudicial de Litígios, realizada no ano de 2021, sob a Coordenação-Geral do Ministro Jorge Mussi, foram aprovados outros enunciados 131, 137, 203:

3 O PAPEL DO DISPUTE BOARDS NAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA

As grandes obras de infraestrutura desempenham um papel crucial no desenvolvimento econômico e social de qualquer país. Por envolverem investimentos elevados, prazos extensos e alta complexidade técnica, é comum e esperado que ocorram disputas contratuais ao longo de sua execução. Quando não solucionados de forma rápida e eficiente, esses conflitos podem acarretar sérias consequências, como a paralisação das obras, desequilíbrio econômico-financeiro, aumento de custos e, por consequência, o comprometimento dos benefícios esperados pela sociedade. Os exemplos mais clássicos de grandes obras de infraestrutura são de estradas, ferrovias, pontes, viadutos, aeroportos, portos etc.

O equilíbrio econômico-financeiro dos contratos públicos de obras torna-se um ponto central, afinal, preservar as condições acordadas no momento da contratação, mesmo diante de eventos imprevistos e supervenientes, é essencial para assegurar a continuidade dos projetos, tanto é verdade queo artigo 124, da Lei nº 14.133/2021 como uma das hipóteses de alteração do contrato administrativo o reequilíbrio econômico-financeiro²².

Na medida que aumenta a complexidade do objeto contratado, se intensifica a dificuldade de avaliar possíveis desequilíbrios e prever todos os riscos que podem surgir ao longo da execução contratual. Os contratos que envolvem obras de infraestrutura guardam essa característica, pois envolvem múltiplas disciplinas técnicas e uma ampla gama de variáveis e, frequentemente abrangem aspectos de diferentes ramos do direito, como o administrativo, tributário, trabalhista, ambiental, securitário etc.

A complexidade agregada à dificuldade em alocar os riscos contratuais de forma antecipada torna inevitável a ocorrência de eventos que provoquem desequilíbrios durante a

conflitos. Agência CNJ de Notícias, 8 mar. 2018. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/rio-avalia-aplicacao-de-novas-tecnologias-na-solucao-de-conflitos/>. Acesso em: 30 out. 2025.

execução das obras, resultando em frequentes solicitações de reequilíbrio econômico-financeiro, as quais são tecnicamente complexas, tornando morosa a análise por parte dos contratantes, conduzindo à paralisação dos projetos, isto é, quando não causadas pela judicialização frequente envolvendo tais pedidos.

Segundo Gomes, Campiteli e Souza (2025), servidores do Tribunal de Contas da União (TCU) a imaturidade dos projetos, a inviabilidade econômica e a paralisação das obras são as principais mazelas que prejudicam os investimentos em infraestrutura.

A paralisação das obras ganha destaque, sendo considerada a principal causa de prejuízos ao contrato e à sociedade que se beneficia dele. Desde o ano de 1995, o TCU vem se debruçando sobre a problemática, por meio do programa de fiscalização anual, conhecido por FISCOBRAS, instituído a partir do requerimento nº 651/1995 do Senado Federal. Desde então, a Corte de Contas tem enfrentado o tema em diversos julgados do Plenário, a exemplo dos Acórdãos 1.188/2007, 617/2010, 148/2014, 2.451/2017, 1.079/2019, 1.328/2020, 1.228/2021, 871/2022, 2.134/2023 e 517/2024.

O Acórdão 2.134/2023¹⁶ ganha destaque pela densidade do seu conteúdo que superou a mera atualização dos números relacionados às obras paralisadas nos mais diversos setores do governo, ao sugerir a adoção de medidas para melhor gestão da carteira de empreendimentos comprometidos. Santos e Chianca (2025), ao examinarem o Acórdão mencionado do TCU, registram que o Tribunal identificou 8.603 empreendimentos financiados com recursos federais paralisados, o que representa 41% entre as mais de 21 mil obras ativas, com valores previstos que somam R\$ 32,2 bilhões. A auditoria do TCU, após consulta aos Tribunais de Contas Estaduais, concluiu que os atrasos de pagamento/repasso e o desequilíbrio econômico-financeiro são os principais fatores de suspensão das obras, sendo o último causa direta em 16% dos casos. A Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), em 2018, estimou o impacto das obras paralisadas no PIB brasileiro:

As melhores estimativas indicam que, caso as obras paralisadas no Brasil fossem todas concluídas em 2018, por exemplo, o PIB deste ano poderia ser aumentado em cerca de 1,8% somente pelos efeitos diretos e indiretos do investimento correspondente sobre a demanda agregada. Além disso, o efeito

¹⁶ TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. Acórdão nº 2134/2023. Plenário. Relator: Min. Vital do Rêgo. Brasília, 18 out. 2023. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/%25ACORDAO%253A2134%2520ANOACORDAO%253A2023%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acesso em: 30 jul. 2025

de longo prazo da conclusão dessas obras sobre estoque de capital em infraestrutura do país permitiria ampliar as condições de oferta nos anos seguintes de modo a elevar o PIB potencial e aproximadamente 0,65%¹⁷.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2018) realizou um estudo para avaliar os impactos econômicos da paralisação de três grandes obras de infraestrutura no Brasil: No caso da Ferrovia de Integração Oeste–Leste (FIOL) o trecho entre Caetité e Ilhéus, cuja operação estava prevista para 2013, deixou de gerar cerca de R\$ 12,2 bilhões em valor adicionado à produção de minério de ferro. O atraso impediu uma economia de R\$ 430 milhões no transporte de grãos; Na Transposição do Rio São Francisco, o estudo apontou que, se o cronograma original tivesse sido seguido, o investimento total seria de R\$ 9,739 bilhões e, devido aos atrasos, o valor presente dos investimentos realizados chegou a R\$ 18,491 bilhões, representando um sobrecusto de R\$ 8,8 bilhões; Na obra da Ferrovia Transnordestina, a combinação entre o aumento dos custos e o prolongamento da execução resultou em uma perda de R\$ 7,6 bilhões. O estudo concluiu que os atrasos em obras de infraestrutura causam graves prejuízos econômicos, tanto pela atividade produtiva que deixa de ocorrer, quanto pelo aumento dos custos ao longo do tempo, podendo comprometer a viabilidade dos projetos. Além disso, há impactos sociais significativos, como a falta de retorno dos investimentos em benefícios à população, exemplificada pela demora na entrega da transposição, que afetou o abastecimento de água e a produção agrícola em diversos municípios¹⁸.

Os conflitos podem ter diversas origens: mau planejamento por parte da administração pública; falta de capacidade técnica do parceiro privado; fatos imprevisíveis e inevitáveis causadores de desequilíbrio econômico-financeiro; judicialização exagerada e, obviamente, corrupção ativa e passiva dos agentes, podendo resultar em atrasos, paralisações e até mesmo o abandono de projetos.

A resolução rápida desses conflitos é fundamental para garantir a conclusão dos projetos e reduzir o risco envolvido, melhorando o ambiente institucional e atraindo investimentos públicos e privados.

¹⁷ CÂMARA BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO. Impacto econômico e social da paralisação das obras públicas. Brasília: CBIC, 2018. p. 39. Disponível em: https://cbic.org.br/wp-content/uploads/2018/06/Impacto_Economico_das_Obras_Paralisadas.pdf, acesso em 30 out às 21h45min

¹⁸ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Grandes obras paradas: como enfrentar o problema? Brasília: CNI, 2018. disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/26/96/2696958e-7e26-47f4-b3a4-261a26742592/25_-_grandes_obras_paradas_resumo.pdf, acesso em 30 out às 21h45min

3.1 Dispute Boards como instrumento de prevenção de conflitos

Nesse contexto de paralisações e desequilíbrios contratuais, os DBs/CRDs destacam-se como uma solução apropriada na preservação do equilíbrio contratual e garantia da continuidade das obras e contratos. Por atuarem de forma preventiva, acompanhando a execução desde o início e emitindo decisões técnicas (recomendatórias ou adjutórias) antecipam a gestão dos conflitos. A atuação é mais ágil que os processos judiciais tradicionais, permitindo decisões rápidas, com maior tecnicidade, essenciais para evitar atrasos e paralisações. Ao prevenir tais litígios – via de regra, morosos – e interrupções, os DBs reduzem custos e mitigam impactos financeiros motivadores de atrasos e abandono das obras. Além disso, a sua previsão nos contratos públicos reduz a percepção de risco por parte das empresas, estimulando a participação de prestadores mais qualificados e comprometidos com a execução eficiente e ética dos projetos.

Conforme Sousa (2014), por sua natureza não-adversarial e atuação em tempo real, os DBs constituem ferramenta única para prevenir e solucionar disputas (*dispute avoidance & conflict prevention*) com decisões céleres e assertivas, evitando inadimplimentos, suspensões e paralisações, mantendo o curso dos trabalhos com mínima interferência técnica e jurídica, ao mesmo tempo em que asseguram os pagamentos devidos, necessários à continuidade contratual.

Apesar dos evidentes benefícios, cujos resultados serão demonstrados a seguir, no Brasil ainda existem alguns entraves para a difusão efetiva dos Dispute Boards (DBs). Bertho (2024), a partir de pesquisa empírica – vencedora do Prêmio IBDiC 2024 – com base em entrevistas a especialistas de infraestrutura (jurídicos e engenheiros) elencou os principais motivos para tanto: (i) a cultura jurídica brasileira ainda é profundamente vinculada ao modelo judicial tradicional, existindo um desconhecimento dos gestores e operadores do direito em relação ao tema; (ii) apesar da previsão legal na Lei nº 14.133/2021 e da Resolução nº 6.040 da ANTT, ainda faltam regras claras que orientem a aplicação prática dos DBs. A própria resolução veda que as divergências que envolvam questões de cunho estritamente jurídico, como por exemplo, matriz de risco e equilíbrio econômico financeiro do contrato, sejam analisadas, embora estejam entre os principais motivos de paralisação das obras; (iii) dificuldades na seleção e capacitação dos membros dos DBs; (iv) embora os DBs sejam mais econômicos que o litígio judicial, ainda há preocupações com os custos diretos e indiretos da sua manutenção, especialmente em contratos com orçamento limitado. (v) a falta de integração entre os DBs e os processos administrativos dificultam a efetividade das recomendações e decisões emitidas pelos comitês;

(vi) a natureza contratual das decisões dos DBs (especialmente dos DABs) levanta dúvidas sobre sua força executiva, exigindo a judicialização para garantir cumprimento. A cultura positivista brasileira contribui para o sentimento de insegurança jurídica; (vi) medo de responsabilização dos gestores públicos por decisões tomadas com base em recomendações ou decisões dos Dispute Boards, especialmente quando essas envolvem reequilíbrio econômico-financeiro ou alterações contratuais. Esse receio está relacionado à atuação dos órgãos de controle, como o Ministério Público e os Tribunais de Contas, que podem interpretar a adoção de medidas consensuais como afronta à legalidade ou como renúncia de recursos públicos; e (vii) interesse político e instabilidade institucional, relacionados à interferência política na gestão de contratos.

Apesar do cenário nacional de incertezas, os dados evidenciam a eficiência dos Dispute Boards como mecanismo de solução de conflitos em grandes obras de infraestrutura. Segundo o banco de dados da DRBF (2017), que reúne informações de mais de 2.800 projetos de infraestrutura que utilizaram DBs entre 1975 e abril de 2017, foram registradas 3.249 disputas. Destas, 2.627 foram resolvidas diretamente pelos comitês, enquanto apenas 478 precisaram ser encaminhadas à arbitragem ou ao Judiciário, revelando uma taxa de resolução de aproximadamente 80%¹⁹.

O estudo elaborado por CICA, DRBF e EIC, intitulado *Enhanced Efficiency Increases Value of Dispute Boards*²⁰, revela que custo relativamente baixo dos DBs, que representa entre 0,05% e 0,15% do valor total do projeto, podendo chegar, em média, a no máximo 0,5%. Dados do Departamento de Transportes da Flórida (FDOT), que utiliza DBs há mais de 25 anos, demonstram que projetos com Dispute

Boards apresentaram um atraso médio de apenas 1,8% e sobrecustos de 12,1%, enquanto projetos sem DBs tiveram atrasos médios de 19,2% e sobrecustos de 17,9%.

Peck (2014), em estudo realizado na Austrália, apontou que projetos sem DBs têm 2,3 vezes mais chance de sofrer atrasos, sendo que a probabilidade de um atraso superior a três meses é 6,5 vezes maior. Além disso, mais de 80% dos projetos que contaram com DBs foram concluídos dentro ou próximo ao prazo contratual, em contraste com menos de 50% dos projetos sem esse mecanismo.

¹⁹ DISPUTE RESOLUTION BOARD FOUNDATION. Database of projects with dispute boards. 2017. Disponível em: <https://www.disputeboard.org/wp-content/uploads/2018/02/Copy-of-DB-Project-Database-April-2017-for-web.xlsx>. Acesso em: 31 ago. 2025

²⁰ CICA; DRBF; EIC. *Enhanced Efficiency Increases Value of Dispute Boards*. Dispute Resolution Board Foundation, jul. 2025. Disponível em: https://www.disputeboard.org/wp-content/uploads/2025/07/CICA-DRBF-EIC-PAPER_Enhanced-Efficiency-Increases-Value-of-Dispute-Boards.pdf. Acesso em: 31 out. 2025

Esses dados demonstram que os DBs não apenas promovem a resolução eficiente de conflitos, mas também contribuem para a continuidade dos projetos, redução de custos e maior previsibilidade contratual.

Para corroborar com os estudos anteriormente apresentados sobre a efetividade dos DBs, destacam-se alguns casos em que estes foram utilizados, tanto no Brasil, quando no resto do mundo.

No Brasil, a construção da Linha 4-Amarela do Metrô do Município de São Paulo, ganha destaque, não apenas por ter sido o primeiro caso (2011), mas também pela quantidade de recomendações feitas pelo Comitê, no total de 11, sem natureza vinculante, sendo uma delas judicializada. A primeira disputa tinha por objeto o reequilíbrio contratual, especificamente, a diferença de custos em virtude da mudança de método construtivo em determinado trecho da obra. O comitê concluiu que a alteração se deu por conta no atraso da liberação da obra, sendo a contratante – Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) – responsável pelos custos de retirada e disposição de solo contaminado. Como esperado, a contratante submeteu a disputa à arbitragem e, novamente, insatisfeita com o resultado, ao Poder Judiciário que, por sua vez, manteve a decisão²¹ do comitê ante o caráter técnico do DB. (SANTOS; CHIANCA, 2025).

Outro caso relevante no cenário nacional, foram as obras das estruturas temporárias das Olimpíadas de 2016 no Rio de Janeiro. Inicialmente planejado como Foundation (DRBF)²², o programa foi estruturado com regras específicas, treinamentos e a criação da figura do *program manager*, responsável por coordenar os comitês e facilitar a comunicação entre as partes. Essa função inspirou instituições arbitrais a oferecerem serviços de administração de *Dispute Boards*, com boa recepção no mercado. Os resultados foram positivos: houve maior confiança dos gestores, redução de litígios e notificações, e incentivo à solução negociada, contribuindo diretamente para a entrega das obras no prazo. (FIGUEIREDO, 2021)

No cenário internacional, diversas obras se valeram dos DBs quando da confecção dos contratos e resolução dos seus conflitos. Na Inglaterra, a usina de energia Saltend, construída entre 1997 e 2000, contou com um *Dispute Adjudication Board* (DAB) composto por cinco membros, escolhidos consensualmente pelas partes. Durante a construção, foram realizadas seis

²¹ Vide decisão do Agravo de Instrumento nº 2096127-39.2018.8.26.0000, oriundo do processo nº 1014265-98.2018.8.26.0053

²² Disponível em: <https://www.disputeboard.org/wp-content/uploads/2016/02/Figueiredo-A-Dispute-Board-Program-for-the-Rio-2016-Olympic-and-Paralympic-Games.pdf>

visitas ao local, e nenhuma disputa foi levada ao comitê. (FERNANDES, 2018)²³

A construção do Aeroporto Internacional de Hong Kong contou com um investimento aproximado de US\$ 15 bilhões e incluiu a implementação de um *Dispute Board*. Ao longo da execução do projeto, seis disputas foram submetidas ao comitê, sendo apenas uma foi levada à arbitragem. Nesse único caso, a decisão proferida pelo *Dispute Board* foi integralmente mantida pelo tribunal arbitral. (SANTOS; CHIANCA, 2025).

Conforme Marcondes (2017), a expansão do Canal do Panamá (2016) se consolidou como caso emblemático do uso de Dispute Boards em megaprojetos, prevendo o contrato três instâncias de decisão: (i) análise inicial pela Autoridad del Canal de Panamá (ACP); (ii) submissão à Junta de Resolución de Conflictos (DAB), composto por três engenheiros independentes, estrangeiros; e (iii) arbitragem sob o regulamento da CCI em caso de inconformidade. No contrato do terceiro jogo declusas, o consórcio GUPC entregou a obra em 25 de junho de 2016 e postulou uma diferença de US\$ 3,596 bilhões, acima do preço original de US\$ 3,118 bilhões; US\$ 1,520 bilhão foi levado ao DAB – com US\$ 951 milhões já decididos e US\$ 336 milhões adjudicados ao GUPC, restando US\$ 569 milhões pendentes – enquanto cerca de US\$ 527 milhões seguiram à arbitragem.

3.2. *Dispute Boards* como ferramenta complementa de gestão do seguro garantia

O seguro garantia é um contrato destinado a garantir o cumprimento das obrigações do tomador (empreiteiro/contratado) perante o segurado (administração pública), no âmbito do objeto principal (obra ou serviço), respondendo por inadimplemento até o valor da garantia estipulado na apólice.

A Circular SUSEP nº 662/2022 define os elementos essenciais: segurado, tomador, objeto principal, obrigação garantida, exclusões de cobertura, sinistro (inadimplência do tomador) e valor da garantia; De igual forma, deixa claro os principais objetivos e benefícios gerados pelo instituto: (i) garantir continuidade do contrato e evitar paralisações da obra, conforme disposições dos artigos 7 e 9 (vigência e manutenção da cobertura), 16, §1º (apólice segue vigente mesmo sem pagamento) 21, II (execução da obrigação garantida pela própria seguradora); 29, I

²³ KIRSH, H. J. Resolving Complex Construction Claims: The Sheppard Subway Case Study. p. 111113, 2010 apud FERNANDES, Michelle Cristina Santiago. DISPUTE BOARDS: INOVAÇÃO NO GERENCIAMENTO DE CONFLITOS EM OBRAS DE CONSTRUÇÃO. In: ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 17., 2018. Anais [...]. Porto Alegre: ANTAC, 2018. p. 1983–1988. DOI: 10.46421/entac.v17i1.1555. Disponível em: <https://eventos.antac.org.br/index.php/entac/article/view/1555>. Acesso em: 31 out. 2025

(acompanhamento/monitoramento do objeto principal); (ii) mitigar perda financeira do poder público, de acordo com os artigos 13 (previsão de risco absoluto, sem rateio); 21, I (indenização de prejuízos/multas/valores garantidos); 22 (amortização com saldos de crédito); 23 (vedação de concorrência de apólices); 33 (descasamento seguro/resseguro não justifica negativa); (iii) disciplinar governança de risco, garantindo acesso à informação, auditoria, acompanhamento, conforme artigos 5 (obrigações cobertas descritas de forma clara); 8 e 9 (critérios de manutenção de cobertura e comunicação prévia); 28 (política de subscrição, mediante avaliação do tomador e do objeto); 29, I–III (monitoramento, mediação, apoio/assistência); 30 (informações mínimas da apólice); 31–32 (conflitos de interesse/contragarantia); (iv) viabilizar soluções privadas de resolução de conflitos, nos termos do art. 29, II (atuação da seguradora como mediadora); 21, §1º§2º (forma de indenização e escolha de executores por acordo); 34, parágrafo único (regime de grandes riscos com maior liberdade contratual para pactuações privadas);

Em linha com o previsto na Circular, a Lei 14.133/2021 autoriza que, em obras e serviços de engenharia, o edital exija seguro garantia com cláusula de retomada. O art. 99 permite a exigência em contratos de grande vulto, com limite de até 30% do valor inicial do contrato, ao passo que o art. 102 dispõe que, em caso de inadimplemento, a seguradora deverá assumir a execução e concluir o objeto ou, não o fazendo, pagar a integralidade da importância segurada.

Percebe-se que o seguro garantia e os DBs possuem objetivos comuns e funcionam como ferramentas complementares de gestão de risco contratual. Quando utilizados corretamente, acarretam benefícios recíprocos. O artigo 29 dispõe que, um vez pactuado de forma prévia e expressa entre as partes, a apólice de Seguro Garantia pode prever – de modo isolado ou cumulativo – que a seguradora acompanhe/monitore a execução do objeto principal (inciso I) e atue como mediadora diante de inadimplência do tomador ou de eventual conflito entre segurado e tomador (inciso II), podendo, deste modo, atuar de forma preventiva e/ou conjunta em caso de conflito, e ainda, emprestar a sua expertise, fornecendo elementos técnicos colhidos durante o acompanhamento da obra para tomadas das decisões. O DBs, por seu turno, ao atuar como mecanismo de governança em tempo real pode: (i) reduzir a litigiosidade e, por consequência, a sinistralidade da apólice de seguros; (ii) produzir evidências técnicas úteis a decisões de continuidade ou indenização sob a cláusula de retomada; (iii) aumentar previsibilidade de prazo e custo, favorecendo uma precificação justa e capacidade securitária; e (iv) reforçam a transparência e o compliance contratual.

Para a seguradoras, DBs atuam como mecanismo de governança e mitigação de riscos

operacionais, aumentando previsibilidade de cronograma e custo, e apoiando a produção de evidências técnicas e planos de remediação (IRB, 2023). Para a Administração Pública, DBs e seguro garantia se complementam: um promove continuidade e solução técnica célere; o outro assegura performance contratual e, se preciso, a conclusão do objeto, reduzindo a necessidade de relícitar e o risco de paralisação.

Como destacado por Carlini (2024) a instituição de Dispute Boards como comitês permanentes, desde o início da relação contratual, funciona como camada de governança e prevenção: acompanha tecnicamente a execução, antecipa soluções para situações não previstas, reduz custos de judicialização e gera lastro probatório útil caso a disputa siga para arbitragem ou Judiciário. Além disso, diminuem custos de transação, controlam orçamento do contrato e substituem análises técnicas pontuais por avaliação em tempo real, o que barateia perícias e acelera decisões. A evidência reportada indica baixo custo relativo do DB, com faixas entre 0,0% e 0,5% do valor do projeto.

Polido (2022) parte do reconhecimento de que os DBs, também se mostram aderentes às relações securitárias de grandes riscos pela combinação de: (i) complexidade técnica continuada; (ii) multiplicidade de atores (segurado, seguradora, resseguradores, corretores, peritos); e (iii) necessidade de prevenção e gestão de divergências ao longo de toda a execução contratual. Nos seguros de grandes riscos – com apólices sob medida, riscos nomeados/operacionais, petróleo, infraestrutura, concessionárias – o DB fomenta governança contratual: acompanha cronogramas/entregas, auxilia na identificação da causa dos eventos e quantificação de impactos, registra evidências tecnicamente robustas e reduz custos de transação. Ao longo do contrato, isso mitiga incerteza e reserva a arbitragem às questões remanescentes ou de maior densidade jurídica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os Dispute Boards, quando concebidos como comitês permanentes e integrados ao seguro garantia, agregam valor mensurável à execução de contratos públicos: evitam a escalada de disputas, preservam cronogramas/orçamento e sustentam decisões informadas sobre continuidade (execução da obrigação garantida) ou indenização. Esse arranjo se assenta em bases complementares: a Lei 14.133/2021 oferece a cláusula de retomada (step-in) nos seus artigos arts. 99 e 102, assim como a Circular SUSEP nº 662/2022 em seu artigo 21, II, e também admite monitoramento/mediação e a execução da obrigação como indenização, criando o terreno para

uma governança integrada entre DB, contratante/segurado, contratado/tomador e seguradora.

Essa integração tem lastro normativo suficiente: Lei 14.133/2021 (arts. 99, 102, 151 e 154), Resolução ANTT nº 6.040/2024 e Circular SUSEP nº 662/2022, que viabilizam step-in, monitoramento, mediação e execução da obrigação garantida.

Em cenário de judicialização persistente, DBs operam como camada de prevenção em tempo real e de gestão probatória (atas, relatórios e medições), com baixo custo relativo (faixas usuais entre 0,05% e 0,5% do valor do projeto) e alta taxa de resolução dentro do próprio comitê, mitigando custos de transação e sinistralidade.

Em contratos de infraestrutura, a melhor prevenção é contínua: DBs operam como governança viva do contrato; o seguro garantia, como mecanismo de performance e última linha de continuidade. Com base no marco legal e regulatório vigente e nas evidências de custo-efetividade, o modelo integrado é tecnicamente sólido, economicamente vantajoso e institucionalmente defensável. Cabe aos gestores e ao mercado segurador transformar a recomendação em padrão, com comitês bem compostos, regras claras e métricas transparentes — entregando obras com menos litígio, mais previsibilidade e maior valor social.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). *Contrato de concessão BR-153/414/080_GO-TO*. Brasília: ANTT, 2022. Disponível em: https://portal.antt.gov.br/documents/359170/0/Contrato%20BR-153-414-080_GO-TO.pdf/505f4a32-e72b-d988-94b2-4d76946bde53. Acesso em: 29 out. 2025. p. 82.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). *Contrato de concessão BR-163/230_MT/PA – pós-CR6*. Brasília: ANTT, 2022. Disponível em: https://portal.antt.gov.br/documents/359170/3697630/Contrato+BR-163-230_MT_PA_p%C3%B3sCR6.pdf/3ac6c283-09db-011e-b61a-e93f6e5e7a54?version=1.0&t=1649335889007. Acesso em: 29 out. 2025. p. 68.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). *Contrato de concessão BR-116/101_RJ/SP*. Brasília: ANTT, 2022. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359170/0/Contrato+-+BR-116-101-RJ-SP.pdf/1a2a6613-5889-faa8-ed77-22b2c899fd72?t=1646427864280>. Acesso em: 29 out. 2025.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão nº 4036/2020 – Plenário. Relator: Ministro Vital do Rêgo. Julgado em: 8 dez. 2020. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/016.936%252F2020-5/%2520/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/1/%2520>. Acesso em 29 out.2025.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão nº 4037/2020 – Plenário. Relator: Ministro Benjamim Zymler. Julgado em: 8 dez.2020. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/KEY:ACORDAO-COMPLETO-2437227/NUMACORDAOINT%20asc/0. Acesso em: 29 out. 2025

CAIO GENTIL RIBEIRO, ET AL.. Dispute boards nos contratos de concessão e ppp: aspectos gerais e temas controversos. *Revista da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo*. São Paulo n. 96. p-228-248, jul/dez 2022, p. 236.

CARLINI, Angélica. *Dispute Board: Prevenção e Solução de Conflitos em Contratos de Seguros*. R. Bras. Risco e Seg., v. 18, n. 32, p. 91-100, jul./dez. 2024. Disponível em: https://prdapi.ens.edu.br/media/magazine/articles/rbrs_32_5.pdf. Acesso em 30 out. 2025.

CÂMARA BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO. Impacto econômico e social da paralisação das obras públicas. Brasília: CBIC, 2018. p. 39. Disponível em: https://cbic.org.br/wp-content/uploads/2018/06/Impacto_Economico_das_Obras_Paralisadas.pdf. acesso em 30 out às 21h45min.

CENTRO DE ARBITRAGEM E MEDIAÇÃO. Regulamento para o comitê de prevenção e solução de disputas do CAM-CCBC. São Paulo: Câmara de Comércio Brasil-Canadá, 2018, p. 4. Disponível em: [https://www.ccbc.org.br/cam-ccbc-centro-arbitragem-mediacao/wp-content/uploads/sites/10/2019/12/Regulamento-de-](https://www.ccbc.org.br/cam-ccbc-centro-arbitragem-mediacao/wp-content/uploads/sites/10/2019/12/Regulamento-de-Dispute-Boards-2018.pdf)

[Dispute-Boards-2018.pdf](https://www.ccbc.org.br/cam-ccbc-centro-arbitragem-mediacao/wp-content/uploads/sites/10/2019/12/Regulamento-de-Dispute-Boards-2018.pdf). acesso em 22/10/2025 às 22h30min.

CHERN, Cyril. *Chern on dispute boards: practice and procedure*. 13. ed. Nova York:

Routledge, 2015 p. 11. Apud SANTOS, M. W. B. dos; CHIANCA, M. Q. de M. O uso dos dispute boards voltado ao reequilíbrio contratual de grandes obras de infraestrutura: uma análise a partir dos relatórios de obras paralisadas do TCU e do TCE-SP. *Revista de Direito Administrativo*, [S. l.], v. 284, n. 1, p. 245–271, 2025. DOI:

10.12660/rda.v284.2025.92146. Disponível em:
<https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/92146>. Acesso em: 28 out. 2025 às 22h18min.

CICA; DRBF; EIC. Enhanced Efficiency Increases Value of Dispute Boards. Dispute Resolution Board Foundation, jul. 2025. Disponível em:
https://www.disputeboard.org/wp-content/uploads/2025/07/CICA-DRBF-EIC-PAPER_Enhanced-Efficiency-Increases-Value-of-Dispute-Boards.pdf. Acesso em: 31 out. 2025

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Grandes obras paradas: como enfrentar o problema? Brasília: CNI, 2018. disponível em:
https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/26/96/2696958e-7e26-47f4-b3a4-261a26742592/25_-_grandes_obras_paradas_resumo.pdf. acesso em 30 out às 21h45min.

CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL (CJF). Prevenção e Solução Extrajudicial de Litígios Brasília: CJF, 2016. Disponível em: <https://www.cjf.jus.br/cjf/corregedoria-da-justica-federal/centro-de-estudos-judiciarios-1/prevencao-e-solucao-extrajudicial-de-litigios>. Acesso em: 29 out. 2025.

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA (CNJ). *Rio avalia aplicação de novas tecnologias na solução de conflitos*. Agência CNJ de Notícias, 8 mar. 2018. Disponível em:
<<https://www.cnj.jus.br/rio-avalia-aplicacao-de-novas-tecnologias-na-solucao-de-conflitos/>>. Acesso em: 13 dez. 2025

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. *Justiça em números 2024*. Brasília: CNJ, 2024. 448 p. ISBN 978-65-5972-140-5. Disponível em:
<<https://static.poder360.com.br/2024/12/cnj-relatorio-justica-em-numeros-2024.pdf>>. Acesso em: 13 dez. 2025

DISPUTE RESOLUTION BOARD FOUNDATION. Database of projects with dispute boards. 2017. Disponível em: https://www.disputeboard.org/wp-content/uploads/2018/02/Copy-of-DB_Project_Database_April_2017_for_web.xlsx. Acesso em: 31 out. 2025.

DOMINGUES, Igor Gimenes A. Comitês de Resolução de Disputas nos Contratos da Administração Pública. (Coleção direito da construção - IBDiC) . São Paulo: Grupo Almedina, 2022. E-book. pág.35. ISBN 9786556276793. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786556276793/>. Acesso em: 27 out. 2025.

DISPUTE RESOLUTION BOARD FOUNDATION. Conceito de Conselho de Disputas. Disponível em: <https://www.drbf.org/dispute-board-concept-0>. acesso em 27/10/2025 às 22h05min

DRBF. História dos DBs. Disponível em: <https://www.drbf.org/history-dbs>. Acesso em 27/10/2025 às 22h05min .

FIGUEIREDO, Augusto. *Dispute Boards nos Jogos Olímpicos Rio 2016: uma experiência*

brasileira de prevenção e resolução de disputas em contratos públicos. Revista Brasileira de Arbitragem e Direito da Regulação, v. 1, n. 1, 2021. Disponível em: <https://rbadr.emnuvens.com.br/rbadr/article/view/44>. Acesso em: 31 out. 2025.

GALLO, Ronaldo Guimarães; POLIDO, Walter A. Resolução de Conflitos em Contratos de Seguros e Resseguros. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais (Thomson Reuters Brasil), 2022. Cap. 12: Comitê de Resolução de Conflitos – Dispute Board em Seguros de Grandes Riscos. Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/doutrina/secao/1introducao-12-comite-de-resolucao-de-conflitos-dispute-board-em-seguros-de-grandes-riscos-resolucao-de-conflitos-em-contratos-de-seguros-e-resseguros/1672936309#a-num3-DTR_2022_9163 Acesso em: 30 out. 2025.

GOMES, Rafael Martins; CAMPITELI, Marcus Vinicius; SOUZA, André Luiz Gama de. Dispute boards e obras públicas: Uma proposta para maior efetividade a partir do uso da Teoria dos Jogos: Dispute Boards and Public Works: A proposal for greater effectiveness through The use of Game Theory. Revista Simetria do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, [S. l.], v. 1, n. 15, p. 136–167, 2025. DOI: 10.61681/revistasimetria.v1i15.210. Acesso em: 30 out. 2025.

HARMON, Kathleen M. J. Case study as to the effectiveness of dispute review boards on the Central Artery/Tunnel Project. Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction, v. 1, n. 1, p. 18–31, 2009. DOI: <https://ascelibrary.org/doi/10.1061/%28ASCE%291943-4162%282009%291%3A1%2818%29>. Acesso em: 31 out. 2025.

KIRSH, H. J. Resolving Complex Construction Claims: The Sheppard Subway Case Study. p. 111113, 2010 apud FERNANDES, Michelle Cristina Santiago. DISPUTE BOARDS: INOVAÇÃO NO GERENCIAMENTO DE CONFLITOS EM OBRAS DE CONSTRUÇÃO. In: ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 17., 2018. Anais [...]. Porto Alegre: ANTAC, 2018. p.

1983–1988. DOI: 10.46421/entac.v17i1.1555. Disponível em: <https://eventos.antac.org.br/index.php/entac/article/view/1555>. Acesso em: 31 out. 2025.

MARCONDES, Fernando. *Dispute board em contratos de construção: o desenvolvimento do método nos países da América Latina*. Cadernos FGV Projetos, Rio de Janeiro, ano 12, n. 30, p. 98-114, 2017, p. 101. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/f7d9c3e8-cb72-412e-8df5-65f430056e1d/content>. acesso em 20/10/2025 às 18h03min.

PECK, G. M. The Benefit/Cost equation for Dispute Boards – Australian Experience. In: DISPUTE RESOLUTION BOARD FOUNDATION (DRBF). 14th Annual International Conference, 15–17 maio 2014, Singapore. Anais... [s.l.: s.n.], 2014. Disponível em: <<http://www.disputeboard.org/wp-content/uploads/2016/02/the-BenefitCost-equation-for-Dispute-Boards-Australian-experience.pdf>>. Acesso em: 14 dez. 202

RAVAGNANI, Giovani dos Santos; NAKAMURA, Bruna Laísa Sousa Tourinho; LONGA, Daniel Pinheiro. A utilização de dispute boards como método adequado para a resolução de conflitos no Brasil. Revista de Processo, São Paulo, v. 300, p. 343-

362, fev. 2020. p. 347. Disponível em: <https://www.thomsonreuters.com.br/content/dam/openweb/documents/pdf/Brazil/whit e->

[paper/repro-ravagnani-e-outros.pdf](#). acesso em 28/10/2025.

SANTOS, Márcia Walquíria Batista dos; CHIANCA, Marconi Queiroz de Medeiros. O uso dos dispute boards voltado ao reequilíbrio contratual de grandes obras de infraestrutura: uma análise a partir dos relatórios de obras paralisadas do TCU e do TCE-SP. *Revista de Direito Administrativo*, v. 284, n. 1, p. 245–271, 2025. DOI: 10.12660/rda.v284.2025.92146. Acesso em: 28 de out.2025.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.873, de 22 de fevereiro de 2018. Reconhece e regulamenta a instalação de Comitês de Prevenção e Solução de Disputas em contratos administrativos continuados celebrados pela Prefeitura de São Paulo. *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, 23 fev. 2018. Disponível em:

<<https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16873-de-22-de-fevereiro-de-2018>>. Acesso em: 29 out. 2025, 10h26min.

SOUSA, Antônio Luis Pereira de. *Dispute boards*. 2014, p. 39. Disponível em: <http://www.turnkeyconsulting.com.br/download/TKConsulting.ALPS.ADRs%20&%20DBs.pdf>. p. 33 Acesso em: 29 out. 2025 Às 23h40min.

TORRES, Ronny Charles Lopes de. Leis de licitações públicas comentadas. São Paulo: Juspodivm, 2021, p. 747. Apud SANTOS, M. W. B. dos; CHIANCA, M. Q. de

M. O uso dos dispute boards voltado ao reequilíbrio contratual de grandes obras de infraestrutura: uma análise a partir dos relatórios de obras paralisadas do TCU e do TCE-SP. *Revista de Direito Administrativo*, [S. l.], v. 284, n. 1, p. 245–271, 2025. DOI: 10.12660/rda.v284.2025.92146. Acesso em: 27 out. 2025.