

A Distribuição dos riscos e a solução de controvérsias nos contratos FIDIC

IB schdc.cl/wp/a-distribuciao-dos-riscos-e-a-solucao-de-controversias-nos-contratos-fidic/

Sumário:

1. Introdução.
2. Os contratos FIDIC. Uma explicação geral.
3. A responsabilidade e a distribuição dos riscos nos contratos FIDIC.
4. A solução de controvérsias nos contratos FIDIC.
5. Conclusões.

1.- Introdução.

Os modelos de contratos de construção da FIDIC [1] (Federation Internationale des Ingenieurs-Conseils, em francês, ou International Federation of Consulting Engineers, em inglês), desfrutam atualmente de uma ampla aceitação e reconhecido prestígio no contexto internacional, pelo que é especialmente interessante determinar se são aplicáveis para contratos de obras que sejam celebradas e executadas no Chile, especialmente se neles participarem partes estrangeiras ou existir um financiamento internacional, tendo sido pactuada como lei de fundo aplicável, a lei chilena.

Os contratos FIDIC caracterizam-se por entregar soluções internacionalmente conhecidas e aceitas, para executar diferentes tipos de projetos de construção, sendo suas normas compatíveis com as ordens jurídicas tanto do *common law* como do *civil law*, facilitando com isto que, perante a licitação de uma obra, os participantes possam se concentrar nos aspetos técnicos e de administração do contrato mais do que na discussão de tipo jurídico.

Alguns dos aspetos chave dos contratos FIDIC radicam em que os documentos técnicos do projeto de construção a ser executado estejam bem preparados para garantir um bom projeto; que exista uma adequada distribuição dos riscos do contrato, em termos que estes sejam assumidos pela parte que estiver em melhores condições para administrá-los; e que o engenheiro encarregado do projeto tenha faculdades para tomar decisões.[2]

2.- Os contratos FIDIC. Uma explicação geral.

Os modelos de contratos FIDIC são *self regulatory agreements*, como os contratos do *common law*, mesmo que em várias cláusulas estejam referidos às leis aplicáveis segundo o lugar de execução das obras. Isto explica que sejam muito extensos e regulem matérias que habitualmente são atendidas pela legislação civil nos ordenamentos jurídicos na América Latina. Porém, suas cláusulas recolhem valiosos princípios, fruto da experiência de profissionais que participam na construção ou na engenharia de projetos em países muito diferentes, e inclui um trabalho integrado de engenheiros, advogados e outros profissionais e técnicos.[3]

Depois de vários anos de trabalho, em setembro de 1999, a FIDIC publicou os atuais quatro modelos de contratos de construção[4]; a saber: i) Condições de contratação para a construção, orientadas para obras civis cujo projeto tenha sido desenvolvido pelo comitente, conhecido como “Red Book”; ii) Condições de contratação para projeto e obra, orientadas para a execução de projetos de obras civis, elétricas, mecânicas ou eletromecânicas nos quais o empreiteiro fornece a engenharia, os suprimentos, a montagem e a construção, conhecido como “Yellow Book”; iii) Condições para a contratação “chave na mão”, orientadas ao fornecimento de plantas de todo tipo ou obras

complexas de qualquer natureza, que devam ser entregues prontas para iniciar sua operação, nas quais, por conseguinte, o empreiteiro fornece tudo o que for necessário para que na entrega o comitente ou proprietário somente deva realizar a operação, conhecido como “*Silver Book*”; iv) Modelo simples de contratação, orientado a pequenas obras, no qual o projeto é fornecido pelo comitente ou pelo empreiteiro, conhecido como “*Green Book*”.

O modelo do “*Red Book*”, conhecido como “*o tradicional*”, é recomendado especialmente para obras de construção e engenharia, no qual os projetos são proporcionados pelo mandante, ou encarregados a terceiros por ele. O contrato é materializado quando o mandante subscreve uma carta de aceitação que é enviada ao construtor, isto no nosso meio é conhecido como adjudicação da obra; o contrato é administrado por um engenheiro designado pelo mandante. O construtor deve executar a obra em conformidade com as especificações e projetos da especialidade entregues pelo mandante e de acordo com as instruções dadas pelo engenheiro; em conformidade com as suas condições gerais, os riscos são distribuídos entre as partes, em base ao princípio dos riscos compartilhados, considerando a capacidade de cada parte para prever o risco, mitigar seus efeitos, considerando as circunstâncias relevantes para cada tipo de risco, com sistemas flexíveis e adequados para a incorporação das mudanças de circunstâncias que as partes tiveram em conta para a sua realização, assim como também as mudanças no objeto. É usual que neste tipo de contratos o dono ou proprietário assuma genericamente os riscos das condições geológicas adversas, a ocorrência de eventos associados à força da natureza ou questões próprias do projeto, com exclusão das condições climáticas.[5]

O reconhecido prestígio internacional do modelo FIDIC conhecido como “*Red Book*” significou recentemente que o Banco Mundial tenha comunicado sua intenção de incorporar este modelo de contrato ao set de documentos padrões que devem ser empregados no processo de oferta pública e licitação de obras de construção financiadas por este Banco.[6]

A seguir, o modelo de contrato conhecido como “*Yellow Book*”, recomendado para os casos em que o projeto de engenharia, os suprimentos, a montagem e a construção são fornecidos pelo construtor. As estipulações neste tipo de contrato são muito similares ao “*Red Book*”, compartilhando grande parte de suas cláusulas; das mesma forma que o “*Red Book*”, o contrato é aperfeiçoado com a carta de aceitação do mandante dirigida ao construtor ou adjudicação da obra; o contrato neste caso também é administrado pelo engenheiro; existindo o mesmo tratamento na distribuição dos riscos que no modelo do “*Red Book*”.

Logo, o modelo de contrato conhecido como “*Silver Book*”, também conhecido pela sua sigla em inglês como contrato EPC (*Engineering, Construction and Procurement*),[7] no qual uma empresa contratada para assumir a responsabilidade total de todas as fases da obra, a partir da concepção do projeto, com todas as suas especificações e engenharia de detalhe, a construção íntegra da obra e a aquisição dos materiais necessários para a execução do projeto. Por meio deste modelo, procura-se obter a imobilidade do preço da obra e do prazo para executá-la. Por isto coloca os riscos que habitualmente deveriam ser do comitente, ou de ambas as partes, nas mãos do empreiteiro. Este tipo de contrato para ser utilizado supõe a existência de uma grande certeza respeito do preço final e do tempo da obra, já que o construtor irá assumir a total responsabilidade tanto pelo desenho como pela execução do projeto.

A razão para adotar esta modalidade de contratação é a demanda de comitentes e entidades que financiam o projeto de ter um preço e prazo fixos desde o início da obra. Usualmente, neste tipo de contrato, os empreiteiros aumentam seu preço para assumir estes riscos adicionais.[8]

O último modelo, conhecido como “*Green Book*” e também como “*contrato curto*”, tem somente 15 cláusulas, e está destinado à execução de obras de menor valor ou obras simples e cuja engenharia seja fornecida por qualquer uma das partes. Ao ser elaborado, foi recomendado de forma referencial seu emprego para as obras que não superarem os USD500.000. Contudo, na prática, as obras em que o “*Green Book*” é utilizado são aquelas em que o desenho e os projetos de engenharia são fornecidos pelo mandante.[9]

Devemos logo salientar que, como é indicado pelos próprios modelos de contrato FIDIC, eles devem ser utilizados

como guias auxiliares para a negociação e redação dos contratos de construção, posto que trata-se de instrumentos flexíveis que deverão ser adaptados para a realidade própria de cada negócio particular em que forem utilizados, e não somente aos requerimentos do mandante ou comitente. Com efeito, cada projeto requer seu próprio contrato e, da mesma forma que não pode ser utilizada a engenharia de uma obra para realizar outra, é inadequado utilizar modelos de contrato sem uma prévia adaptação às particularidades de cada negócio, cada projeto e à legislação nacional ou regional resultante da aplicação obrigatória ou supletiva. Igualmente, no momento de redigir um contrato de construção é útil considerar a realidade econômica, cultural e institucional onde a obra vai ser executada, efetuando as alterações ou adaptações que forem requeridas em cada caso.

3.- A responsabilidade e a distribuição dos riscos nos contratos FIDIC.

O sucesso de um negócio depende do adequado gerenciamento estratégico dos riscos associados ao mesmo. Alguns riscos podem ser previstos de forma antecipada, enquanto outros são de difícil previsão, porém surgem em situações bem definidas.

Para dimensionar de forma adequada a extensão de riscos que existe perante o desenvolvimento de um projeto de construção, a doutrina diferencia nove tipos de risco^[10]; a saber: de mercado, financeiros, tecnológicos, de construção, operativos, regulatórios, sociais, de concessões e riscos de jurisdição.

Os riscos de mercado estão relacionados com os estudos de demanda de energia, consumo de combustíveis e atividades econômicas que sustentam a viabilidade de grandes projetos. Isto depende muito do tipo de obra em questão. Uma avaliação errada do mercado pode significar importantes prejuízos para o dono da obra.

Por sua vez, os riscos financeiros estão referidos à primeira dificuldade que enfrentam os grandes projetos de construção, isto é, obter o financiamento adequado da obra.

Logo, os riscos tecnológicos são apresentados perante a utilização de equipamentos e métodos de trabalho que não tenham sido previamente provados ou que não respondam de forma adequada perante as dificuldades impostas pela natureza ou as condições do trabalho.

A seguir, os riscos de construção são traduzidos nas dificuldades que são apresentadas durante a execução do projeto. Enquanto mais sofisticada é a obra a executar ou o lugar ou condições em que são realizadas as tarefas, existem maiores probabilidades de encontrar situações adversas que não estavam programadas com anterioridade.

Por sua vez, os riscos operativos estão orientados ao desempenho da obra, que ela seja executada com uma adequada provisão de equipamentos e pessoal qualificado suficiente.

Também existem riscos regulatórios, que estão relacionados com fatores macro econômicos e políticos, que são modificados e que dificultam o cumprimento do programa de execução do contrato, tais como novas normas que estabelecem exigências maiores em matéria de segurança trabalhista e que aumentam enormemente o custo da mão de obra.

Logo, também existem riscos sociais, que estão vinculados às dificuldades formuladas pela comunidade, tais como movimentos indígenas, sociais ou grupos de pressão, tais como organizações não governamentais opositoras ao desenvolvimento do projeto, apesar de ter sido amparado com todas as licenças e aprovações prévias para sua execução por parte das autoridades locais, regionais ou nacionais.

Assim também, existem riscos em se tratando das concessões de obras públicas, perante a execução de grandes obras de infraestrutura em que o Estado queira modificar as condições da concessão, em matérias de valores dos contratos, tarifas, etc.

Finalmente, existem os riscos de jurisdição que estão referidos a que várias entidades governamentais possam ter faculdades para terminar ou suspender a construção de uma obra, ou sua paralização por longos períodos, pelo cumprimento ou descumprimento, por exemplo, da normativa ambiental.

Agora bem, em se tratando de modelos de contratos FIDIC, como temos adiantado, uma das chaves do sucesso e reconhecido prestígio internacional tem sido estabelecer uma adequada distribuição dos riscos, sobre a base do princípio reitor de que o risco deve ser assumido por aquela parte do contrato de construção que tiver as melhores condições para administrá-lo.

Uma adequada administração dos riscos é benéfica para ambas as partes, por um lado beneficia o mandante ou comitente, que poderá adjudicar o contrato a um menor preço e que somente terá de assumir os custos adicionais perante os riscos extraordinários, e, por outra parte, o construtor não terá a obrigação de estabelecer com precisão os riscos que dificilmente poderiam ser quantificados.

Se o mandante quiser ter certeza do preço final da obra, transferindo os riscos ao construtor, tal como ocorre em grande parte com os contratos EPC, regulamentados no “*Silver Book*”, o preço do contrato será substancialmente maior.

Um dos riscos mais relevantes na construção de um projeto é a alteração das condições do sítio ou subsolo, para os quais os contratos FIDIC recorrem ao teste de previsibilidade em relação à ocorrência do fato.

A esse respeito, em se tratando dos modelos do “*Red Book*” e do “*Yellow Book*”, conforme às cláusulas 4.10 e 4.11, é exigido que antes de ser apresentada a oferta durante o período de concurso, colocar em conhecimento toda as informações relevantes sobre as condições do subsolo, sendo o construtor o responsável de interpretar tais informações, devendo este último examinar o sítio onde a obra vai ser executada. As informações relevantes incluem também a forma e natureza do lugar, as condições hidrológicas e climáticas, a extensão e natureza dos trabalhos a serem executados, as normas, procedimentos e práticas trabalhistas no país onde a obra será executada, os requisitos do construtor em relação a acesso ao lugar, hospedagem, transporte, serviços, etc.

Se na execução da obra o construtor encontrar condições físicas naturais imprevisíveis, incluindo dentro destas as condições do subsolo e hidrológicas, excluindo as condições climáticas, deverá notificar o engenheiro sobre isto tão logo for possível, e se isto significa que sofrerá atrasos na execução da obra ou maiores custos, desfrutará da faculdade de reclamar uma extensão do prazo e pagamento dos maiores custos.

Por sua vez, em se tratando do “*Silver Book*”, é exigido que o mandante ou comitente proporcione ao construtor todas as informações relevantes que possuir sobre as condições geológicas e hidrológicas do lugar da obra. Porém, o construtor será responsável não somente da interpretação de tais informações, senão também de verificá-la. Neste modelo, desde o momento em que o contrato é assinado, a menos que seja pactuado outra coisa, o construtor aceita a total responsabilidade de ter previsto todas as dificuldades e custos até a completa execução da obra, de modo que o preço do contrato não será ajustado perante qualquer dificuldade ou custo imprevisível (cláusula 4.12), como poderiam ser, por exemplo, as condições geológicas ou hidrológicas. Da mesma forma, o construtor é responsável de qualquer erro, omissão ou inexatidão encontrada nas informações ou especificações com as quais é construído. A única responsabilidade do mandante ou comitente reside na definição do propósito dos trabalhos a serem executados e dos critérios com os quais devem ser executados, de acordo com a cláusula 5.1.

Agora bem, na prática é habitual que as regras sobre distribuição de riscos, em se tratando dos contratos EPC, sejam negociadas pelas partes, procurando delimitar ao máximo os riscos do construtor.^[11]

Voltando à responsabilidade nos contratos “*Red Book*” e do “*Yellow Book*”, na cláusula 17ª é estabelecida a responsabilidade civil do construtor em se tratando da construção da obra, seu cuidado e proteção, e do mandante ou comitente, aquela derivada de guerra, rebelião, terrorismo, golpe de Estado, perturbação da ordem pública,

materiais radioativos ou contaminantes, ondas de pressão causadas por aviões, etc., e o uso ou ocupação da obra pelo mesmo comitente ou por outra pessoa da qual o comitente fosse responsável, e de toda situação da natureza que possa ser considerada imprevisível. No caso de serem materializados os riscos de responsabilidade do comitente, tal como temos dito anteriormente, o construtor terá direito à extensão do contrato e a receber a totalidade dos custos que sejam consequência da materialização do risco. Adicionalmente, em se tratando da ocupação da obra pelo comitente ou do desenho realizado ou contratado por ele, deverá também ser reconhecida a ganância proporcional.

Contudo, na responsabilidade de ambas as partes estão excluídas as perdas de uso da obra, o lucro cessante, a perda de outros contratos ou danos indiretos ou mediados. Assim também, é sugerido estabelecer limites máximos de responsabilidade do construtor. Entretanto, as limitações de responsabilidade ficam sem efeito em caso de fraude ou dano intencional.

4.- A solução de controvérsias nos contratos FIDIC.

Se bem investir em um bom projeto com acabada engenharia de detalhe, antes de realizar a chamada para concurso ou proposta dele, é uma regra de ouro em matéria de construção, pois isto normalmente previne muitas disputas e significa uma economia de tempo e dinheiro durante a etapa de construção, na realidade é habitual que mesmo assim apareçam conflitos quando a obra está sendo executada, por isto é importante conhecer quais são os mecanismos de solução destes.

Os modelos de contratos FIDIC do “*Red Book*”, “*Yellow Book*” e “*Silver Book*”, estabelecem um sistema escalonado de solução de controvérsias, construídos sobre o preceito de que os conflitos podem ser solucionados em uma fase precoce,^[12] já que uma das especiais características das disputas na construção é que invariavelmente precisam de uma solução rápida, mesmo que provisória, para permitir que a obra e o contrato possam seguir sendo executados.^[13]

Os modelos “*Red Book*” e “*Yellow Book*”, na sua cláusula 2.5, em se tratando das reclamações do mandante ou comitente, ele deve notificar sobre estas ao construtor logo que tenha conhecimento sobre o evento ou circunstâncias nos quais se baseiam estas reclamações, tendo o engenheiro a faculdade de se pronunciar a este respeito, seja concordando ou emitindo uma determinação, conforme a cláusula 3.5. Por sua vez, em se tratando das reclamações do construtor, de acordo com a cláusula 20.1, ele deve informá-las ao engenheiro dentro dos 28 dias desde que tiver conhecimento do evento, devendo entregar dentro de um prazo de 42 dias o detalhe completo dos fundamentos da reclamação. Logo, o mandante ou comitente deverá responder ou estar encarregado da reclamação dentro do prazo de 42 dias, realizando seus comentários de aprovação ou não aprovação da reclamação. A seguir, o engenheiro deve se pronunciar, emitindo uma justa determinação, conforme à cláusula 3.5. Se o construtor não aceitar esta determinação, possui a faculdade de submeter o assunto a um *Dispute Adjudication Board* (DAB), de acordo com a cláusula 20.2, e se permanecer insatisfeito com a decisão do DAB, possui a faculdade para submeter o assunto a uma arbitragem internacional, de acordo com as regras da Câmara de Comércio Internacional (CCI), mais conhecida em inglês pela sua sigla ICC, segundo o que foi estabelecido na cláusula 20.6, depois de um *cool off period* de 62 dias no caso em que não prosperar um acordo amigável entre as partes durante o período referido. No caso em que as partes do contrato concordarem submeter-se a outras regras de arbitragem, como por exemplo, arbitragem conforme às normas da UNCITRAL, é conveniente assinalar a instituição que nomeará os árbitros ou administrará a arbitragem, segundo é assinalado nas notas explicativas da FIDIC relativas à sub-cláusula 20.6.

Agora bem, em se tratando do “*Silver Book*”, a diferença no que diz respeito às reclamações do construtor é que elas devem ser resolvidas em primeiro lugar não pelo engenheiro – figura que não é aplicável a este tipo de contrato – senão pelo próprio mandante ou comitente. Porém, existe uma diferença significativa entre o “*Silver Book*” e o “*Yellow Book*” com respeito ao “*Red Book*”, posto que enquanto os dois primeiros preveem um *Ad hoc Dispute Adjudication Board*, o último considera um *Dispute Adjudication Board* permanente. Esta diferença é

explicada pelo fato de que tanto no *Silver* como no *Yellow Book*, assume-se que grande parte do trabalho vai ser executado fora do lugar da obra, por exemplo, a preparação de uma turbina a gás para uma planta de energia de uma indústria, enquanto que no “Red Book” assume-se que grande parte dos trabalhos serão executados pelo construtor no mesmo lugar da construção da obra.[14]

Em relação ao funcionamento dos *Dispute Adjudication Boards*, ainda pouco conhecidos e desenvolvidos no Chile[15], suas decisões são finais e obrigatórias de forma provisória, isto é, enquanto não forem alteradas por um acordo das partes ou pelo Tribunal Arbitral, em caso de ser requerida a arbitragem. O DAB estará conformado por uma ou três pessoas qualificadas, independentes e imparciais que, aconselha-se, sejam constituídas desde o início do contrato de construção, para poder resolver em tempo os conflitos que possam ser apresentados durante sua execução.[16]

A incorporação dos DASB aos modelos FIDIC obedeceu à crítica formulada pela falta de independência e imparcialidade do engenheiro, quem – como temos visto – resolve em primeiro lugar as reclamações ao emitir determinações, seguindo assim a recomendação do Banco Mundial respeito ao uso dos *Dispute Boards*.[17]

O uso dos *Dispute Boards* como mecanismo de solução de conflitos, tal como explica Fernando Marcondes [18], que começou há várias décadas com grande sucesso nos Estados Unidos e Europa para as grandes obras de infraestrutura, tem se estendido hoje em dia até obras de construção menores, comerciais e industriais, especialmente pelo seu baixo custo de funcionamento e efetividade.

5.- Conclusões.

Os modelos de contratação FIDIC constituem um excelente guia no momento de definir o tipo de contrato que é requerido para um determinado projeto. Será o mandante ou comitente aquele que terá que determinar isto em função do tipo de risco que quiser assumir, para isto será também importante a opinião do grupo financista do projeto.

Os contratos FIDIC não somente entregam modelos tipo de contrato de construção, senão também são guias muito úteis de boas práticas que cobrem toda a vida do projeto, desde sua concepção até sua completa finalização, isto facilita que todos os atores que participam na obra podem se enfrentar a regras internacionalmente conhecidas e aceitas, que são compatíveis tanto com o sistema jurídico do *common law* como do *civil law*, tudo isto em direto benefício da relação contratual das partes e do projeto a ser executado.

Se bem, tal como temos mostrado, os contratos FIDIC devem ser adaptados não somente aos requerimentos do mandante ou comitente mas também especialmente à realidade e necessidades de cada projeto; é importante que as mudanças ou modificações que sejam adotadas não os faça perder sua harmonia básica e filosofia sob a qual estão construídos, em aspetos tais como a adequada preparação de toda a documentação necessária para fazer a chamada da proposta de construção ou, por exemplo, em uma equilibrada distribuição do risco no contrato, baseado no princípio reitor de que é conveniente que o risco seja assumido no contrato pela parte que tem as melhores condições para administrá-lo, posto que assim será obtida uma maior eficiência econômica e um equilíbrio contratual em benefício das próprias partes e de um bom desenvolvimento na execução da obra.

Da mesma forma, ao redigir as bases gerais e administrativas aplicáveis à chamada da proposta, como também na preparação do contrato de construção, é necessário considerar as normas locais, regionais e a lei aplicável ao contrato.

Se bem, tal como temos visto, em se tratando da ordenação jurídica chilena, a normativa civil própria do contrato de construção de obra é escassa, mas é perfeitamente compatível com os modelos de contratação FIDIC.

Por isto, é útil considerar que se a lei de fundo aplicável é a chilena, em tudo aquilo que não é regulado no próprio contrato terão aplicação supletiva as normas do Código Civil, pelo que é aconselhável que no contrato de

construção sejam considerados todos os acordos específicos das partes, como por exemplo, a matéria da distribuição dos riscos do contrato.

Da mesma forma, é útil considerar a conveniência de que em todo contrato de construção seja considerado um mecanismo adequado para a solução de controvérsias, para isto, seguindo o modelo dos contratos FIDIC, é de especial interesse contar com uma instância pré-arbitral como são os *Adjudication Dispute Boards*, posto que se trata de um mecanismo ágil, oportuno e de custo reduzido para resolver os conflitos entre mandante ou comitente e a empresa construtora, cujas decisões são obrigatórias e finais para as partes, enquanto não forem modificadas em comum acordo pelas próprias partes ou por uma decisão arbitral posterior. Contudo, é muito aconselhável que para que seu trabalho seja frutífero seja constituído e assuma conjuntamente com a subscrição do contrato de construção.

Em resumo, consideramos que os contratos FIDIC são uma ferramenta de grande utilidade para serem utilizados em grandes projetos de construção de obras, não somente no Chile mas também em toda América Latina, ajudando para simplificar e uniformar todo o processo de proposta, de negociação do contrato e posterior interpretação do mesmo quando surgirem dificuldades na sua aplicação. Tudo isto supõe fazer um esforço de maior divulgação entre os profissionais encarregados não somente da preparação das propostas mas também da administração dos próprios contratos, aproveitando assim a centenária experiência internacional da FIDIC neste tipo de contratos.

[1] A FIDIC é uma prestigiosa organização internacional não governamental, que no ano 2013 completa 100 anos de existência, com sede em Genebra, que agrupa engenheiros, profissionais da indústria da engenharia e construção, instituições financeiras privadas, etc., cujo principal objeto é o de representar internacionalmente os interesses deste setor, fornecendo a eles uma ampla variedade de serviços. Mais informações podem ser obtidas em www.fidic.org

[2] Use of FIDIC Contracts in Central and South America, Pablo Laorden e Jaime Gray, Seminário International Construction Contracts and the Resolution of Disputes, Junho 2011, São Paulo, Brasil.

[3] Podetti, Humberto, Contrato de Construcción, Editorial Astrea, Argentina, 2004, p.149.

[4] Adicionalmente a FIDIC, recentemente no ano 2011, publicou um novo livro para subempreiteiros, conhecido como “Conditions of Subcontract for construction”, que pode ser visto em www.fidic.org

[5] Wade, Chistopher, An Overview of FIDIC contracts, p.7

[6] Corbett, Edward, Fidic’s 1999 Rainbow-An Overview of the Red, Yellow, Silver and Green Books, material entregue no curso FIDIC Claims, Outubro 2012, Santiago, Chile.

[7] Adicionalmente a FIDIC considera o “Gold Book”, que não analisaremos nesta ocasião, mais conhecido como DBO contract (Design, Built and Operate), que é especialmente utilizado em projetos de grande magnitude, delegados pelo Estado na iniciativa privada, em áreas como transporte, serviços sanitários, etc., no qual o consórcio adjudicatário da obra tem a responsabilidade sobre todo o projeto, sua construção e operação no longo prazo.

[8] Podetti, Humberto, ob.cit. p.150

[9] Santos Gustavo e Aun Daniel, Contratos Fidic, capítulo VII da obra Construção Civil e Direito, obra coletiva dirigida por Luiz Olavo Baptista e Mauricio Almeida, editora Lex Magister,2011, p. 187

[10] Santos Gustavo e Aun , Daniel, ob.cit. p 200, reproduzem a classificação de riscos entregue por Luis Alberto Gomez na obra coletiva Contratos EPC Turney Key, Editora Visual Books, Florianópolis, ano 2006.

[11] Santos, Gustavo, e Aun, Daniel, ob.cit. p.207.

[12] Seppala, Christopher, Constructor's claims under the FIDIC contracts for major Works, v.21, número 4, 2005, Construction Law Journal, London, England.

[13] Jenkins Jane and Stebbings, Simon, ob. cit. p.7

[14] Seppala, Christopher, Suitability of the FIDIC Silver Book, publicado na Revista de Arbitragem e Medição, Brasil, ano 2008, número 19.

[15] Sobre o funcionamento dos Dispute Boards no Chile pode ser consultado Figueroa Valdés, Juan Eduardo, El arbitraje en los contratos de concesiones de obras públicas en Chile. Incorporación de los Dispute Boards o paneles técnicos de expertos, publicado na Gaceta Jurídica 350 agosto de 2009, p. 7 e seguintes.

[16] Em se tratando do modelo FIDIC Gold Book ano 2008, são previstas novas normas sobre os DAB, nas cláusulas 1.1.31 e 20.5.

[17] Jenkins, Jane and Setebbins, Simon, ob. cit. p.111

[18] Antonio Fernando Mello Marcondes, Os Dispute Boards e os Contratos de Construção, em obra coletiva Construção Civil e Direito, obra coordenada por Luis Olavo Baptista e Mauricio Almeida, ob. Cit. p.139

*Creado por Juan Eduardo Figueroa Valdés
Árbitro I.C.D.R. e da Câmara de Comércio de Santiago de Chile
Fellow CI Arb, Árbitro CCBC
Professor de Direito, Universidad de los Andes*

© 2016 SCHDC