FGV DIREITO SP
MESTRADO PROFISSIONAL

Directed-Buy Agreement sob a perspectiva do direito brasileiro

Andrew Laface Labatut

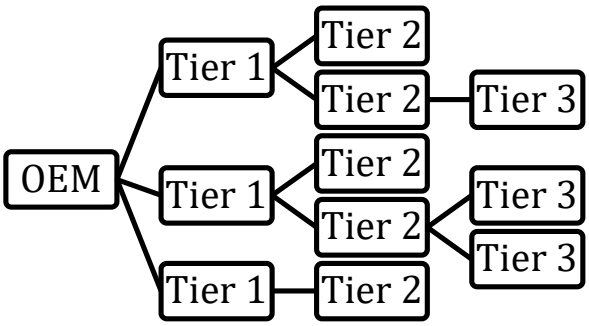
Projeto de pesquisa apresentado ao
Mestrado Profissional da FGV Direito SP.

Versão de 02.07.2022

1. Tema, contexto e delimitação de escopo

A indústria automobilísitica, criada e impulsionada no século 19, principalmente nos Estados Unidos e Europa, criou um microsistema dotado de regras próprias. Ao longo das décadas as montadoras de veículos, também chamadas de *Original Equipment Manufacturer* ("OEM"), se tornaram verdadeiras potências econômicas, desempenhando um importante papel a nível global.

Como um quebra cabeça de engenharia sofisticada, as OEMs estreitaram o seu *core* de produção terceirizando-o e passaram a criar uma grande malha de fornecedores. Há uma extensa linha de fabricantes de autopeças na cadeia de suprimentos que fornecem às OEMs o que necessitam para montagem de seus produtos. Essa rede de fornecedores diretos, denominados *Tier 1*, possuem uma enorme variedade de subfornecedores, denominados de *Tier 2* que, por sua vez, podem ter também sua rede de sub-subfornecedores, os *Tier 3*, e assim por diante a cadeia produtiva se forma. Mas o que há de complexidade na pirâmida da cadeia de produção automobilísitca? Eis que, a OEM, que se encontra no topo da pirâmide, conforme ilustração abaixo, por vezes administra e impõe suas próprias regras de negócio, gestão e qualidade para toda ou parte da cadeia.



Há uma forte influência das montadores nessas estruturas para que possam controlar e atingir maior eficiência em sua cadeia de suprimentos. Um desses aspectos são os contratos denominados *Directed-Buy Agreement*, que é o objeto de estudo deste projeto de pesquisa.

Estes contratos são firmados entre o *Tier 1* e o *Tier 2*, sendo que a escolha e o desenvolvimento comercial com o *Tier 2* são feitos pela OEM.

Neste contexto, quais cautelas as indústrias *Tier 1* precisam tomar nos negócios de *Directed-Buy Agreement*?

Modelo predominante de pesquisa: resolução de problema.

2. **Quesitos, fontes de pesquisa e formas de acesso**

Contextualização fática

- O que justifica a OEM impor um subfornecedor (Tier 2) ao seu fornecedor direto (Tier 1)? Quais as vantagens?
- Por que as empresas Tier 1 aceitam tal imposição?

Referencial teórico-normativo

- Qual a legislação contratual aplicável ao caso?
- Quais as possíveis hipóteses de limitação de responsabilidade?
- O que é intervenção de terceiros nas relações contratuais mercantis?
- O que é interveniente anuente e quais seus efeitos?

Abordagem analítica

- Como coadunar a legislação cível contratual brasileira ao negócio jurídico celebrado entre partes sofisticadas (Tier 1 e 2), mas impostas por um terceiro (OEM)?
- Quais cautelas se deve ter aos contratos atípicos?
- Quais seriam as limitações de responsabilidade do Tier 1 perante a OEM com relação à garantia da autopeça fornecida pelo Tier 2?
- Quais seriam as limitações de responsabilidade do Tier 1 perante a OEM com relação à parada de linha por culpa do Tier 2?
- O Poder Judiciário brasileiro já enfrentou algum caso que envolvesse Directed-Buy Agreement?

Recomendações finais

- Quais são as condutas recomendadas às empresas Tier 1 no momento em que celebram um contrato de fornecimento com o Tier 2 que tenha sido imposto pela OEM?

2. **Relevância prática, caráter inovador e potencial de impacto**

O presente projeto visa dar recomendações práticas para mitigação de riscos, sob a ótica do direito brasileiro, aos departamentos jurídicos e comerciais de empresas fornecedoras diretas de montadoras quando se depararem a um caso de *Directed-Buy Agreement*.

Por se tratar de uma modalidade contratual utilizada globalmente e comum ao setor automobilístico, me causa estranheza que até hoje não se encontre estudos jurídicos no Brasil sobre o tema. O projeto visa ser um ponta pé, quiçá pioneiro, mais aprofundado do tema que é tão característicos deste setor.

3. **Familiaridade com objeto da pesquisa**

Trabalhei por mais de dez anos em escritórios de advocacia, porém há pouco mais de cinco anos passei a integrar o corpo jurídico de uma empresa global americana de motores, autopeças e geradores de energia, denominada Cummins, cuja sede se encontra em Columbus, Indiana. Atualmente, sou gerente jurídico com escopo Latam, e dentre as minhas diversas atribuições (contratos, societário e tributário), tenho sido responsável pelos contratos com as OEMs no Brasil para as áreas de motores, pós-tratamento, turbos, filtros e *aftermarket*.

Descobrir os mecanismos peculiares que existem no universo automobilístico foi fascinante. Nunca teria este conhecimento trabalhando em um escritório de advocacia, mesmo tendo como clientes empresas dessa área. A dinâmica de negócio é vista apenas por quem faz parte dela.

Apesar de ser um setor de extrema importância econômica, não encontro profissionais do direito especializados nesta área. Embora as fintechs, a tokenização, as start ups etc. estão em alta no munto jurídico, me soa estranho uma indústria que existe há mais de um século ter sido deixada de lado. Há dificuldade em encontrar material jurídico relacionado ao setor e, quando encontra, percebe-se que não tem a profundidade necessária.

Dito isto, viso contribuir à comunidade jurídica com o conhecimento que tenho da prática com relação ao setor, aliado ao estudo jurídico a ser desenvolvido neste projeto.

5. **Bibliografia preliminar**

FORGIONI, PAULA. *Contratos Empresariais:* Teoria Geral e Aplicação. 6ª Edição. Editora Revista dos Tribunais, 2021.

VASCONCELOS, PEDRO PAIS. *Contratos Atípicos.* 1ª Edição. Editora Almedina, 1995.

CARVALHO, JORGE MORAIS. *Os Limites à Liberdade Contratual*. Editora Almedina, 2016.

SAMPAIO, PATRÍCIA REGINA PINHEIRO. *Direito da Concorrência e Obrigação de Contratar*. Editora Campus Jurídico, 2008.

ARANTES, PRISCILLA LACERDA JUNQUEIRA. *O Princípio da Igualdade Subdstancial na Teoria Contratual Contemporânea.* Editora Renovar, 2006.

SUMMERS, ROBERT S. E HILLMAN, ROBERT A. *Contract and Related Obligation*: Theory, doctrine, and practice. 2ª Edição. Editora West Publishing Co., 1992.

COLLINS, HUGH. *Regulating Contracts.* Editora Oxford, 2005.

FRIED, CHARLES. *Contract as Promise:* A Theory of Contractual Obligation. 2ª Edição. Editora Oxford, 2015.

GEHRES, THIAGO VERRI. *Gestão da Cadeia dos Sistemistas:* O Caso da Inclusão dos Subfornecedores Impostos pela Montadora. Orientador Giancarlo Medeiros Pereira.

2017. 54 f. Dissertação (Mestrado). Curso de Pós-Graduação em Engenharia de Produção e Sistemas, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2017. Disponível em: http://www.repositorio.jesuita.org.br/bitstream/handle/UNISINOS/6476/Thiago+Verri+Gehres_.pdf;jsessionid=88DD53D07FF72145E46FAE05D0462FEA?sequence=1. Acesso em 02.07.2022.

Baratella, Tiago Piccarelli. Gestão de suprimentos: estudo de caso em empresas montadoras do setor automotivo brasileiro. Orientador Edemilson Nogueira. 2006. 157 f. Dissertação (Mestrado). Curso de Engenharia de Produção, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2006. Disponível em: https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/3477/DissTPB.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em 02.07.2022.

CERRA, Aline Lamon. MAIA, Jonas Lúcio. FILHO, Alceu Gomes Alves. NOGUEIRA, Edemilson. "Cadeias de suprimentos de montadoras dos setores automobilísticos e de linha branca – Uma análise comparativa por meio de estudos de caso." *Gestão & Produção*. Publicado pela Universidade Federal de São Carlos. Volume 21, nº 3, páginas 635-647, 2014.

6. Cronograma de execução

	2022					2023												2024			
Atividade	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	Horas
Revisão do levantamento bibliográfico e legislativo	■	■	■	■	■	■	■														40h
Coleta de julgamentos					■	■	■	■													40h
Leitura e aprofundamento bibliográfico		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■										300h
Qualificação dos elementos de pesquisa e verificação do enquadramento das hipóteses		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■										100h
Redação		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				150h
Revisão de texto																	■	■			50h
Reunião com o Orientador	■					■						■					■	■			20h
Ajustes e revisões finais																		■	■		20h
Depósito																				■	