

ASPECTOS JURÍDICOS RELEVANTES DA CONTRATAÇÃO DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL PARA A FORMAÇÃO DO ENGENHEIRO DE PRODUÇÃO

James Gallinati Heim (Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD) jamesheim@ufgd.edu.br

Edmir Ribeiro Terra (Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD) edmirterra@ufgd.edu.br

Suzana Toshimi F.uruia Tsukagoshi Gallinati Heim (Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD) suzanaheim@ufgd.edu.br

Resumo:

O presente trabalho tem por objetivo analisar, do ponto de vista do direito empresarial, aspectos jurídicos relevantes da contratação de logística para a formação de engenheiros de produção a partir da ótica do processo produtivo e os fluxos decorrentes da atividade empresarial que necessita estruturar uma cadeia de abastecimento integrada que é de suma importância para as organizações. Para tanto, após uma rápida revisão da literatura especializada, trabalhamos o tema sistema logístico e seu impacto no mundo das relações jurídicas contratuais os seus reflexos que possibilitam ao empresário ter uma visão jurídica agregada a ótica econômica pela doutrina dos contratos empresariais, apontando ainda a existência de uma lacuna na doutrina nacional de estudos específicos sobre o tema. Concluindo, é apresentada uma proposta de classificação jurídica e delimitação da natureza jurídica da logística como forma contratual atípica no direito positivo brasileiro.

Palavras-Chave: tópicos de logística, contratação de logística, sistemas logísticos

RELEVANT ASPECTS OF THE ENTERPRISE LOGISTIC CONTRACTING FOR THE TRAINING OF THE PRODUCTION ENGINEER

Abstract:

This paper aims to analyze, from the point of view of business law, relevant legal aspects of the contracting of logistics for the training of production engineers from the perspective of the productive process and the flows arising from the business activity that needs to structure a chain of supply that is of paramount importance to organizations. To do so, after a brief review of the specialized literature, we work on the topic of logistics system and its impact in the world of contractual legal relations, its reflexes that enable the entrepreneur to have an economic view of the economic perspective of the doctrine of business contracts, of a gap in the national doctrine of specific studies on the subject. In conclusion, a proposal for legal classification and delimitation of the legal nature of logistics as an atypical contractual form in Brazilian positive law is presented.

Key words: logistics topics, logistics contracting, logistics systems

1 Introdução

Vivenciando esta segunda década do século XXI é possível dar um testemunho de que o homem mais uma vez superou seus limites e desde a segunda metade do século passado a humanidade seguindo seu curso em sociedade, cumprindo a máxima de que o progresso é um processo irreversível e dinâmico, oferecendo a humanidade o maior desenvolvimento de todos os tempos, neste panorama muitas mudanças revolucionaram a face do mundo, década após década e a habilidade imaginativa do ser humano surpreende ultrapassando limites que nunca se tinha pensado superar.

Desde o século XX, a ideia de uma "aldeia global" dos anos sessenta e setenta já é um fato consumado materializada pelo encurtamento das distâncias e as pessoas de todas as partes do globo terrestre experimentam a sensação de estarem próximas umas das outras.

Por outro lado, no mundo acadêmico nas universidades brasileiras no campo das engenharias ampliou o número de modalidades, e em especial, temos desde 1963 a criação do curso de Engenharia de Produção, composto por disciplinas devem versar sobre os processos de produção discretos e contínuos, automação e planejamento de processos industriais. Porém, somente em 2004, o Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA) reconheceu na categoria profissional da Engenharia a modalidade Produção. A partir de então, a formação de um Engenheiro de Produção através da graduação plena e não mais em uma habilitação de outra área tradicional da Engenharia, e visa preparar o egresso através de uma formação mais correlata às necessidades dos vários setores de concentração de atividade econômica no Brasil.

De fato, sob esta perspectiva da graduação em Engenharia de Produção, nos envolvidos com a Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD, que a partir de 2006 com a criação, a implantação e o funcionamento do curso de graduação em Engenharia de Produção nos envolve na formação de Engenheiros de Produção para atuarem em diversos setores econômicos, sobretudo em consonância com as perspectivas de desenvolvimento econômico brasileiro.

Dentro da estrutura curricular do curso graduação em Engenharia de Produção nossa afinidade de conhecimento acadêmico nos leva a colaborar na área da logística, que consta das seguintes disciplinas: Sistemas Logísticos I, Sistemas Logísticos II e Tópicos Especiais em Logística. De fato, atuamos como docentes ministrando os tópicos especiais em logística, que se dedica e às técnicas apropriadas para o tratamento das principais questões envolvendo o transporte, a movimentação, o estoque e o armazenamento de insumos e produtos, visando a redução de custos, a garantia da disponibilidade do produto, bem como o atendimento dos níveis de exigências dos clientes quanto a logística empresarial através da contratação de operadores logísticos.

Sendo um fato hoje a facilidade de movimentação e transporte de cargas e de passageiros pelos mais diversos meios. A comunicação em tempo real e uma busca desenfreada pela tecnologia com o advento dos telefones celulares.

A consolidação da informática que através da internet traz a possibilidade de rápidas trocas de informações e o desenvolvimento dos meios de transporte, bem como sua integração através da intermodalidade, construiu-se um mundo empresarial de mercados regionais antes restritos pela falta de conhecimento sobre os mesmos ou pelo alto custo e riscos na movimentação de produtos, serviços ou acesso às tecnologias, abriram-se as portas para investidores de quaisquer partes do globo. Resumindo, paralelamente ao fato das pessoas terem sido

aproximadas umas das outras no seu cotidiano, temos um efeito semelhante no mundo dos negócios onde os capitais e os empresários que por sua vez passaram a atuar além de suas fronteiras migrando com suas atividades além de seu país ou da região de origem.

A globalização cria um novo mercado mundial a disposição de todos os empresários que quiserem participar do comércio, seja ele no âmbito nacional ou internacional.

Ao tratar de questões relativas ao processo de globalização da economia e da necessidade do direito no terreno da regulação jurídica dos contratos empresariais Fábio Ulhoa Coelho(2002, p. 7), pioneiro no estudo dos impactos dos custos da produção e circulação de bens e serviços no campo do direito, sob a denominação “direito-custo”, afirma que o “...direito dos contratos contém regras que influem na composição dos preços de produtos e serviços”.

Portanto, prevalece um pensamento de que o direito, desde os primórdios de sua utilização pelo homem, desde que surgiu a sociedade, mantém o compromisso de criar ou adaptar as normas jurídicas em razão do surgimento de novos fatos da realidade dos homens, estando englobada nesta, os fatos de natureza econômica que tem relação estreita com o ramo do direito empresarial a serviço da gestão empresarial.

Finalizando esta introdução, devemos preparar os engenheiros de produção para que se aproximem do instituto jurídico da logística com a visão de gestores da administração da produção que a descreve como um mecanismo operacional que aproxima a produção do mercado consumidor. O que nos leva obrigatoriamente a analisar aspectos jurídicos relevantes sobre a contratação da logística empresarial.

2 Logística e as Relações Contratuais Empresariais

Inicialmente, o contrato de logística é aquele em que duas empresas, a primeira denominada empresário contratado (operador logístico) se obriga frente a outro empresário contratante (utilizador dos serviços logísticos), que de maneira continuada ou estável, em troca de uma remuneração é contratado para promover atos ou operações ligadas a atividade de logística, no âmbito do comércio, da indústria ou da prestação de serviços, ou seja, dentre as notas características da contratação de logística temos o fato de ser um contrato de duração de médio ou longo prazo que cria uma relação jurídica duradoura entre as partes já que o operador logístico se obriga frente ao empresário contratante por um tempo determinado considerável, vindo a serem denominados no ambiente empresarial de parceiros.

O contrato de logística não está regulado dentro de nosso ordenamento jurídico-positivo(por lei específica), sendo portanto um contrato atípico, que tem sua regulação legal por meio das condições gerais dos contratos , o que é denominado pela doutrina de tipificação social no terreno da empresarialidade. Na atualidade, no campo do direito, não encontramos ainda nenhum esforço significativo para estudar o regime convencional desta contratação e nem a tentativa de levantar os seus principais problemas com a finalidade de facilitar o seu uso e aproveitamento que dela necessitam. E mais, nos parece interessante comentar que efetivamente não será oportuno no momento uma regulação legislativa específica para a logística.

Como regra geral, os contratos tem uma finalidade individual segundo o que perseguem as partes, e para sua apreciação deve-se investigar caso a caso bem como aprofundar-se nas particularidades de cada vínculo jurídico obrigacional. As mencionadas finalidades podem caracterizar-se por grupos, em razão da limitação dos indivíduos no sentido de não serem

originais em tudo que fazem, para caracterizar a situação de serem absolutamente distintos uns dos outros, no que se refere aos seus interesses econômicos. Portanto, os fins individuais coincidem com outros, podendo ser efetivamente agrupados. E, por isso, apreciados externamente, podemos ordenar os contratos segundo o critério de fixar categorias de finalidades que se perseguem dentro de uma sociedade determinada e num tempo dado. Tal consideração deve-se ao fato de que existindo coincidência no que diz respeito a finalidade econômico-social utilizamos esse elemento para definir os distintos tipos especiais de contratos.

Cabe observar que a finalidade mencionada acima é objetiva e se diferencia claramente dos motivos da contratação, a causa objetiva leva em consideração o processo econômico e não a vontade específica de cada contratante em particular.

Juridicamente, a logística insere-se como contrato atípico para qualificar esta modalidade, o primeiro passo lógico frente a uma relação jurídica é sua qualificação jurídica, a qualificação é uma operação através da qual se busca pela identificação do tipo aplicável ao contrato celebrado. É um juízo de subsunção, já que se trata de examinar a obra dos contratantes para compará-la com as classificações com o direito contratual, visando estabelecer suas coincidências e diferenças e aplicar-lhes suas normas. Esta análise não se sustenta somente com base nas palavras empregadas e nem na designação dada pelas partes, pois não são relevantes e nem obrigam ao juiz. O relevante no momento de qualificar um vínculo é quando encontramos as obrigações e a finalidade perseguida pelas partes que celebraram o contrato.

Uma vez qualificado o contrato encontramos um campo para análise, as regras estabelecidas pelas partes por um lado, e por outro, as disposições legais pertinentes ao tipo geral e especial.

Isto permite avançar no processo lógico jurídico passando para etapa interpretação do contrato, é dizer, dar-lhe um sentido exato, segundo as próprias regras pactuadas pelas partes, já que a autonomia privada tem preferência sobre a hierarquia normativa nos contratos atípicos. Este sentido deve ajustar-se às normas gerais (objeto, causa, etc.) e o tipo especial aplicável.

A classificação destes contratos é de serem, atípicos e de prestação de serviços eminentemente empresariais(direito empresarial).

Neste momento, cabe nos atermos a realidade das atividades identificadas como espécies da logística, que são: transporte, gestão de estoques, processamento de pedidos, compras, armazenagem, manuseio de materiais, embalagem e programação da produção, distribuição, dentre outras(CAMPOS; BRASIL, 2007, p. 17).

O mundo jurídico ao enfrentar a problemática dos contratos empresariais reconhece a existência de diversos contratos que são diretamente ligados a atividade empresarial denominada de logística, porém desenvolve no Código Civil Brasileiro, visão tradicional do direito dos contratos, porque enfoca apenas os contratos de transporte, fretamento, armazenagem e distribuição.

Com isso, evidencia-se a necessidade dos juristas (pois, atualmente os operadores do direito e advogados empresariais, principalmente, hoje na prática tem desenvolvido formas empíricas para normatizar diversas relações jurídicas obrigacionais) de se debruçar sobre questões relativas às novas modalidades de contratação surgidas a partir do final do século XX, e dentre elas é importante dar atenção ao contrato de logística empresarial.

3 Conceituação Jurídica e Caracteres do Contrato de Logística Empresarial

Trata-se, na realidade, de uma fórmula criada para atender uma situação inédita que passou a fazer parte do dia-a-dia da empresa e que agrega um grande número de atividades típicas das empresas, inclusive algumas delas são reguladas por diversos contratos típicos, como já observamos acima, o contrato de transporte de coisas e o contrato de depósito, no que se refere ao transporte, cuja importância dentro do sistema e das operações logísticas é inegável, não só no sentido de representar uma porcentagem elevada dos custos totais do sistema logístico, mas também pelo papel relevante que esta função exerce para a existência do próprio sistema, e até mesmo para o êxito de uma atividade empresarial dedicada à produção ou prestação de serviços.

Ainda, sendo digno de registro as inúmeras questões relativas aos gargalos da atividade e-commerce no que tange os problemas ligados a entrega dos produtos contratados pela internet no terreno do transporte de mercadorias.

Para tratar de matéria a respeito da natureza jurídica da figura do contrato de prestação de serviços de logística, é necessário estabelecer um marco referencial eminentemente histórico, pois temos através das correntes atuais de autores o pensamento de que o contrato é um instituto jurídico completamente inexplorado, apresentando elementos próprios e distintos de toda e qualquer outra figura contratual existente, ou seja, o objeto do contrato de logística é um desafio ser enfrentado pelos pesquisadores a partir da atividade econômica que realiza no âmbito da empresa.

O fato é de que no direito empresarial não se apresenta nenhuma classificação jurídica para o contrato de logística, por isso, optamos por apresentar a proposta de lhe dar um rol com as seguintes características:

a) bilateral: cria obrigação para o operador logístico (empresário) de prestar serviços específicos para outro empresário que tem a obrigação de efetuar o pagamento do preço convencionado. São também chamados de contratos sinalagmáticos, sua origem está na palavra grega *synallagmatikos* que quer dizer contratos, o que quer dizer contrato contratual. O contrato bilateral é aquele em que ambas as partes possuem direitos e deveres, por exemplo, a compra e a venda, temos de um lado, o comprador que possui o direito de receber o objeto, mas o dever de pagar o preço; do outro lado, temos o vendedor, com o direito de receber o preço, mas o dever de entregar o objeto. Devemos sublinhar que é a aplicação da exceção do contrato não cumprido, *exceptio non adimpleti contractus*, segundo a qual uma parte não poderá ser forçada a cumprir sua obrigação se a outra não cumprir a sua. Outra regra importante acerca dos contratos bilaterais é a de que se a parte a quem incumbe realizar sua prestação em primeiro lugar suspeitar, por evidências claras, que a outra corre risco de tornar-se insolvente, pode simplesmente recusar-se a cumpri-la, até que a outra realize a que lhe compete ou dê garantias de fazê-lo. Exemplificando, suponhamos o seguinte: um vendedor, a quem compete entregar o objeto para, só então receber o preço, percebe que o comprador está sendo processado por vários de seus credores. Ora, é evidente que a possibilidade de que ele não pague o preço é enorme. Neste caso, o vendedor poderá se recusar a fazer a entrega antes de ser pago, ou antes de receber garantia suficiente de que será pago, garantia esta que pode ser uma fiança, por exemplo.

b) comutativo: em que ambas as prestações têm um alcance determinado no momento da celebração, ou seja, não dependem de evento incerto ou futuro, e resultam, em princípio, equilibradas quanto ao seu valor;

c) consensual: não há qualquer dúvida que o acordo de vontades é o ato que aperfeiçoa o contrato e a partir do qual nascem seus efeitos. Consideram-se perfeitos, concluídos, isto é, celebrados, no momento em que as partes entram em acordo. Como se diz, celebram-se *solo consensu*. A Lei não exige forma especial para que se celebrem. Daí poderem ser verbais, escritos, mímicos, tácitos, ou seja, como as partes bem desejarem. A regra é, como estudamos acima, o consensualismo, sendo, portanto, consensual a maioria dos contratos. Entretanto, exatamente como nos contratos bancários que são consensuais, quando se aperfeiçoam pelo mero consentimento, será necessário como muito frequentemente acontece que seja materializado em um instrumento escrito, ou seja, em um documento redigido explicitando as condições do negócio, porém somente para o efeito de prova entre as partes, já que o contrato deve ser celebrado com cláusula de sigilo e segredo de empresa;

d) oneroso: a contraprestação em dinheiro é da essência do contrato. Caso isso não ocorra, estaríamos diante de um contrato atípico, regido por normas civis, como é o caso do transporte gratuito. São contratos em que ambas as partes suportam um ônus correspondente à vantagem que obtêm. Assim, na compra e venda, o comprador tem uma vantagem, qual seja, receberá o objeto, mas suportará um ônus, qual seja, deverá pagar o preço. O mesmo raciocínio se aplica ao vendedor. Vemos, assim, que a uma prestação corresponde uma contraprestação. Os contratos onerosos podem, pois, dizer-se comutativos, devido a esta reciprocidade de prestações. São contratos em que à prestação de uma das partes corresponde uma contraprestação da outra. Assim é na compra e venda em que à prestação do vendedor de entregar o objeto corresponde uma contraprestação do comprador de pagar o preço. Importante é ressaltar que a contraprestação deve ser realmente um ônus suportado por uma das partes, em virtude da vantagem que auferiu.

Deve, enfim, corresponder à prestação. Normalmente é devida à outra parte, mas pode ser devida a terceiro por ela indicado. A importância do comentário se deve à diferença que se há de fazer entre contratos comutativos e contratos sujeitos a algum encargo ou condição, que não se consideram contraprestação para este efeito. É o caso da doação com encargo, que não é contrato comutativo ou oneroso.

e) atípico: não tem sua regulamentação própria nem na legislação civil ou mercantil complementar. Ou seja, não se encontram tipificados em lei, como ocorre com os contratos de fidúcia, de alienação fiduciária de imóveis, de *factoring*, cartão de crédito etc. Regem-se pelas normas da teoria geral dos contratos e, analogamente, pelas normas de outros contratos similares;

f) de empresa: a atividade de logística requer necessariamente uma organização do tipo empresarial. Em regra, ocorre que as condições contratuais são predispostas pelo empresário de logística, porém não eliminando a possibilidade de negociação preliminar. Quando os contraentes, ou seja, ambas as partes são dedicadas ao exercício atividade empresarial, ou seja, são empresários individuais ou sociedades empresariais, o contrato que pertence ao ramo direito comercial, nesta condição inclusive as vezes é denominado de interempresarial. O direito mercantil, por sua necessidade de dinamismo, procura simplificar as formas tradicionais do direito civil, com isso temos um novo direito comercial ou direito empresarial que se caracteriza por renovar-se muito mais rapidamente, procurando maior flexibilidade nos

negócios, embora a base das obrigações seja sempre a do tradicional direito civil. Inclusive, como foi salientado, por esta razão existem tantos os contratos mercantis, que por vezes fogem das formulas tradicionais, criando novas modalidades contratuais.

g) de colaboração: de acordo com sua função econômica e social, a logística coloca-se dentro do rol das atividades próprias de uma empresa, o que descortina a possibilidade de estabelecer as chamadas relações de colaboração e cooperação, nas quais um dos sujeitos presta seu esforço na integração das atividades produtivas;

i) de índole negociável: onde as cláusulas contratuais foram fruto de discussões e debates entre ambas as partes;

j) principal: a distinção de principal e acessório surge na parte geral, art. 92 do Código Civil brasileiro. Assim, temos um contrato é principal quando não depende juridicamente de outro;

k) paritário: é o que se forma por elementos pares para estabelecer igualdade com o estabelecimento de cláusulas a fim de equilibrar a posição das partes, evitando-se que uma das partes seja tratada com privilégios legais que a outra não possui, sendo ilícito que uma das partes tenha benefícios em prejuízo da outra parte.

Devemos alertar que este conjunto de características é fruto de uma pesquisa acadêmica, e obviamente sujeita a críticas e até imperfeições pelo seu ineditismo. Por esta razão, iremos traçar algumas considerações na próxima seção sobre a natureza jurídica da logística empresarial como contrato.

4 Natureza Jurídica do Contrato de Logística

Diante do concretismo do mundo empresarial, temos a possibilidade de observar fatos que comprovam ser possível afirmar que o contrato de logística é classificado como um contrato atípico, conforme já foi observado. Pois, tendo-se em conta a necessidade de dar segurança as relações empresariais. Esta denominação de atipicidade deve ser entendida como descritiva de uma realidade social, configurando-se no campo do direito empresarial de forma efetiva como sendo um tipo social para o direito dos contratos, pois corresponde exatamente com o fenômeno da ciência da administração de empresas descrito como logística.

Por outro lado, os contratos no ordenamento jurídico brasileiro foram unificados nos termos da codificação civil em vigor, porém o contrato de logística não se apresenta como um contrato de direito civil, senão como empresarial em essência, porque é uma contratação entre empresários, que o coloca dentre aquelas formas de contratação como salienta Fábio Ulhoa Coelho(2002, p. 8-9) fruto da autonomia da vontade indispensável para o direito dos contratos quando estamos diante de uma atividade negocial tipicamente empresarial.

Certamente, que se mantém a *summa divisio* presente no Direito privado, e continua dividido em ramos o conhecimento jurídico, portanto mantém-se a dicotomia entre direito civil e comercial no campo das obrigações. Agora devemos, inclusive a luz do juízo expresso por Maria Helena Diniz, superar esta distinção em prol de um direito dos contratos, principalmente no campo da didática, pois no âmbito das obrigações contratuais é extremamente interessante ver a matéria com indiferença, se civil ou empresarial, como ensina e defende em seu tratado sobre contratos quando a questão diz respeito a investigação de temas de direito privado. Neste sentido, estamos a favor da unidade do direito privado.

Feito este esclarecimento necessário, partimos para o exame efetivo da atividade empresarial conhecida como logística no campo do direito dos contratos.

O termo logística tem sido muito empregado pelo mundo empresarial nos últimos anos, e com maior frequência nas últimas duas décadas, tornando-se uma realidade presente para as empresas, diante deste fato do seu aparecimento como uma efetiva atividade empresarial, na esfera jurídica, observou-se o impacto como um novo contrato. Assim, o fenômeno logístico presente no mundo da organização empresarial teve de ser acolhido pelo direito dando lugar a uma nova modalidade de contratação atípica, normal para a ciência jurídica segundo a doutrina, como já vimos (PAESANI; VEIGA, 2004).

Contudo, ainda se faz necessário estabelecer uma distinção, entre o sentido dado à logística pela ciência da administração e aquele concebido pela ciência do direito.

Na investigação jurídica, tendo em vista a classificação dos contratos somos levados a vislumbrar os contratos atípicos que podem ser divididos em contratos atípicos simples ou puros e contratos atípicos mistos. Com isso, antecipamos que nossa intenção é classificar o contrato de logística como um contrato atípico puro, que não se confunde com outras formas contratuais. E, iniciaremos nossas considerações mostrando primeiro que é um equívoco tentar enquadrar o contrato de logística a partir de formas contratuais já existentes.

Na prática, a logística, sob a ótica jurídica, cabe nos alertar para o fato de que alguns operadores do direito simplificam a logística com uma forma de intermodalidade, pois muitas vezes esta muito vinculada uma visão de que a atividade é ligada aos meios de transporte ou ao direito dos transportes de mercadorias, o que não corresponde a realidade dos fatos, principalmente quando demonstramos a complexidade do que significa a logística como atividade ligada no âmbito empresarial. Em nossa opinião, e até sendo uma das razões para existência e justificativa deste trabalho de pesquisa, faz-se necessário estabelecer no terreno do direito a fenomenologia da descoberta do vocábulo logística empresarial, que inicialmente propicia ao pesquisador jurídico estabelecer várias hipóteses, na tentativa de conferir-lhe uma vestimenta jurídica, com base, em critérios fundados na analogia com outros contratos típicos oferecidos pelos sistemas jurídicos, como: o contrato de expedição, contrato de transporte, contrato de depósito, contrato de distribuição. Tentar aproximar um contrato atípico das formas típicas é uma tentativa para afastar a ideia do desconhecido, e cria-se como que sendo um reflexo para o mundo jurídico pelas mesmas razões que determinaram, a visão, acima mencionada, de que a logística tem relação e vinculação direta com a matéria dos transportes. Sem dúvida, quanto a logística, desde um ponto de vista econômico, que já estabelecemos em nossos capítulos anteriores, a atividade não se limita e nem se concentra exclusivamente no terreno dos transportes, o seu alcance é bem mais amplo. De fato, o que se denomina contrato de logística não é senão a cobertura jurídica de uma técnica de gestão cada vez mais frequente e importante no âmbito da organização empresarial, que consiste em agrupar determinados serviços, o que implica numa real diminuição de custos, pois esta passa a ser um custo fixo das atividades realizadas pela empresa, enquanto quando estas tarefas logísticas são executadas pela própria organização os seus gastos são um custo variável, sob o enfoque contábil torna-se uma opção atraente para o empresário diante da possibilidade de terceirizar a atividade logística, e isto, tem implicado na busca por uma empresa especializada na execução das operações ligadas à área da logística, sendo na prática, o que determina a necessidade da contratação de um operador logístico, e a relevância dos aspectos acima apresentados estão sendo objeto de uma outra pesquisa que deveremos encerrar ainda neste ano de 2017, e provavelmente dará oportunidade para um novo trabalho científico.

Ainda, a contratação de operadores logísticos coincide com uma tendência de terceirização da execução dos serviços ligados as atividades que não fazem parte do objetivo principal da empresa. Com isso, o contrato de logística tem sido definido como a contratação por um empresário de um ou vários provedores externos para a prestação, mediante o emprego de ativos estranhos para a estrutura interna da empresa, de um serviço que anteriormente era desenvolvido por um departamento interno da própria empresa. Por sua vez, esta forma de contratação tem se oferecido como uma real possibilidade de terceirizar toda uma série extremamente vasta de atividades que tradicionalmente eram desenvolvidas pela estrutura interna da organização empresarial. A título de informação, na doutrina italiana, encontramos um posicionamento de que considera o contrato de logística efetivamente como um possível novo tipo contratual, para o qual se poderia adotar através do legislador de uma disciplina jurídica própria, se bem que ainda com uma visão de ser vinculada a atividade dos meios de transporte. Para Zunarelli(1996), não é possível encontrar nas categorias jurídicas contratuais existentes algum contrato que enquadre a na realidade econômica estabelecida pelo exercício da logística, portanto é necessário buscar uma resposta mais adequada para as necessidades apresentadas pela atividade empresarial de logística. E ainda, diz mais, considera que em casos como o do denominado contrato de logística empresarial a solução oferecida pelo ordenamento jurídico é a de seu enquadramento como um contrato atípico oriundo da realidade empresarial, o que chama de tipo social.

A justificativa que podemos encontrar para a insistência em identificar na logística a presença da atividade de transporte, prende-se ao fato de que é o contrato de transporte uma figura contratual consagrada, como uma solução tipificada em diversos ordenamentos jurídicos, inclusive no direito contratual brasileiro, e até no âmbito dos contratos internacionais.

Nesta linha de raciocínio, o pressuposto nasce da ideia de uma combinação de chamar contrato de logística empresarial como sendo aquele que consiste do transporte das matérias primas, materiais, mercadorias ou produtos, bem como toda e qualquer prestação de serviço que gire em torno do que poderia determinar-se uma operação das mesmas.

Com isso, podemos ilustrar com diversos exemplos, primeiro a armazenagem de mercadorias e produtos em depósitos ou terminais de carga especializados, onde executam se tarefas como embalagem, pesagem, pagamentos de taxas alfandegárias, diversos tipos de atos administrativos, como seguro da carga etc. E, esta é somente uma das hipóteses mais frequentes e das mais importantes, já que é responsável pelo nascimento da própria discussão do contrato de logística. Nesta linha de pensamento encontramos na doutrina o trabalho de Marcos Maia Porto e Cláudio Ferreira da Silva (2000), que tem estudado esta hipótese que destacamos como mero exemplo, a existência das seguintes prestações que podem ou não acompanhar ao transporte considerado em si mesmo de forma pura: onde o transportador recebe ordens e consigna a mercadoria que vem das mãos de um despachante ou da própria atividade de produção que é a indústria, que exige o depósito das mesmas em armazéns gerais, providenciar sua embalagem, acondicionamento, atividades inerentes ao transporte, tais como a emissão de conhecimento de transporte, tramites aduaneiros, integração dos meios de transporte (intermodalidade), e toda uma outra série de atividades como etiquetar, pesagem, controle quantitativo e qualitativo, distribuição dos produtos nas redes designadas, gestão das redes de distribuição, tarefas contábeis, serviços bancários, seguro das mercadorias.

Portanto, sempre precisamos ter a percepção do empresário e do que ele pode dispor, em termos de meios de transporte assim como dos lugares onde pode depositar suas mercadorias, bem

como da perspectiva de fazer a subcontratação com terceiros para execução de diversas prestações de serviços de atividades ligadas com a logística. A nosso juízo a de se ter em conta um dado que se evidencia neste contexto, que é aquela possibilidade de existir uma prestação que tenha um caráter principal acompanhada de outras prestações com relação de subordinação com aquela. Exatamente como acontece quando se qualifica o transporte de mercadorias como sendo a operação econômica que se materializa como prestação principal, em linguagem jurídica. Neste sentido, em que o aspecto jurídico se evidencia sempre surge a possibilidade de visualizar dois tipos contratuais. De um lado, o contrato de transporte propriamente dito, conhecido e tipificado em ordenamentos jurídicos e, por outro lado, outro tipo contratual como com nomenclatura diferente, porém também presente nos ordenamentos jurídicos. Neste caso, nos referimos ao contrato de expedição, comissão de transporte, corretagem, depósito de mercadorias, seguro etc. Com isso, firma-se a convicção de que uma série de contratos típicos dariam uma cobertura legal ao pretendido contrato de logística.

Tem importância as considerações feitas anteriormente, quando a preocupação era identificar efetivamente o significado da atividade logística, em razão de ser na prática um fato inquestionável de que não existe um sistema logístico capaz de atender as necessidades de empresas distintas, mesmo quando dedicam-se ao mesmo ramo de atividade e tem os mesmos produtos e serviços.

Passando para o enfoque jurídico, ainda observando a logística a partir da visão do contrato de transporte como principal e as demais atividades como prestações acessórias comprovam que o conjunto de funções diversas é que constitui uma verdadeira situação jurídica denominada de logística empresarial.

Agora temos que explicar porque é incorreto a partir do ponto de vista econômico que as operações logísticas somente se manifestam quando estiver presente a atividade de transporte de mercadorias intervindo em uma operação logística. A ciência da administração ao propor o desenvolvimento da logística empresarial como a aglutinação de diversas atividades, desde logo, o fez pensando na racionalização da tomada de decisão gerencial, portanto contratar serviços de logística é contar com a participação de terceiros em tarefas que a empresa não pretende investir seus ativos, contando com a possibilidade de contratação da prestação de serviços. Portanto, o contrato de prestação de serviços de logística, em regra geral, envolve uma contratação de serviços de transporte, porém podemos vincular sua existência a este, sob pena de fugir da identidade que precisa existir entre a atividade econômica e a sua normatização jurídica.

De fato, é preciso concordar com a doutrina que fundamenta como figura básica do contrato de logística sempre compreendido dentro da categoria de contrato atípico puro, e assim, sendo aquele que não aparece em razão de uma vinculação direta com o de transporte de mercadorias, antes de mais nada, deve situar-se como relação jurídica particularizada fruto da atividade empresarial por vontade de seus titulares, os empresários.

Portanto deve-se abandonar aquela perspectiva anterior, onde a logística poderia ser confundida com atos preparatórios ou necessários para realizar o transporte de mercadoria, ou seja, de dar as mercadorias um tratamento específico, pois muitas vezes, em razão de precisar de um armazenamento especial, como de conservação em câmaras frigoríficas, estamos falando dos produtos perecíveis, ou ainda do depósito, tarefas de carga e descarga, das atividades de estiva nos portos etc.

Na verdade, precisamos novamente nos socorrer da doutrina italiana onde Brignardello (1996), ao tratar da atividade do operador logístico faz referência as suas instalações como terminal de operações, onde ele tradicionalmente presta as atividades de depósito e custódia das mercadorias, se preocupa de auferir quais as várias tarefas de prestação de serviço que deverá complementar diante de sua obrigação de natureza logística, em razão de possuir uma estrutura organizada adequada esgota de maneira absoluta todas as necessidades para o que foi contratado, muitas vezes sem utilizar qualquer meio de transporte, pois sua obrigação encerra no momento em que um transportador dirige-se ao seu estabelecimento empresarial responsabilizando-se pela entrega das mercadorias estando totalmente independente das relação jurídica que o ligava ao empresário, já que este tomou a decisão de desassociar do rol de atividades a que se dedica as tarefas logísticas do transporte da mercadoria.

Portanto é uma realidade nova a figura jurídica do operador logístico, para o qual não há como estabelecer *numerus clausus* as modalidades de operação que devem ser definidas de operações logísticas, não se esgotam suas possibilidades, e não existe perspectivas sejam possível para a administração, consequentemente resta para o direito no âmbito da classificação dos contratos fazer uso da ideia do tipo social para o contrato social e consagrá-la dentre aqueles que sempre deverão se manter como atípicos.

5 Considerações Finais

Ao terminarmos este trabalho, destacamos, que, ainda existe muito para ser pesquisado, discutido, alterado, proposto no diz respeito ao contrato de logística como problemática afeita ao direito empresarial, mas algo ficou, aqui, evidenciado, que precisamos ter em mente, da necessidade de discutir com coerência com as partes interessadas ligadas a gestão cada vez mais eficiente nas empresas.

Nossa proposta tem exatamente o enfoque da interdisciplinaridade entre as ciências da administração e do direito, porque as empresas se reestruturaram com o impacto da globalização, sendo obrigadas a realizar uma profunda avaliação de todas as tarefas desenvolvidas internamente de forma a identificar aquelas que realmente agregam valor a atividade negocial e que, ao mesmo tempo, fazem parte do seu *core business*. E, a logística é uma destas manifestações de modernas técnicas competitivas, em outras palavras, o administrador é a pessoa habilitada à avaliar os riscos da tomada de decisão, enquanto o operador do direito tem a função de analisar os reflexos da implementação desta decisão, oferecendo uma margem mínima de segurança, dignidade e seguridade em uma sociedade que tem como marca o conceito da responsabilidade social do empresariado brasileiro.

Sob a concepção, acima citada, sobre a realidade negocial, que envolve diretamente a logística já foi abandonada a muito tempo a ideia de que a sistemática simplista da redução de custo é uma pequena faceta da gestão empresarial. É preciso agregar a visão racional e coerente do longo prazo, que é voltada para a otimização dos processos produtivos e da operacionalização ligada a perspectiva da interdisciplinaridade criando uma flexibilidade para os aspectos de gerenciamento.

Finalizando, o enfoque da logística empresarial, teve uma abordagem contratual, e o contrato de logística empresarial como ponto de partida e chegada deste estudo. Ponto de chegada, porque o conteúdo é abordado enquanto forma contratual atípica, criada por empresários e consolidada por meio dos usos e costumes mercantis para viabilizar a competitividade das empresas diante das exigências da economia globalizada. Ponto de partida, porque percebeu-

se que, para a compreensão dos diversos aspectos contratuais característicos da logística empresarial, foi necessário percorrer o caminho da apreensão do significado da logística, sob dois aspectos: primeiro, como atividade empresarial; e em segundo lugar, estabelecendo sua finalidade na empresa, integrando conceitos da ciência da administração com a linguagem jurídica contratual, apresentando como elemento integrante do direito empresarial o contrato de logística.

6 Referências

BALLOU. Ronald H. Logística Empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993.

BERTAGLIA. P. R. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento. São Paulo: Saraiva, 2003.

BOWERSOX, D. J., CLOSS, D. J. Logística Empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2001.

BRIGNARDELLO, M. Tipicità e Atipicità nei Contratti di Prestazione di Servizi Logistici. In: Economia e Diritto del Terziario, 1996, III quadrimestre, p. 1062-3.

CAMPOS, Luiz Fernando Rodrigues., BRASIL, Caroline V. de Macedo. Logística: teia de relações. 20ª ed. Curitiba: IBPEX, 2007.

COELHO, Fábio Ulhoa. Curso de Direito Comercial. v. 3. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 79.

DINIZ, Maria Helena. Tratado Teórico e Prático dos Contratos. v. 1. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 1999 p. 61-2.

FLEURY, Paulo F. (Org.) et. al. Logística Empresarial. São Paulo: Atlas, 2000.

PAESANI. Liliana Minardi., VEGA, Elisa Yamazaki. Aplicação do Novo Código Civil nos Contratos Empresariais: modelos contratuais empresariais. Barueri: Manoli, 2004.

PORTO, Marcos Maia; SILVA, Cláudio Ferreira da. Transportes, seguros e a distribuição física internacional de mercadorias. São Paulo : Aduaneiras, 2000.

ZUNARELLI, S. Il Contratto di Logistica: un ulteriore esempio della fuga daí tipinei ritto dei trasporti. In: Responsabilità, comunicazione e impresa, n. 1/96. 60-3.