

42
M 672
2012
05.11

Pontes de Miranda

TRATADO DE DIREITO PRIVADO

PARTE ESPECIAL

TOMO XLIV

DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

Expedição. Contrato de agência. Representação de empresa. Fiança. Mandato de crédito. Constituição de renda. Promessa de dívida. Reconhecimento de dívida. Comunidade. Edição. Representação teatral, musical e de cinema. Empreitada.

Atualizado por
Claudia Lima Marques
Bruno Miragem

EDITORA  100 anos
REVISTA DOS TRIBUNAIS

CAPÍTULO I CONCEITO E NATUREZA DO CONTRATO DE EXPEDIÇÃO

§ 4.756. CONCEITO DE CONTRATO DE EXPEDIÇÃO

1. PRECISÕES. – O *expedidor* assume o dever de concluir, em nome próprio e por conta do outro contraente, contrato de transporte. A figura é irredutível à do mandato e foi longe demais o Código Civil italiano, art. 1.737, pr., em definir como contrato de mandato o contrato de expedição. Quem remete é o interessado em que se expeça o bem móvel, mas o encarregado é o expedidor, que não está adstrito senão ao resultado. É êle quem escolhe o transportador, pôsto que o contrato de expedição não afaste, se não há cláusula em contrário, a expedição e o transporte pela mesma pessoa. No fundo, em tal espécie, o expedidor é devedor da expedição (= da conclusão do contrato de transporte) e faz consigo mesmo o contrato de transporte, o que é de relevância para efeitos fiscais.

A empresa de expedição opera com conclusões de contrato de transporte, não com o transporte.

Expedem-se bens móveis, ou só legalmente imobilizados (*e. g.*, Código Civil, art. 44, II), inclusive documentos e cartas. Não só se expedem mercadorias.

O expedidor não é procurador, nem mandatário do expedidor. O contrato de transporte que êle conclui é contrato em que são figurantes êle e o transportador. Não se precisa mencionar, sequer, o nome do outro contraente.

No Código Comercial alemão, § 407, a figura do expedidor é a de comissionário, e não a do mandatário.

Não importa qual o meio de transporte, de que se trata, se bem que se haja de entender que há de ser o usual ou o recomendável segundo as circunstâncias.

2. CONCEITO DO CONTRATO DE EXPEDIÇÃO. – Contrato de expedição é aquele em que alguém promete prestar, ou presta, desde logo, a remuneração, e o expedidor promete contratar com alguém, inclusive consigo mesmo, o transporte de algum bem.

Expedir, de *expedire* (cp. *impedire*), *ex, pes, pedis*, pôr fora dos pés, desembaraçar-se. Quem se desembaraça é o interessado; o expedidor, êsse, cumpre o que prometeu.

O remetente nem sempre é o dono do bem. Por isso, por vezes o contrato de expedição não se conclui entre o dono e o expedidor. Pode bem ser que não seja remetente, mas sim o recebedor, o dono do bem; ou que seja dono do bem, não o remetente, nem o recebedor, mas terceiro (cf. RAISER, *Das Recht Allgemeinen Geschäftsbedingungen*, 218).

Quanto ao expedidor e ao recebedor, que não foi o remetente, não há entre êles relação jurídica. Nenhuma pretensão contratual tem êsse contra aquele, mesmo quanto se pôs claro qual o destinatário do transporte. Entre o remetente e o recebedor é que pode existir relação jurídica negocial, mas estranha ao contrato de expedição.

O recebedor não está adstrito a qualquer pagamento ao expedidor, salvo pacto entre êles.

3. INTEREXPEDIÇÃO E SUBEXPEDIÇÃO. – Chama-se interexpedidor (*Zwischenspediteur*) à pessoa a que se envia o bem expediendo para que, recebendo-o, faça a expedição ao destinatário. O contrato de interexpedição é outro contrato de expedição, que se conclui entre o expedidor e o interexpedidor. Do *interexpedidor* tem-se de distinguir o *subexpedidor*, a que falta a posição autônoma, que aquele tem: o subexpedidor serve ao expedidor, ou para tôda a prestação de expedição, ou para parte dela, como mero adimplente do que seria atividade do expedidor (cf. BLEIFELD, *Begriff und Rechtsstellung des Zwischenspediteurs*, 10 s.). Se um expedidor faz contrato de transporte por mar e por terra, ou por terra e mar, ou por mar ou terra e ar, ou sòmente por terra, ar ou mar, em que os transportadores sejam dois ou mais, não há subexpedição, nem, *a fortiori*, interexpedição. Se o expedidor precisa de interexpedidor, depende das circunstâncias. Se é o que se usa, ou as circunstâncias do momento impõem, ou o que costuma o

expedidor fazer, ciente o remetente, é desnecessária cláusula explícita ou implícita que o permita. Só a cláusula contrária poderia criar ao expedidor o dever de evitar a interexpedição. Em tal caso, a interexpedição seria com a inteira responsabilidade do expedidor.

O negócio jurídico gestório de *expedição* vincula o expedidor a *concluir*, em nome próprio e por conta do interessado, o contrato de transporte e de adimplir os deveres acessórios. Não se pode exprobrar a legislações estrangeiras o trato, às vezes minucioso, da figura jurídica da expedição (sem razão, e. g., G. MINERVINI, *Mandato, Commissione, Spedizione*, 241; G. BUONOCORE, *Il Contratto di Spedizione, Dir. Giur.*, 1957, 611 s.). Se o expedidor opera em nome do interessado, deturpa-se a figura (A. ASQUINI, *Spedizione [Contratto di]*, *Nuovo Digesto Italiano*, XII, 719), razão por que não há discrepância entre o nôvo Código Civil italiano, art. 1.737, e o anterior (cf. ALESSANDRO GRAZIANI, *L'Impresa e L'Imprenditore*, 219).

Panorama atual pelos Atualizadores

§ 4.756. A – Legislação

O contrato de transporte, que constitui parte da prestação própria do contrato de expedição, tem disciplina no Código Civil de 2002, ao contrário do direito anterior, em que silenciava o Código Civil. O diploma atual disciplina o contrato nos arts. 730 a 756 do CC/2002, distinguindo-o em duas espécies, o transporte de pessoas (arts. 734 a 742 do CC/2002) e o transporte de coisas (arts. 743 a 756 do CC/2002). Este último associa-se ao contrato de expedição.

É de se ressaltar, igualmente, a influência da obra de Pontes de Miranda sobre o legislador, que se faz sentir na própria definição do contrato de transporte presente no art. 730 do CC/2002, que verdadeiramente transcreve a lição doutrinária deste *Tratado*, ao referir que é aquele em que alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Anote-se, contudo, que na disciplina legal dos transportes entrelaçam-se normas de direito privado e de direito público. Ademais podem ser certas modalidades de transporte qualificadas como espécie de serviço público. Não por outra razão, o próprio Código Civil, em seu art. 731, estabelece que o transporte que se realiza em virtude de autorização, permissão ou concessão (públicas), rege-se pelas normas regulamentares – de direito público – e nos respectivos atos de delegação, sem prejuízo das disposições que estabelece.

Por outro lado, atente-se a lição de Pontes de Miranda, de que “a empresa de expedição opera com conclusões de contrato de transporte, não com o transporte”. Neste sentido, observe-se que limite à contratação da expedição, espe-

cialmente no sentido amplo que propõe o autor deste *Tratado*, abrangendo bens móveis ou só legalmente imobilizados, documentos, cartas e mercadorias, é o serviço postal e o correio aéreo nacional que compete à União manter (art. 21, X, da CF/1988), à qual se reconhece privilégio de exploração (Lei 6.538/1978).

Quando se trate de relação de consumo, incide o Código de Defesa do Consumidor.

§ 4.756. B – Doutrina

O contrato de expedição combina prestação de transporte e prestação de serviço. Daí porque é obrigação de resultado. Quem expede responde, igualmente, pela integridade da coisa e pela entrega na forma ajustada, tal qual o transportador, e não raro assume ambas as obrigações.

§ 4.756. C – Jurisprudência

Reconhece o STF o privilégio da Empresa de Correios e Telégrafos, empresa pública, para o serviço postal (STF, ADPF 46/DF, Pleno, j. 05.08.2009, rel. Min. Marco Aurélio, rel. p/ acórdão Min. Eros Grau, DJ 26.02.2010). O STJ, de sua vez, fixou entendimento de que “documentos bancários e os títulos de crédito incluem-se no conceito de carta, estando a sua distribuição, portanto, inserida no monopólio postal da União” (STJ, REsp 1.008.416/PR, 1.ª T., j. 05.10.2010, rel. Min. Arnaldo Esteves Lima, DJe 14.10.2010).

§ 4.757. NATUREZA DO CONTRATO DE EXPEDIÇÃO

1. EXPEDIÇÃO, MANDATO E COMISSÃO. – O contrato de expedição não é espécie de comissão, nem, *a fortiori*, de mandato. Parece-se com aquele, e menos com êsse. O expedicionário opera em nome próprio, porém *não dispõe*, o que ocorre com a comissão. Há mais contrato de serviço do que de comissão (R. SENCKPIEHL, *Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht*, 87). No que se parece com a comissão, o expedidor acha-se perante o transportador em posição semelhante à do comitente em relação ao terceiro vendedor. Há, porém, peculiaridades, como a de poder o expedidor *exercer* contra o transportador a ação do outorgante pelo dano ou perda que sofreu o bem transportado, ou não apanhado, em tempo, por êsse. Nas controvérsias extracontratuais que podem surgir entre o transportador e o outorgante, contra êsse podem ser opostas as exceções oriundas de relação jurídica entre o transportador e o expedidor.

Não se pode dizer que o contrato de expedição se insira no contrato de mandato, nem que se insira no contrato de comissão. O contrato de expedição dá ao expedidor o dever de contratar o transporte, por terra, por mar, ou por ar, em nome próprio, e por conta própria: no contrato de comissão, o comissionário vincula-se a contratar em nome próprio, por conta do comitente.

O expedidor pode não ser a pessoa em poder de quem está o bem expedível. Pode ser o destinatário. Tem A, domiciliado no Rio de Janeiro, móveis que estão em São Paulo, e contrata com C, para que contrate com empresa de transportes apanhar em São Paulo os móveis e levá-los ao Rio de Janeiro ou outro lugar.

2. COMERCIALIDADE DO CONTRATO DE EXPEDIÇÃO. – Se alguém faz habitualmente contratos de expedição, comerciante é.

3. APAGAMENTO DA FIGURA DO EXPEDIDOR. – Se o expedidor fixou definitivamente o custo da expedição e do transporte, os seus direitos e deveres são os de transportador. Em tal caso, qualquer pretensão a reembolso só se admite se foi pactado, ou se resulta de cláusula contratual. A relação jurídica que se estabeleceu foi a de transporte. O assunto é assaz relevante quanto à perda dos bens. O transportador, que êle escolheu, ou que com êle contratou, mesmo por indicação do remetente, é considerado como auxiliar, encarregado do adimplemento, ou quase-preposto do expedidor, razão por que responde mesmo se o auxiliar do transportador não podia exercer a profissão (FRIDA FRIEDBERG, *Die Sammelladungsspedition*, 28 s.).

Tudo isso é afastável por cláusula explícita, implícita ou tácita, ou por pacto.

Se o caso é de expedição-transporte, não tem o expedidor-transportador remuneração pela expedição. O que foi fixado ou se pagou compreende tudo.

O recebedor é tratado como destinatário do transporte sem qualquer relação jurídica de expedição.

O expedidor não precisa só se ocupar com a mesma espécie de negócio jurídico. Não só há o de concluir contrato de transporte por terra como o de concluir contrato de transporte por mar, ou por ar. Às vezes, a própria empresa de transporte duplica-se em empresa de expedição (G. BUONOCORE, *Il Contratto di spedizione*, *Dir. Giur.*, 1957, 624; FRANCO BILE, *Il Manda-*

to, *la Commissione, la Spedizione*, 289). Pode ser expedidora e encarregar de expedição, como industrial ou agricultor, outra empresa.

4. REMETENTES COLETIVOS. – Se há dois ou mais remetentes no mesmo contrato, pode haver o contrato coletivo de expedição ou o contrato coletivo de expedição-transporte, de que acima se falou. Não é preciso que tenha havido, da parte do expedidor, ou do expedidor-transportador, manifestação de vontade quanto à pluralidade de remetentes. Basta o fato da pluralidade de remetentes (PAUL RATZ, *Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, V, 2.ª ed., 151). Os remetentes são tratados como se sócios fôssem, como comuneiros. Nenhuma distinção se faz quanto às despesas dos bens, por sua qualidade em relação aos seus donos ou possuidores.

5. FIGURAS PARECIDAS. – O *expedidor* de modo nenhum se pode confundir com o *mediador de transportes*. Esse não se vincula a concluir contrato de transporte, nem o conclui. Nem com o *agente de transporte*, que opera em determinada praça e apenas prepara o tráfico. Pode o agente de transporte preparar – note-se: preparar – para o contrato de expedição. *A fortiori*, com o *transportador*, que conclui o contrato de transporte com o *expedidor* e tem de adimplir o transporte, não a expedição (P. DI TASSIA DI BELMONTE, Cenni sulla figura dello spedizioniere vettore, *Giurisprudenza Cassazione Civile*, 1954, 3, 563). Tem-se de examinar o suporte fáctico para se saber se o contrato é *contrato de expedição*, ou se já é *contrato de transporte por conta de outrem*, que é o transportador (A. ASQUINI, *Spedizione [Contratto di]*, *Nuovo Digesto Italiano*, XII, 719). Cf. G. TAMBURRINO (*Contratti di trasporto cumulativo, contratto di spedizione, impresa di trasporto e figure affini*, *Giurisprudenza Cassazione Civile*, 1948, 3, 523 s.).

O transportador vincula-se a fazer a translação *de loco ad locum*; o expedidor apenas se vincula a concluir com o transportador o contrato de transporte, em seu nome próprio, pôsto que por conta do outro figurante. Não há, aí, *locatio operis*. Se o próprio expedidor transporta, há dois contratos, o de expedição e o de transporte, o que por vêzes ocorre (*e. g.*, o expedidor contrata com C o transporte por terra até São Paulo e de lá êle mesmo, com a sua filial, transporta até o pôrto, onde começa o adimplemento do contrato de transporte marítimo por D, com que êle também contratou). Pode ser, porém, que tenha feito apenas um contrato: o de expedição, ou o de transporte. Só o exame dos fatos e dos têrmos do contrato pode resolver a questão.

Panorama atual pelos Atualizadores

§ 4.757. A – Legislação

O expedidor é comumente empresário, uma vez que organiza fatores de produção para a atividade, exercendo atividade de empresa (art. 966 do CC/2002). Poderá sê-lo, todavia, também fornecedor, caso se configure relação de consumo (art. 3.º do CDC).

§ 4.758. PRESSUPOSTOS DO CONTRATO DE EXPEDIÇÃO

1. PRESSUPOSTOS SUBJETIVOS. – Os pressupostos subjetivos do contrato de expedição são os mesmos dos outros contratos de tráfico, como o de comissão.

2. PRESSUPOSTOS OBJETIVOS. – O que é expedível pode ser objeto de contrato de expedição. Portanto, há de ser transportável o bem, para que se possa concluir o contrato de transporte, que o expedidor promete.

A forma é qualquer forma dos contratos ordinários, segundo os princípios de direito civil ou comercial.

Se o contrato de transporte, que é o objeto do contrato de expedição, seria nulo por *ilicitude* ou *impossibilidade*, nulo é o contrato de expedição (J. L. BURCHARD, *Das Recht der Spedition*, 137).

3. OBJETO QUE SE HÁ DE TRANSPORTAR. – O objeto do contrato de expedição é o contrato de transporte, que o expedidor promete concluir. O objeto de contrato de transporte que se promete somente pode ser algum bem. Não há contrato de expedição para se transportar pessoa (PAUL RATZ, *Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, V, 2.ª ed., 115). Há, porém, expedição de cadáveres.

4. DIREITO ESPACIALMENTE INCIDENTE. – Quanto ao direito *espacialmente* incidente, tem-se de atender ao direito do lugar em que se há de contratar o transporte, isto é, o direito do lugar em que se recebe o bem e se há de remeter. Não importa se há diferentes lugares de destinatiedade. Tão-pouco, se o expedidor foi também transportador.

Para a contraprestação do remetente ao expedidor, rege a lei do lugar em que se concluiu o contrato de expedição (R. SENCKPIEHL, *Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht*, 271).

No direito internacional privado, se não houve manifestação de vontade dos contraentes, rege o direito do lugar do adimplemento, isto é, da expedição.

Panorama atual pelos Atualizadores

§ 4.758. B – Doutrina

Depende a expedição do transporte. Como regra, é transporte de coisa. Neste sentido, no que se refere à identificação do contrato de transporte como obrigação de resultado, esta qualificação se transmite igualmente à expedição como espécie contratual em que o contratante quer o "ciclo elaborativo do resultado". Isso leva ao reconhecimento, no contrato de transporte, de uma obrigação de incolumidade, em relação ao passageiro ou à coisa transportada, significando não apenas a necessidade de que se transporte ao destino pré-estabelecido, como, igualmente, que assegure sua integridade, protegendo o que se transporta de danos ou avarias.

Da mesma forma, é o contrato de transporte dependente em boa medida da incidência de normas de direito público, especialmente as relativas ao serviço público de transporte. Neste sentido observa a doutrina que o serviço exclusivamente privado de transporte é hoje limitado ao carreto de mercadorias em curto percurso, às mudanças e deslocamento de pessoas por transporte individual (GOMES, Orlando. *Contratos*, Rio de Janeiro: Forense, 2009. p. 375).