

Adroaldo Mesquita da Costa



# **Direito Comercial Marítimo.**

Tése I.

**Do navio.**

---

Tipografia do Centro S. A. — Pôrto Alegre  
1941

SUMARIO: — 1. Do conceito de navio e de embarcação. — 2. Definição de navio. — 3. Distinção entre navio e embarcação. — 4. Navegação de alto mar. — 5. Navegação fluvial e lacustre. — 6. O navio é coisa composta. — 7. Dos acessórios do navio. — 8. O frete é acessório? — 9. O navio é coisa móvel. — 10. Fundamento da hipoteca marítima. — 11. A prescrição aquisitiva do navio. — 12. Da individualidade do navio. — 13. O estado civil. — 14. Dos elementos que formam a individualidade. — 15. O passe. — 16. A identidade do navio. — 17. A personalidade jurídica do navio.

### Do conceito de navio e embarcação

**1** — As expressões navio e embarcação, que aliás se encontram no art. 470 do Código Comercial, empregadas como termos equipolentes, podem ser tomadas em sentido lato e restrito.

Em sentido lato, navio ou embarcação é qualquer construção de madeira, de ferro ou cimento, destinada a flutuar sobre as águas, própria para navegar, qualquer que seja a força motriz: vento, remo, vapor ou eletricidade.

É este o conceito de navio no direito romano. *Novem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget, sive schedia sit, L. I., § VI, Dig. De Exercitoria actione.*

Em sentido amplo, por conseguinte, a expressão navio ou embarcação abrange todas as embarcações, qualquer que seja o destino que se lhes dê, qualquer que seja a sua forma e capacidade. Assim sendo, entram na compreensão da palavra embarcação, tomada em sentido lato, o navio mercante, destinado ao transporte de passageiros e de merca-

dorias; o navio de guerra; o navio em que viajam comissões de sábios e exploradores, em missões científicas; o hiato de recreio; o navio de pesca; o navio farol; a draga; o rebocador; a cabrea; os depósitos flutuantes; os gigs de regatas; os guindastes; os bate-estacas, etc.

Em sentido restrito, porém, embarcação ou navio é a construção, de madeira ou de ferro, apta para navegar, e destinada ao transporte de mercadorias e passageiros.

Neste sentido, o que caracteriza a embarcação é o destino que se lhe empresta, que se lhe dá, de transportar mercadorias ou passageiros com o escopo de lucro. O navio, quando explorado, quando objeto de especulação mercantil e do qual se procura auferir lucro, é que dá lugar às relações de direito que se estudam nesta parte do Direito Comercial Marítimo.

#### Definição de navio

2 — Temos a definição legal de navio no art. 3.º, do Decreto n.º 15.788 de 8 de novembro de 1922, que regula a execução dos contratos de hipoteca de navio e que assim reza: "Considera-se navio toda construção náutica destinada à navegação de longo curso, de grande ou pequena cabotagem, apropriada ao transporte marítimo ou fluvial".

#### Distinção entre navio e embarcação

3 — Esta definição veio pôr termo à dúvida que existia na interpretação do nosso Código Comercial e firmar a distinção que já se vinha fazendo na prática, relativamente ao conceito de navio e embarcação. Enquanto o Código Comercial e o Regulamento da Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem (Decreto n.º 10.524, de 23 de outubro de 1913) empregavam indistintamente estas duas expressões, a linguagem comum, corrente, ia dando à embarcação significado mais extenso, mais amplo, mais compreensivo.

Em face da distinção do Decreto n.º 15.788, a embarcação é o gênero de que o navio é a espécie.

4

Realmente, na prática, não se diz que um saveiro, um bote, uma draga, uma cabrea, etc., sejam navios. A estas construções, o Regulamento das Capitânicas de Portos (Decreto n.º 11.505, de 4 de março de 1915) dava o nome de embarcação.

Esse Decreto foi modificado pelo de n.º 220 A, de 3 de julho de 1935, o qual, a seu turno, foi abrogado pelo Decreto-lei n.º 5.788, de 11 de junho de 1940. Contudo tem sido admitida a vigência do Decreto n.º 10.524, como se vê da "Legislação Comercial Vigente", de João Novas de Souza Júnior e Arnaldo da Costa Faro, págs. 777.

E até parece que se pode afirmar ter sido propositadamente estabelecida esta diferença e distinção no referido Regulamento. Dizendo ele que navio é toda embarcação náutica destinada à navegação, dá-nos elementos para concluirmos, a contrario sensu, que aquilo que se não destina à navegação, não é navio.

#### Navegação de alto mar

4 — Ocupa-se o Código Comercial, na Parte Segunda, das embarcações destinadas à navegação de alto mar. Verdade é que não faz semelhante restrição de modo expresso, mas a afirmação decorre das disposições combinadas de diversos artigos do Código e dos ensinamentos da doutrina. O mesmo sucede no Código Comercial Francês que só se ocupa da navegação de alto mar, não havendo regulado a navegação fluvial e lacustre, omissão cometida também pelo nosso Código.

Dispõe o art. 460: "Toda a embarcação brasileira, destinada à navegação de alto mar..."

O art. 468 estabelece: "As alienações ou hipotecas de embarcações brasileiras destinadas à navegação do alto mar..."

#### Navegação fluvial e lacustre

5 — É na Parte Primeira, em lugar muito diferente, portanto, que o Código estabelece as regras reguladoras da navegação fluvial e lacustre.

5

Prescreve o art. 99: "Os barqueiros, tropeiros e quaisquer outros condutores de gêneros, ou comissários, que do seu transporte se encarregarem."

E no art. 118, acrescenta: "As disposições deste capítulo são aplicáveis aos donos, administradores e arrais de barcas, lanchas, saveiros, faluas, canoas e outros quaisquer barcos de semelhante natureza, empregados no transporte de gêneros comerciais."

A Parte Segunda do Código, por conseguinte, só se ocupa da navegação marítima, o que não é justificável.

Não atendeu o legislador de 1850 a que a situação do Brasil era muito diferente da da França e voltou a atenção para esta e para a Espanha, despercebido de que as grandes massas navegáveis, como o Amazonas e a Lagôa dos Patos, podem ser sulcadas por embarcações de grande porte, como sucede no Amazonas, e que, portanto, não podem estar sujeitas às mesmas disciplinas de saveiros e lanchões.

Verdade é que, naquele tempo, a navegação fluvial não era intensa como hoje, mas o legislador não podia deixar de prever o futuro e é por isso que atualmente a navegação fluvial e lacustre ainda se acha presa a insuficientíssimas disposições relativas aos barqueiros e condutores de gêneros.

Convém acrescentar, porém, que, não obstante isso, a navegação fluvial ou interna não se acha inteiramente livre das disciplinas da navegação marítima.

A lei não o diz; ela, porém, não pode deixar de se sujeitar a tais disposições. Pela própria necessidade das cousas, as normas do direito marítimo disciplinam as embarcações que se empregarem na navegação fluvial e lacustre. É o que sucede com o seguro, o fretamento, as avarias, as hipotecas de navios, etc.

É esta também a opinião de Rodrigo Otávio, quando ensina: "Cumpre assinalar que a expressão marítima não é aqui empregada com inteira propriedade, pois, sob essa denominação se compreende também a navegação fluvial e lacustre".

De modo que, mantida essa denominação, é mister tornar bem claro que as regras da doutrina como as disposições do Código são extensivas à navegação mercante pelos rios,

6

lagos e canais, o que, pela preferência ao mar, que se encontra implícita na denominação, poderá parecer excluída.

Entre nós, a jurisprudência tem claramente ressalvado este caso, aplicando a extinta Justiça Federal os princípios de Direito Marítimo às questões de navegação fluvial e lacustre". (Revista Jurídica, vol. 17, pág. 165.)

É esta também a opinião de Silva Costa.

#### O navio é cousa composta

6 — O navio, como o mostra Endmann, é cousa composta. É indivisível, como ensina Inglês de Souza (Preleções de Direito Comercial, por Alberto Biolchini, págs. 197).

#### Dos acessórios do navio

7 — Tudo quanto pertence ao navio considera-se fazendo parte integrante dele, muito embora se possa dele separar. Considera-se, também, parte integrante do navio tudo quanto serve ao seu uso permanente, durante a navegação.

Entre os escritores suscita-se dúvida em determinar-se se tal objeto faz ou não parte do navio. O critério seguro para se saber se determinado objeto é parte integrante do navio deve repousar nesta dupla consideração: 1.º Achar-se o objeto no navio. 2.º Servir para uso permanente dele durante a navegação. Por essa forma, seguindo-se tal critério, poder-se-á saber, desde logo, si as vitualhas; si o armamento destinado à defesa do navio; si o canhão com que salva a terra ou que é destinado a pedir socorro; si as bandeiras de sinais; si os escaleres de bordo; si o carvão nele existente são considerados partes integrantes do navio.

Desde que estão a bordo e servem para o uso permanente do navio, isto é, si são necessários à navegação, a resposta deverá ser pela afirmativa. Assim, as cartas geográficas, os cronômetros e outros instrumentos náuticos consideram-se, também, partes do navio desde que se achem inscritos no inventário de bordo, o que prova não pertencerem

7

a outras pessoas, ao capitão do navio, aos oficiais de bordo e mesmo a passageiros.

Tal questão não tem apenas interesse acadêmico; tem mais importância do que à primeira vista parece. Serve para bem interpretar-se a disposição do art. 468 do Código Comercial, na Parte Segunda, que diz o seguinte: "Todos os aprestos, aparelhos e mais pertences existentes a bordo de qualquer navio, ao tempo de sua venda, deverão entender-se compreendidos nesta, ainda que deles se não faça expressa menção; salvo havendo no contrato, convenção em contrário."

Aliás, em outra parte do Código, não repele o legislador o critério acima indicado, quando estabelece, no art. 690: "Declarando-se genericamente na apólice que se segura o navio, sem outra alguma especificação, entende-se que o seguro compreende o casco e todos os pertences da embarcação, aprestos, botes, utensílios e virtualhas ou provisões..."

Da mesma forma se expressa o Decreto nº 15.788, de 8 de novembro de 1922, que regulamenta os contratos de hipoteca marítima. Estabelece, no art. 10 "A hipoteca é indivisível e grava o navio em todas as suas partes. § único — Constituem parte integrante do navio os seus acessórios, botes, lanchas, escaleras, aparelhos, aprestos, instrumentos náuticos, máquinas, se o navio for movido a vapor, fretes, provisões, armas e tudo quanto possa ser necessário e útil à sua propulsão e ao transporte de passageiros e cargas, bem como quaisquer melhoramentos no mesmo introduzidos depois da hipoteca."

#### O frete é acessório?

8 — É de salientar-se aqui a inclusão da palavra frete que também está compreendido no objeto do contrato de hipoteca do navio. A observação procede do fato de não ser o frete considerado pertence do navio, segundo dispõe o art. 690 do Código Comercial: "... mas, em nenhum caso, os fretes, nem o carregamento, ainda que este seja por conta do capitão, dono ou armador do navio."

O frete, sem dúvida alguma, considera-se produto civil do navio e os frutos civis constituem acessório da coisa;

8

mas deixam de ser acessórios, desde que não constituam condição indispensável para o navio navegar. Demais, quando a lei quer que o frete seja considerado acessório, ela o diz expressamente, como acontece, por exemplo, no art. 469 do Código Comercial, que assim dispõe: "Vendendo-se algum navio em viagem, pertencem ao comprador os fretes que vencer nesta viagem; mas, se, na data do contrato, o navio tiver chegado ao lugar de seu destino, serão do vendedor; salvo convenção em contrário."

De modo que a este respeito é preciso que haja convenção.

Parece, pois, haver conflito entre a disposição do Código, segundo a qual o frete, em caso algum, é pertence do navio para efeito do seguro e a disposição do Decreto nº 15.788, de 8 de novembro de 1922, segundo a qual entre os pertences do navio se contempla o frete. Mas parece que se podem conciliar as suas disposições aparentemente antagônicas.

O frete é, sem dúvida, acessório do navio, mas somente para o efeito da compreensão da hipoteca. Embora a disposição seja regulamentar, parece que deve ser observada, em face do que dispõe o art. 825 do Cód. Civil: "São suscetíveis de contrato de hipoteca os navios, posto que ainda em construção. As hipotecas de navios reger-se-ão pelo disposto neste Código e nos regulamentos especiais, que, sobre o assunto, se expedirem."

#### O navio é coisa móvel

9 — A natureza móvel do navio é coisa inquestionável, pois se trata de bem suscetível de remoção por força alheia, consoante a disposição do art. 47 do Código Civil. E já o Código Comercial isto mesmo dissera, quando dispõe no art. 478: "Ainda que as embarcações sejam reputadas bens móveis..."

O direito romano considerava também o navio coisa móvel. Dizia o Digesto, Livro XLIII, Título 24, Fragmento 20, § 4: *Quod in nave fit, vel in alia qualibet re vel amplissima, mobili tamen, non continetur hoc interdicto.*"

9

Entretanto, a lei, isto é, tanto o Código Civil, como o Comercial, subordinam este móvel a disciplina especial que não é a mesma dos móveis em geral e que, sob certos pontos de vista, o põe sob o regime dos imóveis.

E assim que:

1º — As alienações ou hipotecas de embarcações brasileiras destinadas à navegação de alto mar, só se podem fazer por escritura pública (Código Comercial, art. 468), muito embora o proprietário delas possa aliená-las ou hipotecá-las sem outorga de sua mulher (Teixeira de Freitas, Consolidação, art. 49, nota 9);

2º — Nas vendas judiciais de embarcações se guardam as regras que as Leis prescrevem para as arrematações dos bens de raiz (Código Comercial, art. 478);

3º — Para o efeito da ordem a seguir na penhora, as embarcações se equiparam aos imóveis (Regulamento 737, art. 512, § 6º);

4º — A tradição do navio, no caso de alienação, só se opera, em relação a terceiros depois de realizado o seu registro, ao passo que a tradição das coisas móveis se opera de mão a mão;

5º — Os navios, posto que ainda em construção, são suscetíveis do contrato de hipoteca (Código Civil, art. 825, Decreto nº 3.725, de 15 de janeiro de 1919).

Valdemar Ferreira, em sua tese de concurso, A hipoteca naval no Brasil, nº 39, sustenta não ser a escritura pública da essência do contrato de hipoteca naval, e assim argumenta:

"O Código Comercial, para as alienações ou hipotecas de embarcações destinadas à navegação de alto mar, exige a escritura pública. O art. 134 do Código Civil, porém, assenta que a escritura pública é da substância do ato:

a) — nos pactos antenuptiais e nas doações;

b) — nos contratos constitutivos ou translativos de direitos reais sobre imóveis de valor superior de um conto de réis, exetnuado o penhor agrícola.

Ora, já vimos que o Código, embora permitindo a hipoteca de navio, não o considerou como imóvel, nem apenas para os efeitos legais.

10

Si, pois, a validade das declarações da vontade não depende de forma especial, senão quando a lei expressamente a exige; e si apenas não vale o ato, que deixar de revestir a forma especial, determinada em lei — é de ver que, não tendo a lei exigido, expressamente, como substância do ato, a escritura pública para a constituição ou translação de direitos reais sobre bens móveis, como o navio, ela se poderá contratar por escritura pública ou por instrumento particular, feito e assinado, ou somente assinado, por quem esteja na disposição e administração livre de seus bens, e sendo subscrito por duas testemunhas, devidamente registrado para valer contra terceiros... Isto em boa lógica; a tradição, todavia, tem uma força irresistível..."

Parece-nos não encerrar boa doutrina semelhante asserção. Esqueceu-se o acatado comercialista de que o Código Civil é lei geral, e que, de acordo com o art. 4º da Introdução, que assim dispõe: "A lei só se revoga, ou deroga, por outra lei; mas a disposição especial não revoga a geral, nem a geral revoga a especial, senão quando a ela, ou ao seu assunto, se referir, alterando-a explícita ou implicitamente, "não pode ele ter revogado o Código Comercial, que é lei especial anterior e que regulamentou de modo especialíssimo a hipoteca do navio, porque a este, ou ao seu assunto, ou, mais precisamente, ao seu art. 468, não se referiu, alterando-o, quer explicita quer implicitamente, nenhum dos dispositivos do Código Civil, invocados por Valdemar Ferreira, em abono de sua tese.

E se fosse ainda possível a controvérsia sobre a vigência do art. 468 do Código Comercial, após a promulgação do Código Civil, o art. 2º, do Decreto nº 15.788, de 8 de novembro de 1922, teria posto termo a qualquer dúvida, quando assim dispõe: "Podem ser objeto de contrato de hipoteca os navios, posto que ainda em construção. A escritura pública é da substância do contrato."

#### Fundamento da hipoteca marítima

10 — Só os imóveis ou coisas que a lei como tais considera, podem ser objeto de hipotecas. Entretanto permite a lei que o navio, que é bem móvel, mesmo quando em cons-

11

trução, possa sê-lo. Qual a razão disso? O Código Civil não quis criar impecilho à navegação. É fundamental em matéria de penhor, que, realizado o contrato, só se torna êle efetivo depois de a coisa apenhada passar para o poder do credor. Si também o navio fosse submetido a tal princípio, passaria para as mãos do credor pignoratício, e impossibilitaria, assim, a sua exploração, o que importaria verdadeira inutilidade para o proprietário.

Afim de evitar semelhante inconveniente, estabelece a lei a hipoteca do navio, não tendo, por isso, o credor, direito algum à sua posse. Mostram estas diversas modificações que o navio, entre nós, é tratado como bem imóvel e, por isso, é que a lei o subordina quasi que ao regime da propriedade imobiliária. Tudo isso, porém, não basta para modificar a natureza do navio; não lhe tira de forma alguma, a natureza de coisa móvel. É certo que Silva Costa, impressionado, talvez, pelas práticas que se agrupam em torno do navio, e que não o deixam confundir com a generalidade das coisas móveis, afirma ser forçoso reconhecer com Vidari, que o navio é um móvel *sui generis*. Esta opinião, porém, não se justifica e nem tão pouco encontra apóio na letra do Código Comercial. Os bens ou são móveis ou imóveis. Móveis *sui generis* é categoria de bens por completo desconhecida nas legislações, conquanto usada na doutrina por alguns juristas, sem, aliás, necessidade alguma, para explicar o que não carece de explicação, por ser manifestamente claro e evidente. De mais a mais, a hipoteca marítima e mesmo a fluvial, já não constitue, hoje em dia, novidade alguma. Admitem-na a Alemanha, a Holanda e a Bélgica, a Inglaterra e os Estados Unidos. Entre nós, muito antes de o Código Civil a permitir, já a admitia o art. 367 da Nova Consolidação das Leis das Alfândegas, que assim dispõe: "A embarcação fica hipotecada às multas por este Regulamento impostas ao respectivo Capitão ou Mestre..."

#### A prescrição aquisitiva do navio

11 — Partindo da afirmação de que o navio é móvel *sui generis*, assegura, entretanto, Silva Costa, que a prescri-

12

ção aquisitiva do navio só se pode operar ao fim de trinta anos. Tratando-se de coisa móvel, deveria esta prescrição de realizar-se em três anos, prazo que Silva Costa acha muito curto, por isso que o navio não é móvel propriamente dito, mas móvel *sui generis*. Mas também o navio não é imóvel, muito embora a lei o subordine ao tratamento, ao regime desta espécie de bens. Qual é, pois o prazo para a sua prescrição aquisitiva? Conclue o acatado mestre que o prazo é o de trinta anos, isto é, o necessário para a prescrição extraordinária dos imóveis, ou seja o para a prescrição das obrigações em geral. Mas o navio não é imóvel e nem se trata aqui, de direito obrigacional. Por conseguinte, a prescrição aquisitiva do navio se opera em três ou em dez anos, conforme as hipóteses dos arts. 618 e 619 do Código Civil.

#### A individualidade do navio

12 — O navio, conforme afirma a generalidade dos escritores, tem individualidade que se manifesta e constitue por um conjunto de condições, de medidas tendentes a assegurar a cada embarcação, por assim dizer, um estado civil.

#### O estado civil

13 — Vidari, empregando a expressão *percosi dire il loro stato civile*, acha-se em desacôrdo com Valabrègue, que diz ter o navio um verdadeiro *état civil*. A expressão — estado civil das embarcações mercantes — foi pedantemente empregada no capítulo VI do Regulamento Da Marinha Mercante, art. 16, e no art. 312, do Regulamento das Capitâneas dos Portos.

Semelhante expressão não devia de ser empregada, porque, na realidade, as embarcações, como coisas móveis que são, não podem ter estado civil, que é uma condição, uma situação jurídica só pertinente e compatível com a pessoa, que é todo ser capaz de direitos, e de obrigações. Ora o navio não pode ser sujeito de direito; não é pessoa e, portanto, não pode ter estado civil.

13

Esta expressão é, porém, empregada por diversos escritores entre os quais: Valabrègue (Nouveau Cours de Droit Commercial, nº 408), Clovis (Comentários, vol. III, págs. 407, art. 825), Silva Costa (nº 67) e Vidari (Curso de Direito Commercial, vol. 5º, nºs 4.767 e 4.777). Mas aquilo que é permitido aos escritores, como o empregar em lugar da linguagem técnica, a usual ou literária, não é permitido ao legislador, cuja linguagem deve de ser escorreita, extreme de toda a dúvida ou de qualquer metafora.

#### Dos elementos que formam a individualidade

14 — Os elementos que formam a individualidade do navio são os enumerados no art. 336, do Decreto nº 11.505, de 4 de março de 1915, que assim dispõe: "Um navio para ser registrado deverá ser previamente marcado de modo visível e durável e a contento da Capitania do Porto do seguinte modo: a) — nome do navio colocado em ambos os lados da proa e da popa, onde também será marcado o porto de registro. Esses nomes serão escritos em caracteres de cor clara sobre fundo escuro ou de cor escura sobre fundo claro e deverão ficar distintamente visíveis. As menores letras não deverão ter menos do que quatro polegadas (10 cm. de altura); b) — o número oficial do navio e o número indicativo de sua tonelage registrada serão gravados no vão da escotilha do porão da ré; c) — uma escala em medida métrica e em pés, indicativa do calado de água, será marcada de cada lado do talha mar e do cadaste, em letras romanas ou em algarismos de dois centímetros de altura no mínimo; as partes inferiores das referidas letras e algarismos, devendo coincidir com a linha de água acima referida, estas letras ou algarismos serão gravados ou pintados de branco e sobre fundo escuro e vermelho; d) — a marca do franco bordo (linha de máxima carga) de acôrdo com o presente regulamento, pintada de branco sobre fundo escuro ou vermelho. O Decreto, nº 17.086, de 23 de outubro de 1925, nada modificou nesta matéria.

14

#### O passe

15 — Alguns escritores acrescentam ainda mais um elemento a esses, a saber, o passe, isto é, a autorização expedida pela Capitania do Porto, Alfândega ou Mesa de Rendas Federais, permitindo que a embarcação navegue. Mas, neste caso, o passe é antes uma providência de ordem administrativa que um elemento propriamente dito, providencia essa tomada no interesse geral, para prevenir, por exemplo, que embarcações, não em condições de navegar, possam fazê-lo, ou por haverem recebido carga em excesso, ou por se ter verificado em vistoria, que as máquinas ou caldeiras não funcionam bem, ou por não oferecer o casco a necessária segurança.

#### A identidade do navio

16 — A identidade do navio, como observam notáveis escritores, não desaparece pelo fato de se fazerem concertos e modificações, por mais profundas ou completas que sejam. O navio, por sua natureza, é coisa permanente; é, por isso, considerado sempre o mesmo, quaisquer que sejam as modificações por que tenha passado.

Já os romanos assim o entendiam, como se pode ver no Digesto, Livro 5, Título I, § 76. Alfenus, livro VI, Digestorum: "... itemque navem, si adeo saepe reflecta esset, ut nulla tabula eadem permaneret, quae non nova fuisset, nihilominus eandem navem esse existimari."

No antigo direito francês, também o mesmo conceito vinha consagrado, como o atesta Dumoulin: *Licet spatium temporis singula, corpora mutantur, tamen, mediante subrogatione semper dicitur: eadem res, idem populus, eadem navis, ideum aedificium.*

#### A personalidade jurídica do navio

17 — Admitindo-se que o navio tenha individualidade, que o distingue de outro, não se deve, entretanto, acceitar,

15

como entendem alguns escritores, que o navio tenha personalidade jurídica, que êle seja elevado à categoria de pessoa jurídica. Nem por ter o navio nome, nacionalidade, domicílio e registro, nem por isto deixará o navio de ser cousa. Não há, para empregarmos a expressão de Vidari, taumaturgia jurídica que possa operar esta transformação de cousa em pessoa. Somente por comodidade, para tornar clara a idéia, poder-se-ia empregar a expressão estado civil para significar a situação jurídica do navio em relação aos demais. Abusaria de tal metáfora quem daí tirasse a conclusão e consequência de que o navio constitue pessoa jurídica.

Jorge Rippert, notando certa similitude entre o homem e o navio, a qual êle faz derivar de fatos diversos, como o nascimento, o nome, o ter nacionalidade, como o tem o homem, de ter como êste um domicílio, de morrer como morrem as pessoas, partindo dêsses fatos, entende que a situação jurídica do navio pode exigir, em certos casos, a mesma solução que é reclamada pela situação jurídica das pessoas. Daí conclue Rippert que o navio é pessoa.

Mas, acrescenta êle: "Seria mau método argumentar com a expressão empregada para defender essa solução, pois não se deve tirar deduções de uma construção jurídica devida à simples imaginação. Mas quando se verifica a identidade de soluções, é cômodo indicá-la por essa maneira, por uma só frase, ligando-as à idéia da personalidade do navio."

A comparação é pitoresca, mas não será exata, si a não quiserem forçar ou si não a considerarem, segundo Vidari, "como uma metáfora empregada por comodidade tão somente."

É verdade que há uma escola, emprestando às cousas personalidade; mas caiu, porque o princípio que ela apregoava estava em desacôrdo com o princípio de direito universal: sujeito de direito só pode ser uma pessoa física ou jurídica. (Daniel Danjon, Manuel de Droit Maritime, 1921, n.º 35).