

CURIERUL JUDICIAR

DOCTRINA—JURISPRUDENȚA—LEGISLAȚIUNE—ECONOMIE POLITICĂ—FINANȚE—SOCIOLOGIE

FONDATOR:
ION S. CODREANU
Avocat

DIRECTOR:
DEM. I. DOBRESCU
Avocat

COMITETUL DE REDACȚIE:

Traian Alexandrescu, Decanul Baroului de Ilfov; **Alexandru Cerban**, Profesor Universitar, Avocat; **Iosef G. Cohen**, Consilier la Consiliul Legislativ, Avocat; **Gr. Conduratu**, Avocat; **N. Jac Constantinescu**, Președinte la C. de Apel București; **E. Cristoforeanu**, Dr. în Drept dela Roma, Avocat; **René Demogue**, Profesor la Facultatea de Drept din Paris; **Vințilă Dongoroz**, Conferențiar universitar, Membru în Consiliul de disciplină al Baroului Ilfov; **D. Gălășescu-Pyk**, Profesor Universitar, Avocat; **Alfred Juvara**, Profesor Universitar, Avocat; **Ștefan Laday**, Președinte la Consiliul legislativ; **I. Gr. Perieșteanu**, Directorul Bibliotecii Marilor Procese, Avocat; **Emil Stan Rappaport**, Consilier la Curtea de Casație din Varșovia; **C. Sipsom**, Profesor Universitar; **C. A. Stoeanovici**, Conf. univ., Membru al Consiliului Legislativ; **Gr. L. Trancu-Iași**, fost Ministru, Avocat; **Petre Vasilescu**, Profesor Universitar; **Al. Velescu**, Dr. în Drept, Avocat; **Albert Vahl**, Profesor la Facultatea de Drept din Paris.

SECRETAR DE REDACȚIE:

E. C. Decusară, Dr. în Drept din Paris, Directorul Statisticeii Judiciare

S U M A R

— *Autonomia Dreptului Aeronautic*, de Prof. Gălășescu-Pyk;

JURISPRUDENȚE:

— Curtea de apel Buc. s. IV: *Sindicatul spiritului Soc. an. cu Ministerul de finanțe* (Contencios ad-tiv. Act ilegal de autoritate; Art. 42 pentru reprimarea fraudelor și comerțul și prepararea băuturilor alcoolice din 1927);

— Curtea de apel Iași s. 1: *Elena Pastia cu Creditul funciar rural din București* (Avocat. Imposibilitatea de a-și exercita profesiunea. Delegarea unui alt avocat din Barou a-l înlocui. Condițiuni. Art. 77 legea Corpului de avocați. Moșie hipotecată Creditului funciar rural. Scoaterea ei în vânzare. Nu se aplică dreptul comun, ci legea specială a Creditului funciar).

— Trib. Dolj s. I: *Naftule Cohn, contrabandă vamală* (cum trebuie să fie săvârșită de călători o contrabandă vamală, pentru a fi calificată contravenție? Autor principal și complice efectiv);

— Trib. Ilfov s. II com.: *Ion Amzuța cu Alex. Dan.* (Gir. Aval. Când există? Nu există autoritate de lucru judecat când în prima acțiune a fost chemat ca girant iar în doua ca avalist);

— Trib. Tecuci: *Soc. an. Frăția din Focșani cu Domnica Bocăneală* (Dacă adjudecatorul are acțiune în anularea vânzării în cazul când la punerea sa în posesie se constată că construcția de pe teren ce era prevăzută în actul de ipotecă și în procesul verbal de situația imobilului, dispăruse?), cu o Notă de avocatul I. D. Neagu-Negrilești.

AUTONOMIA DREPTULUI AERONAUTIC

E o constatare devenită banală azi, aceea că știința și industria, în strânsă colaborare, realizează noi progrese, dau naștere la invențiuni ce schimbă cu desăvârșire aspectul omenirii, condițiunile de viață ale popoarelor, atât din punct de vedere economic, cât și social.

Dintre invențiunile plăsmuite în ultimele decenii, s'a impus în deosebi și în scurt timp aceea a aeromobilului. Grație lui, navigația aeriană a luat o mare desvoltare.

Aviația a stârnit admirația noastră a tuturor nu numai prin actele glorioase săvârșite de așii săi în timpul războiului mondial, prin minurile înfăptuite de aceștia în timp de pace, prin recordurile realizate în înălțime, lungime, durată sau greutate, dar și prin organizațiunile create pentru transporturile de persoane, mărfuri sau corespondență.

De aceea, cu drept cuvânt, generalul Niessel a putut scrie în 1927 că:

„*Parmi les réalisations les plus émouvantes de la science et de l'industrie, il en est une dont les progrès ont été, on peut le dire sans exagération, stupéfiants de rapidité et de puissance*”.

„*L'aviation n'a pas vingt ans d'existence pratique. Elle a pourtant joué encore dans l'enfance un rôle impressionnant au cours de la guerre mondiale et le lendemain de celle-ci elle permet déjà un essor de relations internationales susceptibles de bouleverser bien des branches de l'activité humaine*”.

„*Elle constitue un facteur de guerre et de paix d'une importance capitale*” (1).

Extraordinara sa desvoltare și mai ales necesitatea utilizării sale a făcut ca în unele state să se pună chestiunea creerii unui minister special al aerului și chiar ca acesta să și ia ființă (2).

Aceeași împrejurare a determinat intervenția legiuitorului și a juristilor, pentru soluționarea problemelor de drept ridicate de aviație.

Un aeromobil, în diferitele faze prin care trece,

1) *Général Niessel*, La maitrise de l'air, Revue des deux mondes 1927, p. 279.

2) *C. de Kerland*, Le Ministère de L'Air, Revue politique et parlementaire, 1929, p. 477.

începând cu aceea a construirii, a ridicării sale de pe pământ, a străbaterii atmosferei, a aterizării, și sfârșind cu aceea a scoaterii sale din circulație prin uz sau prin nimicire, dă naștere la o serie de rapo-rturi juridice. Acestea se pot referi fie la drepturile de suveranitate ale statelor sau de proprietate ale particularilor asupra atmosferei ce înconjură teritoriul țării, fie la drepturile celor interesați în aeromobil, proprietari, coproprietari, armatori sau creditori cu drepturi reale asupra sa, fie la acele ale personalului echipagiului utilizat pentru conducerea aparatului, sau a celor ce recurg la folosirea sa pentru efectua-rea de transporturi.

Rezolvarea lor nu intra în cadrul dispozițiilor legale existente. Ele nu își găseau soluțiunea exactă și adecuată în acestea.

Pe lângă legile interne făurite în fiecare stat, conferințe internaționale s'au ocupat de latura juridică a aviației.

A luat ființă în acest chip dreptul aeronautic.

Denumirea nu a fost pe placul tuturor juriștilor. Din această cauză s'a propus înlocuirea sa cu aceea de *drept aerian*, uzitată în Franța, ca fiind mai ele-gantă.

Sub denumirea propusă aceștia au cuprins totali-tatea normelor de drept public și privat ce regle-mentează raporturile juridice isvorând din navigați-unea aeriană (3).

Această propunere a fost criticată și cu drept cu-vânt. Denumirea ar fi fost prea largă, prea generală pentru a fi rezervată numai navigațiunii aeriene.

În adevăr ea e susceptibilă de a cuprinde și alte norme de drept isvorâte din folosirea spațiului ae-rian, cum ar fi acele relative la raporturile juridice rez-ultând din întrebuințarea curenților electrici, funi-cularelor aeriene, telefoniei, radio-telefoniei, telegra-fiei, radiotelegrafiei (4).

De aceea în Germania pentru mai multă precizi-une, sunt utilizate două denumiri „*Luftrecht*” și „*Luft-fahrrecht*”.

Cea dintâi este traducerea literală a expresiunii „*drept aerian*” și cuprinde toate normele juridice ce soluționează problemele bazate pe utilizarea spațiu-lui aerian.

Cea de-a doua corespunde denumirii de „*drept aeronautic*” (5) și este rezervată numai celor din urmă.

* * *

3) *Catellani*, Diritto aereo, p. 3; A. Henry Coüanniér, Elé-ments créateurs du droit aérien, p. 4.

4) *Brunetti*, Lineamenti del diritto aeronautico, Dir. e prat. com. 1925. I, nota 1; *Ambrosini*, Sviluppi e tendenze del diritto aeronautico moderne, I diritto aeronautico, 1924. I. 5; *Michele Fragali*, Principi di dir. aeronautico, p. 19.

5) *Streicher*, Zeitschrift des Allgemeinen deutschen Sprach-vereins, Januar, 1910; *Herman Wöck*, Deutsches Luftrecht, p. 10.

Din cauza deselor conferințe aeronautice interna-ționale ce se succedă aproape în fiecare an și a con-vențiunilor încheiate între diferitele state, s'a *pretins de unii doctrinari că dreptul aeronautic are aspectul exclusiv al unui drept internațional*.

Este drept că aeromobilul străbate spațiul cu o iuteală fantastică din cauza construcției sale speciale. Grație acestei calități a sa, el e utilizat în special în călătoriile lungi, de mare distanță. Liniile aeriene sunt în general internaționale.

El stabilește astfel legături nu numai între capi-talele și diversele orașe ale deosebitelor state din-tr'un continent, dar și între continente.

Datorită acestei împrejurări se înoadă, prin inter-mediul său, o serie de raporturi juridice între dife-ritele state și cetățenii lor.

Nu se poate contesta, de asemenea, că se tinde a se tranșa pe cale de conferințe, la care participă statele interesate, o serie de chestiuni de drept pro-vocate de caracterul accentuat internațional al navi-gației aeriene.

Acest procedeu a dat bune rezultate, realizân-du-se, pentru a nu cita decât două, Convenția din 13 Octombrie 1919 dela Paris ce cuprinde norme de drept public și privat aeronautic și aceea din 12 Octombrie 1929 dela Varșovia, referitoare la trans-porturile aeriene internaționale.

Căderea de acord a reprezentanților deosebite-lor state asupra chestiunilor de drept soluționate e foarte explicabilă.

Dreptul aeronautic e nou, de dată recentă. Nu în toate statele erau fixate norme pentru reglementarea raporturilor juridice isvorâte din utilizarea aviației la care acestea să fi ținut și dela care să nu fi voit să devieze nici măcar în raporturile internaționale.

În afără de aceasta navigația aeriană prezentând un caracter vădit internațional, toate statele erau in-teresate a supune utilizarea ei unor dispozițiuni juri-dice comune (6).

Dar de aci, din faptul că aeromobilul dă naștere la raporturi internaționale și la dispozițiuni juridice cu acelaș caracter, nu se poate trage concluzia că toate normele juridice relative la aeronautică ar constitui numai un drept internațional.

Dispozițiunile cuprinse în convențiunile internațio-nale nu se aplică decât legăturilor ce prezintă acest caracter.

Navigațiunea aeriană dă naștere însă, în prim

6) *Ambrosini*, Sviluppi e tendenze del dir. aeron. odierno, Dir. aeronautico, 1924, 4; *Giannini*, La legislazione aeronau-tica italiana, Dir. aeronautico, 1925, 73; *Idem*, Possibilita e limiti di dir. priv. aeronautico, ibidem, 1926, 69; *Idem*, Il re-golamento internaz. di dr. priv. aeronautico, ibidem, 1925, 73; *L. Depassano*, Il dir. privato internaz. aer. Dir. commerciale' 1926, I, 85; *Cogliolo*, Il dir. aeronautico internaz. privato, Re-lazione al congresso internaz. di aerea di Roma, Ottobre 1927; *Cesare Savoia*, La responsabilita civile del vettore ae-reo, p. 4.

rând, la raporturi juridice interne, în interiorul aceluiaş stat.

Rezolvarea lor aparţine legiuitorului naţional al fiecărui stat interesat. Ratificarea convenţiunilor internaţionale nu le transformă în legislaţie internă a statului ce şi-a dat adeziunea şi nu le face aplicabile legăturilor dintre cetăţenii aceluiaş stat între ei, sau dintre ei şi stat, derivând din fapte petrecute pe teritoriul acestuia sau în spaţiul aerian înconjurător.

Existenţa lor nu e deci o piedică pentru diferitele state de a-şi făuri legi speciale interne pentru *subditi legum*, celor supuşi legilor lor.

De altmintreli această posibilitate este recunoscută prin chiar contextul convenţiunilor.

Astfel, Convenţiunea din Paris din 13 Octombrie 1919, stabileşte, prin art. 16, că fiecare stat aderent poate fixa în anumite condiţiuni reguli speciale pentru transporturile dintre două puncte ale teritoriului său, iar prin art. 28 admite a se fixa prin legile interne norme restrictive pentru transporturile aeriene din motive de ordine publică.

În afară de aceasta convenţiunile nu se ocupă de toate problemele juridice provocate de utilizarea aeromobilului, ci numai de o parte din ele, de acele cu caracter internaţional. Toate celelalte rămân în afară de cadrul lor.

În acest fel se şi explică de ce în mai toate statele au intervenit şi legi speciale interne (7).

Există deci un drept naţional aeronautic.

„L'aeromobile, veicolo internazionale di pacifici scambi, ha, come l'uomo *che lo crea, una propria nazionalità, che lo assogetta a una propria legge nazionale*”.

Pur essendo, come direbbe il Giusti cittadino, di tutto il mondo, e legato ad un territorio, immatricolato in un registro, ha il suo stato civile. Esso circola nel territorio del suo stato e fuori, e circolando urta, investe diritti già costituiti, sia privati che pubblici, che e mestieri, secondi i casi proteggere, limitare, e, talora, fin 'anche sopprimere” (8).

În parte acest drept intern a fost influenţat de principiile adoptate în convenţiunile internaţionale.

Această influenţă a fost determinată de dorinţa ca legislaţia internă a diferitelor state să prezinte un caracter de uniformitate pe cât posibil mai desăvârşită, evitându-se astfel acel lung proces de evoluţie suferit de alte ramuri juridice în tendinţa lor către

unificare, socotită ca necesară şi impusă de traficul internaţional.

* * *

În stabilirea normelor de drept aeronautic, atât în convenţiunile internaţionale, cât şi în legislaţia internă a fiecărui stat, făuritorii lor s'au inspirat în special din dispoziţiunile de drept maritim.

De aceea aceste două ramuri de drept prezintă unele asemănări între ele.

1) Intocmai ca şi nava, aeromobilul are o individualitate, o stare civilă şi deci o naţionalitate.

Aceasta este determinată prin înmatricularea sa într'un registru special al aeronauticeii. Conform art. 6 din Convenţia dela Pairs orice aeromobil are naţionalitatea statului în registrul căruia a fost înscris.

Înregistrarea determină situaţia juridică a aeromobilului.

Acesta nu se va bucura de drepturile recunoscute de convenţiunile internaţionale şi de legile interne ale fiecărui stat decât dacă s'a adus la îndeplinire această formalitate.

Pentru precizarea stării civile fiecare aeromobil va trebui să poarte o marcă de naţionalitate şi o alta de înmatriculare, însoţite de numele şi domiciliul proprietarului.

Cu ocazia efectuării înregistrării se eliberează un certificat de înmatriculare.

Acesta va cuprinde o descriere a aeromobilului, aeroportul în circumscripţia căruia acesta îşi are reşedinţa obişnuită (aeroportul de legătură), numărul sau orice marcă de identitate dată de constructorul aparatului, mărcile de înmatriculare şi naţionalitate, numele, prenumele şi domiciliul proprietarului, data înmatriculării.

Certificatul de înregistrare este documentul oficial ce face dovada înscrierii aeromobilului în registrul aeronautic, îi determină identitatea şi permite admiterea sa în circulaţia aeriană.

Certificatul probează şi proprietatea aeromobilului. El joacă deci un rol asemănător cu acel al actului de naţionalitate (de francisation) al vasului.

De asemenea aeromobilul, ca şi nava, trebuie să aibe un certificat de navigabilitate, iar comandantul, piloţii mecanici şi ceilalţi membri din echipajul său, dacă există, brevete şi licenţe de aptitudini.

Acestea sunt eliberate de statul căruia aparţine aeromobilul.

Ele trebuiesc aprobate de comisiunea internaţională de navigaţiune cu sediul la Paris pentru sborurile internaţionale.

În sfârşit, precum pe bordul unei nave se impune a se găsi determinate documente, tot astfel, prin art. 19, 20 din Convenţia dela Paris şi dispoziţiunile cuprinse în unele legi speciale interne, sunt prevăzute anumite registre şi acte obligatorii pentru aeromobile şi anume: jurnalul de drum, libretul aeromobilului,

7) Între acestea figurează: legea franceză din 31 Mai 1924; legea italiană din 20 August 1923, Air Navigation Act. (1920) în Anglia, modificat la 19 Dec. 1925 şi 22 Martie 1927; legea daneză din 1 Iulie 1925; decretul elveţian din 27 Ianuarie 1920 şi acel din 1 Ianuarie 1925; legea germană din 1 August 1922; legea belgiană din 1 Ianuarie 1920 şi decretele din 15 Iulie şi 20 August 1926; legea bulgară din 8 Iulie 1925 şi 23 Aprilie 1927; decretul polonez din 14 Martie 1928.

8) Carlo Musto, L'aeromobile, Diritto e legislazione, p. 15; Brunetti, op. loc. cit., p. 1—2.

libretul motorului, carnetul de semnale, lista de călători, când aeromobilul servă pentru transportul de pasageri și manifestul vamal.

II) Aeromobilul, corp și accesorii necesare navigațiunii aeriene, este socotit ca un bun mobil. El face deci parte din aceeași categorie de bunuri ca și nava.

Totuși și el nu este supus principiului dominant în materie de mobile „*en fait de meubles la possession vaut titre*”.

Transmiterea proprietății sale, ca și a navei, e supusă unor anumite formalități. Ea trebuie să fie menționată în registrul aeronautic și în certificatul de înmatriculare al aeromobilului.

Aducerea la îndeplinire a acestor prescripțiuni e impusă ca o măsură de publicitate pentru ca actul să-și producă efectele sale în afară de orbita părților contractante și ca o măsură de drept administrativ pentru ca statul să supravegheze diversele transferări de proprietate ale aparatului.

În unele state, cum e Italia, regimul e și mai rigoros, întrucât însăși valabilitatea actului între părțile contractante depinde de realizarea acestei publicități.

Nava fiind un mobil asupra sa nu s'ar fi putut constitui un drept real de ipotecă. Recunoașterea unei atare posibilități ar fi fost contrarie principiilor de drept adoptate în unele state, conform cărora ipoteca nu poate fi constituită decât asupra bunurilor imobiliare.

Ea ar fi fost susceptibilă numai de dare în gaj.

Aplicarea principiilor de drept ce guvernă materia gajului, ar fi fost însă imposibilă și nepractică.

În vas, sunt investite capitaluri importante destinate fructificării prin navigațiunea sa.

Deposdarea proprietarului de navă ar fi paralizat libera sa circulație.

De aceea, deși s'a recunoscut posibilitatea de dare în gaj a sa, s'a prevăzut că pentru valabilitatea acestuia nu e necesară deposdarea debitorului, ci numai menționarea-i în actul de naționalitate și în registrele capităniei portului unde vasul este înscris.

În realitate acest drept de gaj nu e decât o ipotecă, fiindcă, pe lângă faptul că nu există reținerea lucrului în posesia creditorului, se recunoaște acestuia dreptul de a urmări vasul în mâna celor de-al treilea (droit de suite) și se admite posibilitatea de a se constitui același lucru în garanție la mai mulți creditori, cărora li se acordă preferință în ordinea înscrierii drepturilor lor.

Aceste caractere ale sale, alături de publicitatea impusă, sunt identice cu acele ale ipotecei.

De aceea unele legiuri, cum e cea franceză, codul comercial și legea din 5 Iulie 1917, trecând peste orice scrupul teoretic a admis constituirea de ipotecă asupra unei nave.

Aceeași măsură a fost luată în Italia, prin decretul lege din 5 Iulie 1928.

În materie aeronautică s'au adoptat formalități similare. Dreptul real constituit însă asupra aeromo-

bilului a fost denumit de astă dată ipotecă și nu gaj.

III) Scopul normal al navigației aeriene e acela de a transporta dela un loc la altul persoane sau lucruri.

Prin urmare, acesta e contractul ce în mod obișnuit intervine între proprietarul sau exploatatorul (armatorul) unui aeromobil și terții.

În reglementarea contractului de transport aerian intern și internațional s'a avut în vedere în parte normele de drept maritim.

Ne confirmă această constatare și Convenția din 12 Octombrie 1929 dela Varșovia, care a fost influențată în stabilirea răspunderii cărașului, în oarecare măsură, de Convenția dela Bruxelles din 1923, relativă la limitarea responsabilității armatorilor.

Transportatorul este responsabil: a) conform art. 17 din Convenție, de daunele pricinuite din cauza morții, rănirii sau oricărei leziuni corporale a călătorilor, când accidentul ce a provocat dauna s'a produs pe bordul aeromobilului sau în cursul operațiunilor de îmbarcare și debarcare;

b) în baza art. 18 de pagubele pricinuite prin distrugerea, pierderea sau avaria bagajelor înregistrate sau a mărfurilor, când evenimentul ce le-a dat naștere a avut loc în timpul transportului aerian;

c) în cadrul art. 19 de daunele rezultând din întârzierea transportului persoanelor, bagajelor sau mărfurilor.

Responsabilitatea transportatorului este limitată:

a) în transportul de persoane la suma de 125.000 fr. de călător, afară numai dacă nu s'a fixat o limită mai urcată de părțile contractante.

b) în transportul de bagaje înregistrate și de mărfuri la 250 fr. de kilogram, dacă nu a intervenit o declarație specială de interes cu ocazia predării coletelor din partea expeditorului și plata unei taxe suplimentare. În acest caz transportatorul va fi ținut a plăti până la concurența sumei declarate, afară numai dacă nu probează că aceasta este superioară interesului real al expeditorului.

c) în ce privește obiectele păstrate de călător sub paza sa, responsabilitatea transportatorului este limitată la 5000 fr.

IV) Normele relative la asistența și salvarea aeromobilelor în pericol sunt acele stabilite prin Convenția dela Bruxelles din 1910, ratificată de cea mai mare parte din statele ce au luat parte la alcătuirea sa și care au fost adoptate în urmă, prin legi speciale, în dreptul intern în Franța, Italia, Anglia, Germania, Belgia și Austria.

Se prevede, în mod categoric, aceasta prin Convenția dela Paris din 13 Iulie 1919.

În adevăr, prin art. 22 se stabilește că aeromobilele statelor contractante vor avea dreptul, în caz de aterizare, la aceleași măsuri de asistență ca și acele naționale.

De asemenea, prin art. 23 se precizează că salvarea aeromobilelor pierdute în mare va fi regulată,

afară de convenție contrară, de principiile de drept maritim.

Datorită acestor puncte de asemănare și a altora constatate de doctrină (9), se poate pretinde că dreptul aeronautic nu ar constitui decât o adaptare, o aplicare parțială a celui maritim și că nu ar forma un *de sine stătător, autonom*?

S'a formulat această părere.

Susținătorul cel mai aprig al său e A. Scialoja.

„In stadiul actual *dreptul navigației aeriene constituie o adaptare parțială a institutiilor de drept maritim*, ca registrul naval, publicitate, drepturi de garanție, asistență, abandon, etc.

Urmează că dreptul navigației pe apă îndeplinește funcțiunea de *drept general al navigației și completează lacunele dreptului excepțional aeronautic*” (10).

De aceea Scialoja în tratatul său asupra navigației se ocupă și de dreptul aerian, considerându-l ca făcând parte integrantă din dreptul maritim (11).

S'a mers chiar mai departe în Italia de defunctul profesor Dario Guidi. Acesta, plecând de la cuvintele pronunțate de Mussolini în discursul inaugural al celui de-al șaselea congres al Comitetului juridic internațional al aviației, că „*un grave pericolo che occorre evitare e la smania di legiferare*”, conchide că intervenția legiuitorului nu e necesară:

„fino a che si tratta di emanare norme d'ordine pubblico che tutt'elino la tranquillità e la sicurezza dello Stato perfettamente d'accordo per l'urgenza; ma in ciò ormai ogni nazione ha provveduto.

Quando invece si tratta di toccare il delicato campo del diritto privato, occorre andar molto piano e poi in definitiva non v'è affatto fretta, in quanto abbiamo a disposizione una disciplina capace di soccorrere, con pieno fondamento analogico, in ogni caso: il diritto marittimo” (12).

Socotim această opinie greșită.

Intervenția legiuitorului e absolut necesară și regretăm că până în prezent nici statul nostru nu po-

sedă o lege ce ar reglementa raporturile particulare (13).

* * *

Normele de drept ce au fost fixate prin convențiunile internaționale și prin *legiunile speciale în diferitele state constituie un drept autonom* (14).

1) *Instrumentul ce servă pentru navigațiunea aeriană, aeromobilul, este cu desăvârșire nou.*

Aeromobilul nu este identic cu nava. El prezintă unele puncte de asemănare cu aceasta, după cum se aseamănă din alte puncte de vedere cu automobilul. Din această cauză unii doctrinari au propus ca aeromobilul să fie supus aceluiaș regim juridic cu automobilul. Părerea acestora nu a triumfat. În schimb el a fost supus în parte unor norme juridice similare cu acele privitoare la navă. De aci se poate oare conchide că urmează a i se aplică toate normele de drept maritim?

Fără îndoială că nu.

Între aeromobil și navă sunt diferențe isbitoare, caracteristice.

Aeromobilul se sfârșeamă cu foarte multă ușurință. El trebuie trecut printre obiectele fragile. Nu în aceeași categorie poate fi înglobată nava.

Aeromobilul este expus unei serii de riscuri variate, mai numeroase decât cele ce amenință navele. Așa ar fi pierderea de viteză ce se aseamănă cu excesul de viteză pentru automobil, paneele de motor foarte periculoase când pilotul nu are înălțimea necesară pentru a ateriza în sbor planat, incendiul, curențele aeriene, intemperiiile atmosferice ca vânturile puternice, furtunile și în special ceața care e mai periculoasă pentru aeromobil decât pentru oricare alt mijloc de transport, golerile de aer, riscurile datorite defectuoșității corănzilor, dintre care cel mai cunoscut este ruperea de aripi în plin sbor.

Din această cauză Jacques Cousin în articolele sale „L'avion de transport sâr” ajunge la concluzia că aeromobilul este astăzi cel mai puțin sigur mijloc de transport.

Aeromobilul, chiar dacă scapă teafăr din aceste riscuri, nu se bucură de viața îndelungată a vasului. După câțeva vreme de navigație el este scos din circulație, devenind de neîntrebuințat.

Această diferențiere impune adoptarea de norme juridice deosebite, stabilirea de condițiuni speciale în materie de asigurare și de garanții reale.

2) Echipajul unei nave este numeros. Acesta își petrece cea mai mare parte din timp pe bordul său.

13) Legea din 14 Septembrie 1920 se referă numai la înființarea și exploatarea liniilor de navigație aeriană.

14) *Ambrosini*, Del metodo di trattazione del diritto aeron., Il dir. aeron. 1927, 4; *Idem*, Diritto aeronautico, I, 56-7; *Brunetti*, Lineamenti del dir. aeron., Dir. e prat. com. 1924, I, 22; *Idem*, Diritto marittimo privato, I, 58; *Cogliolo*, Codice aeronautico, p. 20; *Hamel*, Le droit privé aérien, An. de dr. com. 1923, p. 50; *M. Fragali*, op. cit. p. 20.

9) C. Savoia, Affinità e differenze fra il diritto marittimo e aeronautico, Dir. commerciale 1927, I, 192; *Idem*, La responsabilità civile del vettore aereo, p. 9 și urm.; *Cogliolo*, Note minime di diritto aeronautico, Dir. commerciale, 1927, I, 33; *Idem*, Codice aeronautico, p. 32; *Margheri*, Manuale di dir. com. t. II, p. 237; *Gianini*, Il trasporto aereo internaz. e la Convenzione di Varsavia, Riv. dir. com. 1930, I, 199 și 201. *Joseph Hamel*, Le droit privé aérien, Ann. de droit com. 1923, p. 50 și urm.; *Tissot*, De la responsabilité en matière de aviation aérienne.

10-11) A. Scialoja, Sistema del diritto della navigazione, p. 19, Nota 1; *Ambrosini*, Contributti di diritto aereo, p. 24; *d'Amelio*, Appunti di giurisprudenza nell'aviazione, Riv. dir. com. 1910, II, 302; *Hugo*, Revue jur. de locomotion aérienne, 1923, p. 17.

12) Dario Guidi, Nota, Dir. e prat. com. 1924, I, 145.

Lui își consacră întreaga sa activitate. Pe el își găsește locuința și hrana sa, chiar în porturile de escală.

Echipajul unei nave este supus unui regim juridic deosebit. Membrii săi sunt încadrați. Ei fac parte dintr-o specie de miliție organizată și controlată de stat.

Aceste măsuri sunt introduse de stat din cauza importanței ce o prezintă navigația maritimă ce socotită ca un serviciu public, și datorită împrejurării că se voește a se asigura o bază cadrelor marinei militare.

Pe lângă aceasta sunt luate dispozițiuni de statele maritime pentru a se garantă folosirea în navigație a elementelor indigene, deci posibilitatea de trai a populației de pe litoralul mării.

Echipajul unui aeromobil e format din puține persoane: un ofițer navigator, impus în unele state când acesta este destinat unui serviciu de transporturi publice, un pilot, unul sau mai mulți mecanici, un radio-telegrafist și unul sau mai mulți subalterni.

De multe ori el este redus la pilot, mecanic și timonier în același timp.

Personalul nu trăiește pe bordul aeromobilului. Pe dată ce acesta a fost vârat în hangar este părăsit de echipajiu.

De asemenea acesta nu e afectat în mod special unui anumit aparat. Echipajul trece cu ușurință, dintr'un moment într'altul, de pe un aparat pe altul.

Acest personal nu poate fi supus unui regim juridic identic cu acel al echipajilor maritime. Numărul acelor ce trăesc de pe urma activității aeriene e redus, așa că statul nu are interes a lua aceleași măsuri de garanție a traiului acestora. Cel mult el poate lua măsuri de ordine strict militar, pentru ași asigura recrutarea personalului necesar aeronauticei militare.

De aceea în unele state, condițiunile de angajare și de muncă ale personalului aeronautic sunt cele stabilite prin contractul colectiv de muncă.

Astfel s'a procedat în Italia la 8 August 1927.

3) În fruntea echipajului unei nave se află capitanul. Acesta joacă un rol foarte important. El este nu numai conducătorul tehnic al acesteia, fiind persoana căreia îi este încredințată comanda sa, dar codul de comerț îl consideră ca reprezentant legal al proprietarului sau armatorului și ca ofițer public. El se bucură de oarecare autonomie juridică față de proprietar sau armator.

Pe bordul unui aeromobil rolul important îl joacă pilotul, din cauza condițiunilor tehnice deosebite în care se efectuează navigațiunea aeriană.

Acesta cumulează pe lângă funcțiunile tehnice și pe acelea de comandant al personalului.

În cazul în care există un ofițer de navigație, ofițerul acestuia se apropie mai mult de funcțiunile nautice ale căpitanului navei, fiindcă trebuie să indice calea de urmat a aeromobilului după datele științifice și practice ale navigațiunii aeriene.

Chiar dacă aparatul, din cauza mărimii sale, are nevoie de un comandant special, acesta are o importanță practică secundară, datorită preeminenței funcțiunilor tehnice față de cele de comandă.

Comandantul, oricare ar fi acesta, pilotul sau o altă persoană, nu se bucură de drepturile largi acordate căpitanului. El nu are drepturi de administrație, nu reprezintă pe armator. Proprietarul sau armatorul au singuri și exclusiv deplinul exercițiu al lor.

Datorită acestei situații, legile interne ale diferitelor state cuprind norme precise și numeroase relative la atribuțiile pilotului și ale ofițerilor de navigație și numai în mod incidental se ocupă de comandanți.

De asemenea prin ele se reglementează numai responsabilitatea proprietarilor și a armatorilor și nu aceea a lor.

4) Navigațiunea aeriană nu se aseamănă cu cea maritimă. Ea se desfășoară în cadrul unui element, spațiul aerian, ce nu se poate asimila cu marea.

Marea este cu desăvârșire liberă. Singura sa limită este cea teritorială.

Fără îndoială că nu întotdeauna aceasta a fost situația sa.

În trecut, unele popoare au pretins stăpânirea mărilor pentru apărarea intereselor lor proprii. Acestei tendințe s'au opus cu îndârjire celelalte state și în special Franța, care a înscris pe drapelele sale faimoasa declarație „*Liberté des mers, égalité des droits*”.

S'au iscat din această cauză polemici, ca aceea ce a făcut celebru numele lui Grotius, care a reclamat în 1609 libertatea mărilor afară de o zonă învecinată teritoriului (15) și lupte sângeroase. Acestea s'au terminat cu triumful concepțiunii libertății mărilor, deschise în mod egal flotelor tuturor statelor.

Nu aceeași este concepția despre aer. Proprietarii solului au un drept de proprietate și asupra supra-solului.

În dreptul roman, după părerea dominantă, concepțiunea, astfel cum ea ne-a fost transmisă de glossatori, ar fi fost aceea că „*qui dominus est soli, dominus est coeli et inferorum*”, sau că, acela ce era proprietar al pământului era proprietar și al spațiului aerian „*usque ad sideros*”.

Chiar dacă nu aceasta a fost concepțiunea reală romană, ea a avut o deosebită influență însă asupra legiurilor moderne.

De aceea în codul nostru civil, art. 489, ca și în codul civil francez, art. 552, se prevede că: proprietatea pământului cuprinde în sine proprietatea suprafeții și a subfeții lui.

Aceeași dispozițiune se găsește în art. 350 c. civ. spaniol, 440 c. civ. italian, § 905 cod. civ. german,

15) Grotius, De mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad commercia.

art. 667 cod. civ. elvețian, § 297 cod. civ. gen. austriac.

Consecința normală și logică a acestei dispozițiuni legale e aceea că fiecare proprietar se bucură de dreptul de a plantă și a construi până la înălțimi nelimitate, de dreptul de a închiria sau vinde spațiul aerian de deasupra proprietății sale, de a reglementa sau a interzice zborul aeromobilelor în această zonă.

Aplicarea sa ar fi făcut imposibilă cu desăvârșire circulația aeriană și deci dezvoltarea aeronauticii.

De aceea, în mai toate statele, a fost necesară intervenția legiuitorului, pentru a se acorda libertatea de circulație a aeromobilelor, dreptul de trecere a acestora deasupra proprietăților particularilor.

Dreptul de trecere astfel recunoscut constituie nu mai o servitute similară cu cele ce grevează, conform cu normele din codul civil, diferitele proprietăți.

Există însă o deosebire între ele, aceea că servitutea aeriană este stabilită fără nici o indemnitate în profitul proprietarului fondului.

5) În afară de aceasta, statul are un drept de suveranitate asupra atmosferei înconjurătoare a teritoriului său, conform concepțiunii unei părți din doctrină.

Deși criticată această concepție, ea a fost consacrată prin art. 1 al Convenției dela Paris:

„Les hautes parties contractantes reconnaissent que chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial ensemble, les eaux territoriales adjacentes au dit territoire”.

Deci, o formulă netă de suveranitate desăvârșită.

Pentru a face însă posibilă navigația aeriană internațională, statele ce au participat la ea au trebuit să introducă un drept de servitute în favoarea aeromobilelor străine.

Fiecare dintre acestea s'a obligat a concede în timp de pace libertatea de trecere inofensivă a aeromobilelor deasupra propriilor lor teritorii, respectându-se condițiunile stabilite prin convențiune.

De această libertate nu vor beneficia decât aparatele ce au naționalitatea unuia dintre statele contractante, afară de cazul concesiunii unui permis special și temporar (art. 5).

Ca o urmare a recunoașterii principiului suveranității s'au luat unele măsuri pentru garantarea lui.

În navigația maritimă itinerariile de călătorie se stabilesc de proprietarii năvilor, după cum le dictează interesele lor materiale. Plecarea, drumul, oprirea, escala în porturi se face conform necesităților, intrarea și ieșirea din porturi se efectuează cu foarte multă ușurință.

În navigațiunea aeriană situația e alta. Mai pre-

tutindeni diferitele state au stabilit drumurile ce le pot urmă aeromobilele străine, aeroporturile în care trebuie să ateriseze, zonele ce sunt interzise pe motive de ordin militar sau de siguranță publică.

Posibilitatea introducerii acestor restricțiuni a fost recunoscută prin Convențiunea dela Paris, art. 3 și 15.

Dreptul de suveranitate ridică o altă problemă conexă, aceea a exercitării jurisdicției și controlului asupra faptelor petrecute în atmosferă pertinentă.

Așa s'ar pune chestiunea pedepsirii delictelor săvârșite pe bordul aeromobilului de persoane ce nu aparțin statului care exercită dreptul de suveranitate asupra atmosferei străbătute de aparate fără ca acesta să ateriseze.

Se vor aplica oare în această ipoteză aceleași principii ce se aplică mării teritoriale, se vor adopta acele opuse ale naționalității vasului (legea pavilionului), sau se va ține seama de acele ale locului aterisării?

Trebuie să se recunoască că, din acest punct de vedere, este foarte dificil a se identifica atmosfera cu marea teritorială și a o supune aceluiaș regim juridic.

În adevăr e constatat că diferitele state nu au încă la dispoziție mijloace destul de eficace pentru a-și pune în practică dispozițiunile legilor lor.

Aeromobilul se poate ridica la mari înălțimi și, datorită înțelei sale, să dispară cu repeziciune.

Tot din această cauză nu se vor putea exercita cu ușurință măsurile de control sau dispozițiunile vamale, fiscale și sanitare luate de un stat relativ la aparatele ce iau contact cu teritoriul său.

6) Riscurile rezultând din întrebuințarea aeromobilului sunt mai numeroase decât acele provocate de folosirea navelor.

Aeromobilul poate produce daune nu numai persoanelor sau lucrurilor transportate, ci și proprietarilor solului deasupra terenurilor cărora el zboară.

Nava, pe dată ce a eșit în larg, poate multă vreme să nu mai ia contact cu pământul. În călătorie ea nu vine în contact cu proprietatea particulară a nimănui, cu excepția încărcăturii și ipoteza, devenită rară azi, a unui abordaj.

Aeromobilul nu pierde orice contact cu proprietatea particularilor. El sburând deasupra pământului, poate să cauzeze pagube atât acestora, cât și bunurilor lor.

În adevăr, câte victime nu se numără, datorită accidentelor de aviație, printre persoanele ce nu au nici o legătură apropiată sau îndepărtată cu aceasta și nici nu se numără printre pasagerii transportați de ea.

Bogății importante au fost distruse din cauza acestorași împrejurări. Recolte și bunuri au fost consumate de incendii propagate prin aparatele ce s'au aprins în cădere sau au luat foc la ajungerea lor pe pământ.

Aceste daune trebuiesc reparate.

În ce mod se va face această reparație? Cărui regim juridic vor fi ele supuse?

De unii autori s'a propus ca ele să fie guvernate de principiile tradiționale stabilite prin codul civil relativ la delictele sau quasi-delicturile civile (998—999 cod. civ.).

Alții au pretins înlăturarea acestor dispozițiuni legale și crearea unor norme mai severe și mai adecuate situației de fapt.

În proiectul alcătuit la Budapesta în Octombrie 1930 de Comitetul internațional tehnic al experților juridici aerieni, s'a propus *adoptarea răspunderii obiective sub forma cea mai absolută, neadmitându-se alt motiv de exonerare de cât forța majoră*.

Răspunderea a fost însă limitată pentru fiecare accident până la concurența valorii aeromobilului în locul și la data primei sale utilizări.

Jumătate din această valoare este afectată reparării daunelor cauzate persoanelor, iar jumătate celor cauzate bunurilor.

Totuși limita responsabilității nu va putea fi inferioară sumei de 2.500.000 f-rcs pentru fiecare categorie de daune.

Dacă suma afectată pentru repararea daunelor cauzate bunurilor nu este absorbită de acestea, aceea ce rămâne este destinată reparării daunelor pricinuite persoanelor.

În cazul în care sunt mai multe victime în același accident și dacă suma globală de plătit cu titlu de reparație depășește quantumul prevăzut, se va procedea la reducerea proporțională a drepturilor fiecăruia.

Proiectul a fost înaintat guvernului francez pentru a fi supus conferinței diplomatice ce va avea loc în 1932 (16).

Iată prin urmare o serie de probleme ce au fost rezolvate altfel decât în materie de drept maritim, sau care își așteaptă soluțiunea lor pe baza altor principii decât cele cuprinse în legile referitoare la navigația pe apă.

Datorită lor, se afirmă caracterul special al dreptului aeronautic.

7) În cazul în care au fost adoptate norme similare cu cele cuprinse în dreptul maritim, acestea nu au fost transplantate aidoma.

Uneori ele au suferit modificări, devieri, deformări datorite exigențelor fenomenelor juridice subsumate lor.

Alteori, ele au fost completate cu dispozițiuni inspirate de alte ramuri de drept.

Exemplul tipic din acest punct de vedere ni-l oferă Convenția dela Varșovia din 12 Octombrie 1929, care, deși s'a inspirat din Convenția maritimă dela 25 August 1923 dela Bruxelles, nu a pierdut din vedere nici dispozițiunile cuprinse în aceea dela Berna din 23 Oc-

tombrie 1924, relativă la transporturile feroviare, apropiindu-se mai mult de aceasta din urmă.

8) În sfârșit, chiar în ipotezele în care regulele din dreptul maritim au fost adoptate fără a se ține seama de materia specială reglementată, acest procedeu a fost criticat și s'a cerut modificarea dispozițiunilor legale și introducerea de norme adaptabile cerințelor aeronautice (17).

Așa s'a arătat, și cu drept cuvânt, că în mod greșit s'a extins aeromobilului regimul garanției ipotecare.

Motivele ce au determinat introducerea, în unele state, a ipotecii și înlăturarea gajului în dreptul maritim nu se aplică în materie aeronautică.

S'a admis garanția ipotecară pentru a se facilita obținerea de credit din partea proprietarilor de aeromobile.

Ea nu va da rezultatul așteptat.

Aeromobilul nu prezintă valoarea pe care o are nava.

În aceasta sunt concentrate capitaluri importante. Ea constituie deseori patrimoniul întreg al unei persoane.

Aeromobilul e supus peririi, riscurilor multiple. Viața sa e efemeră pe lângă aceea a navei.

În aceste condițiuni el nu oferă o garanție importantă și reală creditorilor. Acestia nu vor primi constituirea unei ipotecii asupra sa pentru garantarea unor sume mai importante.

Regimul ipotecar nu a dat rezultate prea bune în materie maritimă. Cu atât mai mult vor fi reduse roadele sale în aeronautică.

Ar părea că situația s'ar schimba numai dacă asigurările ar lua o mare desvoltare în această direcție. În acest caz, creditorii, știind că aparatele sunt asigurate și că în caz de peire valoarea lor este înlocuită cu despăgubirea acordată de societate, ar putea fi tentați a accepta garanții reale asupra lor.

Până în prezent însă, cu toate eforturile laudabile făcute, asigurările au dat rezultate deplorabile în mai toate statele. Constatarea o face în mod obiectiv un autor francez, René Blum, într-o lucrare a sa relativă la această materie (18).

De asemenea în mod eronat s'a dispus aplicarea în aeronautică a normelor ce reglementează asistența și salvarea maritimă.

Fără îndoială că, din punct de vedere moral, ideea obligativității asistenței e minunată. Din punct de vedere practic ea e însă inadaptabilă.

Cum s'ar putea ca un aeroplan să vie în ajutorul

16) Giannini, Sulla responsabilità dei danni causati ai terzi dagli aeromobili secondo il progetto di Budapest. Riv. di dir. com. 1931, I, 511.

17) Fabio Luzzatto, L'aeronautica e il diritto privato. Monit. Trib. 1924, 201; D. Guidi, Nota, Dir. e prat. com. 1923, I, 144; Brunetti, Lineamenti di dir. aeronautico, Dir. e prat. com. 1924, I, 25; Idem, Diritto marittimo privato, I. p. 50; Marghieri, Della nave all' aeronave, p. 5; Carlo Musto, L'aeromobile, p. 150 și urm.; J. Hamel, op. loc. cit. p. 60, 64—65.

18) René Blum, Les assurances aériennes, p. 362.

altuia în pericol? În ce mod s'ar apropia cineva de un aparat ce se găsește în plină rostogolire spre pământ sau înconjurat de flăcări în sbor, pentru a-l salva din situația în care se găsește?

Acel ce ar voi să execute un atare act de îndrăzneală ar face-o cu riscul vieții sale.

În sfârșit e absurdă măsura luată în Italia de a introduce, prin art. 42 din decretul lege din 20 August 1923, vechea și căzută în desuetudine instituție a abandonului în dreptul aeronautic.

Ea a fost abolită din dreptul maritim prin Convențiunea dela Bruxelles din 1923, relative la l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer.

De ce să fie atunci reintrodusă pentru limitarea responsabilității proprietarilor de aeromobile? Care ar fi motivul ce ar justifica adoptarea unei atare soluțiuni?

Nici unul. Nu se ține seamă de realitate. Aeromobilul ce va fi abandonat creditorilor nu va reprezenta nici o valoare. El se va reduce, după cum just a remarcat Marghieri, „*ad una burletta — perché, se l'aeroplano e in condizioni di dover essere abbandonato ai creditori esso è ridotto in rottami, e lo stesso motore si trova in condizioni tali da non poter avere più un valore ripartibile fra i vari cointeressati*”.

În aceste condițiuni soluția adoptată echivalează cu o farsă sinistă jucată creditorilor proprietarilor de aeromobile.

Prin urmare, navigația aeriană este supusă unor principii deosebite și trebuie să fie guvernată de norme diferite de cele cuprinse în dreptul maritim.

9) În dreptul aeronautic nu sunt formulate numai norme de drept privat, ci și de drept public.

În el sunt fuzionate instituții ce aparțin și unei ramuri și celeilalte.

El cuprinde pe lângă dispozițiunile de ordin privat și norme de drept administrativ, internațional public, penal, procedural și are legături cu dreptul constituțional (19).

În legătură cu dreptul constituțional se discută în cadrul său diferitele concepții relative la suveranitate, cu privire la exercitarea acestui drept asupra atmosferei înconjurătoare a teritoriului unui stat, ce e considerată ca un „dominium eminens” al său.

Dreptului internațional public aparțin normele prin care se limitează relațiunile internaționale dintre state relativ la același spațiu și se stabilesc drepturile și obligațiunile lor în războiul aerian.

La origine dreptul aeronautic a constituit chiar exclusiv un drept al războiului. Ne denotă aceasta regulile recomandate în 1899 și în 1907 la Haga relativ la bombardamentele aeriene.

Din dreptul administrativ fac parte legile prin care se crează diferite organe administrative locale și centrale necesare aviației, prin care se fixează activitatea, funcțiunea lor, acele prin care se instituiesc aeroporturile și se fixează condițiunile de recrutare a personalului aeronautic civil sau militar, se iau măsurile pentru propășirea aviației particulare, civile și comerciale și a celei aparținând statului.

Dreptul aeronautic penal se ocupă de sancțiunile prin care statul asigură executarea obligațiunilor fixate pentru exercitarea navigațiunei aeriene. Din el fac parte și normele disciplinare stabilite pentru pedepsirea personalului echipajului.

Caracter de drept procedural îl oferă măsurile luate pentru a se stabili competența, felul de judecată al litigiilor rezultând din aviație, termenele și căile de atac, mijloacele de probă admise.

Dreptul aeronautic capătă, grație tuturor acestor împrejurări, o individualitate proprie ce-l distinge de dreptul maritim.

„Prea nou pentru o lume prea veche el are nevoie de un sistem complex de norme care nu e nici public, nici privat, nici comercial, nici maritim, nici național, nici internațional, dar prezintă toate aceste caractere, conține norme, elemente și substanțe din toate acestea. De aceea el pare a fi în același timp un drept public, privat, național, internațional, comercial și penal, *dar în realitate e un drept nou, de sine stătător — dreptul aeronautic*” (20).

* * *

Dreptul aeronautic trebuie să fie considerat ca autonom, *întrucât îndeplinește condițiunile impuse de știința dreptului pentru a fi socotit ca atare.*

În adevăr, după Benvenuto Donati, trei condițiuni sunt cerute pentru existența unui drept special autonom.

a) Să fie chestiunea de o materie organică nouă ce nu e încă legiferată și care nu poate fi subsumată nici uneia dintre ramurile juridice existente prin extinderea pe cale de analogie a dispozițiunilor acestora;

b) aceasta să fie reglementată pe bază de principii generale proprii;

c) reglementarea să prezinte o încrucișare de instituții publice și private, sau, după propria-i expresiune, „*la tipica interferenza tra diritto pubblico e privato*” (21).

Ori, din expunerea făcută, oricine își dă seama că această ramură realizează condițiunile impuse.

Plecând dela aceste norme, însuși autorul citat recunoaște autonomia dreptului aeronautic (22).

Această recunoaștere corespunde tendinței de a se atribui acest caracter tuturor ramurilor de drept nou formate ce întrunesc cerințele științei dreptului.

Așa se explică de ce se admite astăzi că există un

19) A. Ambrosini, Lezioni di dir. aer. I, p. 6—7; Coci-Parisi, Diritto dell'aria 17; Fragali, op. cit. p. 25 text și nota 2; Benvenuto Donati, Fondazione della scienza del diritto, p. 254—255; J. Hamel, op. cit., p. 48.

20) Carlo Musto, op. cit., p. 16.

21-22) Benvenuto Donati, op. cit., p. 224—225 și 252.

drept maritim alături de cel comercial, un drept industrial, mineral, agrar, al muncii.

Autonomia dreptului aeronautic nu înseamnă însă lipsa de legături cu celelalte discipline ale dreptului, neexistența de dispozițiuni comune cu ale acestora sau imposibilitatea de a se putea proceda la complexarea lacunelor sale cu regulile din codul maritim, civil, comercial, penal, sau cu principiile generale de drept.

Nu trebuie dat autonomiei unei ramuri de drept un sens prea absolut. Acesta nu poate fi despărțit de celelalte ramuri juridice nefiind un câmp închis, sustras influenței lor.

El face parte din cadrul general al dreptului. Trunchiul juridic este unic și deci comun.

D. GĂLEȘESCU-PYK,

Profesor de Drept Comercial Comparat și Maritim,
Cernăuți.

CURTEA DE APEL BUCUREȘTI S. IV-a

Audiența dela 18 Iunie 1930

Președinția D-lui POȘOIU Consilier

Sindicatul Spiritului S. A. cu Ministerul de Finanțe

Decizia Civilă No. 328

Contencios administrativ. Act ilegal de autoritate. Art. 42 legea pentru reprimarea fraudelor și comerțul și prepararea băuturilor alcoolice din 1927.

In contencios nu se pot ataca de cât actele de autoritate care lezează un drept, iar nu un interes, ori cât de serios ar fi.

În speță, actul a căruia anulare se cere, autorizația dată unei fabrici de spirt de a funcționa, neatingând dreptul conferit de art. 42 legea spirtului din 1927 — „Sindicatul spirtului” de a fi singurul organ de desfășurare a acestui produs, ci numai un interes — căci prin înscrierea intervenției în Sindicat s'ar fi micșorat numai cota anuală de fabricațiune a membrilor din Sindicat, — acțiunea în contencios este nefondată.

S'au ascultat d-l avocat Lascar Antoniu, pentru reclamantă și d-l Plesnilă pentru pârât.

Curtea,

Asupra acțiunii în contencios administrativ, intentată de sindicatul spiritului societate anonimă cu sediul în București, Str. Lipscani No. 110—112, în contra Ministerului de Finanțe prin reprezentanții săi legali, cu sediul în București, Calea Victoriei, prin care cere anularea rezoluției cu data de 7 August 1929 a d-lui Secretar general Teianu, comunicată sindicatului, cu adresa Ministerului de Finanțe No. 211.976 din 15 August 1929, prin care se aprobă punerea în funcțiune a fabricii de spirt industrial a d-nei văduva Margareta Uranyi din comuna Gălgău județul Someș, dispunându-se prin sus menționata adresă, repartizarea și către această fabrică a unei cote din contingentul global al fabricelor de spirt pe anul 1929.

Având în vedere lucrările dosarului, actele prezentate, susținerile orale cât și concluziunile scrise, din care în fapt rezultă următoarele:

Văduva Margareta Uranyi, domiciliată în com. Gălgău, jud. Someș, a făcut cerere Ministerului de Finanțe ca să aprobe repunerea în funcțiune a fabricii sale de spirt agricol din acea comună, fabrică ce funcționase până în ziua de 4 Februarie 1922 când a fost distrusă de incendiu.

După ce a reconstruit fabrica în ziua de 20 Februarie 1924 a cerut să i se dea permisul de a funcționa fabrica, permis

ce Ministerul de finanțe prin decizia No. 281.840 din 924 i-a respins cererea, deciziune pe care atacând-o cu recurs înaintea Inaltei Curți de Casație, aceasta prin decizia cu No. 1259 din 3 Iulie 1925 i l-a respins.

În ziua de 5 August 1929, prin petiția înregistrată sub No. 19.580 cere din nou Ministerului, prin adresa No. 211.976 din 15 August 1929, adresată președintelui Sindicatului Spiritului, și aduce la cunoștință că Ministerul a aprobat punerea în funcțiune a fabricii de spirt a d-nei văduva Margareta Uranyi din com. Gălgău jud. Someș, încetată a mai funcționa dela data de 4 Februarie 1922, în urma unui incendiu, rugându-l să repartizeze și acestei fabrici cote de fabricare din contingentul total al fabricelor de spirt pe anul 1929 cu începere dela data punerii în funcțiune.

Având în vedere că reclamantul, Sindicatul Spiritului, arată, că această aprobare s'a dat prin rezoluția cu data de 7 August 1929, a d-lui Secretar general Teianu, cerând prin acțiunea de față anularea acestei rezoluții comunicată lui prin adresa menționată mai sus.

Având în vedere că, prin petiția înregistrată la No. 6881 din 15 Mai 1930, văduva Margareta Uranyi a făcut intervenție în această acțiune, atât pentru apărarea intereselor sale proprii cât și în sprijinul drepturilor Ministerului de Finanțe — intervenție ce a fost admisă în principiu în ședința din 15 Mai 1930 prin jurnalul cu No. 4136.

Având în vedere că reclamantul în susținerea acestei acțiuni a invocat violarea art. 42 al. b din legea pentru represiunea fraudelor în comerțul și prepararea băuturilor spirtoase din 1927 întrucât prin acesta se prevede că nici o fabrică nouă de spirt industrial nu se mai poate înființa și autoriză peste acea, care la intrarea în vigoare a menționatei legi avea autorizațiunea de funcționare a Ministerului de Finanțe, și cum fabrica d-nei Uranyi, nu avea dreptul de funcționare în momentul edictării legii și al constituirii sindicatului, Ministerul de Finanțe a călcat legea pentru represiunea fraudelor cum și regulamentul de funcționare al sindicatului, dând astfel o dispoziție ce urmează a fi anulată ca ilegală.

Că de asemenea a violat art. 42 aliniatul f și g al legii de mai sus, care prevăd că fabricile de spirt industrial se vor constitui în termen de 2 luni dela promulgarea legii, într-o societate denumită „Sindicatul Spiritului”, iar acelea care nu vor figura în acel moment în sindicat nu au dreptul la cotă, și cum fabrica nu face parte din sindicat, Ministerul numai prin violarea legii, cere să-i repartizeze o cotă din contingentul global pe anul 1929.

Că prin urmare prin acest act ilegal a vătămat interesele sindicatului întrucât le cere în mod arbitrar să-și mărească numărul asociaților, să atribue acțiuni unui nou asociat peste prevederile statutelor și a actului constitutiv, acte a căror respectare ar avea repercursiuni însemnate asupra capitalului său.

Având în vedere că Ministerul de Finanțe ca și intervenienta Margareta Uranyi, prin reprezentanții lor au cerut respingerea acțiunii, pe lipsa de interes al sindicatului spiritului, întrucât prin acțiunea de față nu se plânge că i s'ar fi atins vre-un drept, ci că s'ar fi lezat interesele personale ale componentilor sindicatului: prin micșorarea cotei de participare cuvenită acestora, deci acțiunea este de domeniul interesului individual al fiecărui membru, dar nu de domeniul interesului colectiv și abstract al sindicatului.

Că pentru a avea o asemenea acțiune, trebuie să existe vre-un text de lege, care să protejeze vre-un drept existent al sindicatului căci, o acțiune tinde la conservarea sau respectarea unui drept; ori prin acțiunea introdusă nu se sancționează un drept aparținând sindicatului, deci urmează a fi respinsă.

Că în fine, actul Ministerului, de a autoriză funcționarea fabricii este perfect legal, căci fabrica întrunește condițiunile cerute de noua lege din 1927, întrucât funcționase timp de

două luni în două campanii de lucru, deci avea tot dreptul de a face parte din sindicat.

Având în vedere că prin art. 42 al. b din legea pentru represiunea fraudelor în prepararea și comerțul băuturilor alcoolice din 4 Iunie 1927 se prevede că nici o fabrică nouă de spirt industrial, sau de drojdie comprimată nu se mai poate înființa peste acele care la intrarea în vigoare a prezentei legi posedă autorizațiunea de funcționare de la Ministerul de Finanțe; Că prin al. f se prevede că: Ministerul de Finanțe împreună cu Ministerul Agriculturii sunt autorizate a regulamenta sindicalizarea obligatorie a fabricelor de spirt industrial și a contingentă producția spirtului între fabricile autorizate a funcționa la promulgarea legii; fabricanții de spirt industrial sunt obligați ca în termen de 2 luni de la promulgarea legii să se constituie într-o asociație numită „Sindicatul Spirtului”, iar în partea finală a acestui alineat se prevede că sindicatul este singurul organ de desfacere al spirtului industrial produs de către toate fabricile din țară, atât pentru consumația internă cât și pentru export; și, în fine, prin alineatul g, același articol se menționează că: fabricile care nu intră în sindicat pierd dreptul la contingent.

Având în vedere că, prin art. 4 al statutelor Societății anonime „Sindicatul Spirtului”, înființată în virtutea legii de mai sus, se arată scopul și obiectul societății și anume: de a executa dispozițiunile acestei legi, de a ajuta autoritățile chemate să aducă la îndeplinire dispozițiunile acestei legi, a înființa depozite regionale și oficii de vânzare pentru spirt, a dispune în mod exclusiv asupra spirtului industrial ce va fi produs în țară sau ce se va importa din străinătate, a desface spirtul pe contul comun al fabricelor, a încasa prețul și a-l distribui fabricelor de spirt și în genere a apăra interesele industriei de spirt.

Având în vedere că reclamanta prin acțiunea de față, nu arată dreptul ce i-a fost atins prin autorizarea dată fabricii de spirt proprietatea intervenientei de a funcționa posterior datei aplicării legii din 4 Iunie 1927, drept garantat și ocrotit prin menționata lege, ci susține numai că au fost lezate interesele membrilor componenți ai sindicatului spirtului, micșorându-le cota anuală de fabricațiune, cum și capitalul social care a fost în întregime subscris numai de fabricile care în 1927 aveau autorizație de funcționare și ale căror acțiuni s'au repartizat în proporție cu media hectolitrilor de spirt produsă de fiecare fabrică în anii 1924 și 1925.

Că deci cererea Ministerului de a atribui cota, este ilegală și imposibil de realizat, de oarece prin lege și statut o asemenea cotă nu se poate repartiza decât acționarilor.

Având în vedere că, potrivit art. 1 din legea asupra contenciosului administrativ, oricine se pretinde vătămat în drepturile sale printr'un act administrativ de autoritate făcut cu încălcarea legilor sau regulamentelor, sau prin rea voință a autorităților administrative, de a rezolva cererea privitoare la un drept, poate face cerere pentru recunoașterea dreptului său la autoritățile judecătorești.

Considerând că într'un Stat de legalitate trebuie să existe domnia legilor și ca consecință actele administrative făcute cu nerespectarea lor trebuiesc înlăturate; așa că atunci când din nerespectarea condițiilor legale, se aduce o atingere unui drept particular, atât administrația cât și particularul pot să aibă interese să se intre în legalitate.

Considerând că în principiu, în concepția dreptului administrativ, administrația prin actele ce face, poate să atingă interese dar nu poate să calce drepturi decât când este autorizată de lege și cu condițiuni stabilite de dânsa; Că administrația trebuie să respecte toate aceste drepturi și dacă face vre-un act prin care le vatămă, actul este ilegal, căci violează legea care consfințește aceste drepturi (art. 107 din Constituție).

Că deci între interes și drept există o vizibilă diferențiere.

Considerând că întrucât reclamantul, Sindicatul Spirtului, susține numai că prin autorizația dată s'ar fi violat dispozițiunile legii și ale regulamentului, pentru represiunea fraudelor în prepararea și comerțul băuturilor alcoolice, fără însă a arăta și dovedi că prin această încălcare a legii i s'ar fi atins vre-un drept, prin aceasta arată un simplu interes și simplele interese negarantate de lege, oricât de serioase ar fi nu pot servi de bază unei acțiuni în contencios.

Că din examinarea contextului acestei legi rezultă că sindicatul are dreptul ca el singur și prin el să se facă vânzarea spirtului (art. 42 al. f, partea finală) fiind singurul organ de desfacere, deci acesta este un drept garantat prin lege, așa că dacă prin autorizația dată, s'ar fi recunoscut intervenientei Margareta Uranyi, dreptul a vinde direct spirtul ce l-ar fabrica fără a fi obligată de a intra în sindicat prin aceasta s'ar fi atins acest drept.

Ori întrucât în speță, prin actul a cărei anulare se cere, autorizația de refuncționare, nu se atinge acest drept, ci prin înscrierea ei, în sindicat și repartizarea cotei se micșorează cota anuală de fabricațiune a membrilor componenți ai sindicatului, li se atinge interesele, atât și nimic mai mult.

Că simplele interese pecuniare oricât de serioase ar putea fi, nu pot servi ca bază unei acțiuni în contencios, așa că obiecțiunea Ministerului cum și a intervenientei fiind fondată, urmează ca acțiunea să fie respinsă fără a mai discuta dacă autorizarea dată este legală, adică dacă fabrica înfrunză condițiunile cerute de noua lege din 1927, de a putea funcționa și deci de a intra în sindicat.

Având în vedere și cererea de cheltuieli de judecată, pe care Curtea apreciindu-le le fixează la câte 2000 lei pentru fiecare.

Pentru aceste motive redactate de d-l Consilier I. Poșoiu Curtea, admite cererea de intervenție făcută de Margareta Uranyi, etc., și respinge ca nefondată acțiunea în contencios intentată de Sindicatul Spirtului.

(ss) Poșoiu, Pantelimon, C. Negoescu.

Grefier (ss) Zodie.

CURTEA DE APEL DIN IAȘI S. I

Audiența din 6 Martie 1931

Preșidenția d-lui N. N. Gane Consilier

Avocat, Imposibilitate de a-și exercita profesiunea. Delegarea unui alt avocat din barou a-l înlocui. Condițiuni. Art. 77 legea corpului de avocați.

Moșie ipotecată la Creditul Funciar Rural. Scoaterea ei în vânzare. Neaplicarea dreptului comun și a legii referitoare la executarea silită. Aplicarea legii speciale a creditului. Apel. Expertiză pentru fixarea prețului. Inadmisibilitate. Încherea tribunalului de respingere în urma cererii făcute pe baza legii executării silită. Inadmisibilitatea apelului contra ei. Art. 2, 10 și 13 legea executării silită și art. 525, 530 și 533 pr. civ.

1. Numai în caz de imposibilitate legală a unui avocat de a-și exercita profesiunea, Consiliul baroului va putea, potrivit dispozițiilor art. 77 din legea corpului de avocați, îngriji de conducerea afacerilor sale învițând un alt avocat din acelaș barou a prelua conducerea acestor afaceri. Lipsa din localitate a avocatului angajat și cererea amânării judecării afacerii pe acest motiv nu intră în prevederile art. sus citat.

2. Când o moșie se află ipotecată la Creditul Funciar Rural, scoaterea ei în vânzare, în caz de punere în executare a actului, se face prin îndeplinirea formalităților legii speciale Creditului, nefiind aplicabile dispozițiunile art. 2 și 10 din noua lege referitoare la executarea silită.

3. Încherea dată de Tribunal prin care s'a respins

cererea făcută în baza legii pentru unificarea unor dispozițiuni referitoare la executarea silită pentru fixarea prețului dela care urmează să înceapă licitația pentru vânzarea unui imobil nefiind supusă decât recursului odată cu ordonanța de adjudecare, apelul declarat în contra ei este inadmisibil.

La apelul nominal, s'au prezentat apelanta Elena Pastia asistată de d-l avocat I. Ghica, cum și intimata Prima Societate civilă de credit funciar rural din București prin d-l avocat Gh. Stoenescu.

C u r t e a,

Având în vedere că din partea apelantei Elena Pastia, s'a cerut amânarea pe motiv că avocatul său, d-l L. Pilat, lipsește din localitate, d-l avocat Ioan Gr. Ghica, având numai delegați din partea Baroului de Iași, prin adresa no. 180 din 6 Martie 1931, de a cere amânarea în baza art. 77 din legea avocaților;

Având în vedere că, conform art. 77 din legea pentru organizarea și unificarea Corpului de avocați, în caz de decădere, incapacitate, suspendare sau orice alt motiv de imposibilitate legală a unui avocat de a-și exercita profesiunea, fie după cererea avocatului însuși, sau a familiei sale, fie în lipsa unei atări cereri, din oficiu, consiliul baroului va îngriji de conducerea afacerilor pendinte, ce-i erau încredințate, invitând un alt avocat din același barou, a prelua conducerea acestor afaceri, după prealabilul asentiment al avocatului înlocuitor, ținându-se seamă și de doleanțele avocatului substituit, sau a familiei sale;

Având în vedere că, în speță, se pretinde din partea apelantei, că ar avea avocat angajat pe d-l Laurențiu Pilat și că acesta lipsește din localitate și deci nu are cine să o asiste în proces;

Că, deci, nu ne aflăm în nici unul din cazurile la cari se referă art. 77 din legea avocaților, de împiedicare a avocatului părții de a-și exercita profesiunea, pentru a fi vorba de substituirea sa printr'un alt avocat și de suspendarea de drept a termenelor până la reluarea conducerii de către avocatul înlocuit, cum se prevede prin aliniatul ultim al art. 77;

Având în vedere pe de altă parte că, din examinarea dosarului, nu se constată că d-l avocat L. Pilat ar fi pus vreo dată concluziuni, sau ar fi asistat la vreun termen pe Elena Pastia în această afacere;

Că, chiar Baroul avocaților din Iași, n'a fost sesizat de către d-l avocat L. Pilat, să-i substituie un alt avocat pentru a cere amânarea, ci adresa baroului, este pornită după cererea apelantei Elena Pastia, care singură pretinde că ar avea avocat pe d-l L. Pilat.

Că, prin urmare, întrucât nu ne aflăm în cadrul dispozițiilor art. 77 din legea avocaților și întrucât, la cererea de amânare a apelantei, întemeiată pe motivul că-i lipsește avocatul ce l'ar fi angajat, nu consimte și avocatul societății intimată, urmează a se respinge cererea de amânare, mai ales că apelul de față este privitor la o cerere incidentă într-o urmărire silită imobiliară, deci de natură urgentă, iar partea a avut la prima instanță alți avocați, cari ar fi putut să o asiste și astăzi și în tot cazul își putea angaja din timp orice alt avocat care să o asiste în acest apel;

Pentru aceste motive, respinge cererea de amânare.

In fond: Având în vedere apelul declarat de Elena Pastia în contra jurn. Tribunalului Vaslui no. 9007 din 31 Iulie 1930, prin care i se respinge cererea făcută prin petiția înreg. la no. 20.935 din 1930, de a se începe licitația pentru vânzarea imobilului său, masia Bălțați, dela suma de 10.000.000 lei, valoarea indicată de d-sa, în conformitate cu dispozițiunile art. 2 și 10 din legea pentru modificarea unor dispozițiuni referitoare la executarea silită, iar în caz când

creditorul urmăritor nu va accepta această evaluare, să se admită facerea unei expertize pentru determinarea acestei valori.

Având în vedere că din partea Societății de Credit funciar rural din București, care în calitate de creditoare ipotecară, a cerut scoaterea în vânzare a moșiei Bălțați-Tăoști, proprietatea debitoarei Elena Pastia, pentru plata creanței ipotecare de 2.592.897 lei, a anuităților datorite și cheltuielilor făcute, împreună cu dobânzile lor până la ziua plății definitive, s'a opus atât la prima instanță, cât și astăzi în apel, că nu-i sunt aplicabile dispozițiunile art. 2 și 10 din noua lege pentru unificarea unor dispozițiuni referitoare la execuțiunea silită, întrucât creditul funciar rural este o instituție care funcționează în baza legii sale speciale, care prevede, în ce privește urmărirea, dispozițiuni derogatorii de la dreptul comun;

Având în vedere că, în adevăr, legea societăților civile de credit funciar rural prevede, în ce privește urmărirea imobilelor, o serie de dispozițiuni derogatorii dela dreptul comun și anume :

Că, în caz de neplată chiar a unei singure anuități devenită exigibilă, societatea va putea urmări vânzarea imobilului ipotecat, nefiind primită nici o opozițiune în contra aceste urmăriri;

Că, simpla somațiune de plată, notificată debitorului, ține loc de facerea comandamentului din dreptul comun;

Că, după trecere de o lună dela notificarea somațiunei de plată, societatea va putea cere fixarea termenului de vânzare, care va avea loc după trei luni dela data eşirei publicației de vânzare în Monitorul Oficial, etc

Că, în special, în ce privește prețul dela care urmează a se începe licitația, legea prevede categoric, că acesta este prețul oferit de Societatea și menționat în caetul de sarcini, care se depune la dosarul vânzării cu cel puțin 8 zile înaintea adjudecării (art. 19 al. 25);

Considerând deci, că întrucât este vorba de o urmărire imobiliară ce se face în baza legii speciale a societăților de credit funciar rural, care conține dispozițiuni derogatorii dela dreptul comun, nu sunt aplicabile dispozițiunile art. 2 și 10 din legea pentru unificarea unor dispozițiuni referitoare la executarea silită, după cum se prevede categoric prin art. 13 din această lege;

Că, prin urmare, bine Tribunalul a respins cererea de a se admite facerea unei expertize pentru a se fixa prețul dela care să se înceapă licitația, așa că apelul debitoarei urmărite este neîntemeiat.

Considerând că de altfel acest apel este și inadmisibil, întrucât este făcut în contra unei încheieri date de Tribunal asupra unei cereri făcute în baza legii pentru unificarea unor dispozițiuni referitoare la executarea silită pentru fixarea prețului dela care urma a se începe licitația, pentru vânzarea unui imobil;

Că, în adevăr, potrivit dispozițiilor din codul de procedură civilă, care formează dreptul comun în materie de execuțiune silită imobiliară, contestațiile și cererile incidente, pornite din partea debitorului urmărit, ori a creditorilor săi, sau din partea celor de al treilea interesați, se adresează și se judecă de Tribunalul care face execuțiunea silită art. 525 și urm. (și art. 530 pr. civ.)

Că, conform art. 533 pr. civ., când Tribunalul respinge contestația, se procedează de îndată la vânzare, hotărârile date în aceste cazuri, nefiind supuse decât recursului odată cu ordonanța de adjudecare;

Că, numai în caz de admiterea contestației, aceste hotărâri sunt supuse apelului, care se judecă potrivit dispozițiilor art. 402 din acest cod, după care se va continua cu urmărirea.

Având în vedere că prin legea pentru unificarea unor dispozițiuni referitoare la executarea silită, din 11 Iunie 1930, pentru a se evita vânzările silite în dauna debitorilor,

cum și în interesul economiei generale, s'a dat posibilitatea a se fixa, fie după indicația creditorului urmărit (art. 1), fie după cererea debitorului urmărit (art. 2), de către însăși instanța de urmărire, valoarea imobilului și deci și prețul dela care urmează a se începe vânzarea, admitându-se facerea de expertiză și contra expertiză (art. 2 și 3), dispozițiuni aplicabile și urmăririlor imobiliare în curs, pentru cari nu erau fixate încă termene de vânzare până la 23 Iunie 1930, cum și acelorora pentru cari s'ar fi cerut fixarea termenului după această dată (art. 10);

Că, însă, împotriva încheerii instanței nu se poate face apel (art. 4 al. ultim);

Considerând că chiar dacă s'ar admite că această din urmă dispozițiune de lege s'ar referi numai la cazul când s'a dat o încheiere prin care s'a fixat valoarea imobilului, deci și prețul dela care să se înceapă vânzarea silită, conform art. 6 din lege, totuși în contra încheerilor ce s'ar da asupra unor asemenea cereri relative la fixarea valorii imobilului urmărit și prin care s'ar respinge cererea pentru oricare motive, nu există drept de apel, ci numai dreptul de recurs, odată cu recursul asupra ordonanței de adjudecare, după principiile de drept comun în asemenea materie (art. 553 pr. civ.).

Că, dacă noua lege de unificare ar fi voit să deroge dela dreptul comun, ar fi spus-o în mod expres:

Că, din contra, prin dispoziția din art. 4 al. ultim prin care se prevede, că nu există drept de apel asupra încheerii instanței de urmărire, se vedește că n'a voit să deroge, în această privință, dela regulile dreptului comun;

Că, deci, și din acest punct de vedere, apelul urmează a fi respins;

Pentru aceste motive redactate de d-l consilier C. Scripcă, Curtea respinge apelul, etc.

(ss) N. N. Gane, C. Scripcă, Dem. Gervescu.

TRIBUNALUL DOLJ S. I

Audiența dela 11 Noembrie 1930.

Președenția d-lui ION A. STROE. președinte

Naftule Cohn contrabandă vamală

Sentița penală No. 420

Contrabandă vamală. Cum trebuie săvârșită de călători pentru a putea fi calificată contravenție. Autor principal și complice efectiv. Art. 196 legea vam. modificat prin legea din 30 Iunie 1930.

1. Inculpatul suindu-se în trenul „Simplon” din gara Craiova și coborându-se în gara P. Olt, unde a primit geamantanele cu mătase de contrabandă, nu poate fi considerat călător în sensul ultimului alineat din art. 196 legea vămilor, de oare ce nu a săvârșit contrabandă cu ocaziunea intrării sale în țară venind din străinătate.

2. Pentru că importul se consideră săvârșit de acela care primește marfa venită din străinătate, însemnează că acesta este autorul principal al contrabandei, întrucât el a profitat de marfă punând-o în vânzare fără ca taxele de import să fi fost plătite; iar cel ce introduce marfa în țară dacă este funcționar la căile ferate este un complice care dă un ajutor efectiv contrabandistului, în sensul penultimului alineat din art. 196 legea vămilor.

Tribunalul,

Asupra acțiunii penale deschise prin rechizitoriul no. 22363 din 1930 al d-lui prim procuror de pe lângă Trib. Dolj, contra inculpatului Naftule Cohn, arestat în baza legii micului parchet, pentru faptul prevăzut și pedepsit de art. 196 din legea generală a vămilor, modificat prin legea din 30 Iunie 1930.

Având în vedere actele din dosar, concluziunile d-lui prim

procuror și susținerile apărătorilor inculpatului, din care rezultă următoarele:

În noaptea de 20-21 Octombrie 1930, când trenul „Simplon”, ce venea din Paris spre București, s'a oprit în stația Piatra Olt, la ora 5 noaptea, s'a coborât, pe pariea opusă peronului, inculpatul Naftule Cohn, primind în grabă din vagonul de bagaje dela bagagistul trenului internațional — un oarecare Secondy — patru geamantane de diferite mărimi.

Fiind urmărit de d-l Richard Schneider, sub inspector al Companiei internaționale de vagoane cu paturi, căruia i se păruse suspectă atitudinea inculpatului, a fost condus în fața d-lui șef de stație, exprimându-și bănuiala că Naftule Cohn este contrabandist. D-l șef de stație, la rândul său, a sesizat Comisariatul de poliție din gară, unde s'au făcut primele cercetări; pentru că inculpatul a tăgăduit că geamantanele sunt ale sale, dar mai ales pentru că în ele s'a găsit mătase, bănuiala dela început s'a transformat în certitudine. Inculpatul a fost înaintat Inspectoratului regional de poliție Craiova, și apoi Inspectoratului VIII vamal Craiova, unde s'au îndeplinit formalitățile legale, constatându-se că inculpatul a importat fără ca să plătească taxele vamale, 63 kgr. 0.20 gr. diferite sorturi de mătase ca: fișuri de dantelă de mătase, țesături de mătase, tul de mătase, confecțiuni din țesături de mătase, panglici de mătase, și țesătură din bumbac cu mătase, fixându-se amenda ce urmează să fie plătită statului la suma de lei 1.054.783; iar în ceea ce privește penalitatea faptului, inculpatul a fost înaintat parchetului, care a deschis acțiunea publică de față numai contra lui Naftule Cohn, Secondy fiind dispărut.

Având în vedere că inculpatul, prin apărătorii săi, susține că, în speță, chiar dacă faptul ce i se impută ar fi dovedit, nu poate fi vorba de nici un fel de infracțiune cu caracter penal, urmând a se pronunța absolvirea, deoarece art. 196 l. vămilor, în ultimul alineat, spune că infracțiunile săvârșite de călători cu ocaziunea intrării sau eșirei lor din țară, sunt asimilate contravențiilor vamale, adică fapt pedepsite numai cu amendă, ce are caracter civil că, dacă tribunalul nu împărtășește această părere, în fond cere achitarea, căci din dosar nu rezultă nimic — ca fapte precise — în sarcina sa, mai ales că, prin actele ce prezintă, se dovedește că mătasea este proprietatea d-nei Roza Nadler, care a plătit taxele vamale; iar dacă tribunalul crede că aceste acte sunt insuficient — susțin în fine apărătorii inculpatului — să se admită completarea dovezii prin alte acte și să se numească un domn expert care să constate că d-na Roza Nadler are, în magazinul său din București, toate sorturile de mătase ce s'au găsit în geamantane.

Având în vedere că cererea de absolvire este neîntemeiată pentru că din dosar rezultă și nici inculpatul nu contestă, că el s'a suit în tren din gara Craiova și s'a coborât la Piatra Olt, unde a primit geamantanele dela Secondy; prin urmare inculpatul nu poate fi considerat călător în sensul ultimului alineat din art. 196 l. vămilor, întrucât acest text vorbește despre călătorii ce săvârșesc contrabandă cu ocaziunea intrării lor în țară, venind din străinătate.

Având în vedere că inculpatul nu poate fi nici achitat de oarece pe deoparte faptul ce i se impută este complet dovedit prin procesele verbale dresate în cauză de organele competente, coroborate cu prezumțiuni puternice de vinovăție, cari rezultă din modul său de a se comporta în stația Piatra-Olt și mai ales din tăgăda cu atâta persistență că geamantanele sunt ale sale, deși în cele din urmă a recunoscut contrariul; iar pe de altă parte, teza apărării sale este neverosilă și prin nimic dovedită.

În adevăr inculpatul nu a reușit să dovedească plata taxelor vamale de către d-na Roza Nadler; nici că această este proprietara mătasei și nici că există vreo legătură de afaceri între inculpat și firma „Roza Nadler”.

Cele două declarații de import arată că s'au plătit taxe numai pentru țesături de mătase și tul de mătase; ori, în

geamantane s'au găsit în afară de aceste două sorturi de mătase și fișuri din dantelă de mătase, confecțiuni din țesătură de mătase, panglici de mătase etc.; iar scrisoarea de la firma „Perlmutter“ vorbește despre fișuri de mătase, nu despre fișuri de dantelă de mătase; și nici chiar Perlmutter nu dovedește că a plătit taxele de import pentru fișurile menționate în scrisoare, de oarece în actele anexate la scrisoare se vorbește despre broboade, nu despre fișuri. Cât despre celelalte acte, ele nu prezintă nici o importanță, căci n'au nici o legătură cu mătasea în chestiune.

Dar teza sa este și neverosimilă; dacă ar fi adevărat că a venit cu mătasea din București la Craiova să o vândă, ar fi trebuit să aibă un act justificativ asupra sa știind că mătasea este o marfă a cărei proveniență poate oricând să fie suspectată, mai ales când este găsită la un negustor ambulant; apoi inculpatul nu precizează la cari anume negustori din Craiova a oferit mătasea spre vânzare. Nu explică de ce a dat geamantanele la vagonul de bagaje când știa bine că mergea cu trenul numai până la P.-Olt; de ce s'a dat jos din tren pe partea opusă peronului, când hamalii, cari trebuiau să-i ajute la transportarea geamantanelor, nu-i putea găsi decât pe peron; și în fine, de ce a tăgăduit că sunt geamantanele sale. Inculpatul vrea să justifice atitudinea sa prin faptul că a fost intimidat la început și nu și-a dat seama ce-a spus. Dacă ar fi așa de ce n'a revenit, spunând adevărul, după o zi, două, în fața autorităților vamale sau cel puțin în fața tribunalului. Ba a mai cerut să dovedească prin martori alegațiunea sa mincinoasă, și nereușind a schimba imediat, cu o ușurință uimitoare, modul său de apărare.

În adevăr, inculpatul pretinde astăzi că a tăgăduit că geamantanele sunt ale sale, pentru că n'a știu dacă d-na Roza Nadler plătiase taxele de vamă pentru mătasea găsită într'însele și nu a vrut să-i facă rău denunțând-o. Dacă raporturile dintre d-na Roza Nadler și inculpat ar fi fost de așa natură încât acesta a primit să fie arestat deși nevinovat, numai ca să nu-i facă rău, apoi natural și logic ar fi fost cași d-na Nadler la rândul său, să-i fi spus dela început inculpatului dacă mătasea este sau nu este de contrabandă, pentru a ști cum să se comporte.

Inculpatul văzând cât de subredă este teza ce susține, a cerut, în subsidiar, amânarea procesului pentru a-și procura noi acte și a se face o expertiză. Tribunalul găsește cererea nefondată pentru că i s'a mai acordat un termen în acelaș scop, termen în care inculpatul a avut destul timp să-și strângă toate cele necesare, mai ales că pentru aceasta își angajase un domn avocat din București; actele au și fost prezentate și se găsesc la dosar. Pentru a aduce acte improvizate „pro cauza“, tribunalul nu poate acorda un nou termen; iar expertiza cerută este inutilă, întrucât chiar dacă s'ar dovedi că d-na Roza Nadler are în magazinul său din București toate sorturile de mătase găsite în geamantanele din P. Olt, nu se poate trage nici o concluziune din acest fapt atât timp cât inculpatul nu dovedește legătura ce există între d-na și d-na Nadler și că aceasta a plătit taxele de vamă pentru mătasea din geamantane, nu din magazinul său.

Prin urmare, în rezumat, rămâne bine stabilit că, în fapt, inculpatul este vinovat pentru contrabanda săvârșită în mod următor: Secondary, bagajistul trenului „Simplon“, a adus mătasea din Franța în cele patru geamantane pe cari le-a pus în vagonul său de bagaje, introducându-le astfel în țară prin vama Jimbolia, în ziua de 20 Oct. 1930, când Simplonul a trecut prin acel punct de frontieră; inculpatul a întâmpinat trenul întruna din stațiile dintre Jimbolia și P.-Olt, poate chiar Craiova, și în P.-Olt a primit geamantanele de la Secondary, tocmai în momentul în care a fost prins; având corpul delict asupra sa și infracțiunea fiind de curând săvârșită, a justificat aplicarea legii flagrantelor delictelor și deci arestarea sa.

Având în vedere că, în drept, faptul acesta îmbracă carac-

terului unui delict de contrabandă așa cum este definit de art. 192 din legea vămilor adică un import de marfă tarifată săvârșit fără ca să se fi plătit drepturile cuvenite statului; delict ce este pedepsit de art. 196 din aceeași lege, care spune: „Toate contrabandele de mărfuri sau de valori tarificate sau prohibite la import sau export, săvârșite sau încercate prin locuri interzise trecerii, sau chiar prin cuprinsul vămilor, pe lângă sancțiunile prevăzute de art. 195, se pedepsește și cu închisoare corecțională după cum urmează: dela 3 luni la 3 ani dacă faptul este comis de unul sau doi inși neavând asupra lor arme“ etc.

Și pentru că importul se consideră săvârșit de acela care primește marfa cuvenită din străinătate pentru a trage un profit din vânzarea ei sau în alt mod nu poate fi altfel când este vorba de contrabandă, deci autorul principal, în speță, este inculpatul Naftule Cohn, asupra căruia s'a găsit mătasea importată fără ca el să justifice plata taxelor de import; iar Secondary nu poate fi decât un complice cu ajutorul căruia s'a introdus mătasea în țară, complice despre care vorbește atât de clar penultimul alineat din același articol 196 legea vămilor, care spune: „personalul căilor ferate cari dau concurs efectiv la contrabandă va fi trimis în judecata corecțională alături de principalii făptuitori; Ori, în speță, este necontestat că Secondary era funcționar al trenului „Simplon“ și în această calitate a dat concursul său efectiv pentru a se săvârși contrabanda.

Pentru aceste motive Tribunalul condamnă la un an închisoare corecțională pe inculpatul Naftule Cohn.

(ss) Ion A. Stroe

TRIBUNUL ILFOV S. II COM.

Audiența din 11 Mai 1931

Președenția d lui HARITON UDREA, judecător

Ion Amzuța cu Alex. Dan

Sențința No. 2211

Gir. Aval. Când există ?

Autoritatea lucrului judecat. Nu există, când în prima acțiune cineva a fost chemat ca girant, iar în a doua ca avalist.

1. Girant este acel ce a transmis proprietatea unei cambii, iar atunci când cineva nu a fost proprietarul cambii, ci numai și-a pus semnătura pe dosul cambiei, acesta nu este girant, ci avalist, nefiind nevoie pentru a avea această calitate de formula „pentru aval“ sau altele deasemenea.

2. Există autoritatea de lucru judecat, când între același părți pentru acelaș obiect și având aceeaș cauză, se urmează din nou un litigiu, însă când într'un proces cineva a fost chemat ca girant iar în acțiunea din urmă ca avalist, nu există autoritate de lucru judecat, nefiind aceeaș cauză juridică.

Tribunalul,

Asupra acțiunii introdusă de Ion Gh. Amzuța, din București, contra pârâtului Aurel Alex. Dan din comuna Poenari-Vulpești, jud. Ilfov, pentru a fi obligat la plata sumei de 100.000 lei, cu procente legale și cheltueli, pentru un aval dat de acesta;

Având în vedere actele din dosar și susținerile părților;

Având în vedere că în fapt se constată următoarele:

Nicolae Alex. Dan din comuna Bileciurești, Dâmbovița, a emis la 20 Iunie 1929 o cambie de 100.000 lei, cu scadența la 115 Martie 1930, în ordinul lui Ion Gh. Amzuța. Pe dosul cambiei a semnat și Aurel Alex. Dan, fără vreun alt adaos. După scadență, cambia nefiind plătită, Ion Gh. Amzuța a introdus acțiune cambială, cerând să fie obligat Nicolae Alex. Dan ca emitent și Aurel Alex. Dan ca girant. În fața aces-

tei instanțe, pârâțul Aurel Dan a susținut că girul său nu este valabil. Tribunalul prin sentința no. 2785 din 16 Iunie 1930 a admis acțiunea față de emitent și a respins-o față de Aurel Alex. Dan, pe motivul că girul acestuia nu a fost valabil dat. Ion Gh. Amzuța a făcut apel. Curtea de apel București s. IV prin decizia no. 40 1931 a statuat că chiar dacă semnătura lui Aurel Dan poate să fie interpretată ca aval sau altă garanție, ea însă nu putea să fie interpretată ca un gir și cum Ion Amzuța l'a chemat în judecată pe Aurel Dan în calitate de girant, în cazul acesta bine i s'a respins acțiunea acestuia. Prin respingerea apelului Ion Amzuța a introdus acțiunea de față contra lui Aurel Alex. Dan, cerând să fie obligat acesta la plata sumei din cambie, în calitate de avalist. Pârâțul Aurel Alex. Dan a susținut că în cauză există autoritate de lucru judecat. Pentru această considerație a cerut respingerea acțiunii;

Având în vedere că acestea fiind susținerile părților, urmează să examinăm dacă Aurel Alex. Dan prin semnătura lui pe dosul cambiei, a dat prin aceasta un aval, și apoi dacă există în cauză autoritate de lucru judecat;

Considerând că pentru a fi cineva girant într-o cambie, se cere ca acesta să fi fost proprietarul ei; că posesorul cambiei dovedește girurile cu semnăturile din dosul cambiei, ce urmează după semnătura beneficiarului, care este primul transmitător al cambiei prin gir; că atunci însă când nu s'a transmis proprietatea unei cambii de cineva, ci, cum este în speța de față, la cambia care este în mâna cuiva, se mai pune o iscălitură în dosul cambiei, în cazul acesta nu ne mai găsim în fața unui gir; că garanția aceasta constituie un aval; că deși art. 296 cod. com. arată că avalul se exprimă prin cuvintele „pentru aval” sau altele de asemenea, însă aceste exprimări nu sunt indispensabile; astfel că în speța de față semnătura lui Aurel Alex. Dan, pusă pe dosul cambiei, când aceasta se găsea în mâna beneficiarului ei, fără să treacă mai departe în altă mână, constituie un aval, nu un gir;

Considerând că există autoritate de lucru judecat, când o acțiune purtată între aceleași persoane, pentru același obiect, și având aceiași cauză, este adusă din nou în fața judecății; că prin cauza juridică se înțelege faptul juridic sau material, care constituie fundamentul acțiunii; deci pentru a vedea dacă există aceiași cauză juridică, trebuie să examinăm dacă în noua acțiune se găsește același fapt juridic sau material, ce stă la baza acțiunii, sau cel puțin dacă acest fapt din acțiunea nouă era închis în acțiunea dinainte;

Având în vedere că prin acțiunea dinainte reclamantul cerea ca pârâțul să fie obligat ca girant, pe când în acțiunea nouă cere să fie obligat ca avalist; că girul este un act juridic deosebit de aval; că statuarea asupra girului nu implică o statuare asupra avalului; că de altminterale Curtea de apel București prin decizia no. 40 din 1930, dată asupra apelului din prima acțiune, a arătat că dacă semnătura pârâțului putea să fie interpretată ca un aval, ea nu putea să fie interpretată ca un gir, și că pârâțul fiind chemat în judecată ca girant, nu ca avalist, bine i s'a respins acțiunea; deci, se vede din deciziunea Curții cum avalul a fost considerat ca un act juridic deosebit de gir, și cum prin statuarea asupra girului nu s'a statuat asupra avalului; că stabilindu-se aceasta, excepția autorității lucrului judecat se găsește nefondată și se respinge în consecință, deoarece acțiunea nouă are o cauză juridică deosebită decât cea din prima acțiune;

Având în vedere că din cele expuse s'a stabilit că pârâțul a fost un avalist în cambia de 100.000 lei emisă de Nicolae Alex. Dan; că constatându-se aceasta, acțiunea urmează a fi admisă astfel cum a fost formulată;

Pentru aceste motive redactate de d-l judecător Hariton Udrea, admite acțiunea.

(ss) Hariton Udrea, Teodor Brăiloiu.

TRIBUNALUL JUD. TECUCIU

Audiența dela 25 Iunie 1930

Președinția D lui C. BANESCU Judecător

Soc. an. Frăția din Focșani cu Domnica Bocăneală

Sentința civilă No. 339

Vânzare silită. Creditor urmăritor. Adjudecatar. Depunere de preț. Punere în posesie. Construcția ce există pe teren prevăzută în actul de ipotecă și în Procesul verbal de situație, dispărută în momentul punerii în posesie a adjudecatarului. Dacă adjudecatarul are acțiune în anularea vânzării?

După dispozițiile art. 1311 C. civil, dacă în momentul vânzării lucrul era pierit în totul, vinderea este nulă. Dacă însă era pierit numai în parte, cumpărătorul are alegerea între a se lăsa de contract sau a pretinde reducerea prețului.

Tribunalul,

Asupra acțiunii civile intentate de S. A. Frăția din Focșani, cu petiția înreg. la no. 40758 din 1929, contra părții Domnica I. Bocăneală, cu autorizația soțului ei Ion Bocăneală din com. Ivești, jud. Tecuci, pentru anularea vânzării, operată prin ordonanța de adjudecare a Trib. Tecuci, sub no. 596 din 1928, investită cu titlul executor sub no. 157 din 1929.

Având în vedere susținerile și cererile reclamantei cum și actele de la dosar, din care în fapt se constată următoarele:

Prin actul de ipotecă înscris la Trib. Tecuci sub no. 73 din 916, pârâta se împrumută dela reclamanta societatea Frăția cu suma de lei 15.000, dând drept garanție un imobil compus dintr'un rând de case servind de prăvălie, având trei camere și o sală construcție de zid, acoperit cu tablă situat în comuna Ivești, împreună cu locul lor.

Pârâta debitoare nefiind următoare cu plata la termen, creditoarea a scos imobilul ipotecat în vânzare, autorizat fiind de Tribunal și la 12 August 1925, după facerea comandamentului, se face situația imobilului de către Portăreii Trib. Tecuci care prin procesul dresat constată situația imobilului identică cu cea din actul de ipotecă. Se fac apoi afipte și se fixează termen de vânzare și se adjudecă imobilul definitiv asupra creditoarei reclamante prin ordonanța de adjudecare no. 596 din 928 contra prețului de 50.000 lei pe care reclamanta adjudecatară l'a și depus în termen. Ordonanța de adjudecare rămânând definitivă, este investită cu titlul executoriu de Trib. Tecuci sub no. 37 din 1929 și la 7 Decembrie 1929 urmând ca reclamanta adjudecatară să intre în posesiunea de fapt a imobilului cumpărat, prin Portăreii locali. Cu această ocazie, se constată de Șeful Portărel prin procesul verbal dresat, că pe terenul prevăzut în actul de ipotecă, procesul verbal de situație afipte și ordonanța de adjudecare situat în com. Ivești, nu se mai găsește nici un fel de construcție, ci a rămas un simplu loc viran.

Având în vedere că reclamanta prin acțiunea de față tinde la anularea vânzării din ordonanța de adjudecare, din faptul că în momentul perfectării vânzării, adică a intrării sale în posesiune, lucrul vândut era pierit, în parte, construcțiile de pe teren.

Considerând că vânzarea fie voluntară, fie silită este o convenție pentru validitatea căreia trebuie să existe trei elemente și anume: consimțământul, obiectul și prețul. În speță, convenția de vânzare, constatată prin ordonanța de adjudecare în ce privește consimțământul și prețul, este validă, întrucât în materie de vânzare silită, debitorul urmărit păstrându-și calitatea de vânzător, consimțământul lui este înlocuit cu hotărârea Tribunalului care a pus în vân-

zare și vândut, urmărit cu prețul obținut, care a și fost depus de cumpărătoarea adjudecată.

În ce privește obiectul, al treilea element principal, nu se poate conveni de vânzare fără obiect. În speță, obiectul ipotecat și vândut la data de 7 Decembrie 1929, posterior depunerii prețului, nu mai exista în totul și momentul existenței sau al inexistenței obiectului fiind acel al trecerii proprietății, adică al transfertului de fapt al proprietății și al riscurilor, când se perfectase vânzarea, rămâne de stabilit dacă în momentul vânzării lucrul fiind pierit în total sau în parte, vânzarea nu este isbită de nulitate sau susceptibilă de rezoluțiune?

Considerând că după disp. art. 1311 c. civ. dacă în momentul vânzării, lucrul vândut era pierit în totul, vinderea este nulă.

Dacă era pierit numai în parte, cumpărătorul are alegerea între a se lăsa de contract sau a pretinde reducerea prețului.

Că de asemeni din disp. art. 517 pr. civ. urmăritul reiese că —în speță pârâta debitoare—are în posesie și proprietatea imobilului urmărit până la punerea în posesie a adjudecatului și deci în sarcina ei cad riscurile până în momentul predării. Că în speță rezultând, că cu ocazia punerii în posesie a reclamantei asupra imobilului vândut și prevăzut în ordonanța de adjudecare, se constată că construcțiile aflătoare pe teren nu se mai aflau în ființă, fiind distruse, iar locul viran rămas nu mai reprezintă prețul cu care s'a adjudecat și deci vânzarea constatată prin ordonanța de adjudec. nu mai poate exista, conform sus zisului text de lege, art. 1311 c. civ., reclamanta este în drept față de pârâtă a cere rezoluția, și anularea vânzării operată prin menționata ordonanță de adjudec. care. Că, așa fiind, acțiunea de față apare întemeiată și urmează să fie admisă.

Având în vedere și cererea reclamantei de a i se acorda cheltuieli de judecată.

Cheltuielile aprecind le fixează la suma de lei 4000.

Pentru aceste motive, admite acțiunea, etc.

(ss) C. Bănescu, C. Palade, Grefer (ss) Ion Gaiu.

NOTA. — Sentința 339 din 1930 a Tribunalului Teacuciu a soluționat juridic o situație grea, care rar se prezintă instanțelor noastre judecătorești.

Expunerea faptelor este suficient dată prin sentință: Socot util să lămuresc mai mult chestia de drept.

Este constant în doctrină că vânzarea fie voluntară, fie silită, este o convenție pentru validitatea căreia trebuie să existe cele 3 elemente, fără de care nici o convențiune nu poate exista, adică: *consensus*, *res* și *pretium*.

În privința elementului *consensus* există deosebiri între vânzarea voluntară și vânzarea silită.

Pe când o vânzare voluntară poate fi anulată pentru vicii de consimțământ, o vânzare silită nu poate fi niciodată anulată pentru acest motiv. În timp ce la vânzarea voluntară putem a avea *action redhibitoria*, la vânzările silită aceasta este exclusă chiar textual prin art. 1360 c. civ.

În ceea ce privește obiectul vânzării *res*, există perfectă asemănare între vânzarea voluntară și vânzarea silită.

Nu se poate obligație fără obiect. Vânzarea lipsită de obiect este nulă, spune art. 1311 din *condica civilă* aplicabil vânzărilor voluntare ca și vânzărilor silită.

D-l M. A. Dumitrescu în vol. II Cod. de comerț, la no. 82 spune: „Dacă în momentul vânzării lucrul era pierit în totul, vânzarea e nulă (art. 1311). Soluția art. 1311 e cât se poate de logică. Intrucât în momentul vânzării, lucrul care face obiectul contractului, este pierit în totul, nu putem zice că a existat vânzare, neexistând un obiect pentru un asemenea contract.

Deci, vânzarea este neexistentă și dacă cumpărătorul a plătit prețul, poate să-l repete 30 de ani, în materie civilă, ca fiind plătit fără cauză, *condictio indebiti*. Tot astfel și vânzătorul poate să se prevaleze de inexistența vânzării când ar fi de exemplu chemat în judecată să o execute. *Alexandrescu*, vol. VIII, pag. 565, 110; *Aubry*, V, ed. V, pag. 12. *Laurent*, t. XXIV no. 88 etc.”

Care-i momentul în care obiectul trebuie să existe în situația în vederea căreia părțile contractează?

În ceea ce privește vânzările voluntare, vânzarea fiind perfectă din momentul când părțile cad la acord (art. 1925), înseamnă că vânzarea va fi declarată în justiție nulă, numai în cazul când lucrul n'ar fi existat în acel moment.

La vânzările silită nu-i aplicabil art. 1925 c. civ. Acolo chestiunea perfectării vânzării sub punctul de privire al obiectului, o tranșează legiuitorul prin art. 517, 519, 565 și 567 pr. civ.

Din ansamblul textelor 1360, 1369, 1826, 1829, 1830 din cod. civ., precum și din art. 536, 546, 565 urm. pr. civ., se vede că legiuitorul întrebuintează expresiunea vânzării silită, deci însăși legea consideră vânzarea silită ca o vânzare.

Momentul existenței sau inexistenței obiectului, este acela al trecerii proprietății și al riscurilor.

Sub imperiul procedurii civile dinainte de 1900, din art. 517, 519, 565, 567 alin. 2 se degajă principiul că drepturile adjudecatului încep retroactiv, chiar din momentul adjudecațiunii.

Din spiritul textelor modificate la 1900, precum și din dispoz. art. 567 alin. 2, rezultă că: „în privința transmiterii dreptului de proprietate și folosință asupra persoanei adjudecatului, această ordonanță are efectul retroactiv din momentul chiar al depunerii prețului”.

Deci, depunerea prețului a devenit o condiție esențială pentru validitatea vânzării silită, precum și transfertul proprietății. (Riscurile în obligațiile civile de Al. B. Ilescu, 1919, pag. 82 și urm.).

Numai după ce s'a depus prețul, după ce s'a eliberat ordonanța de adjudecare și după ce a rămas definitivă prin expirarea termenului de recurs (564 pr. civ.), legiuitorul consideră că imobilul adjudecat a trecut în proprietatea adjudecatului, cu efect retroactiv din momentul depunerii prețului.

În sarcina cui cad riscurile până în momentul predării?

În această privință reproduc din textul d-lui Al. B. Ilescu dela pag. 85: „în privința riscurilor, vom aplica regulile dela vânzările condiționale. Lucrul este în risc-pericolul debitorului și în caz de pierdere fortuită, urmată în acest interval, se va socoti adjudecarea desființată ab initio, restituindu-se prețul. Este logic și echitabil să fie așa, căci, adjudecatul neavând jus utendi până la acea dată, *comodum*, cum să suferă incomodum prin pierdere?”

În spiritul procedurii noastre civile, debitorul este socotit ca conservator și proprietar al imobilului (517 pr. civ.) până la rămânerea definitivă a ordonanței de adjudecare.

Ori în speța noastră, debitoarea Domnica Bocăneală mai înainte de adjudecare distrugând complex clădirea ipotecată cu voință, a desființat obiectul, fără de care vânzarea operată prin ordonanța de adjudecare nu poate exista.

I. D. NEAGU-NEGRILEȘTI
Avocat