

# CURIERUL JUDICIAR

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

FONDATOR:  
**ION S. CODREANU**  
Avocat

DIRECTOR:  
**DEM. I. DOBRESCU**  
Primarul Municipiului București

## 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; **Vintilă 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. Perieșeanu**, 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 Statisticii Judiciare

## S U M A R

— *L'Unification du Droit Aérien*, communication faite à la Société Roumaine de Legislation Comparée, par Mr. le Professeur Georges Ripert.

### JURISPRUDENȚE:

— Inalta Curte de Casație și Justiție S. Unite: *Aristotel Galațatos cu Ministerul Armatei* (Prize maritime. Capturi de vase de comerț inamice. Validarea capturării. Forme. Vasele de război inamice sunt pradă de război și nu sunt supuse formalităților prevăzute pentru vasele de comerț inamice);

— Trib. Iași s. II: *L. S. dat judecăței pentru contravenție la legea pentru represiunea fraudelor în prepararea comerțului băuturilor alcoolice* (Dacă zaharoza (zahărul) intră în compoziția vinului? Legea din 1927 și 1930. Conflictul legilor);

— Trib. Romanai s. II: *G. T. Oroveanu cu Petrică I. Roșca și Grigore N. Teghe* (Dacă posesorul cambiei mai este obligat a îndeplini formalitățile protestului în acțiunea cambială intentată contra emitentului? Cambii dosnic alăturate. Ce condițiuni trebuie să îndeplinească? Art. 1104 cod. civ., 341, 345, 350 și 949 cod. com.);

— Judecătoria mixtă Galați: *Iancu Bercumi cu Ion Tătaru* (Rănire fără voe. Elementele constitutive ale delictului. Relațiune de la cauză la efect. Responsabilitate penală. Imprudența victimei. Nu constituie o cauză justificativă).

A apărut în Ed'itura „Curierul Judiciar“.

LEGEA CONVERSIUNII ADNOTATĂ ȘI COMENTATĂ, cu expunerea de motive, rapoartele dela Cameră și Senat, Avizul Consiliului Legislativ, desbaterii parlamentare și comentarii de D-nii: *Sebastian Radovici*, Vice-Președintele Camerii Deputaților, avocat, *E. Cristoforeanu*, Dr. în drept avocat și *Petre Măinescu*, avocat și deputat. Broșura conține 300 pag. Prețul 140 lei.

## L'UNIFICATION DU DROIT AERIEN\*)

Quand l'aviateur prend son vol, d'un seul coup d'aile il échappe à la souveraineté de l'Etat territorial et aux règles posées pour la conduite des individus. Les hommes avaient spigneusement séparé les propriétés privées, borné les terres et fait du Terme un dieu, dressé des murs et clôturé les champs. Les Etats avaient dessiné les lignes sinueuses des frontières et lutté des années pour déplacer les poteaux qui les marquent. Chaque pièce de terre était payée à prix d'or, chaque lambeau de patrie à prix de sang. Etats et propriétaires, divisant le sol, avaient établi les limites de leurs droits. Toutes ces dépenses, tous ces sacrifices tombaient inutiles le jour où l'avion vainqueur survolait les frontières et les bornes. L'aviateur montait au ciel inconnu „dans la gloire du risque et le dédain superbe de la sécurité“. Etant au dessus de la terre, il pouvait croire avoir échappé aux lois.

On n'échappe pas aux juristes. Ils n'ont pas besoin de poursuivre les aviateurs dans les airs; ils attendent tranquillement l'heure où l'aéronef fatigué se posera sur le sol. On n'échappe pas aux juristes, car ils représentent le souci de l'ordre et de la sécurité. Avant même que nul ait pu songer à la conquête des airs, ils avaient, créant le droit, regardé le ciel et l'avaient annexé à la terre. La propriété du sol, dit l'article 552 du Code Civil français, comporte la propriété du dessus et du dessous;

\*) Communication faite le 18 Mai 1930 à la Société Roumaine de Législation comparée.

elle va **usque ad coelum**, disaient les anciens auteurs. Et puisque le ciel est propriété privée, la souveraineté de l'Etat, de même qu'elle s'étend sur la mer, montera dans le ciel. L'aéronef qui le parcourt devra montrer le signe de sa sujétion en arborant le pavillon de l'Etat auquel il se soumet. Et si les règles communes ne conviennent pas à la navigation aérienne on lui donnera des lois.

Le premier mouvement des aviateurs fut d'effroi. Avoir conquis un domaine nouveau, être les premiers à le parcourir sans y rencontrer d'obstacles, se croire libres dans un monde qui n'a jamais connu de droit et se sentir atteints par ces innombrables disposition législatives et réglementaires que les hommes qui n'ont pas quitté le sol forgent pour ces activités turbulentes ! La loi ne tombait plus du ciel sur la terre ; pour la première fois elle montait de la terre vers le ciel. Cette contrainte paraissait d'autant plus pénible que l'aviation sortait d'une guerre brûlante, que pendant plusieurs années les hommes avaient parcouru les airs en anges exterminateurs, une loi terrible leur prescrivant de nuire pour faire leur devoir.

Je me souviens avoir défendu au Congrès de droit aérien de Paris en 1921 cette idée que l'aviation devait demander des lois. Quelques uns étaient effrayés à l'idée de réclamer eux-mêmes des règles qui les gênaient. Mais la plupart furent vite convaincus que puisqu'on ne pouvait échapper à l'empire des lois, mieux valait en créer une particulière que se soumettre à l'application des règles communes. Déjà d'ailleurs la jurisprudence leur avait donné un avertissement. L'aéronef a beau voler dans les airs, il part de la terre et il y arrive. Le Code de commerce régleme tous les „transports par terre et par eau". Sous cette dénomination il vise le contrat de transport en général à l'exclusion du transport maritime. Il faut donc appliquer les règles du Code de commerce aux transports aériens. Et de fait le tribunal de la Seine avait décidé qu'il fallait étendre à ces transports la loi du 17 Mars, 1905 qui interdit les clauses de non responsabilité dans le transport, solution pratiquement absurde et contre laquelle j'ai lutté longtemps sans succès <sup>1)</sup>.

Mieux valait une loi particulière. La navigation maritime a la sienne. On ne pouvait l'appliquer telle quelle à la navigation aérienne, mais on pouvait s'en inspirer. La loi du 31 Mai 1924 est venue établir un petit code de la navigation aérienne. Cette loi, préparée par la Société d'Etudes Législatives qui avait bien voulu m'en confier la rédaction, est une des complètes qu'il y ait. Mais, dans la plupart

des pays, il existe à l'heure actuelle une loi plus ou moins détaillée sur la navigation aérienne. Votre compatriote, l'ancien Ministre **Gr. L. Trancu-Iași**, dans son intéressant traité de droit aérien paru en 1928, a donné sur ce point toutes les indications utiles.

Les juristes ont tressailli de joie. Depuis longtemps ils avaient conquis la terre et la mer, mais leurs empire sur le ciel restait théorique. Désormais le ciel allait connaître la loi de l'homme. Une discipline nouvelle était créée. Il y avait un droit aérien. L'aviateur pouvait désormais s'envoler, il n'échappait plus aux lois.

Mais quelles lois ? L'aviateur parti de Londres abandonnait au milieu de la Manche le vieux droit anglais traditionnel pour passer sous le droit français aux conceptions logiques et claires ; puis franchissant le Rhin, il connaissait le droit germanique aux subtiles complications ; piquant vers le Sud, il rencontrait le droit suisse, peu favorable aux hardiesses de la circulation ; puis, à son gré et en quelques heures, il se soumettait successivement au droit autrichien, au droit hongrois, au droit tchèque, au droit roumain. Des lignes qu'il ne parvenait même pas à discerner marquaient la limite des législations applicables. Voltaire disait, faisant allusion à l'ancienne diversité de nos coutumes, qu'en France on changeait de lois aussi souvent que de chevaux. Du moins y avait-il un droit commun contumier et un droit romain universel. Mais aujourd'hui l'aviateur parcourt en quelques heures une Europe dans laquelle chaque Etat s'est donné un droit strictement national. Et que dire du voyage d'un Zeppelin ? Lorsqu'il revient à son hangar, il a rencontré toutes les lois du monde.

Ce n'est pas seulement une succession de lois applicables c'est un cumul, car nul ne soutient qu'un aéronef puisse être complètement soumis à la loi de l'Etat dont il survole le territoire. Il emporte dans les plis de son pavillon sa loi personnelle ; chacun des hommes qui y montent a la sienne propre ; il passe au-dessus de territoires qui en connaissent une autre ; le contrat de transport a été conclu dans un pays ; il s'exécute dans un ou plusieurs autres. Quelle loi faut-il appliquer ? Les juristes s'excitent sur ces problèmes qui n'ont pas encore été résolus par la jurisprudence. Leur imagination prévoit tous les incidents de la vie à bord, les naissances, les décès, les mariages même, et aussi les délits et les crimes. On songe aux collision en l'air, à l'assistance prêtée ou refusée. O imagine l'aéronef en haute mer où ne règne plus aucune souveraineté territoriale. Conflits de lois et conflits de compétence voilà les perspectives offertes à la navigation aérienne.

Il est apparu que l'effort de codification fait dans

1) La Cour de Cassation, dans un arrêt du 12 Mai 1930, D. H. 1930, 549 a cassé la décision de la Cour d'appel à Paris et admis la validité des clauses d'irresponsabilité.

chaque pays était presque inutile car le souverain territorial ne pouvait prétendre régler la navigation aérienne internationale. Alors s'est imposée cette idée qu'il fallait arriver à l'unification internationale du droit aérien.

\* \* \*

Aucune oeuvre d'unification législative internationale n'apparaît plus désirable que celle de l'unification du droit aérien.

Le droit maritime recherche lui aussi cette unification. Les transports par mer ont été régis autrefois par des usages communs aux populations qui vivaient sur le littoral d'une même mer. Le **Consulat de la mer** et les **Rôles d'Oléron** nous sont restés comme témoignages de cette ancienne unité des coutumes. La codification du droit au XIX-e siècle substitué aux règles édictées dans chaque pays un règlement et, depuis 1905, la Conférence diplomatique de Bruxelles travaille à l'unification internationale du droit maritime.

Un effort semblable a été fait pour les transports par chemins de fer : la Convention de Berne a substitué aux règles édictées dans chaque pays un règlement des transports internationaux par voie ferrée.

Depuis la fin de la guerre l'**Organisation des communications et transit** de la Société des Nations a pris l'initiative de toutes les mesures tendant à faciliter les échanges internationaux.

Mais, si l'oeuvre d'unification est utile pour tous les transports, elle est une nécessité absolue dans les transports aériens. Cette navigation nouvelle n'obéit pas à des usages établis qui seraient communs à tous les peuples. Elle est née à une époque où le droit avait cessé d'être coutumier pour être presque complètement écrit. Elle est tombée sous l'application des lois nationales avant même qu'ait pu se créer par la pratique un usage international. Elle n'a pu connaître cette période purement coutumière qu'a connue la navigation maritime.

D'autre part l'exploitation a été d'un seul coup une exploitation internationale. A l'intérieur d'un pays les transports aériens existent, mais ne sauraient avoir une grande importance. De grandes lignes relient les capitales de tous les Etats. C'est dans le transport rapide à grande distance que triomphe l'avion. L'industrie est née avec un caractère international.

L'idée de l'unification du droit aérien s'est par suite imposée tout de suite. Elle apparaissait relativement facile pour deux raisons.

La première c'est que les conditions matérielles de l'exploitation sont partout les mêmes. La science moderne ne connaît pas de frontières. Les secrets de fabrication ne sont plus jalousement gardés ; les inventions faites sont communes à tous

les peuples. Des avions semblables portent des pavillons différents. Souvent sur une même ligne de navigation ces différents pavillons concourent à la même exploitation. Les différences de civilisation, de morale, d'esprit, d'intérêts qui créent la différenciation juridique n'existent pas plus pour la navigation aérienne que pour la navigation maritime.

La seconde raison — et celle-là est particulière à la navigation aérienne — c'est qu'il n'y a pas de tradition juridique imposant ou conseillant telle solution. Il n'est pas à craindre que l'on vous applique le droit fait pour votre grand-père, pour reprendre le mot de Goethe. Ce droit nouveau va être créé d'un seul coup par l'activité du législateur. Il peut être créé national ou international. Autant nous éviter la tâche ultérieure de l'unification en le créant comme un droit international.

Ne nous laissons pas pourtant convaincre trop facilement de la facilité de l'oeuvre d'unification. Au début des Congrès Internationaux, dans les paroles faciles que dicte l'enthousiasme ou l'amitié, on affirme volontiers que rien ne sera plus aisé. A l'expérience les difficultés apparaissent. Elles sont nombreuses.

Tout d'abord quand on affirme que l'exploitation est la même dans tous les pays, il faut se souvenir que cette exploitation ne présente pas seulement un intérêt commercial. C'est la guerre qui a développé l'aviation ; des préoccupations de défense nationale et de puissance militaire assiègent encore ceux qui ont la charge de diriger un ministère de l'air. Sans même parler de ce problème militaire, il est certain qu'une puissante flotte aérienne est pour un pays un signe de grandeur nationale, un moyen d'expansion économique. Les Etats s'efforcent de développer leur flotte d'avions, de soutenir la navigation commerciale. Mais ils demandent à reconnaître les leurs. Les aéronefs ont une nationalité et chaque Etat détermine les conditions auxquelles il l'octroie. L'aéronef national se couvre à l'étranger de son pavillon, prétend demeurer sous l'empire de cette loi qui le régit. Les Etats veulent interdire le survol ou ne le permettent que dans certaines zones et à certaines conditions. Les traités de paix ont donné des règles précises sur la circulation aérienne. La Convention Internationale de 1929 a groupé un certain nombre d'Etats en une Union pratiquant la liberté de la navigation<sup>2)</sup>. Des accords bilatéraux ont été conclus entre d'autres Etats. Dans toutes ces conventions les juristes ont dû céder la place aux hommes politiques. Ils ne sont pas les maîtres absolus d'un droit nettement marqué encore d'un caractère politique.

2) Rogers, La Convention internationale de 1929 sur la navigation aérienne, Thèse de doctorat, Paris 1930.

D'autre part, et pour s'en tenir au caractère économique de l'exploitation, les intérêts de tous ne sont pas les mêmes. Tous les pays n'ont pas de flotte aérienne ; tous sont survolés. Ceux qui veulent développer leur flotte réclament la liberté de la navigation. Ceux qui n'ont pas d'avions sont uniquement préoccupés de la sécurité de leurs habitants. Un problème nouveau de responsabilité est né : la réparation du dommage causé aux personnes et aux biens se trouvant à la surface. Tout le monde ne l'envisage pas dans le même esprit. D'autres problèmes économiques d'ailleurs se posent, ceux de la propriété de l'aéronef, du crédit réel, des servitudes à créer pour l'exploitation des aérodromes, de l'accès à la mer pour les Etats qui n'ont pas de littoral maritime, du régime des ports et des rivières. Là encore les juristes ne sont pas les maîtres. Trop d'intérêts sont en jeu, et trop différents, pour qu'on leur permette de tailler librement les faces de ce droit nouveau.

Enfin seraient-ils seuls en présence, sans intérêts nationaux à défendre, que leur accord apparaîtrait parfois malaisé. Le droit aérien présente cette particularité remarquable, c'est qu'une exploitation nouvelle encore rudimentaire naît à un moment où la technique juridique est déjà très perfectionnée. Ce qu'il faudrait peut-être à cette navigation dans l'enfance ce serait les règles très simples d'un droit primitif. Nous ne saurions nous résoudre à nous en contenter. Les problèmes de la conclusions du transport, de la responsabilité civile, du transfert de propriété, des sûretés réelles, sont depuis des siècles sans cesse étudiés par des générations de juristes. Nous arrivons aujourd'hui à la discussion, riches, mais lourds de tant de science acquise, et nous essayons d'appliquer cette science à un jeune instrument d'activité. La chose est d'autant plus difficile que notre science du droit n'est pas une science universelle. Si les principes qui l'inspirent et la dominent sont les mêmes partout, la technique est diverse. La similitude des mots cache quelquefois la diversité des conceptions. Qu'y a-t-il par exemple de plus différent que le droit français ou le droit anglo-saxon, encore que ces deux droits s'appliquent à des peuples de civilisation matérielle identique et qui ne sont séparés que par quelques kilomètres de mer.

Telles sont, Messieurs, les difficultés de tout genre qui se dressent devant ceux qui tendent d'unifier le droit aérien. Elles sont plus ou moins grandes suivant la manière dont on entend l'oeuvre d'unification.

\* \* \*

Il existe en effet plusieurs procédés d'unification du droit.

1) Le premier consiste dans la création de **règles**

**conventionnelles uniformes.** Il a le grand avantage de permettre la discussion de ces règles par les intéressés, leur modification facile, leur adoption ou leur rejet suivant les circonstances. Ce sont tous les avantages de la liberté contractuelle. L'exemple le plus connu de pareilles règles est dans la navigation maritime les célèbres règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes. Mais il n'est point facile de réaliser une pareille entente et d'appliquer volontairement des règles facultatives. Quand l'**International Law Association** a voulu en 1921 reprendre ce procédé, elle est bien arrivée à faire adopter les Règles de la Haye sur les transports par connaissements, mais n'a pu les faire appliquer<sup>3)</sup>. Au surplus le procédé n'est possible que si les règles conventionnelles adoptées ne se heurtent pas, dans les pays où elles doivent s'appliquer, à des règles légales déclarées d'ordre public. Or à l'heure actuelle de telles règles se multiplient : ainsi en France la responsabilité du transporteur est aujourd'hui régie par des règles impératives. (L. 17 mars 1905 mod. art. 103 C. com.). L'unification désirée vient se briser contre ces règles.

2) S'il faut recourir à une convention internationale l'objet le plus simple de cette convention sera le **règlement des conflits de lois.** La convention peut se borner à dire que la propriété de l'aéronef sera régie par sa loi nationale, le contrat de transport par la loi du lieu de la conclusion, la responsabilité envers les tiers par la loi territoriale, etc. Ce procédé est commode parcequ'il respecte la diversité des lois nationales et donne pourtant les moyens de résoudre les conflits. Mais la convention conclue est plus satisfaisante pour les juristes que pour les intéressés. La détermination de la loi applicable supprime bien, ou cas où la difficulté est née, toute incertitude sur la solution du conflit. L'exploitation n'en est pas moins obligé de connaître toutes les lois qui peuvent lui être applicables et de s'y soumettre. Si par exemple on décrétait que la responsabilité envers les tiers sera régie par la loi territoriale, les exploitants seraient obligés, pour calculer l'étendue de leur responsabilité et se garantir par l'assurance, de connaître toutes les lois qui, dans les divers pays survolés par leurs avions, déterminent la responsabilité de l'exploitant. C'est pour cette raison que pour le droit maritime ce procédé d'unification tout d'abord envisagé a été abandonné.

3) On a préféré un procédé plus énergique, la **création d'une règle internationale** applicable dans tous les pays signataires de la convention. La Con-

3) Ces règles ont été transformées en Convention internationale par la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1922. *Georges Ripert*, Droit maritime, 3-e ed. t. II, p. 1814 et s.

férence de Bruxelles pour l'unification du droit maritime crée des règles internationales <sup>4)</sup>. L'exemple était donné, il a été suivi par le droit aérien. Sans doute on rencontre alors toutes les difficultés que j'ai exposées, tous ces obstacles d'ordre politique, économique, juridique que j'ai analysés. Mais si on en triomphe on a une règle applicable en tous lieux, facile à connaître à l'avance. Son champ d'application est parfois un peu malaisé à déterminer, du moins quand il l'a été, on a un droit qui, pas plus que l'avion, ne s'arrête aux frontières.

4) L'unification internationale du droit par l'adoption de ces conventions arrive à ce résultat singulier qu'il y a dans chaque pays deux droits applicables, le droit de la convention pour le champ d'application qu'elle détermine, le droit national en dehors de ce champ. Par exemple si on adopte une convention sur les transports aériens internationaux en France, nous aurons deux droits aériens, celui de la convention au cas où le transport aura un caractère international et celui de notre loi française au cas où le transport aura un caractère national. Cette dualité de législations est fâcheuse et elle apparaît particulièrement choquante si par hasard la règle internationale est plus parfaite que la règle nationale.

Il n'y a qu'un moyen d'éviter cet inconvénient, c'est de conformer la législation nationale aux règles internationales. C'est ainsi qu'en droit maritime, après le vote des deux conventions sur l'abordage et sur l'assistance en mer, presque tous les pays signataires des conventions ont modifié leur législation pour adopter les principes posés par ces conventions.

Cette unification complète est un idéal auquel il faut essayer d'arriver. On a malheureusement parfois assez de peine à traduire dans une loi nationale, qui doit être inspirée par le génie propre d'un peuple, des règles adoptées dans une conférence internationale à la suite de discussion et de transactions où l'on sacrifie volontiers l'harmonieuse technique et la pureté de la langue. D'autre part il faut que le Parlement consente à une abdication de sa souveraineté puisque la loi qu'il doit voter représente non sa volonté propre, mais la volonté des Etats adhérents à la convention. Cette abdication serait dictée par la sagesse, mais ce n'est pas toujours la sagesse qui dicte les décisions des assemblées.

Tels sont, Messieurs, envisagée en théorie, comment se présente l'oeuvre d'unification du droit aé-

rien. Laissez moi vous dire maintenant ce qui a été fait <sup>5)</sup>.

\* \* \*

En 1900 Fauchille attira l'attention de l'Institut de Droit International sur les problèmes nouveaux qu'allait faire naître la navigation aérienne et l'Institut en délibéra dans sa session de Neufchâtel en 1910. Vers la même époque l'**International Law Association** dans ses Conférences de Paris de 1912 et de Madrid de 1913 créait l'**Aviation Committee**. La **Fédération Aéronautique Internationale** se constituait à Bruxelles en 1913. Le **Comité Juridique International de l'Aviation** était fondé à Paris en 1911 et tenait session à Genève en 1912 et à Francfort en 1913. Enfin en 1910 une **Conférence Internationale de la navigation aérienne** était, sur l'initiative de la France, tenue à Paris en 1910 et réunissait les représentants des 18 Etats européens.

Tout cela représente l'effort fait avant la guerre. On hésitait un peu, comme il est naturel. Nul ne savait au juste ce que pourrait devenir l'invention nouvelle; aucun pays n'avait encore de droit aérien.

La guerre éclata et cette solidarité que l'on voulait créer entre les peuples pour la conquête de l'air apparaît tout à coup comme une amère dérision. L'aviation devient un moyen de défense ou de lutte, et, quand la paix est enfin revenue, la première mesure à laquelle on songe est de restreindre les possibilités militaires de l'Etat agresseur. Le Traité de Versailles (art. 315 à 320) détermine les conditions auxquelles l'Allemagne devra soumettre son aviation militaire <sup>6)</sup>.

Mais cela ne saurait suffire. Les Puissances alliées ont besoin d'établir les règles suivant lesquelles seront établies leurs communications aériennes. Elle concluent la Convention portant règlement de la navigation aérienne du 13 Octobre 1919, qui groupait primitivement 27 Etats et en réunit 20 aujourd'hui encore <sup>7)</sup>. Cette convention pose le principe de la souveraineté de l'Etat sous-jacent sur l'espace atmosphérique. Peut-être un jour jugera-t-on que cette reconnaissance de souveraineté est une fâcheuse entrave à la liberté de la navigation. Elle a paru indispensable au moment où les Etats sortaient d'une guerre au cours de laquelle l'aviation avait semé la terreur.

La Convention de 1919 a prévu l'organisation d'une **Commission Internationale de la navigation**

5) *Henry Cojannier*, *Eléments du droit aérien*, Paris 1925. Dans cet ouvrage on trouvera une histoire complète de l'unification du droit aérien.

6) *Henry Cojannier*, op. cit. no. 17.

7) *Henry Cojannier*, *Examen des principes de la Convention portant règlement de la navigation aérienne*.

4) *Georges Ripert*, *Droit Maritime*, 5-e ed. I, No. 81.

aérienne, dite **CINA**, aux réunions périodiques, chargée de réviser la convention et de maintenir le contact entre les Puissances signataires.

Tous les Etats n'adhèrent pas à la convention de 1919 et la révision de cette convention a été récemment envisagée pour favoriser leur adhésion. D'autre part le **Congrès Ibéro-Américain**, tenu les 25—30 Octobre 1926 sur l'initiative du Gouvernement espagnol, a créé une autre union basée d'ailleurs sur des principes semblables<sup>8)</sup>.

Je laisse de côté dans cette étude ces conventions qui touchent uniquement au droit public pour m'en tenir à l'unification du droit privé. Il faut seulement observer que la séparation du droit public et du droit privé n'a pas dans la pratique la netteté que les juristes se plaisent à lui donner et que, par exemple, les questions de nationalité et de propriété ne peuvent être réglées qu'en tenant compte de ces accords internationaux de droit public.

Dans les travaux d'unification du droit privé il faut distinguer l'oeuvre purement scientifique et l'oeuvre officielle.

La première place dans l'ordre scientifique appartient au **Comité juridique international de l'aviation**<sup>9)</sup>. Reprenant après la guerre ses travaux interrompus il a travaillé sans relâche à l'élaboration du Code de l'Air. Dans ses Congrès de Monaco (1921), Prague (1922), Rome (1924), Lyon (1926), Madrid (1928), il a étudié la plupart des problèmes nouveaux posés par la navigation aérienne tant au point de vue du droit public, qu'au point de vue du droit privé et c'est dans ce Comité que les Gouvernements sont venus plus tard prendre leurs experts juridiques. Il se réunira à Buda-Pesth en 1930. Affranchi de toute tutelle administrative, il peut dire en toute indépendance quels sont les principes qui lui paraissent les meilleurs pour le développement de la navigation aérienne. Il ne nous déplaît pas de constater que dans ce Comité international les Français, qui ont été les fondateurs de l'oeuvre, ont conservé une place prépondérante.

Il faut citer à côté de ce Comité l'**International Law Association** qui, dans ses Congrès de Portsmouth (1920), La Haye (1921), Buenos-Aires (1922), Stockholm (1924), Vienne (1929), s'est occupé de certains problèmes et la **Chambre de commerce internationale** qui a créé une Commission de Transports par Air pour suivre ce mouvement juridique international.

Je signale enfin pour mémoire aidant ces comités juridiques de leurs conseils techniques les **Congrès de navigation aérienne** (Paris 1921, Londres

1923, Bruxelles 1925) et l'**Association internationale de trafic aérien**, dite **IATA**, fondée à la Haye en 1919 et qui groupe les compagnies de transports aériens.

J'ai hâte d'arriver à l'oeuvre officielle. Elle est due à l'initiative de la France. En 1923 le Gouvernement français invita les différents gouvernements à accepter la réunion d'une Conférence Internationale où seraient discutées les questions de droit privé touchant les transports par air et en particulier la question de la responsabilité du transporteur. Chose curieuse, il y eut des défiances et certains Etats demandèrent des précisions. Pour faire tomber ces hésitations le Gouvernement Français fit établir un avant-projet de convention. Devant cette rédaction les défiances s'apaisèrent. Le 27 Octobre 1925 put être réunie à **Paris la première Conférence internationale de droit privé aérien** sous la présidence de M. P. Et. FLANDIN, actuellement ministre du Commerce; 43 Etats s'y étaient fait représenter; 25 adhèrent à un projet de Convention sur la responsabilité du transporteur<sup>10)</sup>.

La Conférence de droit privé ne s'en tint pas là. Elle établit un programme général des travaux d'unification du droit privé aérien et, comprenant qu'il fallait une longue préparation si on voulait aboutir à la conclusion d'accords, elle demanda la constitution d'un Comité permanent.

Ce Comité a été créé en 1926, sur l'initiative de la France, sous le nom un peu long de **Comité international technique d'experts juridiques aériens**. La pratique l'a abrégé en prenant simplement les initiales de ces mots et le CITEJA a été installé à Paris. Il groupe un grand nombre d'Etats, car beaucoup y ont adhéré qui ne font pas partie de la CINA, par exemple l'Espagne, la Suisse, l'Allemagne, les Républiques Soviétiques. Il forme un organisme international doté d'un budget propre avec une contribution égale de chaque Etat adhérent. J'ai l'honneur d'y siéger à côté de MM. LAURENT-EYNAC, ministre de l'air, de LAPRADELLE, PILLAULT, VIVENT. La Roumanie y est représentée par un de ses grands noms, le prince CANTACUZENE, ministre à Paris.

Le CITEJA a adopté un plan rationnel pour ses travaux. Il s'est divisé en quatre commissions: la première s'occupe de la nationalité, de la propriété et des droits réels, la seconde des transports, la troisième de la responsabilité envers les tiers et des assurances, la quatrième du personnel et des passagers.

Le projet de convention de Paris de 1925 sur la

8) A. Giannini, La convenzione Ibero-americana per la navigazione aerea.

9) Le Comité publie sous la direction de M. Henry Coüanier la Revue juridique internationale de l'aviation.

10) Georges Ripert, La Responsabilité des transporteurs aériens d'après le projet de la Conférence internationale de Paris, de 1925.

responsabilité du transporteur ayant soulevé certaines objections, c'est à la deuxième commission que revint le soin de les examiner. Elle estima qu'il fallait élargir ce projet et établir une convention sur le transport international par air. L'expert juridique de la Belgique, M. DEVOS, rapporteur de ce projet, s'appliqua à le mettre au point avec une remarquable précision, et, dans sa session de Madrid de 1929, le Comité put transmettre au gouvernement français un texte qui avait l'assentiment de tous les experts.

La deuxième Conférence internationale de droit privé aérien, tenu à Varsovie du 4 au 12 Octobre 1929, a transformé ce projet en convention. Cette Conférence réunissait les délégués de 33 Etats. Treize Etats avaient donné à leurs délégués des pouvoirs suffisants pour signer la convention. D'autres y ont adhéré par la suite, notamment la Roumanie.

En votant cette Convention, la Conférence a exprimé le vœu que ces travaux d'unification soient activement poursuivis. Dans sa session de 1930 qui se tiendra à Buda-Pesth, la Commission s'occupera de mettre au point un projet de convention sur la responsabilité envers les tiers.

\* \* \*

Il me reste, à dire en quelques mots quels sont les résultats acquis, c'est-à-dire à analyser rapidement cette convention de Varsovie de 1929 qui va régler, dès qu'elle sera ratifiée, les transports internationaux par air.

Il n'a pas été facile de délimiter la portée d'application de la Convention. On a défini le transport international celui dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux pays différents, mais il a fallu également y faire rentrer les transports effectués entre deux lieux situés dans un même pays, quand une escale est prévu sur le territoire d'un autre Etat (art. 1). Les transports purement nationaux restent soumis à la législation intérieure de chaque Etat. Il appartiendra à ces Etats d'examiner s'il leur convient de maintenir une loi interne différente de la loi internationale ou s'il ne serait pas plus simple, à l'exemple de la législation maritime, de modifier leur législation nationale pour y introduire les règles posées par la convention internationale.

La Convention de Varsovie dénomme les titres de transport **lettre de transport aérien** pour les marchandises, **billet de passage** pour les voyageurs, **bulletin de bagages** pour les objets à usage personnel que les voyageurs transportent avec eux. Elle règle minutieusement la forme des titres et les mentions qui doivent y être apposées. Etant donnée l'application internationale de la règle, il est impossible de recourir aux décrets d'application; il

faut donc nécessairement tout régler dans le texte de la convention.

Je n'insiste pas sur cette réglementation; je tiens pourtant à signaler le caractère original de la sanction qui a été imaginée pour en assurer l'observation. Si les formes prescrites n'ont pas été respectées, le contrat n'en reste pas moins valable, mais le transporteur ne bénéficiera d'aucun des avantages prévus par la Convention et en particulier il ne pourra se prévaloir des exonérations et limitation de responsabilité.

Je me contente également de signaler sans y insister la réglementation par la convention internationale du droit de disposer de la marchandise en cours de route. Cette question importante pour les transactions commerciales a été très discutée. Finalement on a reconnu ce droit de disposition à l'expéditeur et on l'a maintenu à son profit jusqu'au moment de la remise de la lettre de transport au destinataire (art. 12 et 13).

Ce qu'il y a de plus intéressant dans la Convention, c'est la détermination de la responsabilité contractuelle. On était d'accord pour admettre le principe de la responsabilité contractuelle, c'est-à-dire l'existence d'une obligation de garantie de sécurité tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Mais il y a plusieurs manières de concevoir cette obligation et les plus sérieuses difficultés ont surgi dès que l'on a voulu la préciser comme il était nécessaire de le faire.

Il faut tout d'abord savoir à quel moment commence et à quel moment finit cette responsabilité. La discussion sur ce point a été laborieuse. Elle n'a pu aboutir tant que l'on a cherché à avoir une règle générale. On s'est décidé à formuler plusieurs règles. Pour les voyageurs, le transport aérien comprend seulement l'embarquement, le vol et le débarquement; le voyageur ayant pleine liberté sur l'aérodrome de départ et d'arrivée et dans les escales, le transporteur ne peut répondre de lui en dehors de la période d'embarquement. Pour les marchandises la responsabilité du transporteur existe dès que la marchandise a pénétré dans l'aérodrome de départ; à partir de ce moment elle est placée sous sa garde et il doit par conséquent en répondre.

Mais il serait rigoureux de faire peser sur le transporteur une responsabilité aussi lourde que celle établie par le droit commun. Déjà la navigation maritime nous offre l'exemple d'une exonération et d'une limitation de la responsabilité de l'armateur par l'insertion constante dans les chartes-parties et connaissements de clauses de non responsabilité et la convention de Bruxelles de 1924 a établi un régime légal d'exonération. Il y a des périls de la mer qui sont inévitables, les chargeurs s'y exposent, il leur appartient de se faire couvrir par l'assurance.

On peut dire, à plus forte raison, que le transport aérien présente à l'heure actuelle des risques qu'il est impossible de prévenir; les passagers et les expéditeurs s'y exposent volontairement. Il est juste de tenir compte de ce caractère encore périlleux du transport aérien.

La Convention internationale demande que le transporteur fasse la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage (art. 20). On reconnaît là l'idée anglaise de la **due diligence**. Le transporteur n'est pas obligé pour s'exonérer de faire la preuve du cas fortuit ou de force majeure libératoire; il se contente d'établir qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir et que par conséquent aucune faute ne peut lui être reprochée. Les Anglais disent qu'il doit avoir pris toutes les „mesures raisonnables”. Ils laissent au juge le soin d'apprécier. Etant donnée la réglementation minutieuse du transport par air et le contrôle des sociétés de classification, il ne sera pas difficile de savoir si les mesures prescrites ont été prises.

Si elles l'ont été le transporteur est exonéré de tous les dommages provenant d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation du personnel. C'est l'idée du droit maritime moderne, affirmée tout d'abord par les accords conventionnels, adoptée dans le Harter Act des Etats-Unis de 1893, devenue la base des Règles de la Haye de 1921, et consacrée enfin par la Convention maritime de Bruxelles de 1924. Il est impossible au transporteur de diriger et de surveiller l'exécution technique du transport; il est obligé de se fier entièrement à son pilote, à ses préposés. Dès lors il n'y a aucune raison pour le rendre responsable comme commettant à raison d'une faute de choix ou de surveillance et il n'y a aucune raison non plus pour faire peser uniquement sur lui les conséquences des fautes de navigation puisque les passagers et les chargeurs ont dû prévoir et calculer l'importance de ces fautes.

Le transporteur aérien jouira d'après la Convention d'une deuxième et importante faveur. La responsabilité, quand elle sera engagée, sera toujours limitée. Il y a là une règle nouvelle dans le droit, née de la transformation en règle légale d'une pratique contractuelle. Le transporteur cherche à limiter conventionnellement sa responsabilité et, dans la plupart des pays, ces clauses limitatives ont été reconnues valables tout aussi bien que les clauses pénales. Elles répondent à la nécessité pour tout exploitant de calculer l'étendue de ses risques afin de pouvoir au besoin les faire couvrir par l'assurance.

La Convention Internationale limite la responsabilité du transporteur à 125.000 francs par voyageur blessé ou tué, à 250 francs par kilog. pour les marchandises et les bagages enregistrés, à 5.000

par voyageur pour les bagages non enregistrés. Ceux qui ne voudront pas se contenter de ces chiffres seront libres, par convention spéciale, de fixer d'autres limites. Pour les marchandises en particulier l'expéditeur peut déclarer un **intérêt à la livraison** et obtiendra alors, en cas de perte, le montant de l'intérêt déclaré. C'est un système emprunté à la Convention de Berne sur les transports internationaux par chemins de fer.

Ce régime établi par la Convention internationale, il ne saurait appartenir aux parties de le modifier par leurs accords particuliers. Si toute liberté leur était laissée il serait à craindre que les compagnies de navigation aérienne n'arrivassent trop facilement à imposer aux expéditeurs et aux voyageurs des clauses exceptionnelles d'irresponsabilité. En tout cas la diversité reparaitrait que l'on a voulu supprimer. La Convention déclare frappées de nullité toutes les clauses contraires. Elle annule également toutes les clauses relatives à la détermination de la loi applicable, toutes les clauses attributives de juridiction. Elle règle elle-même la compétence des tribunaux, les délais d'exercice des actions, les recours nés des transports successifs et s'efforçant de prévoir toutes les difficultés, donne pour toutes une solution qui sera commune à tous les Etats contractants.

Vous avez là une idée forcément sommaire de la Convention qui a été signée. Elle présente une telle utilité que sa ratification ne me paraît pas douteuse.

La Conférence diplomatique qui l'a élaborée ne l'a d'ailleurs présentée que comme la première étape du travail à accomplir. Il faudra dans de prochaines conférences régler internationalement la responsabilité des dommages causés aux tiers et se prononcer sur le principe de la limitation de responsabilité, établir le statut juridique de l'équipage et du commandant de l'aéronef, voir dans quelle mesure il est nécessaire de prévoir l'abordage et l'assistance, enfin et surtout examiner s'il ne faut pas imposer à tout aéronef l'assurance obligatoire.

\* \* \*

Un tel programme doit rendre modestes les ouvriers de la première heure. Nous avons hâtivement légiféré sans nous faire d'illusion sur l'avenir de cette législation. Nous sommes obligés de donner des règles pour les conditions actuelles du transport aérien, mais l'imagination la plus hardie ne peut prévoir ce que sera dans quelques années ou quelques dizaines d'années la navigation dans les airs. On sait que des avions géants pourront franchir des océans en quelques heures ou faire de longs voyages d'exploration; on ne sait pas quels seront les conditions matérielles et économi-



ques de ces transports. Il est possible que plus tard nos lois actuelles ne soient plus citées par les auteurs que comme une curiosité juridique telle que la vieille loi rhodienne du Digeste dans les traités de droit maritime.

En tout cas ce droit futur nous ne le concevons que comme un droit international. „Des frontières au ciel voyons nous quelque trace”, chantait Lamartine en 1848 dans sa Marseillaise de la paix. Sans doute l'avion a commencé par être une terrible arme de guerre et nous ne saurions songer sans frémir à l'oeuvre de mort qu'on pourrait lui demander encore si la paix était un jour compromise. Ne pensons qu'à son oeuvre de vie. Il met les Capitales à quelques heures les unes des autres; il franchit les frontières sans police ni douane; il sort si vite de l'empire des lois nationales qu'elles renoncent à l'atteindre.

Dans notre société moderne, forte de tant de règles héritées, un droit nouveau se forme qui, par la volonté des princes ou des peuples, est un droit international. L'homme s'apercevant que son pays est devenu trop petit, rêve d'un droit qui sera celui de toute la Terre.

Votre Société de Législation Comparée qui a tant contribué à la compréhension et au rapprochement des législations, accueillera peut-être avec intérêt cette communication sur la formation de ce droit aérien international.

*Georges Ripert*

Professeur à la Faculté de Droit de Paris  
et à l'Ecole des Sciences Politiques

## INALTA CURTE DE CASAT' E ȘI JUSTIȚIE S. UNITE

*Audiența dela 2 Iulie 1931*

Președenția D-lui D. VOLANSCHI, Prim-Președinte

*Aristotel Galiattatos cu Ministerul Armatei*

Decizia No 30

Prize maritime. Capturări de vase de comerț inamice. Validarea capturei. Forme. Vase de război inamice. Sunt pradă de război. Nu sunt supuse formalităților prevăzute pentru vasele de comerț inamice.

*Declararea vaselor de război ca pradă de război, este o chestiune de atributul puterii administrative, așa că în această privință este suficientă manifestarea de voință a guvernului, nemai cerându-se îndeplinirea formalităților prevăzute de codul de prize maritime pentru captură, căci prada de război intră în patrimoniul Statului, fără obligația vreunei validări.*

*Dacă, un vas inamic vinovat de asistentă ostilă, a fost considerat ca vas de comerț, nu de război și din acest motiv a fost supus formalităților de captură, iar Curtea superioară de prize maritime, a invalidat captura pe considerațiunea că, nu sunt întrunite condițiunile cerute de lege pentru ca vasul să fie culpabil de asistentă ostilă, ci din contra sunt stabilite caractererele unei prăzi de război, asupra căreia dânsa —*

*Curtea — nu era sesizată de a se pronunța. — în acest caz procedarea Curții superioare de prize maritime este dată cu competență. Atunci când în cursul judecării, la Comisia de prize maritime, înainte de a interveni ohotărâre definitivă de invalidarea capturei, și de liberarea vasului, s'a descoperit o nouă cauză pentruca vasul să fie luat în stăpânire de Ministerul armatei—anume pradă de război—in acest caz nu s'a violat autoritatea de lucru judecat din decizia de invalidare, care fiind dată în condițiunile sus arătate, nu prevede o invalidare a capturării vasului.*

Curtea,

Ascultând cetirea raportului făcut în cauză de d-l consilier Vasiliu, pe d-l av. Micescu în desvoltarea motivului I de casare; d. av. Damian în combateri și d-l procuror general C. Al. Viforeanu în concluziuni, pentru respingerea recursului și

Deliberând,

Asupra recursului făcut de Aristotel Galiattatos în contra deciziei no. 1 din 1926 a Curții superioare de prize maritime.

Având în vedere decizia atacată cu recurs și lucrările din dosar, din care rezultă: că, la 1 Iulie 1916, recurentul închiriază firmei Behles șleplul său numit „Nora”, sub pavilion elen, pentru transportul cerealelor pe Dunăre, din România în Germania și cu stipulațiunea că dacă nu va fi restituit până la 1 Iulie 1917, proprietarul va fi despăgubit de valoarea șleplului. Că, în Septembrie 1916, după intrarea României în război, șleplul a fost scufundat, pe când transporta cereale, în fața orașului Calafat și recurentul fiind despăgubit de valoarea lui de către firma Behles, îi dă o declarație că renunță la proprietatea lui, pe baza căreia consulatul elen din Brăila radiază din registre dreptul șleplului de a mai purta pavilion elen; că, șleplul fiind ranfluat de armata de ocupație germană, a fost transformat din vas de comerț în atelier plutitor, sub numele „S. A. B. No. 43”, i s'a arborat pavilion german și a fost încorporat formației de salvare a armatei dușmane numită „acțiune de navigație, grupul salvării”, iar la evacuarea teritoriului ocupat, vasul a fost abandonat în portul Brăila, unde fiind găsit fără acte de bord sau alte documente, a fost capturat de către comandantul militar al portului Brăila, prin procesul verbal no. 621 din 10 Noembrie 1918; că, în anul 1919 posterior capturei, recurentul obține ordonanța presidentială a tribunalului Brăila no. 2484, executorie, prin care, potrivit decretului lege no. 1480 din 1917, se anulează declarația dată de recurent firmei Behles, prin care renunța la proprietatea șleplului și se ordonă re-integrarea recurentului în toate drepturile sale de proprietate, ordonanță apelată de firma Behles și care apel nu s'a mai judecat nici până în prezent; că, la 10 Iulie 1920, tribunalul de prize maritime din Galați, prin sentința no. 21, validează captura vasului „S. A. B. No. 43, fost „Nora”, iar Curtea superioară de prize maritime, prin decizia no. 9 din 1921, admite apelul recurentului și invalidează captura, motivnd că șleplul nu întrunește condițiunile cerute de lege, spre a fi capabil de asistentă ostilă și că șleplul fiind întrebuințat de armata dușmană, care l'a abandonat cu ocaziunea retragerii sale, ar prezenta toate caractererele unei prade de război, însă, întrucât nu este investită de guvern cu vreo cerere în acest sens, nu poate să pășească la o asemenea constatare; că, după invalidarea capturei, ivindu-se neînțelegeri în-

tre recurent și firma Behles asupra proprietății vasului, s'a cerut Curței superioare de prize maritime lămurirea înțelesului deciziei no. 9 din 1921 și aceasta prin decizia no. 123 din 1929 constată că șleplul „S. A. B. no. 43”, fost „Nora” urmează să fie predat aceleia dintre părți care, va prezenta un titlu de proprietate executoriu emanând de la instanțele chemate a soluționa litigiul dintre părți, iar la 30 Iulie 1922, comisarul guvernului de pe lângă tribunalul de prize din Galați, în executarea sus menționatei decizii, predă șleplul în primirea recurentului că, în Iunie 1929, Ministerul armatei pe de-o parte, ridică prin organele sale, pe cale administrativă, șleplul de la recurent, sub motivul că ar fi pradă de război, iar, pe de altă parte, sesizează pe comisarul guvernului de pe lângă tribunalul de prize cu o acțiune asupra sus zisului șlepl; că, la 24 Iunie 1929, comisarul guvernului de pe lângă tribunalul de prize maritime înaintea-ză, spre cercetare, raportorului aceluși tribunal, atât dosarul de fond privitor pe șleplul „S. A. B. no. 43” fost „Nora” cât și acțiunea intentată de ministerul armatei, iar raportorul cu raportul no. 1 din 20 Septembrie 1929, cere ca tribunalul de prize maritime, potrivit art. 14 a. 1 din C. J. P. M. și în concordanță cu acțiunea intentată de Ministerul armatei, să declare pradă de război captura sus numitului șlepl, proprietatea recurentului; că, tribunalul de prize maritime, prin decizia supusă recursului, admite apelurile introduse de comisarul guvernului de pe lângă tribunalul de prize maritime și acel de pe lângă Curtea superioară și validează captura efectuată prin procesul verbal no. 621 din 1918.

Că, pentru a da această soluție, Curtea superioară de prize maritime motivează că prin decizia no. 9 din 1921 a Curții superioare de prize maritime, rămasă definitivă, s'a invalidat captura făcută prin procesul verbal no. 621 din 1918, pe motivul că nu era culpabil de asistență ostilă; că, prin acțiunea intimatului, — Ministerul armatei — se invoacă o altă cauză juridică și anume caracterul de pradă de război, că deci, cea de a doua acțiune având o altă cauză juridică, nu poate fi vorba în speță de autoritatea lucrului judecat, trasă din decizia no. 9 din 1921; că, dacă este exact că potrivit art. 128, din C. J. de prize maritime, Curtea superioară ar fi putut judeca validitatea capturei pe temeiul motivului descoperit în cursul judecății, fără să mai fi fost necesară o nouă captură, totuși dacă instanța nu s'a pronunțat atunci asupra motivului descoperit, dreptul părții de a cere printr-o nouă acțiune judecarea aceluși motiv, nu poate fi atins cu nimic, legea nepronunțând o asemenea decădere, cu atât mai mult, cu cât din termeni întrebunțați de Curtea superioară rezultă intențiunea de a rezerva această cale, fără ca chestiunile discutate să poată fi considerate că au fost judecate, atâta vreme cât prin dispozitivul deciziei no. 9 din 1921 nu s'a pronunțat nimic cu privire la acel motiv; că, așa fiind, din acest punct de vedere nici chestiunea autorității lucrului judecat, nici chestiunea actului de captură nu pot constitui o împiedicare a noii acțiuni, bazată pe caracterul de pradă de război a capturei, și care se poate face pe temeiul aceluși act de captură dela 1918, ce a mai fost adus în judecata instanțelor de prize maritime, dacă nu a trecut termenul de prescripțiunea acțiunii, lucru care de altfel nu s'a susținut că s'ar fi îndeplinit; că, potrivit dispozițiilor art. 136 C. J. de prize maritime, în judecarea validării unei capturi, indiferent de natura vasului plutitor, jurisdicțiunile de prize maritime sunt

obligate a nu ține seamă decât de situațiunile de drept și de fapt din momentul capturei, nu și de cele create ulterior, că deci, în speță, trebuiesc înlăturate și privite ca fără valoare toate situațiunile de drept și fapt, create șleplului după data de 10 Noembrie 1918, data capturei adică efectele ordonanței tribunalului Brăila, no. 2484 din 1919, dată pe baza decretului lege 1480 din 1917, prin care s'a anulat vânzarea șleplului făcută de recurent firmei Behles, cât și faptul posesiunii aceluși șlepl, câștigată de Aristotel Galiatzatos; că, din examinarea situațiunii șleplului din momentul capturării lui se constată că statul german, după despăgubirea plătită recurentului și declarațiunea dată de acesta că renunță la dreptul de proprietate al șleplului, a devenit proprietarul șleplului, deoarece firma Behles nu era decât interpusă, făcând oficiu de aprovizionare pentru Puterile Centrale, că pavilionul elen pe care îl purta vasul scufundat fiind radiat din registrele consulatului elen, acesta nu mai putea purta acel pavilion, că statul german a devenit proprietarul vasului și prin aceia că, pe de o parte, trupele sale au ranfluat vasul scufundat, după ce proprietarul lui renunțase la orice drept de proprietate și radiase pavilionul, iar pe de altă parte, fiindcă după ranflulare nu a mai manifestat nici o pretențiune asupra lui, ceea ce dovedește intențiunea de a abandona epava, care astfel a devenit proprietatea salvatorului.

Că, șleplul până la scufundare având caracterul unui vas de comerț, după ranflurare și transformarea sa în vasul plutitor S. A. B. no. 43, arborându-i-se pavilion german și fiind încorporat formației de luptă a armatei germane, — grupul salvării — devenit vas de război, situațiune în care a fost la capturare, după ce fusese abandonat de trupele inamice; că așa fiind, vasul îndeplinește condițiunile cerute de art. 14 partea finală a C. J. de prize maritime pentru a putea fi declarat pradă de război, și ca atare, se validează captura vasului S. A. B. no. 43, fost „Nora”, ca fiind pradă de război.

Văzând motivul de casare dedus în judecata Secțiunilor Unite ale acestei Înalte Curți, formulat în cuprinderea următoare:

1) „Incompetința absolută — exces de putere — rea interpretare și aplicare a art. 2, 15, 16, 28, 51, 128, 135 din codul jurisdicțiunii de prize maritime și violarea principiului autorității lucrului judecat și a art. 1201 cod. civ.”

„Captura vasului, efectuată la 10 Noembrie 1918 (timp de război, art. 15), a fost supusă validării (art. 28) și instanța a invalidat captura (art. 51), iar Statul capturator a liberat vasul (art. 51) proprietarului Galiatzatos.

a) Captura, în urma acestor împrejurări nu a mai existat și instanțele de prize maritime nu mai puteau judeca din nou captura.

„Judecând o captură, care nu mai exista prin efectul fie că a fost invalidată, fie că Statul a consimțit să lase liberă captura, s'a judecat fără competență și s'a comis exces de putere.

„Funcțiunea instanțelor de prize fiind de a judeca captura, adică luarea cu forța a posesiunii vasului de către Statul captor, competența instanței înceta odată cu invalidarea capturei și liberării vasului, ceea ce era pentru stat, recunoașterea că nu există captură valabilă.

b) Instanța nu putea judeca decât o nouă captură (potrivit art. 135, 128), decât dacă s'ar fi schimbat motivul capturei și dacă condițiunile în care se găsea vasul nu s'ar fi schimbat, altfel captura este nulă (art. 15).

„Or, dela prima captură din 1918: 1) nu s'au schimbat conț

dițiunile vasului; 2) nu s'a efectuat nici cel puțin o nouă captură (155) și nici nu s'ar fi putut efectua această captură, perioada războiului expirând în 1920 (art. 15 și 5) Statul neavând cel puțin posesia din nou a vasului (art. 16).

„Este drept că Statul a invocat în 1929 motivul că vasul este pradă de război, dar acest motiv care ar fi justificat validarea capturii din 1918 nu a fost invocat nici în cursul instrucțiunii, nici al judecății, potrivit art. 128, pentru a fi cercetat și legea nu permite o nouă judecată pentru alte motive, pentru invalidarea capturii, decât dacă s'au schimbat condițiunile vasului și intervine o altă captură (art. 133).

„Instanța, deci, judecând o captură din 1918 și invalidată prin două hotărâri din 1921 și 1922, a judecat fără competență un fapt care nu era o captură.

„Considerentul din hotărârea din 1921 este de ordin subiectiv, el putea să sugereze Statului un mijloc de apărare în proces, potrivit art. 128, dar nu putea îngădui judecata din nou a unei capturi invalidate, căci elementele autorității lucrului judecat sunt limitate în codul special de prize, ca derogare la dreptul comun, în speță decizia din 1922 este o confirmare a hotărârei din 1921, ceea ce întărește autoritatea lucrului judecat.

„În realitate, Statul în 1929, fără o nouă captură, voește să înlăture efectele hotărârilor din 1921, 1922“.

Având în vedere că, prin prima parte a acestui motiv de casare, recurentul pretinde că, captura vasului „S. A. B. no. 43”, fost „Nora” efectuată la 10 Noembrie 1918, fiind invalidată și statul liberându-i vasul, instanțele de prize maritime nu mai erau competente de a mai judeca din nou, atât pentru că competența este limitată numai asupra unor fapte petrecute după începerea războiului și înainte de sfârșitul lui, cât și pentru că instanțele de prize maritime au o competență strictă de a judeca numai faptele de război, care se numesc captură, așa că Curtea superioară de prize maritime, validând captura efectuată la 1918, a interpretat și aplicat rău și cu exces de putere art. 2, 13, 15, 16, 28 și 31 din C. J. P. M.

Având în vedere că legiuitorul codului jurisdicției de prize maritime, după ce mai întâi, prin art. 1, definește care sunt vase de comerț și care de război, edictează apoi prin art. 2 și 14 că: dispozițiunile acestui cod se aplică numai vaselor de comerț și încărcăturilor lor, afară de excepții anume prevăzute și că numai vasele de comerț și mărfurile încărcate pe ele, sunt susceptibile a fi capturate, iar nu și vasele de război și vasele de comerț transformate în vase de război, care când cad în stăpânirea inamicului, devin pradă de război.

Că, prin urmare, declararea vaselor de război ca pradă de război este de atributul puterii administrative, așa că este suficientă manifestarea de voință a guvernului, fără a se mai cere îndeplinirea formalităților prevăzute de C. J. P. M. pentru captură.

• Având în vedere că, în speță, este necontestat că vasul de comerț „Nora”, după ranfluarea lui de către armata de ocupație a fost transformat în vas de război și încorporat formației de salvare a armatei dușmane, sub numele de S. A. B. no. 43, așa că, conform principiilor enunțate mai sus, era suficientă declararea vasului ca pradă de război numai de către puterea administrativă, fără a mai fi nevoie de îndeplinirea formalităților cerute pentru captură.

Că, dacă la Noembrie 1918, sus zisul vas a fost supus formalităților de captură, se datorește faptului că a fost considerat ca vas de comerț și de aceea Curtea superioară de prize maritime prin decizia no. 9

din 1921, a invalidat captura, motivând că nu întrunește condițiunile cerute de lege spre a fi culpabil de asistență ostilă, ci numai caracterele unei prade de război asupra căreia nu era sesizată a se pronunța.

Având în vedere că Ministerul armatei luând act de descoperirea făcută la 1921, în cursul judecății, de Curtea superioară de prize maritime, că vasul din litigiu ar întruni caracterele unui vas de război, pe de o parte ridică, în Iunie 1929, pe cale administrativă, vasul dela recurent, iar, pe de altă parte, sesizează tribunalul de prize maritime, prin raportorul respectiv, cu o acțiune pentru ca, potrivit art. 41 al. 1 din C. J. Pr. M., să declare pradă de război captura vasului S. A. B. no. 43, fost Nora..

Că, Ministerul armatei, adresându-se în Iunie 1929 — după ridicarea vasului dela recurent — instanțele de prize maritime, n'au făcut-o spre a cere validarea capturii, ci numai să se pronunțe dacă vasul S. A. B. no. 43, fost „Nora”, poate fi considerat sau nu pradă de război, în conformitate cu dispozițiunile art. 41 al. 1 C. J. Pr. M. potrivit cărora instanțele de prize maritime sunt competente a declara pradă de război toate bunurile de orice natură, dacă aparțin statelor inamice sau autorităților pendinte de acele state.

Că, dacă Curtea superioară de prize maritime, prin decizia supusă recursului, a pronunțat validarea capturii vasului, din aceasta nu rezultă că n'a fost competente a hotărî dacă vasul era, sau nu, pradă de război, mai cu seamă că prin considerentele menționatei decizii motivează că vasul este pradă de război.

Considerând că disp. art. 15 din C. J. Pr. M. privitoare la timpul în care se poate efectua captura, nu-și pot avea aplicarea decât numai în ipoteza vaselor de comerț, iar nu ca în speță, pentru declararea unui vas de război ca pradă de război; căci, în asemenea caz, guvernul își poate exercita acest drept, întrucât prada de război intră, cum s'a arătat mai sus, în patrimoniul său, fără obligația vreunei validări.

Că, dar, instanțele de prize maritime fiind competente, potrivit art. 41 al. 1 C. J. P. M., a declarat pradă de război bunurile de orice natură ce au aparținut statelor inamice, iar, în speță, vasul fiind declarat pradă de război, nu poate fi vorba nici de incompetența acestor instanțe, nici de rea aplicare și interpretare a dispozițiilor art. 2, 13, 15, 16, 28 și 31 din C. J. P. M., care privesc formalitățile ce trebuiesc îndeplinite pentru capturarea vaselor de comerț, așa că prima parte a motivului de casare este nefondată.

Având în vedere că, prin a doua parte a motivului de casare, recurentul pretinde că s'a violat autoritatea lucrului judecat, deoarece nu se pot invoca motive noi pentru validarea unei prize, decât până în momentul pronunțării hotărârei definitive și că odată intervenită o asemenea hotărâre, este nevoie de o nouă captură, așa că s'a făcut și o rea interpretare și aplicare a art. 128 și 133 C. J. P. M.

Având în vedere că potrivit art. 128 C. J. P. M., dacă în cursul instrucțiunii sau al judecății se vor descoperi alte motive care să justifice captura, instanțele vor intra de îndată în cercetarea acestor motive și vor hotărî pe baza lor, fără ca o nouă captură să fie necesară; iar conform art. 133, din același cod, lucrul capturat și apoi pus în libertate nu poate fi capturat din nou pentru aceleași motive, dacă con-

dițiunile în care se găsea acel lucru nu s'au schimbat.

Având în vedere că din decizia Curții superioare de prize maritime no. 9 din 1921, opusă de recurent ca autoritate de lucru judecat, rezultă că Curtea a descoperit că șlepul ar prezenta caracterele unei prade de război, însă, întrucât nu este investită de guvern cu asemenea cerere, nu poate să păsească la o atare constatare.

Că, prin urmare, descoperindu-se în cursul judecății dela 1921 — mai înainte de a rămânea hotărârea definitivă și a se libera vasul recurentului — o nouă cauză — prada de război — bine s'a procedat de către Ministerul armatei, pe baza aceluia nou fundament juridic, de a lua în stăpânire vasul de la recurent și apoi a-l supune judecății instanțelor de prize maritime, spre a se pronunța dacă vasul ridicat este, sau nu, pradă de război.

Că, procedându-se astfel, de către Ministerul armatei, s'a conformat atât dispozițiilor art. 128 din C. J. P. M., întrucât noua cauză s'a descoperit în cursul judecății dela 1921, cât și dispozițiilor art. 133 din același cod, întrucât vasul a fost din nou ridicat în 1929, ca pradă de război, prin urmare, pentru alt temei decât fusese capturat în 1918.

Că, de altfel, dispozițiile referitoare la o nouă captură nu sunt aplicabile în ipoteza unei prăzi de război, cum se prezintă în cazul de față, ci numai în cazul unei capturi a vaselor de comerț, după cum s'a arătat mai sus.

Că, dar, neputând fi vorba nici de violarea autorității lucrului judecat, nici de violarea art. 128 și 133 din C. J. P. M. și aceasta a doua parte a motivului de casare este nefondată.

Pentru aceste motive, Curtea respinge recursul, etc.

### TRIBUNALUL IAȘI S. II-a

Audiența de la 5 Decembrie 1931

Președinția D-lui ȘERBAN CASETTI, Judecător

Sentiința penală No. 3434

Legea pentru represiunea fraudelor în prepararea și comerțului băuturilor alcoolice. Dacă zaharoza (zahărul) intră în compoziția vinului. Legea din 1927 și 1930. Conflictul legilor în timp.

*Zaharoza (zahărul) se găsește în mustul de vin sub forma unui amestec în părți egale de glucoză și levuloză, cari prin fermentare se transformă în alcool și celelalte elemente ale vinului.*

*Deși zaharoza nu este vătămătoare sănătății, totuși atât legea din 1927 cât și cea din 1930, pentru represiunea fraudelor în prepararea băuturilor alcoolice opresc adăogirea ei în must sau vin.*

*Legea din 1927 aplicabilă în timpul când s'a petrecut infracțiunea, prevede o amendă mai mică de cât legea din 1930, în vigoare la data pronunțării sentiinței, însă întrucât aceasta din urmă permite acordarea circumstanțelor atenuante spre deosebire de cea dintâi, urmează a fi considerată mai blândă și deci a fi aplicată în cauză.*

Tribunalul,

Asupra acțiunii publice de față.

Având în vedere piesele dela dosarul 1070 din 1930, concluziile puse în apărare din partea contravenientului L. S. și concluziile d-lui procuror pentru respingerea opoziției ca nefondată.

Având în vedere că în fapt se constată. În urma rezultatului analizei chimice efectuate de Institutul de Chimie

Iași a unei probe de vin luată dela cârciumarul L. S., prin care se conchide că proba nu îndeplinește cerințele art. 19 al. 10 din instrucțiunile la legea pentru represiunea fraudelor din 1927, întrucât s'a adăogat în vin zaharoză, numitul cârciumar a fost condamnat prin deciziunea no. 10611 din 16 August 1928 a Ministerului agriculturii, direcțiunea viticulturii, la o amendă de 25.000 lei.

În contra acestei deciziuni, L. S. a declarat apel înaintea acestui Tribunal și în ședința din 15 Ianuarie 1929, s'a admis o contraexpertiză compusă din trei chimiști, cari prin actul de contraanaliză, conchid că proba de vin nu conține zaharoză, însă cu siguranță zaharoza care preexistă la data primei analize, nu a putut rămâne ca atare într'un mediu acid, cum este un vin, ci s'a transformat (invertit) într'un amestec de glucoză și levuloză, dat fiind marele interval de timp scurs între prima și a doua analiză (aproape doi ani).

Pentru a se preciza mai bine raportul de expertiză, adică dacă vinul conține sau nu zaharoză, s'a dispus chemarea ca informatori a experților, cari sub prestare de jurământ în ședința din 19 Septembrie 1929, au declarat că dacă s'a găsit la prima analiză zaharoza în vin, înseamnă că a fost pusă, căci nici în vin și nici în must în timpul fermentării nu se găsește zaharoză; dacă se adăogă se inverteste după un oarecare timp în glucoză și levuloză, și mai departe aceste elemente se transformă sub acțiunea diversilor agenți în alcool.

Tribunalul pe baza acestor rezultate cari conchid că vinul analizat a fost falsificat prin adăogare de zaharoză, nepermisă prin legea pentru represiunea fraudelor băuturilor alcoolice, prin sentiința 2640 din 1930 a respins apelul contravenientului.

În contra acestei sentiințe s'a declarat recurs înaintea Inaltei Curți de Casație, care prin decizia 1267 din 1931 a casat sentiința Tribunalului pe motiv că la data pronunțării sentiinței intervenind între timp legea protecției și desfacei spirtului din 27 Iunie 1930 și legea sanitară din 14 Iulie 1930, Tribunalul trebuia să cerceteze și să aplice infractorului legea cea mai blândă; ori, Tribunalul a aplicat dispozițiile legii din 4 Iunie 1927, fără a motiva de ce găsește acest text ca fiind cel mai ușor dintre toate textele de lege mai sus arătate și existente din momentul comiterii infracțiunii și până la judecare.

Procesul fiind pus pe rol la acest Tribunal, în ședința din 21 Septembrie 1931, s'a respins apelul contravenientului în lipsă ca nefondat și făcând opoziția de față, ea s'a găsit în principiu admisibilă, deoarece art. 168 din legea producției și desfacei spirtului din 1930, o admite spre deosebire de legea din 1927 în vigoare la data comiterii infracțiunii.

În fond, s'a cerut de apărare achitarea întrucât rezultă un dubiu din cele două expertize, cari trebuie interpretat în favoarea contravenientului; că zaharoza, spre deosebire de zaharină, nu este vătămătoare sănătății. În subsidiar a se numi un expert care să arate dacă zaharoza găsită la prima expertiză, se adăogă ori se formează în vin; că glucoza transformată din zaharoză este departe de zaharină și că în orice caz vinul era natural, fără adăogire.

Având în vedere că din prima analiză a vinului făcută la Institutul de Chimie din Iași cât și din explicațiile date de cei trei experți cari au făcut a doua analiză, se constată că în proba de vin ridicată dela L. S. s'a găsit zaharoză; că din moment ce s'a găsit înseamnă că s'a adăogat, căci acest element nu se găsește în vin și nici în must în timpul fermentării; și numai după o trecere de oarecare timp zaharoza se transformă în glucoză și levuloză și mai departe sub acțiunea diversilor agenți se transformă în alcool.

Având în vedere că de părerea experților sunt și autori străini cari s'au ocupat în mod special cu știința producției

și preparării vinurilor, astfel: E. Chancrin, inginer-agronom, directorul școlii de viticultură și agricultură din Beaune în 1910, în lucrarea „Le vin”, pag. 7 (Paris, Librairie Hachette 1910), arată că zahărul conținut în struguri este un amestec în părți egale de glucoză și levuloză, pe care nu trebuie să le confundăm cu zahărul ordinar. Zahărul ordinar, sau cum este denumit în chimie, zaharoză, este extras pe cale industrială din trestia de zahăr sau sfeclă, iar glucoza și levuloza sunt răspândite în fructe (struguri, smochine, etc.). Glucoza și levuloza sunt de două ori și jumătate mai puțin dulci ca zahărul și ele fermentează direct sub acțiunea levurelor în timp ce zahărul ordinar (zaharoză) pentru a fermenta are nevoie să fie transformat în glucoză și levuloză. Alți autori, M. Gayon, directorul stației agronomice din Bordeaux în 1912, în lucrarea „Vins” pag. 164 (Paris, Béranger 1912), arată deasemenea că zahărul din must este constituit printr-un amestec de glucoză și levuloză cari prin fermentare dispar. Adăogirile mai mult sau mai puțin neegale cari sunt făcute vinului, înainte sau după fermentare, cuprind adesea materii zaharoase; astfel se poate deosebi prezența zaharozei, glucozei, industriale, dextrinei, etc. și determină greutatea acestor substanțe străine constituirii normale a vinului.

Având în vedere că din cele expuse se constată că nu există nici un dubiu între cele două expertize, căci actul de contra-analiză nu constată altceva decât rezultatul procesului de transformare al zaharozei, care nu putea fi altul decât cel arătat, și anume: că zaharoză (zahărul) se găsește numai în must, nu singur, ci sub forma unui amestec în părți egale de glucoză și levuloză, și prin fermentare acestea dispar transformându-se în alcool și celelalte elemente ale vinului; că odată ce în prima expertiză s'a găsit zaharoză (zahăr) în vinul supus spre probă, înseamnă că s'a adăogă, căci acest corp nu se găsește singur nici în must, și dacă la a doua expertiză găsim glucoză și levuloză, acestea sunt componentele zaharozei, care prin trecerea celor doi ani s'a invertit urmând ca mai departe a se transforma în alcool.

Că deci rămâne deplin stabilit că zaharoză (zahărul) găsit la prima analiză și invertit la contra-analiză, a fost adăogă de contravenient în scopul de a falsifica compoziția naturală a vinului, așa că expertiza cerută din nou astăzi, se respinge ca inutilă și neconcludentă.

Având în vedere că zaharoză, chiar dacă n'ar fi vătămătoare sănătății, totuși atât legiuitorul din 1927 prin art. 6 cât și cel din 1930 prin art. 67, oprește a se adăoga în must sau vin, în afară de fabricarea vinurilor licoroase, adică acelea cari conțin 15 până la 20 la sută alcool, operație permisă numai cu autorizația Ministerului.

Având în vedere că prin decizia de condamnare s'a aplicat contravenientului minimum pedepsei prevăzute de art. 73 al. d, din legea represivei fraudelor din 1927, în vigoare la data comiterii infracțiunii.

Că astăzi fiind în vigoare legea producției și desfacerei spiritului din 1930, urmează că această lege trebuie aplicată, întrucât deși art. 162 al. c, pedepsește această contravenție, cu amenda dela 50.000 lei la 100.000 lei, nu oprește aplicarea circumstanțelor atenuante, putându-se coborî amenda sub aceia de 25.000 lei, aplicată prin decizia de condamnare, ceia ce nu permitea legea din 1927, aplicabilă la data comiterii infracțiunii.

Că însă Tribunalul apreciază că în speță pedeapsa amenzii de 25.000 lei este dată în raport cu faptul comis, și în consecință respinge opoziția ca nefondată.

Pentru aceste motive redactate de d-l judecător Șerban Casetti, Tribunalul respinge opoziția ca nefondată.

(ss) Șerban Casetti, Gr. Cuza.

## TRIBUNALUL ROMANAȚI S II-a

Audiența dela 17 Iunie 1930

Președenția D-l STEFAN CONSTANTINESCU preș.  
Gh. T. Oroveanu cu Petrică I. Roșca și Grigorie N. Țeghe  
Sentința Nr. 124

Cambie. Acțiune cambială intentată de posesorul cambiei contra emitenților. Dacă mai este obligat a îndeplini formalitățile protestului, Art. 1104 cod civ., art. 345, 350 și 949 cod civ.

Cambii dosnic alăturate. Ce condițiuni trebuie să îndeplinească art. 341 cod com.

1. Legiuitorul comercial a pus la dispozițiunea posesorului unei cambii două acțiuni: una cambială directă contra obligațiilor cambiali direcți și alta cambială de regres contra obligațiilor cambiali de regres.

Dispozițiunile art. 1104 cod civ. privitor la plată sunt aplicabile și în materie comercială, deci posesorul cambiei știind cine este emitentul, trebuie să prezinte cambia la plată, iar în caz de refuz nu este obligat a îndeplini nici o altă formalitate, decât pierderea acțiunii cambiale prin prescripția conf. art. 949 cod com.

În speță, reclamantul, posesorul cambiei mulțumindu-se să acționeze în judecată numai pe obligații direcți, nu era ținut să dresseze protest.

2. Potrivit art. 341 cod com. pentru ca o cambie să fie caracterizată de domiciliată trebuie să îndeplinească următoarele condițiuni: 1) plata să se facă în altă localitate decât cea indicată la reședința emitentului, 2) la o altă persoană, adică prin altă persoană sau de altă persoană decât emitentul.

În speță, cambiele fiind emise în orașul Balș și plata menționată a se face în acelaș oraș, cambiile nu au caracterul de cambii domiciliatăe.

3. În fond, acțiunea cambială fiind bine introdusă, Trib. o admite.

Tribunalul,

Având în vedere că acțiunea reclamantului Gheorghe T. Oroveanu din com. Brâncoveni, înregistrată la No. 3422 din 22 Martie 1930, are de obiect a se obliga părții Petrică I. Roșca, din com. Balș, și Grigorie N. Țeghe, din com. Isvoru, ca în mod solidar să-i plătească suma de lei 400.000 (patru sute mii) ce-i datorează, cu procent comercial și cheltuieli de judecată.

Asupra incidentelor ridicate de părți în ședința dela 10 Iunie 1930;

Având în vedere că de către părți s'au ridicat două excepțiuni de inadmisibilitatea acțiunii cambiale:

1) Pe motiv că în speță, reclamantul, posesor și beneficiar la crearea cambiilor — transmițând cambiile prin gir Băncii Comerțului din Balș dela care au revenit în mâinile sale chiar în ziua scadenței, el fiind deci un giratar, nu mai are la îndemână acțiunea cambială directă contra emitenților ci acțiunea de regres și că pentru menținerea acestei acțiuni de regres, chiar față de emitenți, posesorul cambiilor trebuia să îndeplinească formalitățile de protest în condițiunile cerute de art. 350 cod. com., că protestul nefiind făcut în acele condițiuni este nul și deci acțiunea de regres nefiind intentată în termenul prevăzut de art. 345 cod. com., reclamantul a decăzut din această acțiune.

2) Pe motiv că biletele la ordin ce fac obiectul prezentului litigiu, fiind domiciliatăe, trebuia în caz de neplată dresat protestul, pentru a se putea menține acțiunea cambială, chiar față de emitenți; că protestul nefiind făcut în condițiunile legii, și din acest punct de vedere reclamantul este decăzut din acțiunea cambială.

Că problema care se pune soluționare tribunalului, este aceia de a se ști dacă posesorul cambiei — în caz de refuz

de plată — ne mai voind a exercita acțiunea cambială și față de obligații ulterioari — giranții și avalistii lor — ci, se mulțumește numai de a exercita acțiunea cambială contra emitentului; mai este obligat a îndeplini și față de acesta formalitățile protestului — cu alte cuvinte, dacă acțiunea posesorului cambiei contra emitentului este o acțiune de regres, care se pierde prin nefacerea protestului și neîntentarea în termen de cincisprezece zile dela facerea protestului — și numai după aceasta — urmează a se examina valabilitatea protestului.

Considerând că biletul la ordin, circulând prin modalitatea lui, destul de expeditivă a girului, își mărește încrederea de a fi plătit la scadență, cu cât va circula mai mult, prin faptul că toți coobligații sunt finiți în mod solidar, față de posesorul cambiei a o plăti la scadență; că deci, la o cambie care a circulat prin gir, sunt două feluri de obligații cambiali obligați direcți — emitenții și avalistii lor — și obligații de regres — garanții și avalistii lor —; că obligațiunea acestora din urmă, constă în a garanta, în mod solidar, că obligații direcți vor plăti la scadență suma arătată în cambie, deci nu este o obligațiune directă ci subsidiară, de regres.

Considerând că legiuitorul comercial modern, pentru a asigura și mai mult cambiei, caracterul de instrument de credit, a pus la dispozițiunea posesorului acesteia — deși s-a pus în principiu regulile de procedură civilă, cu observarea însă a dispozițiilor speciale, prevăzute în codul comercial — două acțiuni: o acțiune cambială directă contra obligaților cambiali direcți și o acțiune cambială de regres, contra obligaților cambiali de regres;

Considerând că, după regulile legislațiunii noastre — art. 1104 cod. civil — în principiu, plăta este cherabilă, adică creditorul trebuie să se prezinte, în ziua fixată prin contract, la debitor, pentru a obține plata; căci în materie comercială, fiind aplicabil același principiu, posesorul cambiei, fiind cine este emitentul, trebuie să prezinte cambia la plată iar în caz de neprezentare sau de refuz de plată, nu este obligat a îndeplini nici o altă formalitate, legiuitorul nedictând nici o decădere în aceste cazuri, decât pierderea acțiunii cambiale, prin prescripție, potrivit dispozițiilor art. 949 cod. com.;

Că însă, privitor la acțiunea cambială de regres, contra obligaților ulterioari — giranții și avalistii lor, — posesorul cambiei trebuie neapărat să o prezinte la plată în caz de refuz de plată să drezeze protestul și să întenteze acțiunea în termen de cincisprezece zile dela dresarea actului de protest, contrariu, este decăzut din acțiunea de regres față de aceștia, potrivit disp. art. 350 și 345 cod. com.

În speță, reclamantul Gh. T. Oroveanu, posesorul celor două cambii în valoare de câte 200.000 lei, cu scadența la 15 Martie 1930 — mulțumindu-se a acționa în judecată numai pe obligații direcți — emitenții Petrcă I. Roșca și Gh. N. Tegehe — nu era obligat a dresa protestul și întenta acțiune potrivit art. 350 și 345 cod. com.; Că acțiunea sa contra părților, fiind o acțiune cambială directă, nu se pierde decât prin prescripția de 5 ani că deci, Tribunalul, găsește de prisos a examina valabilitatea protestului;

Că astfel fiind, acțiunea de față este bine intentată iar excepțiunea de decădere, este nefondată și urmează a fi respinsă ca atare.

Pentru aceste considerațiuni, Tribunalul, respinge incidentul.

Asupra celei de a doua excepțiuni:

Considerând că, acțiunea cambială contra emitentului nu e bilet la ordin, nu este supusă nici unei decăderi, decât prescripțiunii de 5 ani, că la această regulă fac excepție numai cambiile domiciliare;

Că la o astfel de cambie, posesorul, pentru a nu fi decăzut din acțiunea cambială chiar față de emitent, trebuie să prezinte neapărat cambia la plata domiciliatarului și în

caz de refuz de plată, din partea acestuia, să îndeplinească formalitățile prevăzute de art. 350 și 345 cod. com.;

Că domiciliatarul, este o persoană intermediară între creditorul cambial și emitent, însărcinat de acesta a face plata pentru el, și că emitentul asemănat obligatului de regres la cambiile obișnuite, se obligă cu condițiunea ca posesorul să se prezinte în ziua plăței la domiciliatar cerându-i plata;

Considerând că potrivit art. 341 cod. com. pentru ca o cambie să fie caracterizată de domiciliată, cu efectul de a face necesar protestul, trebuie să îndeplinească următoarele 2 condițiuni esențiale:

1) Ca plata să se facă în altă localitate decât cea indicată ca reședință a emitentului; 2) și la altă persoană, adică prin altă persoană sau de către altă persoană decât emitentul;

Că îndeplinirea acestor condițiuni trebuie să reiasă în mod clar din cuprinsul cambiei;

Considerând că în speță, cambiile fiind emise în Balș, iar plata menționată a se face tot în Balș, la Banca Comerțului din acel oraș, nu sunt cambii domiciliare, în sensul art. 341 cod. com., întrucât, pe deoparte, prima condiție nu este îndeplinită, locul plăței fiind tot orașul Balș, ca și locul de emisiune și reședința unuia dintre emitenți; iar în ce privește a doua condițiune, nu reiese din cuprinsul cambiilor că plata se va face de către Banca Comerțului din Balș, deci o persoană diferită de aceea a emitenților, că prin acele mențiuni nu s'a făcut altceva decât că, s'a fixat un domiciliu de plată.

Având în vedere că din lipsa celor 2 condițiuni caracteristice cambiilor domiciliare, cambiile în litigiu, urmează a fi privite ca obișnuite, iar neîndeplinirea formalităților prevăzute de art. 350 și 345 cod. com. nu atrage pentru posesor decăderea din acțiunea cambială și deci și în acest caz Tribunalul, găsește de prisos a examina valabilitatea actului de protest;

Că astfel fiind, și din acest punct de vedere acțiunea este bine intentată, iar excepțiunea nefondată și urmează a fi respinsă ca atare.

Pentru aceste considerațiuni, Tribunalul, respinge incidentul.

În fond:

Considerând că, procuratorul reclamantului, cu cambiile în număr de 2 datate 7 Februarie 1930 — și cu scadența la 15 Martie 1930 — subscrise de ambii părâți, exhibate Tribunalului în ședința dela 10 Iunie 1930 — a dovedit că ambii părâți datorează, în mod solidar, reclamantului suma de lei 400.000, ce se reclamă.

Că astfel fiind, pe baza art. 343, 344, 349 și 351 cod. com. acțiunea reclamantului urmează a fi admisă ca fondată de a se obliga ambii părâți în mod solidar, la plata menționatei sume, cu procente comerciale prevăzute de art. 52, din legea accelerării modificată.

Pentru aceste motive redactate de d-l Judecător supleant Gh. Chirițescu, Tribunalul, admite ca fondată acțiunea reclamantului, etc.

Cu apel.

(ss) Ștefan Constantinescu.

(ss) Gh. Chirițescu.

## JUDECĂTORIA MIXTĂ GALAȚI

Sentința de la 28 Ianuaris 1931

Peșidenția d-lui DEM. I. COTRUTZ, Jude-șeședinte

Inculpat Iancu Bereșcu, reclamant Ioan Tătăruș prin av. Valentin Faur

Cartea de judecată penală No. 90

Rănire fără voc. Elementele constitutive ale delictului. Relațiune de la cauză la efect. Responsabilitate penală. Impudența victimei. Nu constituie o cauză justificativă.

Acțiune civilă accesorie acțiunii penale. Circumscrisă la daunele ce decurg din faptul penal reclamat.

Pretențiuni de despăgubire streine faptului. Neadmitere.

Daune produse de către un animal scăpat de sub pază. Presumpțiunea *juris et de jure*. Reducerea daunelor în caz de culpă a victimei. Art. 248 și 249 c. pen.; art. 1001 c. civ. rom.

I. — Elementele constitutive ale delictului prevăzut de art. 248 și 249 cod. pen. sunt: a) un fapt material de omor sau lovire ori rănire; b) o greșală a autorului acestui fapt; c) o relațiune dela cauză la efect între greșala comisă și omorul sau răniurile produse.

Prin relațiune dela cauză la efect se înțelege nu numai un raport strict de contingență, adică un raport direct, imediat, material al faptului producerii accidentului, ci și toate acele acte care chiar indirecte, nemediate, însă care se completează în mod mutual și se înlanțuiesc atât de strâns, că formează adevărata cauză generatoare a rezultatului fatal produs.

Responsabilitatea penală în această infracțiune neintenționată se bazează pe starea de a cunoaște, pe datoria de a cunoaște, pe prevederea rezultatului. Inculpatul în această situațiune nu se poate justifica invocând imprudența victimei: culpa unuia nu face să dispară culpa celuilalt.

II. — Acțiunea civilă accesorie acțiunii penale este circumscrisă la daunele ce decurg din faptul penal (art. 1 pr. pen.).

Avortul mamei copilului rănit, produs în urma emoșunilor sau influenței morale, din cauze ocazionale, iar nu din cauze eficiente sau determinate nu pot da loc la daune, de cât prin acțiune separată, neputându-se greșa pe acelaș fapt.

III. — Art. 1001 c. civ. dispune că proprietarul unui animal, pe timpul cât se servește de el este răspunzător de daunele ce animalul a cauzat, fie că a fost pus sub pază, fie că a scăpat.

Textul derogă dela principiile generale de responsabilitate civilă stabilind în sarcina persoanelor cari au paza unu animal o prezumție de culpă *juris et de jure*.

În caz și de culpa victimei, nu se poate exonera de răspundere inculpatul, ci numai reduce cuantumul daunelor.

### Judecata,

Având în vedere procesul-verbal din 28 Iulie 1950, a d-lui Marin Sorescu, comisar ajutor în chestura municipiului Galați, circ. IV de poliție, precum și procesul-verbal din 31 Iulie 1950 a d-lui Dim. S. Ionescu, comisar ajutor la Biroul poliției judiciare de pe lângă chestura poliției Galați, care împreună cu declarațiunile anexe, formează primele cercetări făcute în cauză, în urma reclamațiunii lui Ion Tătăruș din Galați;

Având în vedere că în fapt, din întreaga instrucțiune urmată, se constată că: în seara zilei de 27 Iulie 1950 soția reclamantului, Nicolina Tătăruș cu fiul lor, în etate de 7 ani, se duc în Târgul Moșilor din piața Rizer, unde se afla menajeria inculpatului Iancu Berenni. Aci copilul profitând desigur de neatențiunea mamei sale, cât și de nesupravegherea barei de scânduri înaltă de 70 c.m., situată înaintea cuștilor cu animale, se apropie de una din aceste cuști în care se afla doi urși și pe când băga mâna printre gratiile de fer ale cuștei, la aceste animale, unul din urși profitând de depărtarea mai mare la două din gratii, scoase o labă afară pe care o puse pe capul copilului sgăriindu-l și umplându-l de sânge, iar cu cealaltă îl înșfăcă de haine rușându-le. Atunci, mama copilului, la țipetele sale, se repezi și scoțându-l din ghiarele animalului, îl duse la spitalul militar, unde fu pansat la corp.

Că faptul se conștă pe deplin din complexul depune-

rilor măntorilor Nicolae Scobici, Maria Ion Negulici, Petre Crețu, atât în instanță sub prestare de jurământ, cât și la primele cercetări, pecum și din arătările informatorilor Nicolina Tătăruș la primele cercetări, coroborate cu cele constatate la fața locului de d. subcomisar.

Că într'adevăr în primul proces-verbal se constată de d. subcomisar că la cușca urșilor și în dreptul unde a fost lovit copilul, la gratii era o lărgime de 100 c.m., pe când celelalte gratii au lărgimea între 8—9 c.m., iar în față era pusă o bară de scândură la o depărtare de 65 c.m. și la o înălțime de 70 c.m.

Având în vedere că din certificatul medical al d-lui Dr. Ștefănescu cu data de 28. VII. 1950, rezultă că examinând pe copilul Aurel Tătăruș la acea dată, a constatat că el prezintă hainele rupte în câteva locuri, iar pe cap și membre se găsesse numeroase sgărieturi superficiale fără importanță, pe când în regiunea temporo-parietală stângă se află o plagă lineară orizontală lungă de 6 c.m., interesând toată grosimea țesuturilor moi până la os, inclusiv periosul de cu margini relativ, rezultă dar îngroșată și cu o zonă de infiltrație sanguină împrejur din plagă țâșnind sânge.

Că d. medic mai constată că a procedat la legarea vaselor și sutura plăgei, după desinfectarea ei.

Că, din certificatul medical din 22. I. 1951, a d-lui Dr. Adrian Romanescu, specialist mamoș și boli de femei, rezultă că d-sa a dat îngrijiri medicale pacientului. Mai constată că în urma întâmplărilor dela circ. copilul prezintă crize nervoase convulsive și incontinența urinară regulat noaptea.

Tot din certificatul de mai sus, se constată că pacienta Nicolina Tătăruș, în urma accidentului, a avut un avort infecțios, care a necesitat îngrijiri medicale timp de 3 luni.

Considerând că prin comiterea acestui fapt inculpatul s'a făcut culpabil de rănire fără voe, prevăzut de art. 248 și 249 cod. pen.

Considerând că elementele constitutive ale delictului prevăzut de art. 248 și 249 cod. pen. corespunzătoare art. 319 și 320 cod. pen. fr. sunt: 1) Un fapt material de omor sau lovire ori rănire; 2) o greșală a autorului acestui fapt; 3) o relație dela cauză la efect între greșala comisă și omorul sau rănirea produsă.

Că legiuitorul pedepsind în art. 248 și 249 cod. pen. pe acel care involuntar, adică neintenționat a comis sau a fost cauza omorului sau răniurilor, a înțeles să spună că pedepsește pe acela care a comis o culpă, adică un cuasi-delict.

Considerând că prin „relațiune dela cauză la efect” în această materie trebuie să se înțeleagă nu numai un raport de contingență geometrică, adică un raport adecuat, direct, imediat, material al faptului producător al accidentului, dar toate acele cauze care chiar indirect, neadecuat, completându-se în mod mutual, se înlanțuiesc atât de strâns, încât formează adevărata cauză generatoare a rezultatului fatal produs.

Că urmează a fi declarată penalicește responsabilă persoana din a cărei culpă s'ar afla într'un raport de causalitate indirect, cu efectul produs, dar totuși, destul de intim legat, care este consecința firească și naturală a primului act săvârșit.

Cu alte cuvinte, responsabilitatea penală în aceste infracțiuni neintenționate se bazează pe „a cunoaște”, „pe datoria de a cunoaște”, „pe prevederea rezultatului”, deopotrivă intenție în această materie cu substrat juridic al responsabilității, când autorul său a putut prevedea survenirea rezultatului fatal, fără ca această previziune să fi fost motivul determinant al actului.

Considerând că, în speță, inculpatul Iancu Bereuni avea datoria să cunoască că nu era îndestulător a pune înaintea cuștii sale cu urși o simplă bară de scânduri înaltă numai

de 70 cm., care foarte ușor se putea trece chiar de un copil și că era necesar, ca un om din personalul său, cel puțin să supravegheze trecerea acesteia.

Că mai mult încă, inculpatul — Directorul menajeriei — avea datoria de a prevedea ceea ce se putea întâmpla dacă această bară s'ar fi trecut și în consecință trebuia să ia măsuri ca gratiile de fer dela cușcă să nu fie prea distanțate, astfel ca fiarele să poată scoate labele prin ele și să facă rău.

Că, după cum celelalte gratii nu erau distanțate decât între 8—9 cm., tot așa și gratia pe unde ursul cauzator al accidentului a scos labele sale, nu trebuia să aibă 10 cm. cum constată d-l comisar în procesul-verbal încheiat, spațiu care dacă nu ar fi existat, nici rănirea copilului nu s'ar fi produs.

Considerând că la rândul său inculpatul n'ar putea invoca neculpabilitatea sa, din cauza neatenției, sau neglijenței mamei victimei, care deși însoțea copilul, l'a lăsat să treacă peste bară și să se apropie de cușca urșilor.

Considerând că este fără îndoială că, imprudența victimei accidentului lasă să subziste responsabilitatea pentru acela care este autorul ei și reciprocitatea culpelor nu permite de a le compensa unele prin altele, cum s'ar compensa două datorii.

Că urmează de aci că, inculpatul în această situațiune, nu se poate justifica invocând imprudența victimei: culpa unuia nu face să dispară culpa celuilalt.

Că, astfel s'a hotărât și la noi că existența unei culpe din partea victimei nu poate înlătura culpa autorului faptului, culpele neputându-se compensa, ci, cel mult pot servi ca o circumstanță în gradarea pedepsei și oricât de imprudentă ar fi victima, din moment ce se constată că inculpatul a lucrat cu nepricepere, nebagare de seamă și nerespectarea regulamentelor, culpa sa își păstrează individualitatea și rămâne penalicește sancționată.

Considerând că așa fiind faptul inculpatului, cade sub sancțiunea citatului text.

Considerând că în ceea ce privește cererea de despăgubiri civile, că reclamantul Ion Tătăruș își bazează pretențiunile sale în valoare nu mai puțin de 150.000 lei pentru daunele suferite din cauza rănirii copilului său și pentru acelea provocate din cauza avortului soției sale, martoră la fapt și consecințele grave ale acestui avort, bola femeii timp de 3 luni.

Că este de observat că, Nicolina Tătăruș, mama copilului rănit în declarațiunea făcută la primele cercetări a cerut ea însăși 150.000 lei despăgubiri pentru rănirea copilului său. Că nici ea, nici soțul reclamantei n'au introdus posterior o cerere care să mărească cuantumul daunelor ori să determine că așa cum au fost formulate, privesc un îndoit obiect.

Că, în asemenea condițiuni acțiunea civilă accesorie acțiunii penale, este circumscrisă la daunele ce decurg din faptul penal reclamat, așa cum prevede art. 1 pr. pen.

Că nimic nu împiedică ca pacienta să întente ea însăși o acțiune civilă în daune spre a stabili suferințele ce i s'au cauzat și despăgubirile pe cari le pretinde, provenind din acest fapt.

Considerând că mai mult încă, o asemenea pretențiune de despăgubiri civile nici nu se poate greșa pe un asemenea fapt penal, întrucât avortul produs în urma emoțiilor sau influenței imorale, le are pe acestea, în generalitatea cazurilor, de cauze ocazionale numai, dar nu din cauze eficiente sau determinate.

Că se citează astfel cazul unei femei însărcinate în a 3-a lună, care găsimdu-se într'un tren în momentul în care un accident grozav s'a produs și care având în acelaș compartiment cu ea doi copii ai săi uciși și pe soțul său rănit

și dânsa însăși contuzionată, sarcina sa totuși continuă. (Vibert, Précis de médecine legale, avortement pg. 368).

Că în orice caz, singurul certificat medical prezentat, constatator a unor serii de manifestări uterine următoare accidentului și precedând avortul cu vreo 2 săptămâni, o dovedă cu totul neîndestulătoare și neconcludentă în cauză.

Considerând că în ceea ce privește daunele cauzate de rănirea copilului, formulate de reclamantul din primul moment.

Considerând că art. 1001 cod. civ. hotărăște că proprietarul unui animal sau acel care se servește de el pe timpul cât se servește, este răspunzător de daunele ce animalul a cauzat, fie că el a fost pus sub pază sau că a scăpat.

Că acest text derogă dela principiile generale ale responsabilității, stabilind în sarcina persoanelor care au paza unui animal o presumpție de culpă.

Că această presumpțiune este *juris et de jure*, care nu poate să cedeze decât sau numai unui caz fortuit, sau numai unei culpe comise de către partea lezată.

Că acest caz fortuit este inexistent, în speță, iar culpa victimei nu se stabilește și chiar dacă am admite-o în oarecare măsură, în trecerea barei de pază de către copil, ea nu este de natură a ridica responsabilitatea civilă a autorului accidentului, Iancu Bercumi.

Că ceea ce se impune în această situațiune, este reducerea cuantumului daunelor.

Pentru aceste motive, judecata condamnă pe... etc.

(ss) Dim. I. Cotrutz.

Va apare în editura „Curierul Judiciar” :

**LEGEA LINIȘTEI PUBLICE** (Mârzescu) adnotată și comentată comparativ cu textele din codul penal român și cele corespunzătoare din codul penal francez (legea din 1893) împreună cu debaterile parlamentare de d-nii **I. Gr. Periețeanu** și **Alfred Cuza**, șef serv. Contencios la Camera de Comerț.

A apărut:

Fascicula 2 Tomul I (pag. 449 ad finem) din **FONTES JURIS GENTIUM** cuprinzând deciziunile Curții supreme germane în materie de drept internațional public, 1879—1929, editura Carl Heymanns Berlin. Prețul 31 mărci. Se poate comanda la „Curierul Judiciar”.

A apărut:

Tomul I<sub>1</sub> din **FONTES JURIS GENTIUM** cuprinzând Repertoriul deciziunilor Curții permanente de arbitraj, 1922—1928, editura Carl Heymanns Berlin. Prețul 21 mărci. Se poate comanda la „Curierul Judiciar”.

A apărut:

**OBSERVAȚIUNI ASUPRA PROIECTULUI CODULUI DE PROCEDURĂ PENALA**, de D-l **Dr. Vintilă Donogoroz**, Conferențiar Universitar. Lei 80.—

Rugăm pe d-nii abonați din provincie a nu aștepta alte invitațiuni, cari sunt costisitoare, sau sosirea în localitate a încasatorilor, și a binevoi să trimită achitarea abonamentului prin mandat poștal, direct la Administratia „Curierul Judiciar”, București, Artei 5, notând pe cotorul mandatului, pentru abonamentul datorat, partida No...