

DREPTUL

LEGIslaTIUNE — DOCTRINA — JURISPRUDENTA — ECONOMIE POLITICĂ

DIRECTOR: C. G. DISSESCU

PRIM-REDACTOR: V. ATHANASOVICI

Redactori: PAUL NEGULESCU, DEMETRU NEGULESCU, ALEX. CERBAN, G. MEITANI, G. G. DANIELOPOLU
G. C. CRISTESCU, SILIU RĂDULESCU

ZIARUL APARE
JOIA ȘI DUMINECA

REDACTIA ȘI ADMINISTRAȚIA: STRADA DOAMNEI, 20

REDACTOR-ADMINISTRATOR
B. P. RĂDULESCU

ABONAMENTELE

se fac pe an și pe jumătate de an
la 1 Ianuarie și 1 Iulie

Dela 1 Iulie până la 1 Sept. ziarul nu apare

GRIGORE G. PĂUCESCU
FONDATOR-PROPRIETAR

Un număr: 50 bani

Un număr vechiu 1 leu

COSTUL ABONAMENTULUI

Pe an, 40 lei; pe jumătate an, 20 lei

Studentii plătesc pe jumătate

Pentru străinătate se adaugă timbrul post

SUMAR

Accidentele de automobil și represiunea lor, de Al. Nicolau, procuror la Curtea de apel din București.

JURISPRUDENȚA ROMÂNĂ. — *Inalta Curte de casațiune și justiție, secțiunea II*: Ion Savin cu Ministerul public.

Curtea de apel din București, secțiunea III: Athina Hr. Naum cu soțul său Hr. Naum.

Accidentele de automobil și represiunea lor

«Aux inventions nouvelles
il faut des lois nouvelles»

Necesitățile vieții modernă au dat naștere unui nou mijloc de locomoțiune mecanică, acela al automobilelor, care a luat, în ultimul timp, o foarte mare dezvoltare în toate țările. Grație progresului, civilizației și mai ales prosperității generale realizate, circulațiunea automobilelor a luat de asemenea în România¹⁾ un avânt prodigios, o extensiune considerabilă, mult mai intensă poate, proporțional vorbind, de cât în alte state mai mari, mai bogate și cu populațiune mai densă, astfel că asistăm cu satisfacțiune la iradierea zilnică a vehiculelor cu tracțiune mecanică peste întreaga suprafață a țării, parcurgând și traversând teritoriul în toate direcțiunile, suprimând distanțele și stabilind în definitiv o comunicațiune repede și ușoară între diferitele centre și cătunele cele mai depărtate și izolate de restul populațiunii.

Vulgarizarea acestui ingenios și practic mijloc de transport, chemat a da o nouă viață șoselelor și satelor noastre, nu poate fi de cât folositoare pentru binele general atât din punct de vedere economic cât și social²⁾.

O consecință fatală însă a acestui nou sistem de

1) Din comunicarea făcută de prefectura poliției capitalei (Martie 1913) rezultă că există în București și județul Ilfov 151 automobile de piață și 607 particulare.

Ministerul de interne elaborează în momentul de față un regulament pentru circulațiunea automobilelor.

2) Se știe că în ultimul timp, din inițiativa și sub

locomoțiune, practicat în mod nechibzuit, sunt accidentele care, pe de o parte, periclitează sănătatea și viața persoanelor, iar, pe de altă parte, vatamă bunurile lor, cauzându-le astfel de multe ori prejudicii morale și materiale enorme.

Accidentele de automobil, tot mai numeroase pe zi ce trece, au dat naștere, la rândul lor — și din acest punct de vedere chestiunea ne interesează — în afară de nesiguranța circulațiunii pe căile publice, unui nou și însemnat contingent de procese corecționale³⁾,

auspiciile A. S. R. Principele Ferdinand, s'a creat o nouă unitate militară, aceea a corpului automobileștilor voluntari.

3) Din informațiunile culese dela parchetele tribunalelor din rezortul Curței de apel din București rezultă că numărul accidentelor de automobil constatate prin încheere de procese-verbale, pe anul 1912, asupra cărora justiția a fost chemată a se pronunța, este următorul:

JUDEȚUL	1 9 1 2				CLASATE prin împăcarea parților sau des- gubirea victimelor
	ACCIDENTE				
	Total	Mortale art. 248 c. p.	Răniri art. 249 c. p.	Contra- vențiuni	
Ilfov	109	7	35	5	62
Prahova	7	5	2	—	—
Argeș	5	—	4	1	—
Buzău	6	1	4	1	—
Vlașca	7	1	6	—	—
Dâmbovița	3	2	1	—	—
Mușcel	2	—	2	—	—
Teleorman	2	—	2	—	—
Ialomița	1	—	1	—	—

Observațiune. — Nu trebuie uitat însă că acest tablou statistic nu reprezintă icoana exactă a totalității accidentelor de automobil efectiv întâmplate, de oarece într'ansul nu figurează accidentele acelea în care părțile au sesizat direct instanțele judecătorești și nici acele în care nu s'au dresat acte, părțile împăcându-se, sau autorii, neputându-li-se stabili identitatea, au rămas nedescoperiți.

conținând probleme juridice delicate, îngreunând cu modul acesta și mai mult condica (rolul) deja împovărată a instanțelor noastre judecătorești. În special accidente mortale răpesc, mai întotdeauna, un timp îndelungat tribunalelor atât din cauza stabilirii responsabilității penale a conductorului, câte odată anevoios de degajat și dovedit, cât și a soluționării responsabilității civile a proprietarului, adică, în afară de determinarea culpei acestuia, a intereselor materiale (bănești) ce se agită, fiind în joc viața victimei, cu alte vorbe suprimarea existenței sale și deci a mijloacelor de trai pentru succesorii săi, adeseori minori, interese ce urmează a fi valorificate în bani; consecințe cari se resfrâng, în definitiv, asupra averii proprietarilor (patronilor) acelor vehicule, suferind și dânsii, în mod indirect, urmările omuciderii sau rănilor involuntare cauzate de imprudența, neglijența sau imperiția profesională a șoferilor.

În adevăr, gena și explicațiunea multiplelor și vătămătoarelor accidente de automobil le găsim, aproape întotdeauna și în mod invariabil, în nesotința și impasibilitatea conductorilor, cari, în disprețul ordonanțelor și regulamentelor edictate de autorități pentru siguranța publică, în disprețul persoanei și vieții trecătorilor, prin modul de a se conduce ca șoferi, dând o viteză exagerată, excesivă vehiculelor lor — egală și chiar mai mare cu a drumurilor de fier, acestea posedând însă o cale a lor exclusivă — sau neglijând de a lua precauțiunile impuse de cel mai elementar bun simț, periclitizează la fiecare moment sănătatea sau viața celor ce sunt transportați ⁴⁾ sau cari se află în drumul lor, circulând pe stradele orașelor sau pe șoselele satelor. Acești conductori devin, în asemenea condițiuni, o cauză permanentă și constantă de nenorociri, asvârlind jalea și doliul în familiile victimelor, stârnind astfel o legitimă protestare și in-

4) Un exemplu tipic și recent de imprudență și imperiție profesională, incalificabile, pe care ni-l semnaleză presa, este următorul: conductorul de automobil al unei mari societăți din Prahova, observând că frâna de direcție (volant) i-se rupsesse, găsește de cuviință să lege lanțul cu sfoară continuându și drumul, și încă cu mare viteză. Accidentul, care fatal urmă să se producă, efectiv a și avut loc, lângă bariera orașului Ploești, câteva minute în urmă, pe când mersul era foarte accelerat, cauzând leziuni grave persoanelor — delegați ai ministerului de finanțe — ce se găseau în automobil și care au scăpat dela o moarte sigură numai grație faptului că vehiculul răsturnându-se într'un șanț, ele au fost asvârlite pe un teren acoperit de arături.

dignare din partea publicului în continuu expus, față de care sus numiții manifestă o totală lipsă de scrupul mai ales la țară.

Dar ce să mai vorbim de modul de a se conduce al vatmanilor pe șoselele noastre naționale când aici, în capitala țării, unde la anumite ore și pe arterele principale, aglomerațiunea este atât de mare și circulațiunea atât de intensă, unde vehiculele trec sub ochii agenților de poliție, și totuși conductorii lor desfid, prin iuțeala dată motorului, toate măsurile impuse de regulamente sau recomandate de bunul simț comun, constituind un pericol permanent pentru toți. Cine oare n'a avut ocaziunea să asiste, în cas de accident, la manifestarea ostilă și legitimă a publicului care, revoltat de conduita lor, i-a apostrofat cu o extremă vehemență, uzând de intemperințe de limbăgiu, poate justificate, și, în orice caz, foarte ușor de explicat! Într'un cuvânt, este notorie intensitatea protestărilor suscitade de alura desordonată a automobilelor ai căror martori suntem cu toții, în chiar inima orașului, presa înregistrând de altfel zilnic multiplele lor accidente.

Nu mai insistăm de asemenea asupra inconvenientelor de ordin estetic și igienic hărăzite, în deosebi, cetățenilor capitalei, de unele din aceste automobile, rău condiționate, de marcă primitivă și de construcțiune rudimentară, care, pe lângă sgomotul insolit produs în mersul lor, transformă, din cauza excesului de viteză, cea mai frumoasă, igienică și, de altfel, unica împădurită alee, o curată podoabă a orașului — Șoseaua Kisseleff — într'un adevărat focar insalubru, unde emanațiuni impure și mirosuri noseabonde, vi-ciind atmosfera, plutesc în vârtejul norilor de praf, fiind fatalmente inspirate de acei ce, zeloși de îngrijirea sănătății, vin acolo să-și ozoneze plămâni!

Nocuitatea acestei stări de lucruri nu este, trebuie să o recunoaștem, specifică României, ci ea a fost simțită, și poate chiar mai dezastros încă, în celelalte țări civilizate unde, circulațiunea unor asemenea vehicule atingând un maximum de desvoltare, s'a edictat, pe cale legislativă sau administrativă, măsuri drastice pentru protecțiunea publicului.

Astfel în Franța, țară în care automobilele, ca mijloc de locomoțiune, țin recordul, s'au semnalat de timpuriu aceste inconveniente și, sub influența opiniunii publice alarmate, care pornise o campanie vio-

lentă, declarând un adevărat războiu⁵⁾ conductorilor de automobile din cauza excesului de viteză, s'au luat încă de mult, fără a isbi în industria mereu crescândă a acestor vehicule și apreciind toată binefăcătoarea lor influență economică și socială⁶⁾, măsurile necesare dictate de împrejurări, în vederea evitării accidentelor, făcând pe automobiliști mai prudenți și mai circumspecți, temperându-le pasiunea vitezei, atât de periculoasă în conducerea vehiculelor cu motor mecanic, garantând cu modul acesta, pe cât posibil omenește, persoana și viața călătorilor precum și averea lor; măsuri care denotă din partea statului francez o solitudine și o filantropie ce onorează civilizațiunea modernă.

Vom arăta deci, în mod sumar bine înțeles, *regimul aplicabil circulațiunii automobilelor și problemele juridice* pe care accidentele lor le provoacă, tot mai frecvente, înaintea instanțelor judecătorești, nimeni neputând rămâne astăzi indiferent și cu toții — automobiliști amatori sau profesionali ca și simplii trecători — fiind direct interesați la soluțiunea lor legală.

Măsurile în vigoare astăzi pentru preîntâmpinarea acestor accidente sunt de două feluri: măsuri *preventive* și măsuri *repressive*.

5) «La guerre aux chauffeurs» porni în urma unui penibil accident întâmplat în ziua de Paști, 15 Aprilie 1900, cu ocaziunea cursei de motociclete Paris-Roubaix când 2 din vehicule, din cauza vitezei la un viraj, fiind precipitate în mulțimea spectatorilor, rănise foarte grav pe câteva persoane. Rezultatul fu trimiterea în judecata tribunalului de simplă poliție din St. Germain și condamnarea a tuturor mecanicienilor (unul din ei la o lună închisoare și 25.000 lei despăgubiri civile) care participase la cursă, de altfel autorizată, cărora li se impută de a fi trecut cu o viteză excesivă la virajul răspântiei unde avusese loc catastrofa.

De aci înainte o adevărată ploaie de contravențiuni căzu pe capul mecanicienilor și șoferilor judecându-se până la 150 cazuri în aceeași zi, toți fiind condamnați (amendă sau închisoare) «pour excès de vitesse», «allure dangereuse», «allure de nature à causer des accidents». Într'un cuvânt, nimeni nu mai era cruțat: «... ni les princes de la finance ou de la science; ni les grands noms de l'aristocratie française; ni même les jolis minois de parisiennes éplorées qui venaient jusque dans l'enceinte sépulcrale où les magistrats rendaient la justice implorer leur pardon». **J. Imprecq**: «*Les excès de vitesse en automobile et leur répression*».

6) După statistica oficială a administrației generale a vânilor, industria automobilă franceză a realizat în 1912, din exportatiunea vehiculelor de natura aceasta suma considerabilă de 212 milioane 45.000 fr. pe când importatiunea abia a atins țifra de 14 milioane. *L'Illustration* du 15 mars 1913.

Măsurile preventive au de scop, pe de o parte, de a evita accidentele, pe de altă parte, de a putea descoperi pe autorii lor precum și de a asigura victimele sau reprezentanții lor de reparațiunea prejudiciului suferit, în cas de insolvabilitate a infractorilor sau a persoanelor civilmente responsabile.

În adevăr, s'a căutat în toate țările civilizate a se reglementa, în mod sever dar rațional, condițiunile de *construcțiune, circulațiune, viteză* a automobilelor și de *aptitudinile profesionale* ale conductorilor⁷⁾.

Efectiv, în Franța, prin decretele din 16 Martie 1899 și 10 Septembrie 1900, s'au luat precauțiuni minuțioase, edictându-se o serie întreagă de prescripțiuni referitoare la: 1) *măsurile de siguranță* aplicabile condițiunilor de fabricare și garanțiilor de construcțiune și de securitate pe care trebuie să le prezinte automobilele mai înainte de a fi admise a circula (ex. înlăturarea exploziunii sau incendiului, nedegajarea de vapori sau mirosuri incomode, evitarea șgomotului anormal, acționarea ușoară a organelor de manevră, frâne duble puternice și oprirea automată a motorului, aparate de direcție, etc.); 2) la formalitatea *declarațiunii impusă proprietarului* automobilului înainte punerii în circulațiune, că toate obligațiunile exigente au fost îndeplinite; și 3) la *conducerea și circulațiunea automobilelor*.

Această ultimă parte în special, prezintă interes din punct de vedere al responsabilității penale și civile, căci mai ales neobservarea unora din aceste prescripțiuni face să se nască accidentele.

Ast-fel, ori-ce automobil va trebui să poarte o placă de identitate cu număr de ordine așezată în evidență, înainte și în spatele trăsorei, luminată în timpul nopții, fără ca lumina să fie prea intensă (orbitoare); un instrument de alarmă (trompă de sunet); conducătorul trebuie să poseadă „certificatul de capacitate”, (exhibat la cerere), adică de aptitudine profesională, obținut în urma unui examen, și cu drept cuvânt, pentru a nu expune publicul inexperienței și imprudenței primului venit; apoi îndatorirea de a verifica foarte des organele mecanismului și a le întreține în foarte bună stare de funcționare; obligațiunea de a merge pe dreapta șoselei chiar când

7) *Sainctelette*, „Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accidents”. p. 10 și urm.

este liberă, precum și aceia de a fi, în totdeauna și și în ori-ce clipă, „stăpân pe viteză“, având mintea, ochiul, mâna și piciorul în funcțiune, micșorând rapiditatea și oprind chiar ori de câte ori vehiculul poate fi cauza nu numai a unui accident dar încă a unei desordine sau numai chiar a unei simple jene a circulațiunei.

A fi „stăpân pe viteză“, aceasta însemnează, fără îndoială, spune un autor ⁸⁾ care a studiat de aproape chestiunea, că vehiculul pe care îl conduci trebuie, după voință și nevoie, să poată fi oprit foarte ușor și normal, într'un spațiu foarte mic, care, nici vorbă, nu poate fi fixat *a priori* la un anumit număr de metri, acest spațiu variind după loc și împrejurări.

De altminterea chestiunea aceasta, foarte importantă în practică, în caz de accident, o vom regăsi când ne vom ocupa de stabilirea culpabilităței conductorului.

În ceia-ce privește *viteza*, care formează calul de bătae în procesele de accident, ea a fost sever reglementată, încătuseată chiar în limite foarte stricte; în nici un caz automobilul ne putând excede 30 km. pe oră la țară, în plin câmp (*rasse campagne*), și 20 km. în părțile locuite, iar acolo unde drumul de trecere este îngust, ascuns sau circulațiunea frecventă, mersul va fi acela al unui om la pas. De altfel autoritățile (poliție, prefectură, primărie) pot lua în interesul siguranței publice și al circulațiunei toate măsurile necesare mai ales în ceia-ce privește viteza. Bine înțeles că se face excepțiune pentru așa numitele „curse de automobile“ care nu sunt supuse acestui regim special.

Cum vedem, în Franța viteza permisă este foarte redusă și reglementată în mod riguros și aceasta, foarte logic, ca măsură de prudență și ca o necesitate a siguranței publice, iuțeala fiind genașa mai tuturor accidentelor de automobile.

De altminterea și celelalte state sunt foarte parcimonioase când este vorba de acordarea vitezei automobilelor, limitând-o, pe oră, la un număr chilometric foarte redus. Ast-fel:

În *Italia* s'a fixat viteza mai întâi la 25 km. și apoi (1906) la 40 km. pe oră la țară și la 12 km. în centrele locuite. În principatul *Monaco* = 10 km.

8) *L. Arnette*, «La Responsabilié, des propriétaires d'automobiles et autres véhicules», p. 44.

pe oră, *Danemarca* = 15 km. pe oră în oraș, 30 km. în afară, cu condițiune ca drumul să fie liber degajat din toate părțile. *Elveția* = 10 km., în oraș, 30 km. la țară. În *Anglia*, iuțeala unui motocar nu poate depăși, în câmp liber, 20 mille (aproximativ 20 km). pe oră și 10 mille în centre locuite. Tot asemenea și în *Statele Americii* unde sunt aproape aceleași dispozițiuni, viteza în afară de centre neputând excede 15 mille pe oră.

Aprecierea vitezei dând naștere la mari dificultăți în fapt, întru cât constatarea și evaluarea ei este bazată pe simple aprecieri personale și deci foarte variabile, fie ale agenților verbalizatori, fie ale martorilor ascultați, s'au înzestrat agenții publici cu un *cro-nometru* care înregistrează în mod mecanic și matematic viteza.

În această ordine de idei, înțelegându-se și mai bine în statele civilizate, că viața și sănătatea publicului nu pot fi lăsate la discrețiunea conducătorilor incapabili s'au imprudenți, s'a legiferat dispozițiuni de o foarte mare rigoare, dar însă foarte practice, pentru a remedia și tăia răul din rădăcină. Astfel, în afară de limitarea foarte redusă a vitezei, o măsură excelentă, de natură a evita accidentele, este obligațiunea impusă, *sub pedeapsă* anume prevăzută pentru aceasta (întia oară amenda 25—200 dolari, a doua oară închisoarea) conductorului de automobil de a opri la timp oridecâteori prezența sa ar putea *spéria* sau *incomodă* *căii* întâlniți pe drum sau când li s'ar face semn de persoanele care-i conduc.

Sunt țări ca Franța (legea din 17 Iulie 1908), Anglia, Elveția, Principatul Monaco, etc., unde se face un *delict special* (delit de fuite) din faptul conductorului de automobil de a nu obtemperă injuncțiunei unui agent al forței publice și de a nu opri când i s'a făcut semn, precum și din acela de a căuta să-și piardă de urmă atunci când a comis sau ocazionat accidentul, în care caz dealminterea este obligat a da ajutor victimei. Pedepsele edictate pentru aceste două fapte (100—1000 lei amendă, 1 zi—1 lună închisoare) nu se cumulează cu penalitățile ce sunt pronunțate în vederea reprimărei altor fapte mai grave, ca omor și răniri, al căror autor involuntar ar fi conductorul.

De asemenea, tot în această ordine de idei și în scopul de a temperă pe cât posibil frenezia vitezei,

se pedepsește ca *complice* pentru exces de rapiditate, nu numai conductorul dar și *persoana care se găsește în automobil*, ori-cine ar fi dânsa (proprietar sau locatar), stabilindu-se ast-fel o presumpțiune legală că acea persoană or a provocat direct, prin ordinul dat, excesul de viteză, or a tăcut, rămânând pasivă față de conduita mecanicului, deci l-a asistat în sensul legal (penal), atunci când, cu bună știință, a permis să o conducă cu asemenea alură și prin urmare să săvârșească infracțiunea ⁹⁾.

În fine, pentru a pune la adăpost victimele accidentelor de automobile, în caz de însolvabilitatea conductorilor sau patronilor, în ceia-ce privește plata despăgubirilor civile la care eventual ar avea dreptul, s'a preconizat, ca remediu, înstituirea unei *case de economie* destinată a îndemnița persoanele lezate sau reprezentanții lor și al cărei fond va fi alimentat din amenzile pronunțate de justiție cu ocaziunea reprimărei contravențiunilor săvârșite de automobiliști precum și din asigurările obligatorii impuse cumpărătorilor unor asemenea vehicule în momentul achizițiunii lor.

În rezumat, reiese până la evidență, că toate dispozițiunile mai sus indicate au fost introduse în statele civilizate pentru a nu lăsa ca automobilele, această frumoasă și utilă invenție, să devie un instrument de jenă și de nenorociri pentru toată lumea.

(Va urma)

AL. NICOLAU

Procuror la Curtea de apel din București.

JURISPRUDENȚA ROMÂNĂ

ÎNALTA CURTE DE CASAȚIUNE ȘI JUSTIȚIE

SECȚIUNEA II

Audiența dela 8 Ianuarie 1913

Președința d-nului M. Iulian, președinte

Ion Savin cu Ministerul public

AGENȚII PROVOCATORI. — SUBSTITUIRE DE PERSOANĂ. — COMPLI-
TATE. — RĂSPUNDERE INDEPENDENTĂ DE A AUTORILOR DELICTULUI.
— ART. 47 COD. PENAL.

Provocarea constituind un delict aparte prevăzut de art. 47 din codul penal, agenții provo-

catori la comiterea unui delict sunt ținuți a răspunde de faptul lor independent de răspunderea autorilor delictului.

No. 1 — Respins ca neîntemeiat recursul făcut de Ion Savin contra deciziei Curței de apel din Iași secția II No. 286 din 1912.

S'a ascultat d-l avocat A. Teodoreanu, pentru recurent, în dezvoltarea motivelor de casare, d-l procuror M. Vidrașcu în concluziuni.

Curtea, deliberând,

Asupra motivului II de casare :

«Violarea art. 17 din legea autentificării actelor și art. 47 din codul penal și omisiune esențială.

«Scriitorii actului încriminat au atestat în act identitatea părților conform art. 16 din legea autentificării actelor, dânsii însă n'au fost dați judecați conform art. 17 din acea lege, deși textul e imperativ. Dar dânsii s'au apărat arătând că ar fi fost induși în eroare de Savin.

E suficient atât? Ori Savin n'a participat nici într'un mod la confecțiunea actului, lucru neîndoelnic căci e constatat de tribunal și Curte. Dar acei scriitori ai actului cari au certificat identitatea părților în mod fraudulos nu sunt făcuți răspunzători de delict care nu are autori materiali.

«Asupra acestei chestiuni ce am pus în apărare dinaintea instanței de fond, onor Curte tace ca și cum nici i s'ar fi propus.

»Deci încontestabil, omisiune esențială, nemotivare și violarea textelor mai sunt citate».

Considerând că provocarea constituind un delict aparte, agenții provocatori la comiterea unui delict sunt ținuți a răspunde de faptul lor, independent de răspunderea autorilor delictului;

Că, prin urmare, dacă acești autori nu sunt apucați la răspundere pentru faptul lor, aceasta nu poate folosi agenților provocatori, așa că Curtea de apel condamnând pe recurent pentru faptul său, n'a violat nici unul din textele de lege vizate în motivul de casare și nici n'a făcut o omisiune esențială și prin urmare și acest motiv de casare este nefondat.

Pentru aceste motive, respinge.

⁹⁾ H. Pascaud, „La circulation des automobiles et la responsabilité pénale et civile de leurs conducteurs et propriétaires», p. 7. și urm.

CURTEA DE APEL DIN BUCUREȘTI

SECȚIUNEA III

Audiența dela 12 Martie 1913

Președința d-lui N. Budișteanu, președinte

Athina Hr. Naum cu soțul său Hr. Naum

URMĂRIRE SILITĂ. — BUNURI MIȘCĂTOARE. — CREAŢE NEEXIGIBILE. — SECHESTRU. — ART. 613 ŞI 616 PR. CIVILĂ.

SECHESTRU AZICURĂTOR. — URMĂRIRE DE VENITURI. — CREAŢA NEAJUNSĂ LA TERMEN. — ART. 616 PR. CIVILĂ.

URMĂRIRE DE VENITURI. — TITLU NEDEFINITIV. — EXECUTARE. — CAUȚIUNE. — ART. 480 AL. 3 PR. CIVILĂ.

1^o Potrivit dispozițiilor art. 613 și 616 pr. civilă, instanțele judecătorești pot să încuviințeze a se sechestra în mâinile datornicului averea sa mișcătoare pentru creanțe chiar neajunse la termen, dacă datornicul prin fraudă ori alte mijloace imprudente sau neintenționate ascunde ori risipește averea sau micșorează asigurările date creditorului, astfel în cât acesta să se vadă în pericol de a-și realiza dreptul său.

2^o Atât sechestrul cât și urmărirea veniturilor unui imobil ca mijloc de asigurare având același caracter și urmărind același scop: garantarea drepturilor unui creditor, urmează că dispozițiile art. 616 pr. civilă, se aplică nu numai la sechestrarea averii mobile a debitorului, ci și la urmărirea veniturilor unui bun nemișcător al datornicului.

3^o Potrivit art. 480 al. 3 pr. civilă, sechestrul asigurător poate fi acordat și în baza unei hotărâri încă nedefinitive dacă creditorul depune o cauțiune echivalentă cu a treia parte din valoarea sumei urmărite.

Curtea,

Asupra apelului făcut de Hristache C. Naum, prin petiția înregistrată la No. 286 din 21 Februarie 1913, în contra sentinței tribunalului Ilfov secția de notariat No. 15 din 23 Ianuarie 1913;

Având în vedere că, din actele aflate în dosar precum și din concluziile orale ale părților rezultă, că Athina Hr. Naum în baza deciziei civile cu No. 180 din 21 Septembrie 1910 a Curții de apel din

București, secția I, investită cu formula executorie, prin care soțul său Hristache Naum, cu care se află în divorț, a fost condamnat să-i plătească 700 lei pensiuine alimentară pe timpul procesului de divorț și a deciziei de divorț No. 68 din 31 Octombrie 1912 a Curții de apel din București secția IV-a, atacată cu recurs, prin care același soț a fost condamnat să-i servească o pensie viageră de 800 lei lunar cu începere dela complecta desfacere a căsătoriei, a cerut tribunalului Ilfov secția de notariat, prin petiția înregistrată la No. 42011 din 7 Decembrie 1912, ca, spre asigurarea drepturilor ce decurg pentru dânsa din zisele deciziuni, să se urmărească veniturile generale ale imobilelor din București, strada Sfinții Apostoli No. 6 și Sapienții No. 8, singura avere imobiliară a soțului său Hristache Naum și să se numească un custode care adunând veniturile să le depună la casa de depuneri și consemnațiuni;

Având în vedere că, față de această cerere, tribunalul ordonând urmărirea, ea a fost efectuată prin procesul verbal cu data de 13 Decembrie 1912 dressat de portărelul Ilie Bărbulescu și a fost și validată de tribunal prin sentința No. 15 din 23 Ianuarie 1913, care a fost atacată cu apelul de față.

Având în vedere că, pentru a se da o soluțiune logică și juridică în această cauză, Curtea trebuie să distingă între cererea de urmărirea veniturilor imobiliare făcută de Athina Hr. Naum în baza deciziei No. 180 din 1910 care fiind investită cu formula executorie constituie un titlu definitiv pentru pensia alimentară ce i s'a acordat pe timpul divorțului, și între urmărirea veniturilor imobiliare îndreptată în baza deciziei No. 68 din 1912 nedefinitivă încă fiind atacată cu recurs, de oarece însuși textul art. 480 pr. civilă, care pune reguli cu privire la urmărirea veniturilor unui bun nemișcător, face această distincțiune între urmărirea cerută în virtutea unui titlu executor și a unui titlu neexecutor;

Având în vedere, în ce privește urmărirea îndreptată în baza primei deciziuni, că în speță nu este vorba de o executare propriu zisă a soției în con-

tra soțului pentru sume ajunse la scadență și neplătite, căci toate sumele datorate pe lunile trecute ca pensie alimentară au fost achitate, după cum se constată din certificatele greșii tribunalului Ilfov, secția I No. 15086 din 1912, 1172 și 1503 din 1913 și din însuși recunoașterile creditoarei azi în instanță, ci de o urmărire cu caracter conservator pentru garantarea sumelor neexigibile ale căror termene de plată, întrucât prestațiile sunt lunare, n'au ajuns încă, urmărire pornită din cauza temerii soției că soțul va înstrăina averea sa imobiliară reducând pe creditoare la neputință de a-și putea vedea realizate drepturile sale în viitor;

Având în vedere că Athina Naum, reclamantă la prima instanță și intimată azi în apel, se prezintă armată de un titlu incontestabil, deciziunea Curții de apel secția I-a No. 180 din 1910 investită cu formula executorie, care îi dă dreptul la o asemenea urmărire asigurătoare; se obiectează însă de către Hr. Naum, soțul apelant, că întrucât creanța care decurge din citatul titlu este o creanță cu termen, ea nu poate face obiectul unei urmăriri de venituri generale cu caracter conservator;

Având în vedere că, obiecțiunea apelantului este neîntemeiată față de dispozițiile art. 613 și 616 din procedura civilă, din combinațiunea căroro rezultă că instanțele judecătorești pot să încuviințeze a se sechestra în mâinile datornicului averea sa mișcătoare pentru creanțe neajunse la termen, atunci când datornicul prin fraudă ori alte mijloace imprudente sau neintenționate ascunde ori risipește averea sau micșorează asigurările date creditorului, ast-fel în cât acesta să se vază în pericol de a-și realiza dreptul său;

Având în vedere că, în speță, se constată că creditoarea Athina Naum este amenințată de a nu mai putea încasa în viitor pensia sa alimentară, întrucât din actul de vânzare-cumpărare, autentificat de tribunalul Ilfov secția de notariat la No. 10344 din 7 Iunie 1912, posterior condamnațiunii soțului Naum la pensia alimentară, acesta a înstrăinat două din

moșiile sale Bălășoiani și Hobaia din județul Ilfov, care reprezintă un venit de peste 60.000 lei anual, nerămânând-i ca avere nemișătoare decât două imobile urbane, situate în București strada Sfinții Apostoli No. 6 și Sapienții No. 8, cari au făcut obiectul urmărirei de față și cari nu reprezintă decât un venit aproximativ de 7000 lei anual;

Având în vedere că apelantul Naum susține, că chiar dacă ar înstrăina și aceste două imobile urbane, încă creditoarea n'ar putea fi periclitată în dreptul său, întrucât dânsul dispune de o avere mobilă însemnată în bani și efecte care oricând poate să fie urmărită, această susținere însă nu e de natură să facă să dispară temerea soției de a-și vedea dreptul său paralizat, de oarece o asemenea avere este greu de aflat și sezisat, mai cu seamă când se constată că ea aparține unui om bolnav care se află continuu în voiajuri cum este Hristache Naum și care fiind de origine albaneză poate să plece oricând din țară fără a se mai reîntoarce;

Având în vedere că apelantul mai susține că, chiar dacă s'ar stabili în fapt că temerea creditoarei este legitimată, totuși în drept urmărirea este ilegală, de oarece dispozițiile art. 613 și 616 din procedura civilă, găsindu-se sub capitolul sechestrului asigurător, sunt aplicabile numai la sechestrul lucrurilor mobile propriu zise, iar nu și la urmărirea veniturilor unui imobil unde nu se află o asemenea dispoziție similară, această obiecțiune însă este cu totul lipsită de fundament juridic, fiindcă termenii art. 616 sunt generali cuprinzând întreaga avere mișcătoare a datornicului, și veniturile unui bun nemișcător prin însăși natura lor nu sunt de cât tot lucruri mobile;

Având în vedere, pe de altă parte, că atât sechestrul asigurător cât și urmărirea veniturilor unui imobil ca mijloc de asigurare au acelaș caracter și urmăresc acelaș scop: garantarea drepturilor unui creditor, și astfel fiind, este logic ca acolo unde există aceiaș rațiune trebuie să fie și aceiași dispozițiune;

Având în vedere că, apelantul Naum pentru a putea ajunge la invalidarea urmărirei, mai susține că cre-

anța intimatei de pensie alimentară pentru viitor fiind o creanță condițională a cărei perfectare depinde de evenimentul viitor și incert: dacă creditoarea va trăi în momentul când prestațiunile devin exigibile, nu se poate cere în baza ei o urmărire de venituri generale, căci din cauza incertitudinii creanței s'ar ajunge ca să se imobilizeze averea debitorului la infinit;

Având în vedere că urmărirea veniturilor nemișcătoare pentru asigurarea unei creanțe cu termen sau condițională nu constituie de cât un act conservator, iar cât despre faptul că bunurile debitorului ar fi imobilizate la infinit printr'o asemenea măsură, acesta nu se poate plânge când, prin însăși fapta sa, lucrurile au fost puse într'o astfel de stare;

Că astfel fiind, din toate aceste considerațiuni rezultând că urmărirea făcută de Athina Naum, în baza deciziunii Curței de apel secția I No. 180 din 1910, este legală, ea trebuie să fie validată;

Având în vedere, în ce privește urmărirea veniturilor acelorași imobile de mai sus, făcută de Athina Hr. Naum în baza deciziunii Curței de apel secția IV No. 68 din 1912, pentru garantarea pensiunii viagere de 800 lei lunar pe care soțul său este obligat să i-o plătească după desfacerea definitivă a căsătoriei;

Având în vedere, asupra acestui punct, că apellantul Hristache Naum susține, că intimata nu poate îndrepta o asemenea urmărire nefiind armată cu nici un titlu, întrucât decizia Curței de apel nu este definitivă fiind atacată cu recurs și întrucât creanța cuprinsă în această hotărâre este cu termen, trebuind a fi plătită periodic și condițională întrucât depinde de înscrierea hotărârei la oficiul stărei civile potrivit art. 246 cod. civil;

Având în vedere că, obiecțiunea nu poate stă în picioare, de oarece deși, în speță, titlul nu este definitiv, el totuși există în fața legii care prin art. 480 al. 3 din procedura civilă, autoriză sechestrul în baza unei hotărâr date de prima instanță și apelabilă, cu atât mai mult în baza unei hotărâri confirmată și în

apel cum există în speță, aceasta însă sub îndatorirea ca creditorul să dea cauțiune;

Având în vedere că creditoarea Athina Naum a satisfăcut cerința legii prescrisă de art. 480 al. 6 și art. 616 din procedura civilă, depunând o cauțiune de 5.000 lei, atât pentru urmărirea cerută în baza deciziunii No. 180 din 1900 cât și a deciziei No. 69 din 1912;

Având în vedere, în ce privește obiecțiunile făcute că creanța este cu termen și condițională, că ele trebuie înlăturate pentru aceleași considerații expuse mai sus cu ocaziunea discuției urmăririi făcută în baza deciziei No. 108 din 1910;

Că astfel fiind, din toate acestea rezultând că urmărirea trebuie să fie validată în totul, apelul cată a fi respins ca nefondat;

Având în vedere și cererea de cheltueli de judecată formulată de Athina Hr. Naum, precum și dispozițiunile art. 146 pr. civilă, Curtea, în aprecierea sa le fixează la suma de trei sute lei;

Pentru aceste motive, redactate de d-l consilier Al. Dem. Oprescu, respinge apelul.

Semnați: N. Budișteanu, D. G. Maxim, Ion Baștea,
Al. Dem. Oprescu, Al. Negrescu.

BIBLIOGRAFIE

Anunțăm cu plăcere că a apărut tomul III, partea II din Comentariile de drept civil a d-lui profesor

D. ALEXANDRESCO

cuprinzând Comentariul complet și dezvoltat al titlului *Successiunilor ab intestat*.

Acest volum, foarte complet și bine îngrijit, eră așteptat de lumea noastră juridică, pentru că cuprinde comentariul complet al uneia din materiile cele mai importante, mai grele și mai practice ale Dreptului civil.

Ediția veche, pe lângă că eră incompletă, apoi eră aproape de negăsit și se vindea cu prețuri fabuloase. Tabla analitică a noului volum, foarte dezvoltată, este un adevărat repertoriu de jurisprudență, care cuprinde peste cinci coli de tipar.

Acest volum a fost tras numai în 1500 exemplare.

Așa că putem prezice de pe acum că va fi în curând epuizat, ca și volumul VIII, care a ajuns iarăș de negăsit.

Prețul vol. III, partea II: 20 lei.

N.B. *Librării au un rabat de 20%*.