

il trasporto degli invii postali, operazioni la cui sede naturale è nella stazione (ove del resto furono effettuate anche prima del recente rimodernamento degli impianti), perchè fuori di essa potrebbero essere eseguite solo con una maggiore spesa ed una perdita di tempo dannosa non solo al servizio postale, ma anche alla celerità dell'esercizio ferroviario. Data questa connessione, che è in fondo riconosciuta dallo stesso Consiglio di Stato sotto il termine equivalente di « interdipendenza », l'immunità fiscale dev'essere quindi ammessa, giusta la giurisprudenza già citata, anche pei locali in discorso.

Il Tribunale federale pronuncia :

1. La domanda d'esenzione fiscale è ammessa pei seguenti enti della stazione di Chiasso :

- a) l'ufficio cambio,
 - b) le edicole dei giornali,
 - c) i locali occupati dall'Amministrazione federale delle poste,
 - d) i locali occupati dalle poste italiane.
2. La domanda è respinta per quanto riguarda i bagni pubblici.

IV. VERFAHREN

PROCÉDURE

Vgl. Nr. 21. — Voir n° 21.

C. STRAFRECHT — DROIT PÉNAL

I. MOTORFAHRZEUG- UND FAHRRADVERKEHR

CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES ET DES CYCLES

24. Arrêt de la Cour de Cassation pénale du 22 mars 1934 dans la cause Bourquin.

Circulation des véhicules automobiles et des cycles. Loi fédérale du 15 mars 1932.

Priorité de passage. Application de la règle posée à l'art. 29 al. 2 antérieurement à l'apposition du *signal* prévu pour la désignation de la route principale.

A. — Le 27 mai 1933, vers 14 h. 30, M. Fernand Bourquin, venant de Combamarre, se rendait en motocyclette à Colombier. Il suivait la voie qui débouche sur la route de Neuchâtel à Yverdon. Il avait tenu régulièrement sa droite, mais obliqua à gauche à trois mètres environ de la bifurcation. Il avait à peine dépassé l'angle nord-est du carrefour quand il fut heurté par une motocyclette conduite par M. Florian Lambert, venant de Neuchâtel direction St-Aubin. M. Lambert perdit l'équilibre et vint se jeter, sur la gauche, contre une automobile arrivant en sens inverse et dont le conducteur avait stoppé en prévision du danger. M. Lambert eut la clavicule brisée et une contusion à la tête. M. Bourquin sortit indemne de l'accident.

MM. Bourquin et Lambert ont été renvoyés devant le Tribunal de Boudry, comme prévenus tous les deux d'infractions aux dispositions de la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, M. Bourquin étant en outre poursuivi pour lésion corpo-

relles, délit réprimé par l'article 321 du code pénal neuchâtelois.

Par jugement du 11 août 1933, le Tribunal de police de Boudry a retenu :

à la charge de M. Bourquin :

1. le fait de n'avoir pas cédé le passage à M. Lambert, qui circulait sur une route qui, parce que la plus fréquentée, devait être considérée comme la voie principale ;

2. le fait d'avoir pris le tournant à la corde au lieu de le prendre au large, et

3. le fait d'avoir causé, par sa faute, les lésions subies par la victime ;

à la charge de M. Lambert : le fait de n'avoir pas adapté sa vitesse aux conditions de la route.

Faisant, en conséquence, application des articles 26 al. 2, 27 al. 2 de la loi fédérale et 321 du code pénal neuchâtelois à l'égard de M. Bourquin et 25 al. 1 de la loi fédérale à l'égard de M. Lambert, le Tribunal a condamné le premier à 40 francs d'amende et 40 francs de frais, le second à 10 francs d'amende et 12 francs de frais.

B. — M. Bourquin s'est pourvu en cassation et a conclu au renvoi de la cause au juge cantonal. Il soutient que le Tribunal a admis à tort que M. Lambert avait la priorité de passage, l'article 27 al. 2 de la loi fédérale ne faisant exception au principe de la priorité reconnue au véhicule venant de droite que lorsque la route sur laquelle débouche la voie de droite est *désignée* par un signal comme route principale, ce qui n'était pas le cas. La route de Neuchâtel à Yverdon et celle de Combamarre sont toutes les deux des routes cantonales, et l'une ne peut être présumée principale par rapport à la seconde. Le fait que la circulation y est plus intense est indifférent. Il aurait fallu qu'elle fût *désignée* comme route principale. Le recourant soutient enfin que, s'il a pris le tournant à la corde, c'est pour essayer d'éviter M. Lambert qui arrivait « en trombe ». C'est par une fausse interprétation de l'article 27 al. 2 de la loi fédérale que le Tribunal lui a attribué la respon-

sabilité de l'accident, qui incombait entièrement à M. Lambert.

Le Procureur général du Canton de Neuchâtel conclut au rejet du recours. Il convient que les premiers juges ont erré en admettant que M. Lambert avait la priorité de passage. Il peut, sans doute paraître contraire au bon sens d'exiger d'un conducteur circulant sur une route de grande communication qu'il cède le passage aux véhicules débouchant de droite par des voies secondaires, mais c'est la solution adoptée par la loi. Les inconvénients de cette solution ne seront d'ailleurs que passagers et disparaîtront lorsque les routes principales auront été désignées. Mais l'erreur commise est purement théorique. Le recourant a été également condamné pour contravention à l'article 26 al. 2, pour avoir pris le tournant à la corde. L'explication qu'il tente de donner n'est pas convaincante : empruntant la gauche de la route, il devait, en tout état de cause, maintenir une allure lui permettant de s'arrêter sur place. Admit-on le premier moyen, que la légère condamnation prononcée contre le recourant n'en demeurerait pas moins justifiée, ce d'autant plus qu'il faut tenir compte encore de l'infraction à l'article 321 du code pénal neuchâtelois qui, à elle seule, pouvait entraîner une condamnation à 3 mois de prison et à une amende allant jusqu'à 1000 francs.

Considérant en droit :

1. — Le Tribunal de police a estimé que les faits relevés à la charge du recourant constituaient à la fois des contraventions aux articles 26 al. 2 et 27 al. 2 de la loi fédérale du 15 mars 1932 et le délit de lésions corporelles visé à l'article 321 du code pénal neuchâtelois. En vertu des articles 33 du code pénal et 65 al. 4 de la loi précitée, le recourant était donc passible de la peine du délit le plus grave, soit du délit de lésions corporelles (CF RO 34 I p. 122 et suiv. ; 40 I p. 445 et suiv. ; STADLER, Commentaire de la loi du 15 mars 1932, art. 65 note 4).

2. — Il n'appartient pas à la Cour de cassation de rechercher si c'est à tort ou à raison que le Tribunal de Boudry a admis que le recourant s'est rendu coupable du délit visé à l'article 321 du code pénal neuchâtelois, ce délit étant exclusivement réprimé par la législation cantonale.

3. — La Cour de cassation est, en revanche, compétente pour connaître de la violation alléguée des articles 26 al. 2 et 27 al. 2 de la loi fédérale.

Le moyen tiré d'une violation de l'article 26 al. 2 est évidemment mal fondé, le Tribunal ayant admis *en fait* que le recourant a pris tournant à gauche, à la corde et non pas au large. En présence de cette constatation, qui lie la Cour, car elle n'est pas contraire aux pièces du dossier, l'application de l'article 26 al. 2 n'est pas discutable.

Il reste uniquement à examiner le moyen tiré d'une violation de l'article 27 al. 2 de la loi fédérale. L'intérêt du recourant à recourir doit être admis, car le Tribunal a retenu comme principale faute à la charge de M. Bourquin le fait de n'avoir pas respecté la priorité de passage de M. Lambert. Si cette priorité de passage appartenait, au contraire, au recourant, le partage des responsabilités et le calcul des peines pourraient devoir être modifiés. Il y a donc lieu d'entrer en matière. En attribuant à M. Lambert la priorité de passage sous prétexte que la route de Neuchâtel à Yverdon devait, comme la plus fréquentée, être « considérée » comme route principale, le Tribunal a jugé contrairement au texte clair de l'article 27 al. 2 de la loi fédérale. Comme le soutient le recourant, la loi fédérale ne fait exception au principe suivant lequel la priorité de passage appartient au véhicule venant de droite que pour les voitures qui suivent une route *désignée* comme route principale, c'est-à-dire une route dont le caractère est indiqué aux conducteurs par un signal *ad hoc* (cf. art. 9 al. 5 de l'ordonnance sur la « signalisation » routière du 17 octobre 1932 et le signal N° 7 du Tableau annexe I). Cette solution, proposée par le Conseil fédéral (cf. art. 27

al. 6 du projet de message, F. Féd. 1930 p. 891) n'a donné lieu à aucune observation dans les commissions du Conseil national et du Conseil des Etats et a été adoptée sans discussion par les Chambres (B. stén. Cons. nat. p. 98 ; Cons. des Etats p. 450 et sv.). En l'espèce, la route de Neuchâtel à Yverdon n'étant pas, à l'époque de l'accident, *désignée* comme route principale, la priorité de passage appartenait légalement à M. Bourquin, qui venait de droite. On peut, il est vrai — aussi longtemps que la désignation des routes n'est pas un fait accompli — avoir des doutes graves sur une solution qui présente de gros inconvénients pour la circulation et de réels dangers, surtout s'il s'agit de conducteurs étrangers et si le véhicule venant de droite débouche d'une artère manifestement secondaire sur une route qui devra nécessairement être désignée comme route principale. Le défaut d'une réglementation temporaire, sur la base du *statu quo ante*, peut paraître une lacune de la loi qu'il eût éventuellement appartenu à la Cour de cassation de combler dans l'intérêt de la sécurité de la circulation routière. Aussi bien, la Cour de cassation a-t-elle ajourné sa décision pour s'informer des mesures prises pour la « désignation » effective des routes principales. Or il résulte d'une communication du Département fédéral de Justice et Police que cette désignation sera faite incessamment par voie d'arrêté¹. Sans doute la publication d'un arrêté ne suppléera-t-elle qu'en partie à l'apposition locale des signaux prévus par l'ordonnance du 17 octobre 1932. Mais il s'agit là d'un travail long et coûteux qui ne pourra être exécuté que dans un certain laps de temps. Jusque là, l'arrêté fédéral — qui devra recevoir une large publicité et être accompagné de cartes explicatives — peut suffire, ses dispositions pouvant être présumées connues des conduc-

¹ L'arrêté a été pris le 26 mars 1934. Cf. Rec. lois féd. 1934, texte français : p. 263, texte allemand : p. 255 et texte italien : p. 303.

teurs domiciliés en Suisse, et les conducteurs étrangers circulant le plus souvent sur les routes principales. Dans ces circonstances, la Cour de cassation estime devoir s'en tenir au texte de la loi, les considérations d'ordre pratique militant pour l'admission d'une lacune à combler ayant perdu de leur importance, vu la publication imminente de l'arrêté fédéral complémentaire.

La Cour de Cassation pénale prononce :

Le recours est admis en ce sens que le jugement attaqué est annulé et la cause renvoyée devant le Tribunal de police de Boudry pour être jugée à nouveau.

25. Urteil des Kassationshofs vom 25. Juni 1934

i. S. Zarbl gegen Staatsanwaltschaft Bern und Hirt.

Art. 58 MFG: Führer im Sinn dieser Bestimmung ist jeder, der tatsächlich einen Akt der Führung auf seine Verantwortung vornimmt (Erw. 1).

Art. 25 Abs. 1 MFG: ständiges Beherrschen des Fahrzeugs. Kein Verstoß gegen diese Bestimmung, wenn der Führer aus Überraschung über einen unerwarteten Eingriff des Mitfahrers nicht unmittelbar die erforderliche Korrektur vornimmt und sich deshalb ein Unfall ereignet (Erw. 2).

Der Eingriff des Mitfahrers kann geboten sein. Ein zu starker, einen Unfall verursachender Eingriff ist im konkreten Fall nicht zum Verschulden anzurechnen, da das Verhalten des Mitfahrers angesichts der Umstände verständlich erscheint. (Erw. 3.) Daher auch keine Ersatzpflicht des Mitfahrers (Erw. 4).

A. — Zarbl fuhr am 20. Mai 1933 mit seinem Automobil durch die Stadt Biel. Rechts neben ihm sass Hirt, der die Fahrt als Kaufsinteressent mitmachte. Als sich in der Zentralstrasse das Automobil bei einer Schnelligkeit von 40-45 km (nach eigenen Angaben des Zarbl) zwei vor ihm fahrenden Radfahrern bis auf 4-5 m genähert hatte, griff Hirt, weil er einen Zusammenstoß mit den Radfahrern befürchtete, ins Steuer, um den Wagen links

abzulenken und ihnen vorzufahren. Die Ablenkung fiel zu reichlich aus. Das Automobil kollidierte mit einem aus entgegengesetzter Richtung herfahrenden Lastwagen (linkes Vorderrad des Automobils mit dem linken Hinterrad des Lastwagens) und erlitt erhebliche Beschädigungen. Zarbl wurde wegen Widerhandlung gegen die Verkehrsvorschriften angezeigt, worauf er seinerseits gegen Hirt Strafanzeige einreichte und als Privatkläger das Begehren auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens stellte. Die Strafkammer des Obergerichtes des Kantons Bern hat in Bestätigung des Urteils des Gerichtspräsidenten von Biel durch Urteil vom 24. Januar 1934 Hirt frei gesprochen und das gegen ihn gerichtete Schadenersatzbegehren abgewiesen, Zarbl dagegen der Widerhandlung gegen Art. 25 al. 1 MFG schuldig erklärt und ihn zu einer Busse von 30 Fr. verurteilt. Die Freisprechung Hirts wird damit begründet, dass er gar nicht als Führer des Autos in Betracht falle. Führer sei derjenige, der unter eigener Verantwortung die Verrichtungen ausführe, durch welche das Motorfahrzeug in Betrieb gesetzt (bezw. in Betrieb erhalten) und in der Fortbewegung beherrscht werde. Beide Voraussetzungen treffen auf Hirt nicht zu. Dieser habe dem Wagen nur eine Ablenkung von seiner bisherigen Fahrriichtung gegeben, wodurch er den Wagen nicht in seine Herrschaft bekommen habe, indem er gar nicht in der Lage gewesen wäre, das Manöver ganz durchzuführen. Zarbl einzig sei Führer gewesen und verantwortlich für die Beachtung der Verkehrsvorschriften. Durch den Eingriff Hirts ins Steuer hätte Zarbl die Herrschaft über den Wagen nicht verlieren und noch zwischen den Radfahrern und dem entgegenkommenden Lastwagen durchkommen sollen. Wenn dies nicht mehr möglich war, weil die Ablenkung zu stark gewesen — was aber darauf schliessen lassen würde, dass Zarbl das Steuer nicht gehörig in der Hand hatte —, so hätte er doch sofort abbremsen müssen, wodurch der Zusammenstoß hätte vermieden werden können. Zarbl habe aber