

in die Talstrasse ausfahren wollte. Dieser durfte sein Manöver, das für einige Sekunden den Längsverkehr — und das ist der normale — auf der Talstrasse vollständig sperrte, nur ausführen, nachdem er sich überzeugt hatte, dass kein anderes Fahrzeug in dieser oder jener Richtung herannahte, und musste dabei so langsam fahren, dass er jeden Moment auf der Stelle stoppen konnte. Falls ihm die parkierten Autos die Sicht auf die Strasse versperrten, musste er eventuell die Hilfe einer Drittperson in Anspruch nehmen, die die Ausfahrt von der Strasse aus dirigierte, wie man dies bei Garagen häufig sieht. Nicht Reichstein musste, wie die Vorinstanz ausführt, sich sagen, dass sein Fahrzeug andern in die Fahrbahn tretenden Strassenbenützern bezw. die Garage verlassenden Autos nicht genügend sichtbar sei. Es ist nicht am Fahrzeugführer, sein Kommen auf der Strasse anzukündigen, sondern am demjenigen, der aus verdeckter Stellung die Strasse betreten will, sich umzuschauen (BGE 61 I 438 f.). Dass in casu der ausfahrende Wüthrich diese seine Vorsichtspflicht gröblich missachtet hat, geht aus seiner eigenen Aussage laut Polizeirapport hervor, wonach er, als er mit seinem Wagen auf dem Trottoir stand, das Auto des Beschwerdeführers in 25 m Entfernung ziemlich rasch herankommen sah und trotz dem noch über die Strasse fuhr. Mit der Vorinstanz dem Beschwerdeführer zumuten, an dieser Stelle darauf gefasst zu sein, dass 15 m vor ihm hinter den parkierenden Autos hervor ein Wagen sich quer in die Strasse schiebe, und mit Rücksicht auf diese Möglichkeit mit weniger als 25 km Geschwindigkeit zu fahren, hiesse den Gedanken des Art. 25 überspannen.

Die Beanstandung der festgestellten Geschwindigkeit von 35-40 km lässt sich nur mit dem Hinweis auf den — für das Bundesgericht verbindlich festgestellten — mangelhaften Wirkungsgrad der Bremsen am Wagen des Beschwerdeführers rechtfertigen. Wegen Fahrens mit ungenügenden Bremsen, als Tatbestand für sich, kann nur bestraft werden, wenn die Bremsen den Anforderungen gemäss Art. 12 lit. b MFV nicht genügen. Einer weniger

weitgehenden Mangelhaftigkeit derselben kann jedoch bei der Beurteilung der jeweils zulässigen Geschwindigkeit Rechnung getragen werden. Jeder Führer eines Motorfahrzeugs muss bei der Bemessung der ihm — im Hinblick auf die geforderte Beherrschung — erlaubten Geschwindigkeit und bei der Anpassung derselben an die gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnisse (Art. 25) von den technischen Gegebenheiten seines Fahrzeuges ausgehen, also z. B. zum voraus dem Umstand Rechnung tragen, dass er mit ungenügenden Bremsen bei gegebener Geschwindigkeit eine längere Anhaltestrecke braucht. Wenn daher im vorliegenden Falle die Vorinstanz, ohne zugleich eine Übertretung des Art. 37 in Verbindung mit Art. 12 MFV geltend zu machen, die Geschwindigkeit von 35-40 km als in Ansehung des Zustandes der Bremsen für den fraglichen Abschnitt der Talstrasse übersetzt bezeichnet, so kann im angefochtenen Urteil eine Verletzung des Art. 25 MFG nicht erblickt werden.

*Demnach erkennt der Kassationshof:*

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

64. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 19 décembre 1938 dans l'affaire Kull c. Tribunal de police de Boudry et Cour de cassation pénale du canton de Neuchâtel.

*Circulation routière.* Art. 14 LA. — Le maître conducteur ne répond pénalement que de sa propre faute, non de celle de l'élève conducteur qu'il accompagne.

Le 14 avril, vers 18 h. 15, une automobile circulait sur la route cantonale de St-Aubin à Neuchâtel. Le volant était tenu par l'élève conducteur Georges Hugli qui avait à sa droite le maître conducteur Albert Kull. Le véhicule roulait réglementairement. A la hauteur du moulin de la Béroche, Claudine Baltensberger déboucha à bicyclette d'un chemin latéral sur la gauche, traversa la route et vint se jeter contre l'automobile. Elle expira quelques minutes

plus tard. Hugli perdit la maîtrise de la machine. Kull s'empara du frein à main et réussit à arrêter la voiture 35 m. après l'endroit de la collision.

Le Tribunal de police de Boudry condamna le 8 septembre 1938 Kull à 10 fr. d'amende en vertu des art. 14, 25 et 58 LA. Le prévenu n'a, en vérité, commis aucune faute personnelle, et il a fait tout ce qui était à son pouvoir pour remédier à celle de son élève. Mais, aux termes de l'art. 14 LA et de l'arrêt ATF 63 I p. 254, « l'infraction commise par l'élève conducteur retombe automatiquement et par cascade sur celui qui l'accompagne ».

La Cour de cassation pénale du Canton de Neuchâtel a maintenu ce jugement par arrêt du 12 octobre 1938. Elle estime que les premiers juges ont appliqué l'art. 14 LA « dans le seul sens que, pris en lui-même, il présente, bien que ce sens déconcerte tous ceux qui demeurent imbus des principes traditionnels de la responsabilité pénale ». Suivant certains auteurs, il est vrai, l'art. 14 présumerait la faute du maître conducteur et permettrait à celui-ci de se libérer en détruisant la présomption, mais cette interprétation paraît artificielle.

Le pourvoi de Kull tend à l'annulation de l'arrêt cantonal et du jugement du Tribunal de police. La Cour de cassation neuchâteloise déclare qu'elle n'a « aucun désir de voir cet arrêt maintenu », et le Procureur général du Canton conclut à l'admission du pourvoi.

*Considérant en droit :*

L'interprétation de la Cour cantonale trouve, à la vérité, un appui dans la rédaction peu satisfaisante de l'art. 14, al. 1<sup>er</sup> LA dont le texte allemand et l'italien pris à la lettre semblent en effet substituer la responsabilité du maître à celle de l'élève conducteur (« die Verantwortlichkeit als Führer », « la responsabilità del conducente »), tandis que le texte français parle plus généralement de la « responsabilité légale ».

Mais cette interprétation littérale implique la négation de la règle fondamentale du droit pénal qui ne permet de

punir que celui qui a commis personnellement une faute. Et cette faute ne se présume pas ; elle doit être établie de manière positive à la charge de l'inculpé.

Comme le Procureur général neuchâtelois le fait remarquer avec raison, rien, dans les travaux préparatoires de la loi ni dans les délibérations des Chambres, ne permet de supposer que le législateur ait réellement voulu se départir de ces principes essentiels du droit pénal et instituer une sorte de responsabilité par cascade ou une présomption de faute. Aussi bien l'art. 65 al. 3 LA renvoie à la première partie du code pénal fédéral du 4 février 1853, et à l'alinéa premier il étend la répression uniquement en ce sens que les contraventions sont punissables même si elles n'ont été commises que par simple négligence. Il faut donc que la personne poursuivie pénalement ait au moins commis une pareille faute. L'art. 72 LA abroge, à la vérité, toutes les « dispositions contraires du droit fédéral et cantonal », mais cette abrogation n'atteint pas les dispositions mêmes de la loi, notamment pas son art. 65, dont les principes généraux sont applicables à moins que sur un point spécial la loi n'y déroge expressément. Ce n'est pas le cas de l'art. 14.

L'arrêt 63 I p. 254 ne vient point à l'appui d'une autre interprétation ; il déclare simplement que l'élève conducteur n'encourt pas en principe les pénalités édictées par le code routier, seul le maître conducteur pouvant être rendu responsable s'il néglige de faire observer les règles de circulation qu'il est seul à connaître.

Or, en l'espèce, il est au contraire établi que le recourant n'a commis aucune faute personnelle et qu'il a fait tout ce qui lui incombait pour remédier au manque de sang-froid de son élève. La condamnation du recourant est dès lors injustifiée et doit être annulée.

*Par ces motifs, le Tribunal fédéral*

admet le recours et libère Albert Kull de toute peine et de tous frais.