

BGE 60 I 155

Bundesgericht (BGE), 1934-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_60_I_155

FR: ATF 60 I 155

IT: DTF 60 I 155

Volltext

154 V .. rwaltungs- und Disziplinarrecht.spflege. il trasporto degli invii postali, operazioni la cui sede natu- rale e nella stazione (ove deI resto furono effettuate anche prima deI recente rimodernamento degli impianti), perche 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 celerita dell'esercizio ferroviario. Data questa connessione, che e in fondo riconosciuta dallo stesso Consiglio di Stato sotto il termine equivalente di ((interdipendenza »), l'immunita fiscale dev'essere quindi ammessa, giusta la giurispru- denza citata, anche pei locali in discorso. Il Tribunale federale pronuncia : 1. La domanda d'esenzione fiscale e 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, ll) i locali occupati dalle poste italiane. 2. La domanda e respinta per quanto riguarda i bagni pubblici. IV. VERFAHREN PROC:EDURE Vgl. Nr. 21. - Voir n° 21. I I Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. No 24. 155 C. STRAFRECHT - DROIT PENAL I. MOTORFAHRZEUG- UND FAHRRADVERKEHR CIRCULATION DES VEIDCULES AUTOMOBILES ET DES CYCLES 24. Arrret da la Cour de CalB&tion penale du 22 man 1934 dans la cause :Bourquin. Oirculation des vehicules automobiles et des cycles. Loi foerale du 15 mars 1932. Priorite de passage. Application de la regle posee a l'art. 29 al. 2 anterieurement a. l'apposition du signal prevu pour la designa- tion de la route principale. A. - Le 27 mai 1933, vers 14 h. 30, M. Fernand Bour- quin, venant de Combamarre, se rendait en motocyclette a Colombier. Il suivait la voie qui debouche sur la route de Neuchatel a Yverdon. Il avait tenu rogulierement sa droite, mais obliqua a gauche a trois metres environ de la bifurcation. Il avait a peine depasse l'angle nord-est du carrefour quand il fut heurte par une motocyclette conduite par M. Florian Lambert, venant de Neuchatei direction St-Aubin. M. Lambert perdit l'equilibre et vint se jeter, sur la gauche, contre une automobile arrivant en sens inverse et dont le conducteur avait stoppe en provision du danger . M. Lambert eut la clavicule brisee et nne contusion a la tete. M. Bourquin sortit indemne de l'accident. MM. Bourquin et Lambert ont eM renvoyes devant le Tribunal de Boudry, comme prevenus tous les deux d'infrac- tions aux dispositions de la loi federale du 15 mars 1932 sur la circulation des vehicules automobiles et des cycles, M. Bourquin etant en outre poursuivi pour Iesion corpo- 156 Stra.frecht. relles, deHt reprime par l'article 321 du code penal neuchatelois. Par jugement du 11 aotit 1933, le Tribunal de police de Boudry a retenu: a la charge de :M. Bourquin : 1. le fait de n'avoir pas cede le passage a :M. Lambert, qui circulait sur une route qui, parce que la plus frequentee, devait etre consideree comme la voie principale ; 2. le fait d'avoir pris le tournant a la corde au lieu de le prendre au large, et 3. le fait d'avoir cause, par sa faute, 1es lésions subies par la victime ; a la charge de M. Lambert : le fait de n'avoir pas adapre sa vitesse aux conditions de la route. Faisant, en consequ;lnce, appHcation des articles 26 al. 2, 27 al. 2 de la loi federale et 321 du code penal neucha- telois a l'egard de M. Bourquin et 25 al. I de la loi federale a l'egard de :M.

Lamhart, le Tribunal a condamne le premier a 40 francs d'amende et 40 francs de frais, le second a 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 a tort que M. - Lamhart avait la priorite de passage, l'article 27 al. 2 de la loi federale ne faisant exception au principe de la priorite reconnue au vehicule venant de droite que lorsque la route sur laquelle debouche la voie de droite est designee par un signal comme route principale, ce qui n'etait pas le cas. La route de Neuchatel a Yverdon et celle de Ombamarre sont toutes les deux des routes cantonales, et l'une ne peut etre presumee principale par rapport a la seconde. Le fait que la circulation y est plus intense est indifferent. Il aurait fallu qu'elle fut designee comme route principale. Le recourant soutient enfin que, s'il a pris le tournant a la corde, c'est pour essayer d'eviter M. Lamhart qui arrivait { (en trombe ». O'est par une fausse interpretation de l'article 27 al. 2 de la loi federale que le Tribunal lui a attribue la respon- I Motorfahrzeug- und Fa.hrradverkehr. NO 24. 157 sablire de l'accident, qui incombait entierement a M. Lam- hart. Le Procureur general du Oanton de Neuchatel eonelut au rejet du recours. Il convient que les premiers juges ont erre en admettant que M. Lambert avait la priorite 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 eede le passage aux vehi- cules debouchant de droite par des voies secondaires, mais c'est la solution adoptee par la loi. Les inconvenients de cette solution ne seront d'ailleurs que passagers et dispa- raitront lorsque les routes principales auront ere designees. Mais l'erreur commise est purement theorique. Le recourant a ere egalement condamne pour contravention a l' article 26 al. 2, pour avoir pris le tournant a la corde. L'explica- tion qu'il tente de donner n'est pas convaincante : emprun- tant la gauche de la route, il devait, en tout etat de cause, maintenir une allure lui permettant de s'arreter sur place. Admlt-on le premier moyen, que la legere condamnation prononcee contre le recourant n'en demeurerait pas moins justifiee, ce d'autant plus qu'il faut tenir compte encore de l'infraction a l'article 321 du code penal neuchatelois qui, a elle seule, pouvait entrainer une condamnation a 3 mois de prison et a une amende allant jusqu'a 1000 francs. Oonsiderant en droit : 1. - Le Tribunal de police a estime que les faits releves a la charge du recourant constituaient a la fois des contra- ventions aux articles 26 al. 2 et 27 al. 2 de la loi ferlerale du 15 mars 1932 et le delit de lesions corporelles vise a l'article 321 du code penal neuchitelois. En vertu des articles 33 du code penal et 65 al. 4 de la loi precitee, le recourant etait donc passible de la peine du delit le plus grave, soit dudelit de lesions corporelles (CF RO 34 I p. 122 et suiv. ; 40 I p. 445 et suiv. ; STADLER, Oommen- taire de la loi du 15 mars 1932, art. 65 note 4). lös Strafrecht. 2. - n n'appartient pas a la Cour de cassation de recher- ('her si c'est a tort ou a raison que le Tribunal de Boudry a admis que le recourant s'est rendu coupable du delit vise a l'article 321 du code penal neuchatelois, ce delit etant exclusivement reprime par la legislation cantonale. 3. - La Cour de cassation est, en revanche, competente pour connaitre de la violation alleguee des articles 26 al. 2 et 27 al. 2 de la loi federale. Le moyen tire d'une violation de l'article 26 al. 2 est evidemment mal fonde, le Tribunal ayant admis en fait que le recourant a pris tournant a gauche, a la corde et non pas au large. En presence de cette constatation, qui lie la Cour, car elle n'est pas contraire aux pieces du dossier, l'application de l'article 26 al. 2 n'est pas dis cu- table. n reste uniquement a examiner le moyen tire d'une violation de l'article 27 al. 2 de la loi federale. L'interet du recourant a recourir doit etre admis, car le Tribunal a retenu comme principale faute a la charge de M. Bourquin le fait de n'avoir pas respecte la priorite de passage de M. Lambert. Si cette priorite de passage appartenait, au contraire, au recourant, le partage des responsabilites et le calcul des peines

pourraient devoir être modifiées. 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 Me (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 Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. X O 24. 159 al. 6 du projet de message, F. FM. 1930 p. 891) n'a donné lieu à aucune observation dans les commissions du Conseil national et du Conseil des États et a été adoptée sans discussion par les Chambres (B. sten. Cons. nato p. 98; Cons. des États 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'arrêté. 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 conducteurs. L'arrêté a été pris le 26 mars 1934. Cf. .B.ec. lois fM .. 1934, texte français : p. 263, texte allemand : p. 255 et texte italien : p.303. 160 Strafrecht. teurs domiciles 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. Urten des Kassationshofs vom 25. Juni 1984 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 Fahrzeuges. Kein Verstoß gegen diese Bestimmung, weil 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 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 Motorfahrze\l~. ulHI Fahrradverkehr. XO 25. 161 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 freigesprochen 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 Abrenkung 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 Abrenkung 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

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.