

BGE 99 IV 232

Bundesgericht (BGE), 1973-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_99_IV_232

FR: ATF 99 IV 232

IT: DTF 99 IV 232

Regeste

Regeste Art. 23 Abs. 2 VRV. Da der erste Satz dieser Bestimmung allgemeine Bedeutung hat, ist die im zweiten Satz erwähnte Entfernung von 100 m als ungenügend zu betrachten, wenn es sich um eine Fahrbahn für den Schnellverkehr, z.B. eine Autobahn, handelt. Fälle, in denen das Pannensignal nicht aufgestellt werden muss. Art. 51 Abs. 1 SVG. Pflichten bei Verkehrsunfällen.

Regeste Art. 23 al. 2 OCR. La première phrase de cette disposition ayant une portée générale, la distance de 100 m mentionnée à la seconde phrase doit être considérée comme insuffisante, s'agissant d'une voie rapide telle qu'une autoroute. Cas dans lesquels on peut se dispenser de placer le signal de panne. Art. 51 al. 1 LCR. Devoirs en cas d'accident.

Regesto Art. 23 cpv. 2 OCStr. Poichè la prima frase di questa disposizione ha portata generale, la distanza di m. 100 menzionata nella seconda frase deve essere considerata insufficiente, trattandosi di una via rapida, com'è l'autostrada. Caso in cui si può omettere il segnale di veicolo fermo. Art. 51 cpv. 1 LCStr. Doveri dell'infortunato.

Erwägungen

E. 1

a) Saint-Jacques-Laraque conteste avoir violé les règles de la circulation. Il soutient notamment que, son véhicule étant visible à 600 m dans le sens de marche, il n'avait pas d'obligation de placer son signal de panne. Il se réfère à l'arrêt Liniger (RO 97 II 168). Il méconnaît cependant la portée générale de la 1re phrase de l'art. 23 al. 2 OCR, selon laquelle le signal de panne doit être utilisé chaque fois que d'autres usagers de la route pourraient ne pas remarquer à temps le véhicule immobilisé sur la chaussée. En effet, les exemples donnés dans la 2e phrase de cet alinéa n'ont qu'une valeur indicative, si bien que le signal de panne doit être également posé lorsque le défaut de visibilité est imputable à l'heure, aux conditions météorologiques, au passage de gros véhicules lents, voire à leur stationnement. De même, ainsi que le relèvent les premiers juges, l'indication de la distance à laquelle un véhicule doit être visible constitue un minimum, car elle est évidemment insuffisante, s'agissant d'une voie rapide telle que l'autoroute, où les vitesses autorisées sont grandes et où un automobiliste, même en respectant la vitesse maximale conseillée de 120 km/h, ne pourrait s'arrêter sur 100 m en freinant normalement. On doit admettre qu'un obstacle n'a pas été vu "à temps", lorsqu'il oblige l'utilisateur de la route à faire preuve d'une adresse ou d'une énergie particulière pour éviter l'accident. Juger autrement reviendrait à multiplier les coups de frein brusques, toujours de nature, sur les voies fréquentées, à entraîner des collisions en chaîne. L'arrêt cité par le recourant ne dit d'ailleurs pas autre chose, puisqu'il ne mentionne pas la 2e phrase de l'art. 23 al. 2 OCR, bien que la visibilité eût été, in casu, de 300 m. On ne saurait dès lors se dispenser de l'obligation prévue à BGE

99 IV 232 S. 235 l'art. 23 al. 2 OCR que si la pose du signal de panne demande plus de temps que la remise en circulation du véhicule arrêté, et pour autant seulement que celui-ci ne gêne les autres usagers que dans une très faible mesure. Ces conditions n'étaient nullement réalisées le 24 avril 1970, car d'une part il y avait une très forte pluie, qui amenait les véhicules à soulever des nuages d'eau pulvérisée. La visibilité qui s'étendait normalement sur 600 m était donc fortement réduite. D'autre part, le véhicule du recourant empiétait d'au moins 1 m sur la voie gauche - celle des dépassements à allure vive - de la piste. Il appartenait donc au recourant de placer lui-même correctement un signal de panne ou tout au moins de s'assurer personnellement que cela avait été fait. N'ayant pas satisfait à cette obligation, il a violé l'art. 23 al. 2 OCR. Il a de plus également contrevenu à l'art. 51 al. 1 LCR. Après son propre accident, le recourant a examiné les dégâts du véhicule et il a essayé de le pousser hors de la chaussée. Voyant l'inanité de ses efforts, il s'est contenté d'allumer ses phares, bien que le gauche ait été hors d'usage et que le droit, dirigé contre la glissière, ait été pratiquement invisible pour les autres usagers de la route. Ensuite, il est rentré dans sa voiture pour s'abriter de la pluie, renonçant à toute autre mesure avant l'arrivée du témoin Grosjean. Sur la recommandation et avec l'aide de celui-ci, il a encore essayé, mais en vain, de pousser la Volvo hors de la route. On était en droit d'attendre de chaque automobiliste et plus particulièrement du recourant, qui conduit depuis plus de trente ans, qu'il fasse tout son possible pour avertir ceux qui le suivaient du danger créé par la présence du véhicule accidenté. Il fallait aller au plus vite à la rencontre du trafic, le long de la glissière, en agitant le triangle de panne pour attirer l'attention, et poser celui-ci à la distance appropriée. Une telle démarche s'imposait d'autant plus qu'il n'était nécessaire, pour l'entreprendre, ni de marcher sur la chaussée, ni par conséquent de prendre un risque disproportionné. Enfin, il fallait gagner rapidement une borne téléphonique pour demander du secours, s'il n'était toujours pas possible de dégager la route.

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