

Qualité(s) de détenteur selon la LCR

Pour commencer, l'art. 58 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la sécurité routière (LCR, RS 741.01) dispose que le détenteur est civilement responsable des dommages corporels provoqués par l'emploi de son véhicule automobile, indépendamment de la personne qui était au volant. Sa responsabilité est régie à l'art. 58 LCR de la manière suivante:

Responsabilité civile du détenteur de véhicule automobile

¹ Si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable.

² Lorsqu'un accident de la circulation est causé par un véhicule automobile qui n'est pas à l'emploi, la responsabilité civile du détenteur est engagée si le lésé prouve que ce dernier ou des personnes dont il est responsable ont commis une faute ou qu'une défectuosité du véhicule a contribué à l'accident.

³ Le détenteur est également responsable, dans la mesure fixée par le juge, des dommages consécutifs à l'assistance prêtée lors d'un accident où son véhicule automobile est impliqué, si l'accident lui est imputable ou si l'assistance a été prêtée à lui-même ou aux passagers de son véhicule.

⁴ Le détenteur répond de la faute du conducteur et des auxiliaires au service du véhicule comme de sa propre faute.

1. Notion de détenteur

1.1. Jurisprudence du Tribunal fédéral

Pour le législateur, le responsable civil n'est ni le propriétaire ni le possesseur du véhicule, mais, à l'instar du droit allemand, le détenteur. Généralement, le détenteur est la personne physique ou morale inscrite sur le **permis de circulation** au moment de l'accident.

Il peut y avoir litige sur la qualité du détenteur, lorsque l'assureur mis en cause par le lésé argue du fait que le lésé est lui-même le détenteur ou le codétenteur du véhicule. Un tel cas de figure ressortait notamment des ATF 91 II 57 et 117 II 612s. Dans l'ATF 92 II 39, mais aussi dans l'ATF 129 III 102s, le Tribunal fédéral a précisé une nouvelle fois qu'il fallait tenir compte des caractéristiques suivantes lors de l'examen de l'ensemble des circonstances de chaque sinistre :

*« Il faut entendre par détenteur la personne **pour le compte et aux risques de laquelle** le véhicule est utilisé ; laquelle dispose également du **pouvoir effectif et immédiat** de disposer du véhicule et, le cas échéant, des personnes nécessaires à l'emploi du véhicule. »*

Il va sans dire que cette formulation du Tribunal fédéral de la conception matérielle et non formelle du détenteur n'est pas toujours facile à interpréter ; elle comprend deux **conditions** obligatoires et cumulatives : **a)** l'emploi pour le propre compte et aux propres risques et périls, d'une part, et **b)** le pouvoir effectif et immédiat de disposer du véhicule, d'autre part. Les exemples suivants sont censés aider à trancher lorsque les deux domaines de compétences que sont le pouvoir économique de disposer, d'une part, et le pouvoir matériel d'utiliser, d'autre part, ne se rejoignent pas, et ce qu'il faut conclure lorsqu'il est difficile de déterminer qui décide de l'utilisation du véhicule et doit donc être considéré comme son détenteur.

D'après **GIGER HANS**, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz (Commentaire de la loi sur la circulation routière), 7^e édition, Zurich 2008, ch. 25 sur l'art. 58 LCR, la formulation de l'article ne constitue pas vraiment une définition, mais consiste plutôt en un faisceau d'indices qui, appréciés tous ensemble, permettent de trancher la question de la qualité de détenteur. GIGER estime que le législateur voulait créer une autre catégorie de personnes, distincte juridiquement de celles du propriétaire et du possesseur, à savoir la catégorie de la personne effectivement responsable de l'emploi du véhicule. **GIGER** conclut donc :

« Ce qui est déterminant, ce n'est donc pas le 'pouvoir effectif de disposition immédiate', mais le fait d'être responsable de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles du véhicule, qui recoupe l'intérêt qu'il y a à avoir un véhicule en bon état de fonctionnement. Si, par exemple, une épouse décide de son propre chef de faire réparer le véhicule de son mari, ou de le faire réviser autrement dit, si elle décide d'une manière générale de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles de son véhicule, alors elle en est aussi la détentrice. »

1.2. Définition légale

L'art. 78, al. 1, de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC, RS 741.51) comprend la définition légale suivante sur la qualité de détenteur :

Art. 78 Détenteur

¹ La qualité de détenteur se détermine selon les circonstances de fait. Est notamment considéré comme détenteur celui qui possède effectivement et durablement le pouvoir de disposer du véhicule et qui l'utilise ou le fait utiliser à ses frais ou dans son propre intérêt.

^{1bis} Lorsque plusieurs personnes sont détentrices d'un véhicule, elles sont tenues d'indiquer à l'autorité d'immatriculation la personne responsable qui sera inscrite dans le permis de circulation en qualité de détenteur.

2. « Cas particulier » de la qualité de détenteur dans le contexte de la cellule familiale

La question de la qualité de détenteur est toujours problématique dans le contexte de la cellule familiale lorsqu'un détenteur potentiel subit un dommage comme conducteur ou passager du fait de l'emploi du véhicule dont il est éventuellement le détenteur, puisque la question de la qualité de détenteur revêt une importance cruciale pour la détermination de la responsabilité et de l'indemnisation des dommages¹.

¹ WIDMER LÜCHINGER CORINNE, « Der Halter als Subjekt der Haftung im SVG » (Le détenteur comme sujet de la responsabilité en LCR), p. 7 ss., dans : FELLMANN WALTER (éd.), Haftpflicht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen (Responsabilité civile du détenteur d'un véhicule automobile – nouvelles réponses à d'anciennes questions), Berne 2013.

a. Accident sans implication de tiers

En cas **d'accidents survenant sans faute d'un tiers**, le conducteur du véhicule accidenté a ou aurait tout intérêt à ne pas être en même temps le détenteur du véhicule, car il ne peut ou pourrait pas former de prétentions à l'encontre de l'assurance responsabilité civile du détenteur. Si le détenteur est une autre personne du cercle familial, alors le conducteur lésé dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assurance responsabilité civile au prorata de la part que représente le risque inhérent à l'emploi du véhicule dont le détenteur doit répondre – le lésé doit bien naturellement réduire ses prétentions en responsabilité civile en tenant compte de sa propre faute.

b. Membre de la famille comme passager

Depuis la révision de la LCR en 1995 (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1996), toute personne blessée dans un accident de la circulation alors qu'elle était **passagère d'un véhicule** dont elle est la détentrice et qui était conduit par un **membre de sa famille** dispose d'un droit d'action directe à l'encontre de son assurance responsabilité civile pour les dommages corporels subis (art. 63, al. 3, let. a, en relation avec l'art. 65, al. 1, LCR). Toutefois, la responsabilité pour faute selon l'art. 41 CO constitue la base juridique, raison pour laquelle la personne blessée doit assumer le risque inhérent lié à l'emploi du véhicule.

c. Qualité de codétenteur/codétentrice

Si une **communauté de détenteurs** a été créée entre plusieurs membres d'une même famille, alors ceux-ci ne peuvent plus former de prétentions à l'encontre de l'assurance du détenteur. D'après la jurisprudence du Tribunal fédéral, la responsabilité entre codétenteurs se détermine en fonction du rapport contractuel fondant la communauté de détenteurs et conformément au concours de droits ressortant des dispositions générales du CO relatives à l'acte illicite (voir aussi **EMMENEGGER SUSAN/GEISSELER ROBERT**, « Ausgewählte Fragen der SVG-Haftung »

(Questions choisies de la responsabilité en vertu de la LCR), in : Strassenverkehrsrechtstagung 2004, point 4b) bb), p. 12, qui tendent à subordonner à la LCR l'évaluation de la responsabilité entre détenteurs ressortant de l'art. 61 LCR, ce qui autoriserait de nouveau la formulation de prétentions).

La détermination et l'attribution des qualités de détenteur ont, à elles seules, de grandes conséquences en termes de responsabilité ; et dans un contexte familial, celles-ci sont encore accrues par le fait que la question de la qualité de détenteur n'est bien souvent pas facile à trancher. Outre le modèle prévu à l'art. 159 CC et portant sur l'engagement mutuel des époux à assurer la prospérité de l'union conjugale, les indices de la prise en charge des coûts, considérés comme une contribution à l'entretien de la famille, peuvent perdre totalement leur utilité. Or, même le pouvoir effectif de disposer du véhicule, tout comme l'intérêt relatif à la jouissance du véhicule n'est bien souvent pas facile à déterminer².

² D'après WIDMER LÜCHINGER CORINNE, loc. cit., point 4.1 let. c, p. 11, en cas de circonstances compliquées dans un contexte familial, il ne reste plus que deux possibilités : ou la détermination de la qualité de détenteur au cas par cas dans le but d'atteindre l'objectif visé, ou la qualification de codétention en cas de doute.

3. Analyse des normes et/ou critères subsidiaires

Pour commencer, il faut préciser que **la doctrine et la jurisprudence ne fournissent aucune réponse universelle** concernant la reconnaissance de la qualité de détenteur. Fort de ce constat du Tribunal cantonal de Zurich – mentionné dans une décision non publiée du 10 juillet 2001 –, **GIGER HANS**, loc. cit., ch. 27 ss. sur l’art. 58 LCR, a cherché, analyse approfondie de la doctrine et de la pratique à l’appui, à énoncer les règles applicables qui permettraient de déterminer concrètement la qualité de détenteur à l’aide de critères « indiscutables ». Ces règles sont succinctement reproduites ci-après³.

3.1. Renonciation à une définition légale dans la LCR

Bien que l’ordonnance mentionnée ci-devant réglant l’admission à la circulation routière donne une définition légale de la notion de détenteur, celle-ci n’est pas explicitement reprise dans l’art. 58 LCR. La LCR laisse à la doctrine et à la jurisprudence le soin de définir la notion de détenteur (voir les innombrables mentions chez **GIGER HANS**, loc. cit., ch. 28 sur l’art. 58 LCR).

3.2. « Ratio legis » – l’esprit de la loi

Etant donné le risque permanent que représente pour les autres usagers de la route l’emploi d’un véhicule automobile, un nouveau concept fut introduit dans la loi (loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, remplacée en 1958 par la LCR, entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1959), selon lequel la responsabilité civile repose uniquement sur le fait que le véhicule automobile est utilisé, vu le risque latent d’accident inhérent à cette utilisation.

La responsabilité objective (responsabilité du risque créé) a été sciemment transférée au détenteur du véhicule, lequel est responsable du risque inhérent lié à l’emploi de son véhicule – le risque d’accident. La qualité de détenteur comme notion se distingue clairement des critères d’appartenance relevant des droits réels comme la propriété, la

³ LANDOLT HARDY/DÄHLER MANFRED, « Familiäre Aspekte der Motorfahrzeughaftpflicht », in: SCHAFFHAUSER RENÉ (éd.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012, considèrent que la jurisprudence semble davantage s’orienter sur le pouvoir de disposer immédiatement du véhicule, même si les arguments avancés par GIGER HANS, loc. cit., qui critique la jurisprudence du Tribunal fédéral relative à la notion de détenteur – celle-ci relève davantage de la responsabilité de l’emploi du véhicule que de la capacité d’en disposer – sont pertinents et clairement exposés.

possession et la détention. **GIGER HANS**, loc. cit., ch. 29 sur l'art. 58 LCR (p. 295), déclare à ce sujet la chose suivante :

« En conséquence, le détenteur n'est pas celui qui 'dispose de fait librement du véhicule', mais celui qui est responsable par la force des choses de son devenir – adéquation, disponibilité et fiabilité opérationnelles. Lors de l'interprétation de la qualité de détenteur, le pouvoir de disposer effectivement et librement du véhicule est retenu uniquement dans la mesure où une période d'utilisation d'une certaine durée laisse généralement supposer une responsabilité quant au bon fonctionnement du véhicule. Ces présomptions peuvent être réfutées dans certaines situations concrètes, par exemple lorsque la personne qui dispose librement du véhicule ne s'occupe manifestement pas de l'entretien de ce dernier. Il s'agit donc ici d'une classification purement indirecte du rôle de chacun. »

3.3. Responsabilité liée à l'emploi du véhicule

Avec la notion de détenteur, le législateur entendait sciemment créer une catégorie de personnes liée à la problématique de la responsabilité civile et non assujettie aux droits réels. Le détenteur ne dispose pas uniquement d'une chose, il assume également l'essentiel de la responsabilité liée à l'emploi d'un véhicule. La nécessité d'une telle notion fonde l'intérêt concret pour l'adéquation, la disponibilité et la fiabilité opérationnelles du véhicule. Concernant le détenteur, le législateur n'a pas défini de critère formel, il s'est uniquement appuyé, afin de déterminer la qualité de détenteur, sur le fait matériel spécifique lié à la responsabilité de l'existence, de l'emploi, de l'entretien et de la sécurité de la chose potentiellement dangereuse.

3.4. Approches de la logique des normes

a. Pouvoir de disposer librement d'une chose

En matière de détermination de la notion de détenteur, le critère du pouvoir de disposer librement contredit totalement l'esprit de la LCR, qui s'entend comme une loi protectrice ; le **pouvoir de disposer librement du véhicule ne peut donc pas servir de critère direct** permettant de définir le détenteur. Le « pouvoir de disposer

librement », systématiquement mentionné dans la doctrine et la jurisprudence, ne constitue pas, en fait, un élément de la notion, mais une compétence découlant de la responsabilité liée à l'utilisation du véhicule.

b. Utilisation du véhicule

Des motifs relevant purement de la logique des normes plaident en faveur d'une détermination de la qualité de détenteur **uniquement sur la base du critère de la responsabilité liée à l'emploi du véhicule**. Comme le détenteur ne peut être que le sujet de droit qui assume la responsabilité de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles du véhicule au sens de l'objet particulier du droit applicable en matière de circulation routière, une personne peut tout à fait disposer librement du véhicule sans en être le détenteur.

c. Bon fonctionnement

Ni le fait de s'être acquitté du prix d'achat, ni la prise en charge des frais de fonctionnement n'impliquent d'assumer la responsabilité du fonctionnement du véhicule, car ne peut être **détenteur qu'une personne ayant un impact direct sur le bon fonctionnement du véhicule** (c'est-à-dire l'adéquation, la disponibilité et la fiabilité opérationnelles). D'après **EMMENEGGER SUSAN/GEISSELER ROBERT**, loc. cit., point 4 b) aa), p. 11, partir de la responsabilité technique équivaut à s'en tenir, au regard de la réalité sociale, à la présomption que l'époux est le détenteur du véhicule.

d. Situation de fait

Or, **quiconque utilise** un véhicule **de manière illimitée** et pendant une certaine durée **génère** forcément, à partir de cette situation de fait, une **présomption** naturelle d'une **responsabilité existante** au regard de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles de la voiture qu'il utilise.

4. Résumé

Lorsque la doctrine et la jurisprudence mentionnent les deux caractéristiques de la notion de détenteur – **a)** l'emploi pour le propre compte et aux propres risques et périls, d'une part, et **b)** le pouvoir de disposer du véhicule, d'autre part –, c'est dans le sens d'une responsabilité entière du pouvoir de disposer du véhicule et d'en assumer le bon fonctionnement. Le détenteur n'est pas seulement responsable du conducteur (art. 58, al. 4, LCR), mais aussi de l'absence de défectuosité du véhicule (art. 58, al. 2, art. 59 al. 1, et art. 61, al. 2, LCR), c'est-à-dire en fait de son entretien et du bon état de ses équipements.

Le détenteur est celui qui possède un intérêt durable à la mise en circulation du véhicule (par ex. ATF 92 II 43). Cette durabilité s'entend comme la période couvrant la durée d'utilisation du véhicule. La disponibilité se comprend comme la responsabilité portant sur l'ensemble du fonctionnement du véhicule.

Au sens spécifique qu'en donne la LCR, la notion de détenteur ne peut être rien d'autre que la personnification de la responsabilité de l'adéquation, de la disponibilité et de la fiabilité opérationnelles du véhicule, qui recoupe l'intérêt qu'il y a à avoir un véhicule en bon état de fonctionnement. Même la définition contenue dans le récent arrêt **ATF 129 III 102 ss.** (le détenteur est «*la personne pour le compte et aux risques de laquelle le véhicule est utilisé ; laquelle dispose également du pouvoir effectif et immédiat de disposer du véhicule et, le cas échéant, des personnes nécessaires à l'emploi du véhicule*») n'est pas assez précise ni assez globale. C'est la raison pour laquelle la doctrine déterminante reprend le critère de la responsabilité globale de l'emploi du véhicule comme critère le plus approprié. Le seul accent sur le libre pouvoir de disposer de fait ne reflète pas les intentions du législateur.

5. Exemples (doctrine + jurisprudence)

5.1. Doctrine

a. Qualité de détenteur contestée

- Le père de famille qui achète un motorcycle à l'un de ses deux enfants et en assume également les frais de fonctionnement n'est pas reconnu comme

détenteur du véhicule puisque celui-ci n'est pas employé à ses fins ni dans son intérêt (**GIGER HANS**, loc. cit., ch. 25, p. 291; de la même manière, **BREHM ROLAND**, Motorfahrzeughaftpflicht (Responsabilité civile des véhicules automobiles), Berne 2008, ch. 95, p. 39, attribue la qualité de détenteur du véhicule uniquement aux enfants majeurs qui utilisent le véhicule).

- Si un véhicule de fonction est mis à la disposition du directeur d'une officine de pharmacie, l'entreprise n'en est pas le détenteur (**GIGER HANS**, loc. cit., ch. 35 sur l'art. 58 LCR, p. 298).
- Si le directeur d'un grand garage dispose d'un véhicule de fonction, il n'en est pas le détenteur, car l'entreprise assume la responsabilité concrète de l'entretien du véhicule du fait de la circonstance particulière tenant à la prestation en nature (**GIGER HANS**, loc. cit., ch. 35 sur l'art. 58 LCR, p. 298).

b. Qualité de détenteur validée

- Si un véhicule de fonction est mis à la disposition du directeur d'une officine de pharmacie, il en est le détenteur (**GIGER HANS**, loc. cit., ch. 35 sur l'art. 58 LCR, p. 298).
- Si le directeur d'un grand garage dispose d'un véhicule de fonction, l'entreprise en est la détentrice, car elle assume la responsabilité concrète de l'entretien du véhicule du fait de la circonstance particulière tenant à la prestation en nature (**GIGER HANS**, loc. cit., ch. 35 sur l'art. 58 LCR, p. 298).

5.2. Jurisprudence

a. Qualité de détenteur niée (cellule familiale, cercle d'amis)

- Le Tribunal fédéral n'a pas reconnu la qualité de (co)détentrice de l'épouse, en dépit du fait qu'à la suite d'une attaque cérébrale, le mari était entièrement invalide depuis neuf mois au moment de l'accident. Le Tribunal fédéral a considéré que l'époux est le seul détenteur du véhicule au moment de l'accident en retenant le

fait que celui-ci est également le propriétaire de l'exploitation agricole, laquelle déduit de ses revenus les frais d'entretien et de fonctionnement du véhicule (**ATF 92 II 39 ss.**).

- Le Tribunal fédéral n'a pas reconnu la qualité de détentrice et de codétentrice à l'amie du détenteur formel du véhicule, laquelle possédait une clé de l'automobile et l'utilisait 10 à 15 jours par mois pendant que son compagnon était en déplacement professionnel à l'étranger. La femme s'est tuée dans un accident en se rendant en Suisse dans le véhicule de son ami. L'argumentation formulée par l'assurance responsabilité civile à l'encontre des prétentions de la mère et du fils de la défunte selon laquelle il y avait codétention, est restée sans effet (**ATF 101 II 133 consid. 3b**).
- De la même manière, les juges en dernière instance ont contesté la qualité de codétentrice d'une femme grièvement blessée dans un accident sans implication de tiers, dans la mesure où l'époux a été reconnu comme seul détenteur du véhicule puisqu'il utilisait régulièrement ce dernier pour se rendre au travail et qu'il assumait son service de piquet en tant que pompier avec ce véhicule. L'épouse qui avait obtenu son permis de conduire peu de temps avant l'accident ne pouvait utiliser le véhicule que lorsque son mari n'en avait pas besoin (**ATF 117 II 609**).
- La qualité de codétentrice d'une femme décédée à la suite d'un accident sans implication de tiers n'a également pas été reconnue lorsque l'assurance invalidité fédérale a fait valoir ses prétentions récursoires pour récupérer la rente AI perçue à la suite de l'accident entre le moment de l'accident et le décès. Le Tribunal fédéral n'a pas reconnu la qualité de détentrice de la conductrice aux motifs que l'ami de la conductrice disposait toujours du droit de décision concernant le véhicule, même si cette dernière utilisait régulièrement l'automobile pour se rendre au travail. Dès que son ami avait besoin du véhicule, elle empruntait celui de sa mère ou prenait le train (**ATF 4C.208/2002 du 19.11.2002**).
- La cour fédérale a également contesté la qualité de codétentrice d'une propriétaire d'un véhicule dont elle était passagère, et non conductrice, au moment de l'accident, en avançant que la communauté économique qui unissait la passagère

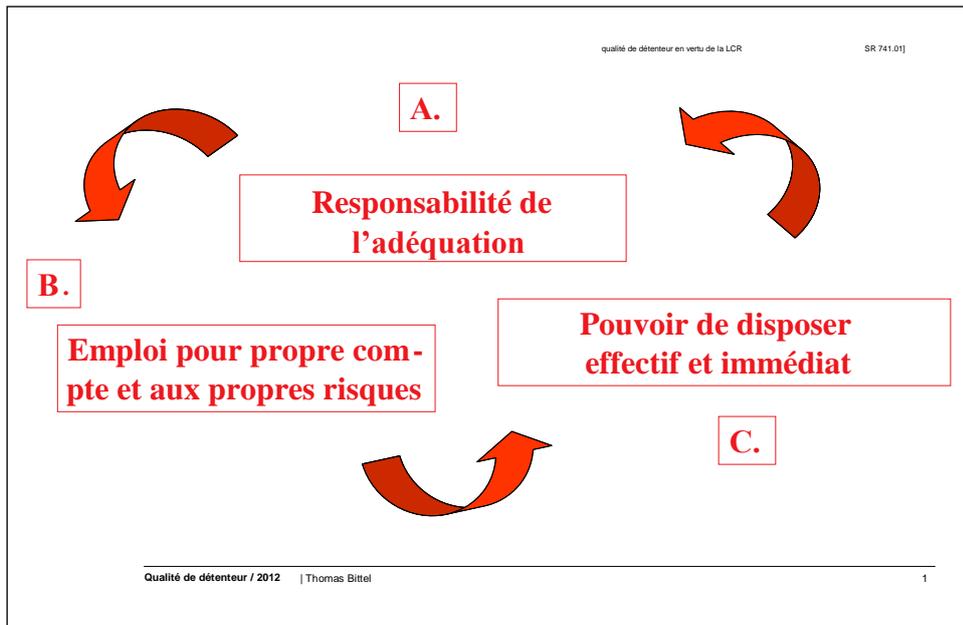
et le conducteur, au nom de l'entreprise individuelle duquel le véhicule était immatriculé, ne permettait pas de déduire une codétention (**ATF 4C.102/2004 du 1.6.2004**).

- En présence de plusieurs personnes, la qualité de codétenteur du même véhicule est contestée lorsque cette qualité de détenteur ne se vérifie pas pour toutes les personnes (comme dans l'arrêt susmentionné **ATF 117 II 609, consid. 3b**, et dans la décision **4C.102/2004 du 1.6.2004, consid. 4.2**).

b. Qualité de détenteur validée

- Une durée de quatre mois pendant lesquels l'employé a pour l'essentiel disposé librement du véhicule de l'employeur a suffi pour fonder sa qualité de détenteur (**ATF 129 III 102, consid. 2.3**).
- Si, pour l'essentiel, un employé peut décider librement de l'emploi d'un véhicule de fonction, il en devient alors aussi le détenteur à condition qu'il l'utilise le plus souvent en tenant compte des besoins professionnels de l'employeur (**ATF 129 III 102, consid. 2.3 ; ATF 62 II 138**).
- En présence de plusieurs personnes, la qualité de codétenteur du même véhicule est donnée lorsque la qualité de détenteur se vérifie pour toutes les personnes considérées (par ex. **ATF 99 II 315, consid. 4**).

6. Aspects importants



7. Grille pour examiner la qualité de détenteur

Dans le cas d'une famille et en matière d'éventuelles prétentions en dommages-intérêts en vertu de la LCR, les problèmes portent souvent sur la qualité de (co)détenteur de la personne assurée avancée par l'assurance RC. Or aucune réponse claire ne ressort de la doctrine ni de la jurisprudence. Cette question doit donc être tranchée au cas par cas. Concernant la formulation de prétentions en cas de dommage direct et de prétentions récursoires, l'objectif premier consiste à avancer des arguments pour contester la qualité de (co)détenteur. A cette fin, le mieux est de s'en tenir aux différentes questions suivantes :

- a. La personne lésée est-elle effectivement **responsable de l'adéquation du véhicule** (incluant la disponibilité et la fiabilité opérationnelles de ce dernier) ?
- b. Assume-t-elle effectivement elle-même les frais **de fonctionnement et d'entretien** du véhicule ?
- c. Possède-t-elle à tout moment le **pouvoir effectif et immédiat de disposer** du véhicule ?

d. Est-elle effectivement mentionnée dans le permis de circulation comme **détenteur formel** du véhicule ?

Même si la réponse à la question a. relative à la responsabilité de l'adéquation est la plus importante, la contestation de la qualité de (co)détenteur de la personne lésée au sens matériel le plus déterminant est d'autant plus facile que la réponse à plusieurs de ces questions est négative !

8. Indications bibliographiques recommandées

- **BREHM ROLAND**, Motorfahrzeughaftpflicht (Responsabilité civile des véhicules automobiles), Berne 2008, p. 25-47.
- **EMMENEGGER SUSAN / GEISSELER ROBERT**, « Ausgewählte Fragen der SVG-Haftung » (Questions choisies de la responsabilité en vertu de la LCR), in : Strassenverkehrsrechtstagung (Journées du droit de la circulation routière) 2004, p. 9-14.
- **GIGER HANS**, Kommentar Strassenverkehrsgesetz (Commentaire de la loi sur la circulation routière), 7^e édition, Zurich 2008, p. 291-300.
- **KELLER ALFRED**, Haftpflicht im Privatrecht (La responsabilité civile et le droit privé», Tome I, 6^e édition complétée et entièrement révisée, Berne 2002, p. 296-300 et 310 s.
- **LANDOLT HARDY/DÄHLER MANFRED**, « Familiäre Aspekte der Motorfahrzeughaftpflicht » (Aspects de la famille dans l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles), in : Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2012 (Annales du droit de la circulation routière 2012), Schaffhauser René (éd.), Berne 2012, p. 111-141.

- **WEISSENBERGER PHILIPPE**, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz, Bundesgerichtspraxis (Commentaire sur la loi sur la circulation routière, pratique du Tribunal fédéral), Zurich 2011, p. 354-356, ch. 13-15 sur l'art. 58 LCR.
- **WIDMER LÜCHINGER CORINNE**, « Der Halter als Subjekt der Haftung im SVG » (Le détenteur comme sujet de la responsabilité dans la LCR), dans: Haftpflicht des Motorfahrzeughalters – neue Antworten auf alte Fragen (Responsabilité civile du détenteur de véhicule automobile – nouvelles réponses à d'anciennes questions), Fellmann Walter (éd.), Berne 2013, p. 1-14.

Thomas Bittel / 8.8.2013