

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 maggio 1991

relativa all'applicazione della direttiva 72/166/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità

(91/323/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

vista la direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità<sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 90/232/CEE<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 2, paragrafo 2 e l'articolo 7, paragrafo 3,

considerando che le relazioni attualmente esistenti fra gli uffici nazionali di assicurazione (« Bureaux ») degli Stati membri della CEE e i Bureaux di Austria, Finlandia, Norvegia, Svezia, Svizzera, Ungheria e Cecoslovacchia di cui all'articolo 1, paragrafo 3 della direttiva 72/166/CEE, i quali collettivamente provvedono all'eliminazione dei controlli dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli stazionati abitualmente nei territori dei diciannove paesi, sono disciplinate dalle seguenti convenzioni complementari alla Convenzione tipo del 2 novembre 1951 stipulata dagli uffici nazionali di assicurazione appartenenti al sistema della Carta verde :

- Convenzione del 12 dicembre 1973 fra i Bureaux dei nove Stati membri della CEE e i Bureaux di Austria, Finlandia, Norvegia, Svezia e Svizzera, estesa il 15 marzo 1986 ai Bureaux del Portogallo e della Spagna e il 9 ottobre 1987 al Bureau della Grecia,
- Convenzione del 22 aprile 1974 fra i quattordici firmatari originari della convenzione complementare del 12 dicembre 1973 e il Bureau dell'Ungheria,
- Convenzione del 22 aprile 1974 fra i quattordici firmatari originari della convenzione complementare del 12 dicembre 1973 e il Bureau della Cecoslovacchia,
- Convenzione del 14 marzo 1986 fra il Bureau della Grecia e i Bureaux della Cecoslovacchia e dell'Ungheria ;

considerando che la Commissione ha adottato le seguenti decisioni : 74/166/CEE<sup>(3)</sup>, 74/167/CEE<sup>(4)</sup>, 75/23/CEE<sup>(5)</sup>, 86/218/CEE<sup>(6)</sup>, 86/219/CEE<sup>(7)</sup>, 86/220/CEE<sup>(8)</sup>, 88/367/

CEE<sup>(9)</sup>, 88/368/CEE<sup>(10)</sup> e 88/369/CEE<sup>(11)</sup>, che riguardano tutte l'applicazione della direttiva 72/166/CEE e che impongono a ciascuno Stato membro di astenersi dall'effettuare il controllo dell'assicurazione responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli abitualmente stazionanti nel territorio europeo di un altro Stato membro o nel territorio dell'Austria, della Cecoslovacchia, della Finlandia, della Norvegia, della Svezia, della Svizzera e dell'Ungheria, territorio contemplato dalle suddette convenzioni complementari ;

considerando che i Bureaux hanno rivisto e unificato i testi delle convenzioni complementari e le hanno sostituite con una convenzione unica, chiamata nel prosieguo « Convenzione multilaterale di garanzia », che è stata stipulata a Madrid il 15 marzo 1991 nel rispetto dei principi di cui all'articolo 2, paragrafo 2 della direttiva 72/166/CEE ;

considerando che le decisioni della Commissione relative alle varie convenzioni supplementari sopra richiamate, che impongono agli Stati membri di non effettuare il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio europeo di un altro Stato membro o nel territorio dell'Austria, della Cecoslovacchia, della Finlandia, della Norvegia, della Svezia, della Svizzera e dell'Ungheria, devono pertanto essere abrogate e sostituite dalla presente decisione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE :

*Articolo 1*

A decorrere dal 1° giugno 1991, ciascuno Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione responsabilità civile risultante dalla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio europeo di un altro Stato membro o nel territorio dell'Austria della Cecoslovacchia, della Finlandia, della Norvegia, della Svezia, della Svizzera e dell'Ungheria e che sono contemplati dalla convenzione multilaterale di garanzia stipulata il 15 marzo 1991 dagli uffici di assicurazione nazionali (« Bureaux »).

<sup>(1)</sup> GU n. L 103 del 2. 5. 1972, pag. 1.<sup>(2)</sup> GU n. L 129 del 19. 5. 1990, pag. 35.<sup>(3)</sup> GU n. L 87 del 30. 3. 1974, pag. 13.<sup>(4)</sup> GU n. L 87 del 30. 3. 1974, pag. 14.<sup>(5)</sup> GU n. L 6 del 10. 1. 1975, pag. 33.<sup>(6)</sup> GU n. L 153 del 7. 6. 1986, pag. 52.<sup>(7)</sup> GU n. L 153 del 7. 6. 1986, pag. 53.<sup>(8)</sup> GU n. L 153 del 7. 6. 1986, pag. 54.<sup>(9)</sup> GU n. L 181 del 12. 7. 1988, pag. 45.<sup>(10)</sup> GU n. L 181 del 12. 7. 1988, pag. 46.<sup>(11)</sup> GU n. L 181 del 12. 7. 1988, pag. 47.

*Articolo 2*

La presente decisione abroga e sostituisce — con effetto dal 1° giugno 1991 — le decisioni 74/166/CEE, 74/167/CEE, 75/23/CEE, 86/218/CEE, 86/219/CEE, 86/220/CEE, 88/367/CEE, 88/368/CEE e 88/369/CEE.

*Articolo 3*

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione dei provvedimenti che essi adottano per l'applicazione della presente decisione.

*Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 maggio 1991.

*Per la Commissione*

Leon BRITTAN

*Vicepresidente*

## ALLEGATO

## CONVENZIONE MULTILATERALE DI GARANZIA FRA UFFICI NAZIONALI DI ASSICURAZIONE

del 15 marzo 1991

## PREAMBOLO

## GLI UFFICI NAZIONALI (« BUREAUX ») FIRMATARI,

vista la raccomandazione n. 5, adottata il 25 gennaio 1949 dal Gruppo principale di lavoro per i trasporti su strada del comitato per i trasporti interni della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, modificata dall'allegato 2 della risoluzione consolidata sulla facilitazione dei trasporti su strada, adottata dal Gruppo principale di lavoro nella sessione svoltasi dal 25 al 29 giugno 1984 (in prosieguo denominata « Raccomandazione di Ginevra »),

considerando che il consiglio dei Bureaux, al quale aderiscono tutti i Bureaux firmatari menzionati all'articolo 9 della presente Convenzione, è l'organizzazione responsabile, congiuntamente al Gruppo principale di lavoro per i trasporti su strada, della gestione e del funzionamento del sistema internazionale assicurazione responsabilità civile autoveicoli verso terzi (noto come sistema della Carta verde); che esso opera affinché tutti i membri del consiglio osservino le suddette raccomandazioni di Ginevra,

vista la direttiva 72/166/CEE del Consiglio delle Comunità europee, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità che ha indotto alcuni Bureaux a concludere accordi bilaterali e multilaterali allo scopo di liquidare i sinistri risultanti dalla circolazione internazionale di veicoli abitualmente stazionanti nei paesi degli uffici firmatari,

considerando che è auspicabile che i Bureaux firmatari procedano alla revisione e unificazione dei testi delle varie convenzioni da essi stipulate e che li sostituiscano con una convenzione unica nella quale confluiscono, nella misura del possibile, tenuto conto degli scopi di ciascuna delle predette convenzioni, le disposizioni della Convenzione tipo (Uniform Agreement) interbureaux,

HANNO CONCLUSO LA PRESENTE CONVENZIONE (DENOMINATA « CONVENZIONE MULTILATERALE DI GARANZIA ») CHE È APPLICABILE NEI TERRITORI MENZIONATI PER CIASCUNO DI ESSI ALL'ARTICOLO 9 (CLAUSOLA DI SOTTOSCRIZIONE):

## Articolo 1

## Sfera di applicazione

a) Ciascun Bureau firmatario agisce per conto di tutte le compagnie di assicurazione o gruppi assicurativi auto-

rizzati ad esercitare l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile autoveicoli verso terzi sul proprio territorio.

- b) Le parti contraenti si basano sulle direttive del Consiglio delle Comunità europee del 24 aprile 1972 (72/166/CEE), del 30 dicembre 1983 (84/5/CEE) e del 14 maggio 1990 (90/232/CEE).
- c) Per i Bureaux degli Stati che non sono membri delle Comunità europee, il rinvio alle direttive del Consiglio delle Comunità europee di cui alla lettera b) riguarda unicamente le disposizioni delle direttive stesse che si riferiscono ai veicoli a motore in circolazione internazionale.
- d) Quando un veicolo che staziona abitualmente in uno dei territori indicati all'articolo 9 sia posto in circolazione nei territori indicati nello stesso articolo e vi sia soggetto alle vigenti norme sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile autoveicoli verso terzi, il proprietario, il detentore o il conducente sono considerati assicurati indipendentemente dal fatto che gli stessi siano o no effettivamente titolari di una polizza di assicurazione in stato di validità.
- e) Conseguentemente, ciascun Bureau gestore assume la responsabilità, ai sensi della normativa vigente nel proprio paese e secondo le clausole della polizza di assicurazione, se questa esiste, di gestire e liquidare le richieste di risarcimento derivanti da incidenti provocati nel territorio del Bureau stesso da veicoli soggetti alle disposizioni della legge sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile auto verso terzi che sono abitualmente stazionanti nel territorio del Bureau emittente.
- f) La presente Convenzione si applica ai veicoli di cui all'articolo 2, lettera b), ma non ai veicoli elencati nell'allegato I.
- g) I territori indicati all'articolo 9 per ciascuno dei Bureaux firmatari devono essere considerati, ai fini della presente Convenzione, come una sola e unica entità.
- h) Fatti salvi gli articoli 7 e 8, la presente Convenzione è stipulata per una durata indeterminata ed entrerà in vigore alla data stabilita dal presidente del consiglio dei Bureaux in accordo con la Commissione delle Comunità europee e sarà applicabile a tutti gli incidenti che si verificheranno a decorrere da tale data.

*Articolo 2***Definizioni**

Agli effetti della presente Convenzione, le espressioni ed i termini seguenti hanno il significato che qui di seguito viene loro assegnato e nessun altro :

- a) « membro » significa una compagnia di assicurazione o un gruppo assicurativo membro di un Bureau firmatario ;
- b) « veicolo » significa qualsiasi veicolo a motore terrestre o rimorchio, anche non trainato, soggetto all'assicurazione obbligatoria nel territorio in cui si reca ;
- c) « polizza di assicurazione » significa una polizza di assicurazione rilasciata da un membro di un Bureau emittente ad un assicurato per coprire la responsabilità civile derivante dall'uso di un veicolo ;
- d) « richiesta di risarcimento (claim) » significa una richiesta o una serie di richieste di risarcimento da parte di terzi in conseguenza di un incidente la responsabilità del quale deve essere coperta da un'assicurazione imposta dalla legge in vigore nel territorio in cui è avvenuto l'incidente ;
- e) « Bureau firmatario » significa l'organizzazione costituita in conformità con le Raccomandazioni di Ginevra, che raggruppa tutte le imprese di assicurazione autorizzate ad esercitare l'assicurazione della responsabilità civile verso terzi derivanti dalla circolazione di veicoli a motore nel territorio di uno dei Bureaux firmatari indicati all'articolo 9.
- f) « Bureau gestore » significa il Bureau (e/o un membro di tale Bureau che agisca sotto la responsabilità dello stesso) il quale, nel proprio territorio, ha la responsabilità della gestione e della liquidazione di una richiesta di risarcimento ai sensi della presente Convenzione e della propria legislazione nazionale in conseguenza di un incidente provocato da un veicolo che abitualmente è stazionato nel territorio di un altro Bureau firmatario ;
- g) « Bureau emittente » significa il Bureau (e/o un membro di tale Bureau) del territorio nel quale è abitualmente stazionato il veicolo coinvolto nell'incidente verificatosi nel territorio di un altro firmatario e che è responsabile per l'adempimento degli obblighi del Bureau gestore in conformità delle disposizioni della presente Convenzione ;
- h) « Territorio nel quale il veicolo è normalmente stazionato » significa :
  - il territorio dello Stato in cui il veicolo è immatricolato, ovvero
  - qualora per un dato tipo di veicolo non sia prevista l'immatricolazione, il territorio in cui la persona

che ha in custodia il veicolo abbia la sua residenza permanente.

*Articolo 3***Gestione delle richieste di risarcimento**

- a) Il Bureau gestore, non appena viene a conoscenza di un incidente nel quale è coinvolto un veicolo abitualmente stazionato nel territorio di un altro Bureau firmatario, procede immediatamente, senza attendere formale richiesta, ad accertare le circostanze dell'incidente stesso al fine di gestire eventuali richieste. Il Bureau gestore ha altresì l'obbligo di notificare immediatamente ogni richiesta formale al Bureau emittente o al membro del Bureau emittente che ha rilasciato la polizza, se questa esiste. Eventuali inosservanze degli obblighi suddetti da parte del Bureau gestore non potranno essergli imputabili né libereranno il Bureau emittente dagli obblighi che ad esso incombono ai sensi dell'articolo 5.
- b) In virtù della presente Convenzione, il Bureau emittente autorizza il Bureau gestore a ricevere le notificazioni di tutte le azioni giudiziarie e extragiudiziarie che possano implicare il pagamento di danni derivanti dall'incidente e la liquidazione di ogni richiesta di risarcimento.
- c) sono imputabili al Bureau gestore gli atti compiuti dagli agenti da esso incaricati di gestire le richieste di risarcimento. Tale Bureau non deve, di propria iniziativa, senza il consenso scritto del Bureau emittente, fare in modo che una siffatta richiesta venga gestita da agenti o da persone al servizio di questi, i quali, in virtù di un qualsiasi obbligo contrattuale, siano finanziariamente interessati alla richiesta. Se il Bureau gestore agisce in tal senso, senza il suddetto consenso, il suo diritto al rimborso da parte del Bureau emittente sarà limitato alla metà della somma altrimenti recuperabile.
- d) Il Bureau gestore agisce al meglio degli interessi del Bureau emittente in conformità delle disposizioni della propria normativa nazionale e delle clausole della polizza di assicurazione, se questa esiste. Esso è il solo competente per ogni questione che riguardi l'interpretazione della vigente normativa nazionale e la liquidazione del sinistro. Esso ha le facoltà (ma non l'obbligo) di consultare, a richiesta, il Bureau emittente o il membro del Bureau emittente che ha rilasciato la polizza, se questa esiste, prima di prendere una decisione definitiva. Tuttavia, quando la somma da liquidare sia prevedibilmente superiore alle condizioni o ai limiti fissati dalla legge sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile auto verso i terzi vigente nel proprio paese, ma sia coperta dalla polizza di assicurazione, il Bureau gestore deve, sempre che non ne sia impedito dalle disposizioni di tale legge, consultare ed ottenere il consenso del Bureau emittente in relazione a quella parte della richiesta che ecceda tali condizioni o limiti.

*Articolo 4***Mandato per la gestione delle richieste di risarcimento**

a) Se un membro del Bureau emittente ha, nel territorio del Bureau gestore, una filiale o succursale autorizzata all'esercizio dell'assicurazione auto, il Bureau gestore deve, se richiesto, lasciare alla succursale o filiale la gestione e liquidazione delle richieste di risarcimento.

**b) Clausola facoltativa**

Il Bureau emittente può, per conto di uno dei suoi membri, chiedere al Bureau gestore di lasciare la gestione e liquidazione delle richieste di risarcimento ad un corrispondente che può essere:

- i) un membro del Bureau gestore,
- ii) un'organizzazione stabilita nel territorio del Bureau gestore e specializzata nella gestione e liquidazione, per conto di assicuratori, di richieste di risarcimento derivanti da incidenti cagionati da un veicolo.

Se accoglie la richiesta del Bureau emittente, il Bureau gestore dà mandato al corrispondente nominato di gestire e liquidare i sinistri. Esso informa i terzi del conferimento del mandato ed inoltra al corrispondente tutte le notifiche relative a tali sinistri.

Da parte sua, il membro del Bureau emittente, nel chiedere la designazione di un corrispondente nominato, si impegna ad affidare a quest'ultimo tutti i sinistri nel paese dell'incidente e a trasmettergli tutta la documentazione ad essi relativa.

Nella sua qualità di mandatario debitamente autorizzato dal Bureau gestore, il corrispondente nominato diviene responsabile nei confronti di questo stesso Bureau per la gestione dei sinistri e tiene conto di tutte le direttive, generali o specifiche, impartitegli dal Bureau gestore.

Eccezionalmente, se richiesto, il Bureau gestore può conferire la stessa autorizzazione a un corrispondente nominato per gestire un particolare sinistro, anche quando al corrispondente non sia stato conferito un mandato a titolo generale.

**c) Nelle situazioni descritte l'articolo 4, lettera a) e all'articolo 4, lettera b):**

- i) il membro del Bureau emittente si impegna nei confronti del Bureau gestore a che la propria filiale, succursale o il proprio corrispondente nominato liquidi le richieste di risarcimento in piena conformità con le disposizioni della legge sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile auto

verso i terzi nel paese del Bureau gestore o con quelle della polizza di assicurazione, se questa esiste. Il Bureau emittente garantisce il rispetto di questo impegno;

- ii) il Bureau gestore può, in qualsiasi momento e senza essere tenuto a fornire ragioni, avocare la gestione di qualsiasi richiesta oppure, se si tratta di un corrispondente nominato, revocare l'autorizzazione rilasciatagli a titolo generale o particolare.

*Articolo 5***Rimborso del Bureau gestore**

- a) Il Bureau gestore che abbia liquidato una richiesta di risarcimento ha diritto, su domanda e dietro prova del pagamento, al rimborso, da parte del Bureau emittente o del membro del Bureau emittente che ha rilasciato le polizze di assicurazione, se questa esiste:

- i) della somma che lo stesso Bureau gestore ha complessivamente pagato a titolo di risarcimento e di quegli esborsi e spese che il danneggiato ha diritto a recuperare in base ad una sentenza ovvero, se la liquidazione avviene a seguito di una transazione con il danneggiato, dell'ammontare totale di tale liquidazione compresi le spese e gli esborsi convenuti;

- ii) delle somme che lo stesso Bureau gestore ha pagato per servizi esterni connessi con l'istruzione e con la liquidazione del sinistro, nonché delle spese sostenute per promuovere azioni giudiziarie e che, in circostanze simili, avrebbe dovuto pagare anche un assicuratore auto stabilito nel paese dell'incidente;

- iii) di diritti di gestione a copertura di tutte le altre spese, calcolati al tasso del 15 % del controvalore dell'ammontare di cui al punto i) entro i limiti di un minimo e di un massimo secondo le modalità stabilite dal consiglio dei Bureau;

- iv) le somme minime e massime di cui al punto iii) sono espresse in marchi tedeschi (DM) e calcolate al cambio del giorno della prima domanda di rimborso finale.

- b) Quando, dopo il pagamento dei diritti di gestione, venga riproposta una richiesta di risarcimento già definitiva, ovvero venga avanzata un'ulteriore pretesa risarcitoria in conseguenza del medesimo incidente, l'eventuale saldo dei diritti di gestione da pagare è calcolato in conformità con le disposizioni in vigore al momento in cui viene presentata la domanda di rimborso connessa alla richiesta riaperta o alla nuova richiesta.

- c) Il rimborso dell'importo calcolato secondo le presenti disposizioni, compreso il minimo dei diritti di gestione, deve essere effettuato anche quando la richiesta di risarcimento viene definita senza pagamento al terzo.
- d) L'importo dovuto al Bureau gestore è rimborsato a sua richiesta, al netto di ogni spesa, nel paese e nella valuta dello stesso.
- e) Il Bureau emittente non è responsabile di alcun pagamento per multe o ammende inflitte ad un assicurato in applicazione della legge penale.
- f) Le domande di rimborso di pagamenti provvisori effettuati dal Bureau gestore sono trattate alla stessa stregua dei pagamenti definitivi. I diritti di gestione sono dovuti solo quando una richiesta di risarcimento sia stata definita e nell'osservanza delle disposizioni in vigore al momento della domanda.
- g) Se, entro due mesi dalla data della prima domanda di rimborso, il membro del Bureau emittente non ha pagato la somma dovuta al Bureau gestore, il Bureau emittente, ricevuta notifica di tale inadempienza dal Bureau gestore, effettua esso stesso il rimborso entro un mese dalla data di ricevimento della notifica. Questo obbligo si aggiunge alla penalità del pagamento degli interessi sotto menzionati.
- h) Se, al momento della domanda di rimborso, non era stata comunicata al Bureau gestore l'esistenza di una polizza di assicurazione, la domanda è presentata al Bureau emittente. In tal caso, quest'ultimo provvede al pagamento dell'importo dovuto nel termine di due mesi dalla data della domanda.
- i) Se, entro due mesi dalla prima domanda di rimborso provvisorio o definitivo rivolta al membro del Bureau emittente o al Bureau emittente stesso, il pagamento non sia stato ricevuto dal Bureau gestore o dalla sua banca, l'importo dovuto al Bureau gestore viene maggiorato di un interesse al tasso annuo del 12 %, calcolato dalla data della prima domanda alla data in cui il Bureau gestore riceve il bonifico.
- j) Il Bureau gestore deve, se richiesto, fornire la documentazione relativa alla liquidazione senza che ciò comporti ritardo alcuno nel rimborso.

#### Articolo 6

##### Arbitrato

- a) Qualsiasi controversia fra Bureaux relativa all'interpretazione della locuzione « abitualmente stazionati » sarà

sottoposta ad un collegio arbitrale qualora non possa essere risolta applicando le disposizioni che precedono. Il collegio arbitrale è formato dal presidente del consiglio dei Bureaux e da due arbitri nominati da ciascuno dei Bureaux implicati nella controversia. Se il presidente del consiglio dei Bureaux ha la stessa nazionalità di uno degli arbitri, nomina in vece di quest'ultimo un altro arbitro di nazionalità diversa dalla propria e da quella degli altri arbitri.

- b) La decisione dell'autorità giudiziaria pronunciata in seguito ad azione promossa dalla vittima o dalle persone a suo carico priva di efficacia la decisione arbitrale, indipendentemente dalla data delle due pronunzie.

#### Articolo 7

##### Sospensione o annullamento della Convenzione

- a) A un Bureau firmatario possono essere inflitte sanzioni che possono comportare la sospensione o l'annullamento della presente Convenzione nei suoi confronti quando si verifichi uno dei casi seguenti :
- i) se il paese del Bureau firmatario pone un divieto al trasferimento dei fondi necessari ad adempiere gli obblighi che al Bureau stesso incombono in forza della presente Convenzione, oppure
  - ii) se il trasferimento dei fondi necessari da un paese all'altro non viene effettuato o diventa impossibile, ovvero
  - iii) se il comportamento di un Bureau firmatario risulti comunque tale da costituire grave ostacolo all'applicazione della presente convenzione.
- b) Qualora si verifichi uno dei casi previsti alla lettera a), la circostanza deve essere notificata al presidente del consiglio dei Bureaux il quale ne informa tutti gli altri firmatari ; questi ultimi decidono se debbano essere inflitte le sanzioni di cui all'articolo 7, lettera a). In caso di decisione unanime in tal senso, i firmatari incaricano il presidente del consiglio dei Bureaux di prendere i provvedimenti necessari per far eseguire la suddetta decisione. A tal fine la decisione è notificata dal presidente del consiglio dei Bureaux al Bureau firmatario inadempiente e la sospensione o l'annullamento della Convenzione nei confronti di questo Bureau acquista immediatamente efficacia decorsi due mesi dall'invio della notifica.

- c) L'avvenuta sospensione o annullamento della Convenzione è immediatamente notificata, a cura degli altri Bureaux firmatari, ai rispettivi governi e dal presidente del consiglio dei Bureaux alla Commissione delle Comunità europee.

d) Qualora si verifichi la situazione di cui all'articolo 7, lettera b), il presidente del consiglio dei Bureaux notifica la circostanza a tutti i membri del consiglio e li invita a prendere in considerazione la posizione del Bureau firmatario inadempiente in relazione alla convenzione tipo (Uniform Agreement).

#### Articolo 8

##### Recesso

Il Bureau firmatario che intenda recedere dalla presente Convenzione ne dà immediata comunicazione al presidente del consiglio dei Bureaux, il quale ne informa gli altri Bureaux firmatari e la Commissione delle Comunità europee. Il recesso acquista efficacia decorsi sei mesi dal giorno successivo a quello dell'invio della notifica. Il Bureau recedente resta vincolato, ai sensi della Convenzione, all'obbligo di rimborsare le domande relative alla liquidazione dei sinistri che si verificheranno fino al termine del periodo suddetto.

Austria

*Membro del consiglio di amministrazione*

Robert KRIEGEL

Belgio

Repubblica federale ceca e slovacca

*Il Presidente*

Vlastimil UZEL

Danimarca (comprese le isole Færøer)

*L'Amministratore delegato*

Steen Leth JEPPESEN

Finlandia

*Membro del consiglio d'amministrazione*

Peter KÜTTNER

Francia (compreso il Principato di Monaco)

*Il Presidente*

Jean RIPOLI

(con riserva della clausola sospensiva di cui all'allegato II)

#### Articolo 9

##### Clausola di sottoscrizione

La presente Convenzione è conclusa fra i Bureaux firmatari sotto menzionati, per i territori sui quali ciascuno di essi ha giurisdizione, in tre esemplari in lingua inglese e tre esemplari in lingua francese.

Un esemplare in ciascuna delle due lingue sarà depositato presso il segretariato del consiglio dei Bureaux, presso il segretariato generale del Comité Européen des Assurances e presso il segretariato generale della Commissione delle Comunità europee.

Il segretariato generale del consiglio dei Bureaux rilascerà copie conformi della presente Convenzione a tutti i firmatari della stessa.

Fatto a Madrid, il 15 marzo 1991.

Per il Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs

*Il Direttore*

Gerhard TÖLG

Per il Bureau belge des assureurs automobile

*Il Direttore*

Alain PIRE

Per il Bureau of compulsory motor insurance for the territory of CSFR

*Il Segretario*

Jakub HRADEC

Per il Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring

*Il Viceamministratore delegato*

Thorstein IVERSEN

Per il Liikennevakuutusyhdistys

*L'Amministratore delegato*

Penttij AJO

Per il Bureau central français des sociétés d'assurances contre les accidents d'automobiles

Germania	Per l'Huk-Verband
<i>Il Viceamministratore delegato</i>	
Ulf LEMOR	
Grecia	Per il Motor Insurers' Bureau
<i>Il Presidente</i>	<i>Il Segretario generale</i>
Michael PARASKAKIS	Michael PSALIDAS
Irlanda	Per l'Irish visiting Motorists' Bureau Ltd
<i>Il Presidente</i>	<i>Il Segretario</i>
John FORDE	Noel MULVIN
Italia (comprese la Repubblica di San Marino e la Città del Vaticano)	Per l'Ufficio Centrale Italiano UCI
<i>Il Direttore generale</i>	
Raffaele DEIDDA	
Lussemburgo	
Per il Bureau luxembourgeois des assureurs contre les accidents automobiles	
<i>Il Presidente</i>	
Philippe MULLER	
Norvegia	Per il Trafikkforsikringsforeningen
<i>L'Amministratore delegato</i>	<i>Il Direttore</i>
Gunnar BRASK	Anders BULL-LARSEN
Paesi Bassi	Per il Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars
<i>Il Presidente</i>	
Jan SMIT	
Portogallo	Per il Gabinete português da carta verde
<i>Il Presidente</i>	<i>Il Delegato</i>
João SANTOS	Maia Dos SANTOS
	<i>Il Delegato</i>
	José NEVES
Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (comprese le Isole della Manica, Gibilterra e l'Isola di Man)	Per il Motor Insurers' Bureau
<i>Il Presidente</i>	
Timothy KENT	



Spagna

*Il Presidente*  
Ricardo PATRON

Per la Oficina española  
de aseguradores de automóviles

*Il Vicepresidente*  
Jose Antonio NAVES

Svezia

*Il Presidente del consiglio d'amministrazione*  
Lars G. GÖRANSSON

Per il Trafikförsäkringsföreningen

*L'Amministratore delegato*  
Arne BRANDT

Svizzera  
(compreso il Liechtenstein)

*Il Segretario generale*  
Jean-Marie BOLLER

Per lo Swiss Group  
of Motor Insureurs

Ungheria

Per l'Hungaria Biztosító  
*Membro del consiglio di amministrazione*  
Agnes SULKÓ

---

**ALLEGATO I****DEROGHE****Belgio**

Veicoli ad immatricolazione temporanea (targa doganale).

**Francia (compreso il Principato di Monaco)**

Veicoli militari soggetti a convenzioni internazionali.

**Grecia**

- 1) Veicoli appartenenti ad organizzazioni intergovernative.  
(Targhe di colore verde — con il numero di immatricolazione preceduto dalle lettere « CD » e « ΔΣ »).
- 2) Veicoli appartenenti alle forze armate e al personale militare e civile della NATO.  
(Targhe di colore giallo — con il numero di immatricolazione preceduto dalle lettere « ΞΑ »).
- 3) Veicoli appartenenti alle forze armate greche.  
(Targa di immatricolazione con le lettere « ΕΣ »).
- 4) Veicoli appartenenti alle forze alleate in Grecia.  
(Targhe di immatricolazione con le lettere « AFG »).
- 5) Veicoli ad immatricolazione temporanea (targa doganale).  
(Targa di colore bianco con il numero di immatricolazione preceduto dalle lettere « EY » e « ΔΙΠΕΑ »).
- 6) Veicoli con targhe di prova.  
(Targhe di colore bianco con il numero di immatricolazione preceduto dalle lettere « ΔΟΚΙΜΗ »).

**Irlanda**

Veicoli ad immatricolazione temporanea (targa doganale).

**Italia (comprese la Repubblica di San Marino e la Città del Vaticano)**

- 1) Veicoli ad immatricolazione temporanea.
- 2) Veicoli appartenenti alle forze armate e a altro personale militare e civile soggetto ad accordi internazionali [quali, ad esempio, le targhe munite della dicitura « AFI » (Allied Forces in Italy) e di altre organizzazioni internazionali come la NATO].
- 3) Veicoli non muniti di targa di immatricolazione (in particolare ciclomotori).
- 4) Macchine agricole (quali i trattori agricoli, i loro rimorchi e ogni altro veicolo destinato, per le sue caratteristiche costruttive, all'effettuazione di lavori agricoli).

**Lussemburgo**

Veicoli ad immatricolazione temporanea, a decorrere dalla data di scadenza indicata sulla targa di immatricolazione.

**Paesi Bassi**

- 1) Veicoli ad immatricolazione temporanea (targa doganale).
- 2) Veicoli privati appartenenti al personale militare olandese e alle loro famiglie di stanza nella Repubblica federale di Germania.
- 3) Veicoli appartenenti a personale militare germanico di stanza nei Paesi Bassi.
- 4) Veicoli appartenenti a persone occupate presso lo Headquarters Allied Forces Central Europe (Quartiere generale delle forze alleate in Europa).
- 5) Veicoli di servizio delle forze armate della NATO.

**Portogallo**

- 1) Macchine agricole e macchine operatrici automotrici per le quali la legge nazionale non richiede targa di immatricolazione.
- 2) Veicoli appartenenti a Stati esteri e a organizzazioni internazionali di cui il Portogallo è membro.  
(Targhe di colore bianco e cifre di colore rosso precedute dalle lettere « CD » o « FM »).
- 3) Veicoli appartenenti allo Stato portoghese.  
(Targhe di colore nero con cifre di colore bianco precedute dalle lettere « AM », « AP », « EP », « ME », « MG » o « MX », a seconda del ministero).

**Repubblica federale di Germania**

- 1) Veicoli che, per caratteristiche costruttive, non superano la velocità di sei chilometri all'ora.
- 2) Macchine operatrici automotrici la cui velocità massima non è superiore a 20 km all'ora.
- 3) Veicoli e rimorchi ad immatricolazione temporanea (targa doganale).
- 4) Veicoli e rimorchi delle truppe straniere di stanza sul territorio soggetto alla sovranità della Repubblica federale di Germania, dei loro ausiliari civili, dei loro membri e delle loro famiglie, qualora tali veicoli siano immatricolati dalle autorità militari competenti.
- 5) Veicoli e rimorchi dei quartieri generali militari internazionali stabiliti nella Repubblica federale di Germania in forza del trattato dell'Atlantico del Nord (NATO).

**Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord (comprese le Isole della Manica, Gibilterra e l'Isola di Man)**

- 1) Veicoli della NATO soggetti alla convenzione di Londra del 19 giugno 1951 e al protocollo di Parigi del 28 agosto 1952.
- 2) Veicoli di Gibilterra ad immatricolazione temporanea (cifre precedute dalle lettere « GG »).

**Svizzera (e Liechtenstein)**

- 1) Veicoli azionati manualmente muniti di motore e macchine monoassi per lavori agricoli che sono condotte unicamente da persona appiedata e che non servono al traino di rimorchi, decorsi cinque mesi dalla data di scadenza indicata sul bollino.
- 2) Ciclomotori e carrozzelle per invalidi muniti di motore di cilindrata non superiore ai 50 cc e la cui velocità, in circostanze normali, non può superare i 30 km all'ora, decorsi cinque mesi dalla data di scadenza indicata sulla targa di immatricolazione.
- 3) Veicoli ad immatricolazione temporanea (targa doganale) a decorrere dalla data di scadenza indicata sulla targa stessa.

## ALLEGATO II

## CLAUSOLE SOSPENSIVE

## Francia (e Monaco)

*Clausola sospensiva dell'Ufficio centrale francese*

L'impegno assunto dall'Ufficio centrale francese :

1. Acquista efficacia, per gli incidenti provocati in Cecoslovacchia o in Ungheria da veicoli normalmente stazionati in Francia o a Monaco, dalla data in cui entreranno in vigore le disposizioni legislative e regolamentari che equiparano la Cecoslovacchia e l'Ungheria agli altri paesi firmatari della presente Convenzione e che modifica gli articoli L 221.4, L 421.11 e 12, R 211.14, R 211.28, R 421.1, R 421.69 e A 421.1 del codice delle assicurazioni.
2. Esclude l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 6 b) della Convenzione, fino a eventuale revoca, nelle sue relazioni con gli altri Bureaux firmatari.

## Grecia

*Clausola sospensiva dell'Ufficio nazionale delle assicurazioni auto della Grecia*

Fino all'abrogazione della presente clausola, è sospesa l'applicazione della Convenzione complementare del 12 dicembre 1973 agli incidenti provocati in Austria, Cecoslovacchia, Finlandia, Norvegia, Ungheria, Svezia e Svizzera da veicoli « stazionati abitualmente » in Grecia. L'Ufficio nazionale di assicurazione della Grecia esaminerà, alla luce delle circostanze esistenti a tale data, la possibilità che la presente Convenzione produca pienamente i suoi effetti nei confronti di detti paesi entro la fine del 1992, e comunque si impegna affinché essa produca pienamente i suoi effetti entro la fine del 1995.

## Italia (comprese la Repubblica di San Marino e la Città del Vaticano)

*Clausola sospensiva dell'Ufficio centrale italiano*

- a) Con riguardo ai veicoli a motore aventi il loro stazionamento abituale in Italia e che sono posti in circolazione sul territorio dell'Austria, la presente Convenzione è applicabile agli incidenti che si verificheranno a decorrere dal 1° giugno 1992.
- b) Con riguardo ai veicoli a motore aventi il loro stazionamento abituale in Italia e che sono posti in circolazione sul territorio dell'Ungheria, della Svizzera e del Liechtenstein, la presente Convenzione è applicabile a decorrere dalla data determinata dai Bureaux firmatari interessati quando :
  - i) i governi di tali Stati avranno preso i provvedimenti necessari per equiparare, in caso di incidente in tali paesi, i cittadini italiani ai nazionali per quanto attiene alle prestazioni del Fondo di garanzia, fermo restando che i cittadini dei paesi considerati sono già assimilati agli italiani qualora siano vittime di un incidente in Italia ;
  - ii) le autorità italiane competenti avranno completato le necessarie procedure amministrative dopo aver ricevuto conferma che sono stati adottati i provvedimenti di cui al punto i).