SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)
6 ottobre 1987 *

Nel procedimento 152/83,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, dal tribunal de grande instance di Colmar, nella causa dinanzi ad esso pendente tra

1) Marcel Demouche,

2) Compagnia d'assicurazioni « Allianz »,

3) HUK-Verband

e

1) Fonds de garantie automobile,

2) Bureau central français,

domanda vertente sull'interpretazione della convenzione-tipo interuffici del 17 dicembre 1953, nonché della convenzione complementare tra uffici nazionali del 16 ottobre 1972, relative all'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli,

LA CORTE (quarta sezione),

composta dai signori C. Kakouris, presidente di sezione, T. Koopmans e G. C. Rodríguez Iglesias, giudici,

avvocato generale: Sir Gordon Slynn
cancelliere: B. Pastor, amministratore

viste le osservazioni presentate:

* Lingua processuale: il francese.

— per la compagnia d'assicurazioni « Allianz », attrice nella causa principale, dall'avv. Bergmann,

— per lo HUK-Verband, attore nella causa principale dall'avv. C. Hootz,

— per l'ufficio centrale francese, convenuto nella causa principale, dall'avv. L. Funck-Brentano,

— per la Commissione delle Comunità europee, dal sig. J. Amphoux, membro del suo ufficio legale, in qualità di agente,

vista la relazione d'udienza e in esito alla fase orale del 1° luglio 1987,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, all'udienza di pari data,

ha pronunziato la presente

Sentenza

1 Con sentenza 6 luglio 1983, giunta alla Corte il 26 luglio successivo, il tribunal de grande instance di Colmar ha sollevato, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, una questione pregiudiziale vertente sull'interpretazione della convenzione-tipo interuffici del 17 dicembre 1953 e della convenzione complementare del 16 ottobre 1972 stipulata fra gli uffici nazionali degli assicuratori di autoveicoli e relative all'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli.

2 Detta questione è sorta nell'ambito di una lite vertente sulla competenza del giudice a quo a determinare chi, in ultima analisi, debba accollarsi l'onere del risarcimento spettante alla vittima di un incidente automobilistico, alla luce delle clausole compromissorie contenute nelle convenzioni summenzionate.

Lo sfondo normativo

3 Nella Comunità l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli normalmente stazionanti in un altro Stato ha costituito oggetto di convenzioni di diritto privato e di atti comunitari.

4 La prima convenzione di questo genere, detta « convenzione-tipo interuffici », firmata il 17 dicembre 1953 tra gli uffici centrali dei paesi aderenti, ha istituito un sistema di collaborazione, noto come « sistema della carta verde », che si fonda su una carta verde d'assicurazione standardizzata. Secondo questo sistema, ciascun ufficio centrale nazionale, associazione che raggruppa tutte o la maggior parte delle compagnie d'assicurazione, s'impegna a liquidare nel proprio paese i danni causati dai veicoli immatricolati negli altri paesi membri, muniti della carta verde ed, inoltre, a rimborsare gli uffici stranieri che hanno liquidato danni causati da veicoli assicurati nel proprio paese.

5 L'art. 13 di detta convenzione stabilisce che « (...) qualsiasi controversia tra gli uffici sull'interpretazione e sugli effetti della presente convenzione sarà sottoposta ad arbitrato (...) » e che « la decisione degli arbitri sarà definitiva e vincolante per gli uffici (...) ».

6 Allo scopo di facilitare ulteriormente il movimento dei viaggiatori tra gli Stati membri, la direttiva 72/166 del Consiglio del 24 aprile 1972, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in fatto di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare questa responsabilità (GU L 103, pag. 1) ha istituito un sistema che si basa sui seguenti punti: inclusione, nel diritto di ciascuno degli Stati membri, dell'obbligo di assicurare la responsabilità civile derivante dagli autoveicoli (art. 3) e quindi presunzione che tutti gli autoveicoli comunitari che circolano nel territorio della Comunità sono coperti da assicurazione; soppressione del controllo della carta verde, al passaggio delle frontiere tra gli Stati della Comunità, per i veicoli normalmente stazionanti in uno Stato membro (art. 2, n. 1).

7 Il funzionamento di detto sistema presupponeva che ciascun ufficio nazionale garantisse la riparazione dei danni risarcibili causati nel suo territorio da un veicolo, assicurato o meno, stazionante abitualmente in uno Stato membro, e disponesse di un'azione di regresso nei confronti dell'ufficio del paese in cui il veicolo stazionava normalmente o nei confronti dell'assicuratore. In considerazione di questa necessità, l'art. 2, n. 2, della direttiva dispone quanto segue:

« Per quanto concerne i veicoli stazionati abitualmente nel territorio di uno degli Stati membri, le disposizioni della presente direttiva, eccettuati gli artt. 3 e 4 hanno effetto:

— dopo che sia stato concluso un accordo tra i sei uffici nazionali di assicurazione ai sensi del quale ogni ufficio nazionale si renda garante, alle condizioni stabilite dalla propria legislazione nazionale relativa all'assicurazione obbligatoria, per la definizione dei sinistri sopravvenuti nel suo territorio e provocati dalla circolazione dei veicoli stazionanti abitualmente nel territorio di un altro Stato membro indipendentemente dal fatto che siano assicurati o no;

— a decorrere dalla data fissata dalla Commissione dopo che essa avrà constatato, in stretta collaborazione con gli Stati membri, l'esistenza del suddetto accordo;

— per la durata dell'accordo ».

8 In considerazione di questa direttiva, gli uffici nazionali degli Stati membri, nonché di due paesi terzi, il 16 ottobre 1972 stipulavano una convenzione complementare a quella del 1953, già ricordata, che doveva avere effetto « dalla data contemplata dall'art. 2, n. 2, secondo trattino, della direttiva », vale a dire dalla data stabilita dalla Commissione. L'art. 1, lett. c) della convenzione di cui trattasi specifica che le parti contraenti si basano sulla direttiva e la lett. d) dello stesso articolo stabilisce che « qualsiasi controversia tra uffici sull'interpretazione della nozione di stazionamento normale, se non è già stata definita, sarà sottoposta ad un collegio di tre arbitri (...) ».

9 Con la raccomandazione 13 maggio 1973, 73/185 (GU L 194, pag. 13), la Commissione ha rilevato, in forza dell'art. 2, n. 2, secondo trattino, della direttiva del Consiglio già ricordata, che la convenzione complementare summenzionata soddisfaceva le condizioni fissate dal primo trattino della stessa disposizione e stabiliva la data a decorrere dalla quale gli Stati membri dovevano astenersi dall'effettuare al confine il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile per i veicoli normalmente stazionanti nel territorio di un altro Stato membro.

10 Essendovi state successive adesioni di paesi terzi al sistema summenzionato, mediante stipulazione di nuove convenzioni complementari tra uffici nazionali, la Commissione ha ogni volta proceduto mediante adozione di decisioni con lo stesso fondamento giuridico e con la stessa formulazione della prima raccomandazione, stabilendo di volta in volta la data a decorrere dalla quale si doveva sopprimere il controllo al confine. Una delle convenzioni complementari, quella del 12 dicembre 1973, è stata allegata alla decisione 74/167 della Commissione del 6 febbraio 1974 (GU L 87, pag. 14) e pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

La lite principale

11 La causa principale trae origine da un incidente automobilistico avvenuto in Francia nell'agosto del 1973, nel quale il sig. Demouche, cittadino francese, veniva ferito da un veicolo immatricolato nella Repubblica federale di Germania, assicurato presso una compagnia d'assicurazioni tedesca, guidato da una persona priva di patente di guida.

12 L'ufficio centrale francese, al quale è stato richiesto il risarcimento a favore della vittima, chiamava in garanzia la compagnia d'assicurazioni tedesca, nonché l'ufficio centrale tedesco. Questo eccepiva l'incompetenza dei tribunali francesi invocando la clausola compromissoria dell'art. 13 della convenzione interuffici del 17 dicembre 1953, già ricordata, in forza della quale « qualsiasi controversia tra uffici sull'interpretazione e sugli effetti della presente convenzione sarà sottoposta ad arbitrato (...) ». L'ufficio centrale francese ribatteva che detta clausola era stata modificata dalla convenzione complementare interuffici del 16 ottobre 1972 [(art. 2, lett. c)], già ricordata, la quale ha l'effetto di limitare ex nunc l'applicazione della clausola compromissoria alla sola ipotesi di disaccordo sull'interpretazione della nozione di « stazionamento abituale ».

13 Il tribunal de grande instance di Colmar ha sospeso la causa relativa alla chiamata in garanzia ed ha sottoposto alla Corte la seguente questione:

« Se la convenzione integrativa del 16 ottobre 1972 abbia limitato l'applicazione della clausola compromissoria, contemplata in via generale dalla convenzione 17 dicembre 1953, al solo caso di controversia tra uffici nazionali sull'interpretazione della nozione di stazionamento abituale ».

14 Per una più ampia esposizione dei fatti e dello sfondo giuridico nonché dello svolgimento del procedimento e delle osservazioni presentate alla Corte si fa rinvio alla relazione d'udienza. Questi aspetti del fascicolo sono riprodotti in prosieguo solo nella misura necessaria per il ragionamento della Corte.

Sulla competenza della Corte

15 L'ufficio centrale francese convenuto nella causa principale, il governo del Regno Unito, il governo danese e la Commissione sostengono nelle osservazioni scritte che la Corte è incompetente ad interpretare le disposizioni cui si riferisce la questione sollevata dal giudice nazionale in quanto le convenzioni tra uffici centrali, dal momento che sono stipulate tra enti di diritto privato, avrebbero natura di convenzione privata e quindi non sarebbero atti adottati dalle istituzioni della Comunità ai sensi dell'art. 177 del trattato CEE.

16 L'ufficio centrale tedesco « HUK-Verband », attore nella causa principale, ribatte che la Corte è competente ad interpretare le convenzioni in questione, tesi che l'ufficio centrale francese ha fatto propria nella fase orale. A loro parere, la summenzionata direttiva 72/166 subordina la sua entrata in vigore alla stipulazione di una convenzione complementare tra uffici centrali degli Stati membri, la cui durata determina la durata della validità della direttiva; quindi lo scopo di questa direttiva non poteva essere raggiunto senza l'ausilio della convenzione di cui trattasi. Inoltre il fatto che la convenzione complementare del 1973 sia stata allegata alla decisione 74/167 della Commissione, già ricordata, dimostrerebbe il nesso tra le convenzioni di cui trattasi e gli atti comunitari che disciplinano la materia.

17 Si deve osservare a questo proposito che, in forza dell'art. 177 « la Corte di giustizia è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale (...) b) sulla validità e sull'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni della Comunità ». Si deve quindi esaminare se la convenzione complementare del 16 ottobre 1972, la cui interpretazione è richiesta dal giudice nazionale, vada considerata un atto adottato da un'istituzione della Comunità ai sensi di detta disposizione.

18 È pacifico che la convenzione complementare è stata redatta e stipulata da associazioni nazionali di assicuratori, che sono enti retti dal diritto privato, i quali agi-

scono nell'ambito del compito loro affidato dai rispettivi statuti e dalla normativa nazionale che li regge.

19 La convenzione non può quindi considerarsi un atto adottato da un'istituzione comunitaria, in quanto nessuna istituzione od organo comunitario ha partecipato alla stipulazione di quest'atto. Il fatto che la stipulazione di questa convenzione fosse prevista come condizione per l'entrata in vigore della direttiva 72/166 del Consiglio e che il periodo di validità di detta direttiva sia subordinato alla durata della convenzione complementare non muta affatto la natura di questa convenzione, in quanto atto emanante da assicurazioni private.

20 Questa considerazione non può essere menomata dal fatto che la Commissione, mediante una raccomandazione e successive decisioni, di volta in volta ha accertato la conformità delle varie convenzioni complementari alle esigenze della direttiva, né dal fatto che una di dette convenzioni, già ricordata, sia stata allegata ad una di dette decisioni della Commissione e pubblicata con questa nella Gazzetta ufficiale. Ciò non è altro che l'accertamento da parte della Commissione, che la condizione contemplata all'art. 2, n. 2, della direttiva del Consiglio era soddisfatta, accertamento che non equivale affatto all'inclusione della convenzione nel testo della decisione, né alla sua trasformazione in un atto comunitario.

21 Tenuto conto delle considerazioni che precedono, si deve dichiarare che la Corte è incompetente a pronunciarsi, in via pregiudiziale, sulla questione sollevata dal giudice nazionale.

Sulle spese

22 Le spese esposte dal governo del Regno Unito, dal governo danese e dalla Commissione delle Comunità europee che hanno presentato osservazioni alla Corte non sono ripetibili. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (quarta sezione),

pronunciandosi sulla questione ad essa sottoposta dal tribunale de grande instance di Colmar, con sentenza 6 luglio 1983, dichiara:

La Corte non è competente a pronunciarsi sulla questione sollevata dal giudice nazionale.

Kakouris Koopmans Rodríguez Iglesias

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo il 6 ottobre 1987.

Il cancelliere

P. Heim

Il presidente della quarta sezione

C. Kakouris