

**Messaggio  
concernente la Convenzione dell'Aia sulla legge applicabile  
in materia di incidenti della circolazione stradale**

del 24 ottobre 1984

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo presentarvi, per approvazione, un disegno di decreto federale che approva la Convenzione dell'Aia sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale, conclusa all'Aia il 4 maggio 1971 e firmata dalla Svizzera il 3 dicembre 1980.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

24 ottobre 1984

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Schlumpf  
Il cancelliere della Confederazione, Buser



## Compendio

*Con messaggio del 10 novembre 1983, il nostro Consiglio ha sottoposto alle vostre Camere un disegno di legge federale sul diritto internazionale privato (d.i.pr.; FF 1983 I 239). Tale disegno crea il fondamento legale adeguato del diritto internazionale privato svizzero. Attualmente, soprattutto per quanto attiene al diritto delle obbligazioni contrattuali ed extracontrattuali, il nostro diritto internazionale privato si basa, in ampia misura, su semplici regole dell'uso giudiziario.*

*Il nuovo disegno di d.i.pr. contiene anche disposizioni sul diritto applicabile ai rapporti di diritto delle obbligazioni non contrattuali. Esso distingue tra diversi casi tipici di responsabilità e prevede per ognuno di questi una disposizione speciale; violazione della personalità, vizi di un prodotto, immissioni, concorrenza sleale, ecc.*

*Per gli incidenti della circolazione, il disegno d.i.pr. rinuncia a proporre una regola propria. Esso rinvia, invece, esplicitamente, nell'articolo 130, alla Convenzione dell'Aia del 4 maggio 1971 sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale. Conseguentemente, nel nostro messaggio sul disegno di d.i.pr., abbiamo dichiarato di voler sottoporre, con messaggio separato, la Convenzione precitata dell'Aia, alla vostra approvazione (FF 1983 I 401, n. 284.31): è quanto ora facciamo con il presente messaggio.*

*Come già recita il titolo, la Convenzione contiene la legge applicabile agli incidenti della circolazione stradale. Essa regola la responsabilità civile nel caso di tali incidenti. La Convenzione dichiara determinante, in primo luogo, la legge dello Stato nel quale è avvenuto l'incidente, riservando alcune eccezioni a favore del diritto dello Stato nel quale sono immatricolati i veicoli coinvolti nell'incidente.*

# 1 Parte generale

## 11 Introduzione

La Conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato aveva in origine previsto, per l'undicesima sessione (1968), l'elaborazione di una convenzione di diritto internazionale privato sugli *atti illeciti*. Tuttavia, sin dalla preparazione apparve subito che non è adeguato trattare in un'unica convenzione tutti i casi di responsabilità dovuta ad atto illecito. In particolare risultò praticamente impossibile determinare, secondo gli stessi criteri, la legge applicabile alla responsabilità extra-contrattuale in settori tanto diversi quanto quello degli incidenti della circolazione stradale, dei prodotti nocivi o difettosi, dei delitti contro l'onore e della violazione della sfera privata o della rottura di fidanzamento (cfr. *B. Dutoit*, *Mémoire relatif aux actes illicites en droit international privé* in *Actes et Documents de la onzième session*, vol. III, éd. du Bureau Permanent de la Conférence de La Haye, La Haye 1970, p. 19; *A. Panchaud*, *La onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé. La loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière*, in *Annuario svizzero di diritto internazionale*, 1968, p. 111 seg.).

In occasione della preparazione dell'undicesima sessione, venne fissato un ordine di priorità relativo ai futuri lavori della Conferenza in materia di diritto delle obbligazioni extracontrattuale internazionale. Una commissione speciale classificò i diversi tipi di atti illeciti secondo settori specifici e, per ciascuno di essi, si pronunciò in merito all'opportunità e all'urgenza di unificazione internazionale da attuarsi sulla via della conclusione di trattati. Furono così suddivisi in tre categorie. Si decise di trattare in primo luogo il diritto applicabile agli incidenti della circolazione stradale e alla responsabilità dei fabbricanti per i loro prodotti. In una seconda fase potrebbero essere disciplinate le questioni della diffamazione, dei delitti contro l'onore e della violazione della sfera privata. Si rinunciò esplicitamente alla regolamentazione di certi settori. Si tratta in particolare delle questioni di responsabilità che sono o attinenti al diritto di famiglia o in stretta connessione con il diritto amministrativo, sociale ed economico o altrimenti con un ramo del diritto pubblico (diritto del lavoro, diritto dei cartelli); si tratta infine di questioni di responsabilità in settori già contemplati da altre organizzazioni internazionali specializzate (diritto marittimo, fluviale, aereo, ferroviario; diritto della proprietà intellettuale) sui lavori delle quali non si voleva interferire.

La Conferenza decise di trattare con assoluta urgenza la questione della legge applicabile agli incidenti della circolazione stradale e, nel corso dell'undicesima sessione (dal 7 al 26 ottobre 1968) elaborò la presente Convenzione sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale. Nella susseguente sessione dodicesima (1972), nacque la Convenzione del 2 ottobre 1983 sulla legge applicabile alla responsabilità in materia di prodotti e, in una delle prossime sessioni, la Conferenza si occuperà presumibilmente della legge applicabile in materia di concorrenza sleale (cfr. *Act final de la quinzième Session*, 8/20 ottobre 1984, La Haye 1984, p. 9, n. 2).

La Convenzione sulla circolazione stradale, firmata il 4 maggio 1971, è entrata in vigore il 3 giugno 1975. Essa è sinora stata ratificata da 7 Stati (Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Jugoslavia, Lussemburgo, Paesi Bassi); due Paesi l'hanno firmata ma non ancora ratificata (Portogallo e Svizzera).

## 12 Oggetto della convenzione

Il forte aumento della circolazione stradale nel corso degli ultimi anni e la crescente importanza del traffico di vetture turistiche sono all'origine del fatto che numerosi automobilisti sono implicati, come autori o vittime, in incidenti occorsi in Paesi diversi da quelli nel quale risiedono. Tali incidenti pongono il problema della legge applicabile al risarcimento dei danni causati, corporali e materiali. In principio, i Paesi ritengono la legge del luogo nel quale è stato commesso l'atto illecito (*lex loci delicti*) applicabile in materia di responsabilità civile in generale, e in particolare, di incidenti della circolazione stradale.

Ma soprattutto nel caso degli incidenti stradali, sono spesso previste eccezioni alla regola fondamentale, poiché occorre tenere conto di situazioni particolari. Si può, ad esempio, citare in tale contesto l'articolo 85 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01). Ben venga quindi una convenzione multilaterale che regola in maniera uniforme, tra diversi Paesi, tali eccezioni alla *lex loci delicti*, nell'interesse della prevedibilità e della sicurezza del diritto.

Occorre aggiungere che, in questi ultimi anni, la soluzione tradizionale in materia di atti illeciti ha fortemente cominciato a vacillare (P. Volken, Konventionskonflikte im internationalen Privatrecht, Zurigo 1977, p. 180 e seg.; *Messaggio concernente un disegno di legge di d.i.pr.*, FF 1983 I 396). In diversi Paesi, soprattutto del diritto anglosassone, esiste oggi la tendenza a determinare pragmaticamente, di caso in caso, la legge applicabile alla responsabilità civile da atto illecito, secondo un insieme di fattori di raccordo che permettano di tenere conto, nel migliore dei modi possibili, di tutte le circostanze del caso concreto. Si tratta del metodo detto nella terminologia inglese della «proper law of tort», ispirata al metodo applicato in materia di contratti e conosciuto sotto la denominazione di «proper law of the contract». Questo principio che si riferisce alla legge dello Stato con il quale è dato il vincolo più stretto, o nel quale giace il punto di gravità del caso, è certo adeguato per determinare la legge applicabile in materia di contratti. In merito alla responsabilità civile da atto illecito conseguente a incidenti stradali, tale principio presenta tuttavia uno svantaggio rilevante, in particolare per l'assicuratore. Il principio sfocia in un'assoluta incertezza quanto alla legge applicabile nel caso singolo, fintanto che la stessa non viene determinata da un tribunale.

Le compagnie d'assicurazione regolano in via amichevole la maggior parte dei casi di risarcimento conseguenti a incidenti della circolazione. La carenza di disposizioni legali che permettano una soluzione chiara è all'origine di una moltitudine di processi e ha per conseguenza di complicare e ritardare la

composizione dei casi singoli. Il principio della «proper law of a tort» appare in definitiva contrario all'interesse bene inteso della persona lesa, dell'assicurato e dell'assicuratore, non rispettando lo stesso gli imperativi della certezza e della prevedibilità della legge. La convenzione presente esclude precisamente questo tanto poco rigoroso sistema con tutti i relativi inconvenienti.

La Conferenza dell'Aia ha tuttavia tenuto conto, fino a un certo grado, dei desideri di quanti auspicano l'accostamento alla legge più pertinente. A tale scopo, è stata fissata, nella convenzione stessa, per casi chiaramente definiti, una serie di eccezioni alla *lex loci delicti*, come pure di eccezioni alle eccezioni (ritorno alla regola). La convenzione unisce così flessibilità e prevedibilità.

## 2 Parte speciale

### 21 Oggetto e portata della convenzione

I due primi articoli definiscono l'oggetto e circoscrivono la portata della convenzione.

Risulta dall'*articolo primo* che la convenzione verte unicamente sulla *determinazione della legge applicabile*. Le questioni concernenti il foro competente e il riconoscimento delle decisioni straniere si sono rivelate troppo complesse perché la convenzione potesse disciplinarle in modo adeguato.

La convenzione contiene unicamente disposizioni sulla *legge applicabile in materia di responsabilità civile extracontrattuale*. La convenzione si applica anche nel caso di connessione dell'azione civile con l'azione penale (*Y. Lous-souarn, La Convention de la Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, in Journal du droit international, Clunet, 1969, p. 11; A. Panchaud, op. cit., p. 115*).

La responsabilità extracontrattuale designa la responsabilità civile non risultante da contratto. La responsabilità extracontrattuale comprende quindi non soltanto la responsabilità delittuale in senso stretto (responsabilità per atto illecito o per colpa), bensì anche la responsabilità senza colpa, in particolare la responsabilità causale, come la conosce, ad esempio, la nostra LCStr. È quanto esprime una certa terminologia francese con i termini di «responsabilité délictuelle et quasi délictuelle» (*Y. Loussouarn, op. cit., p. 10*). *E. W. Essen*, nel suo rapporto esplicativo sulla convenzione, rileva quanto segue: Con l'uso di questo termine, la convenzione si riferisce non soltanto alla responsabilità che incombe a una persona per ogni danno causato a una terza persona in ragione di colpa, negligenza o imprudenza, bensì anche alla responsabilità fondata sul rischio (*E. W. Essen, Rapport explicatif, in Actes et Documents de la onzième session, vol. III, La Haye 1970, p. 203*).

Secondo l'articolo 1, la convenzione si applica unicamente agli incidenti della *circolazione stradale*. Circolazione aerea, ferroviaria, fluviale, marittima e gli incidenti relativi sono già oggetto di altre convenzioni internazionali; queste escludono quasi completamente la possibilità di conflitti di legge

(*E. W. Essen*, op. cit., p. 204). L'articolo 1 capoverso 2 definisce che cosa si debba intendere per incidente della circolazione ai sensi della convenzione.

La convenzione si applica quindi a ogni incidente nel quale siano implicati uno o più veicoli, in relazione alla circolazione su una strada pubblica o su un'area pubblica.

La nozione di *incidente* della circolazione stradale presuppone che almeno una delle parti implicate sia un veicolo o una persona in movimento e che abbia a prodursi una certa collusione (la LCStr parla di infortunio della circolazione causato da un veicolo in esercizio, cfr. art. 58 cpv. 1). Oltre a questi casi, l'articolo 1 comprende anche gli incidenti nei quali venga urtato un veicolo immobile, ad esempio, una vettura parcheggiata e quelli causati da un veicolo fermo. La convenzione comprende quindi sia il danno causato da un animale a un veicolo parcheggiato, sia il danno risultante da un incidente provocato da una vettura parcheggiata in modo difettoso (l'art. 58 cpv. 2 parla di infortuni causati da un veicolo non in esercizio).

È considerato *veicolo* ai sensi della convenzione ogni mezzo di locomozione attivo o passivo. Oltre ai veicoli motorizzati, la nozione copre anche i velocipedi, i motorini, le slitte, le carrozzelle per bambini e i rimorchi non trainati. Anche i veicoli ippomobili o i singoli animali che servono al trasporto di persone e cose e anche i pedoni possono essere compresi dalla nozione di «veicolo». Parimenti presi in considerazione gli incidenti causati da un tram, un trolleybus o un treno a un passaggio a livello (cfr. *E. W. Essen*, op. cit., p. 204; *Y. Loussouarn*, op. cit., p. 12).

L'incidente deve essere legato alla *circolazione*. Si intende con questo, in primo luogo, la circolazione sulla via pubblica o su un'area pubblica (art. 1 cpv. 2). Sono però compresi anche i danni causati da un veicolo uscito di strada e anche quelli causati dalle pietre proiettate contro una casa da una vettura in movimento. La convenzione non è per contro applicabile ai casi nei quali si sono avuti danni alle vetture parcheggiate in occasione di sommosse oppure se esplose, da ferma, una vettura oggetto di sabotaggio (*E. W. Essen*, op. cit.).

Quanto al luogo dell'*incidente*, la Conferenza dell'Aia si è ispirata all'articolo 2 capoverso 1 dell'Allegato I alla Convenzione europea del 22 settembre 1969 relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di veicoli a motore. Sono contemplati quindi gli incidenti sulla pubblica via o su un'area pubblica o su un'area aperta almeno a determinate persone. Possono così essere luogo dell'incidente corti interne di fabbriche o depositi, stazioni ferroviarie, impianti portuali, campeggi e persino strade con divieto di circolazione (*E. W. Essen*, op. cit.; *Y. Loussouarn*, op. cit., p. 13).

## 22 Limiti del campo d'applicazione

L'articolo 2 elenca in 6 numeri i settori in merito ai quali la convenzione non ha validità.

La convenzione non si applica alla responsabilità dei fabbricanti, venditori e

aziende di riparazione di veicoli, per i difetti degli stessi (n. 1). La responsabilità di tali persone è oggetto della Convenzione dell'Aia del 2 ottobre 1973 concernente la legge applicabile alle responsabilità per i prodotti, sinora non ancora firmata dalla Svizzera (*P. Volken*, op. cit., p. 139).

L'eccezione del numero 2 è evidente: la legge dello Stato nel quale è avvenuto l'incidente dovrà essere la sola applicabile alla responsabilità di un' autorità o di concessionari che, in quanto proprietari o per altri motivi, sono tenuti ad assicurare la manutenzione delle vie di circolazione. La differenza fatta tra «manutenzione della via» e «sicurezza degli utenti» è dovuta in riguardo ai Paesi nei quali la legislazione distingue tra responsabilità per la manutenzione della strada e responsabilità per la sicurezza sulla strada.

Secondo l'articolo 2 numero 3, la convenzione non è generalmente applicabile alla *responsabilità per terzi*. Costituisce eccezione la responsabilità del proprietario o del detentore del veicolo e del committente. Con tale precisazione del numero 1, i redattori della convenzione si sono ispirati all'articolo 1384 del codice civile francese che concerne in modo particolare la responsabilità dei genitori per i figli, la responsabilità del docente, monitore o direttore di colonie di vacanza per i minori affidati alla loro sorveglianza, la responsabilità dell'artigiano per l'apprendista e la responsabilità del principale per i domestici e gli aiutanti. La convenzione non definisce tuttavia in modo più dettagliato la responsabilità per terzi. La qualificazione della nozione sarà affidata alla legge nazionale, quindi in generale alla *lex fori*, che designerà anche le necessarie norme di conflitto. La Conferenza dell'Aia ha tuttavia ritenuto che la *responsabilità dei genitori per i figli dovrebbe sempre essere esclusa dalla convenzione*, anche nei Paesi nei quali la stessa non viene giuridicamente definita come responsabilità per terzi (*E. W. Essen*, op. cit. p. 205; *Y. Loussoarn*, op. cit. p. 13).

Contrariamente alla responsabilità per terzi, tutto quanto concerne la responsabilità *per le cose* è di dominio della convenzione, compresa, secondo *E. W. Essen* (op. cit., p. 205), la responsabilità del proprietario di un animale per il danno dallo stesso causato.

Come già rilevato, la convenzione esclude dal suo campo d'applicazione, la responsabilità dei genitori per i figli minori. Ciò non significa naturalmente che essa non possa essere applicata agli incidenti causati da minori. Soltanto che, in tali casi, la legge che la convenzione dichiara applicabile non sarà determinante — o almeno non a questo titolo — in merito a sapere in quale misura i genitori del minore, autore dell'incidente, siano ritenuti civilmente responsabili. Inoltre, quando il domicilio dell'autore dell'incidente riveste importanza nella determinazione della legge competente, il luogo di residenza dei genitori non verrà tenuto in considerazione nella ricerca del diritto applicabile (*E. W. Essen*, op. cit., p. 205/213).

La responsabilità del *committente* per l'aiutante è citata ancora una volta esplicitamente all'articolo 8 numero 7 della convenzione. Nella sistematica della convenzione, tale responsabilità costituisce un'eccezione dell'articolo 2 numero 3 *in fine*. Essa è in pari tempo un'eccezione all'eccezione e con questo un ritorno alla regola, vale a dire all'applicazione della convenzione.

Se il padre di un minore è in pari tempo suo committente, la convenzione è allora applicabile nei suoi riguardi.

Una precisazione analoga è stata necessaria anche per la responsabilità del *proprietario del veicolo*. In diversi ordinamenti giuridici, il fondamento della responsabilità del proprietario di un veicolo che ha causato l'incidente è la responsabilità per terzi; per questa ragione, s'è dovuto menzionare, all'articolo 2 numero 3, sotto forma di eccezione dell'eccezione, che la convenzione si applica alla responsabilità del proprietario o del detentore. È nella natura della convenzione di designare per l'appunto la legge applicabile alla responsabilità del proprietario (detentore) del veicolo causa dell'incidente.

In ragione della complessità della questione, la convenzione esclude dal suo campo d'applicazione la questione della legge applicabile al diritto di regresso tra le persone responsabili (n. 4). In merito a tali questioni restano determinanti le regole di conflitto autonome di ogni Paese. Spetterà al libero apprezzamento dei tribunali decidere se intendano applicare in materia, analogamente i principi della convenzione, oppure la *lex fori* o ancora qualsivoglia altro principio del loro diritto nazionale. Parimenti esclusa dalla convenzione è la surrogazione dell'assicuratore nei diritti della persona lesa: questa si basa di regola su un rapporto contrattuale. Lo stesso vale per i diritti di regresso dell'autore dell'incidente che ha indennizzato lui stesso la persona lesa e che si rivolge ora all'assicuratore (n. 5).

In diritto internazionale privato svizzero, le questioni concernenti la surrogazione e il regresso sono d'ora innanzi rette dagli articoli 139 e 140 del disegno di d.i.pr. Quanto ai casi citati nell'articolo 2 numero 6, essi sono esclusi dal campo d'applicazione della convenzione poiché fanno parte del diritto pubblico (*Y. Loussouarn*, op. cit., p. 14).

## 23 Legge applicabile. Collegamento principale

L'articolo 3 enuncia la regola generale, il collegamento principale. Esso designa competente la legge *interna* del Paese sul territorio del quale l'incidente è avvenuto (*lex loci delicti commissi*). Tale connessione corrisponde alla soluzione tradizionale nel diritto internazionale delittuale, soluzione in complesso semplice, chiara e pratica, che ha dato in generale buone prove.

Occorre sottolineare che l'articolo 3 esclude qualsiasi limitazione a favore della *lex fori*, quando le due leggi non coincidano. D'altra parte, la designazione della legge *interna* esclude qualsiasi rinvio. Per *locus delicti commissi* bisogna intendere il luogo nel quale è avvenuto l'incidente o l'atto pregiudizievole. Con questo viene chiarito che, nei rari casi nei quali luogo di commissione dell'atto e luogo del risultato non coincidano, sarà determinante il luogo nel quale l'incidente si è prodotto e non il luogo nel quale si esplica il risultato lesivo (*E. W. Essen*, op. cit., p. 206).



## 24 Legge applicabile. Collegamenti secondari

### 241 Sommario

Gli articoli 4 a 6 enunciano deroghe al principio dell'articolo 3, come pure le eccezioni delle eccezioni con ritorno alla regola.

Come regime eccezionale o speciale, la convenzione prevede un unico ordinamento legale, la legge dello Stato nel quale sono immatricolati il veicolo o i veicoli coinvolti nell'incidente (diritto dello Stato d'immatricolazione, *lex stabuli*; cfr. in merito a questo punto e a quanto segue *P. Volken*, op. cit., p. 188-190).

Due criteri definiscono le condizioni alle quali la convenzione ammette eccezioni alla legge del luogo dell'incidente a favore della legge del Paese d'immatricolazione dei veicoli: numero dei veicoli implicati nell'incidente e vincoli delle persone implicate nell'incidente con tali veicoli. Per i veicoli, la convenzione distingue tra l'incidente che vede implicato un unico veicolo, l'incidente tra diversi veicoli e l'incidente tra veicoli e persone. Anche per quanto concerne il grado di connesità delle persone per rapporto ai veicoli implicati, occorre distinguere fra tre gruppi. Nel primo, tra il gruppo delle persone più strettamente legate al veicolo, rileviamo il conducente, il detentore e il proprietario. I passeggeri entrano nel secondo gruppo. Fanno parte del terzo gruppo le vittime dell'incidente che si trovano all'esterno del veicolo.

I due criteri si combinano in tre situazioni. Punto di partenza è il numero dei veicoli: funge da correttivo il rapporto più o meno stretto delle persone con il veicolo (n. 242). Se ne può dedurre la regola seguente: tanto più stretto il vincolo tra persona e veicolo, tanto più forte è il veicolo come punto di riferimento e tanto più facilmente viene ammessa un'eccezione alla *lex loci delicti* a favore della *lex stabuli* (cfr. art. 4 lett. a).

Il collegamento speciale è oggetto dell'articolo 4 che regola il cosiddetto danno alle persone, mentre l'articolo 5 si riferisce al danno alle cose. L'articolo 6 tratta degli incidenti che implicano veicoli non immatricolati o immatricolati in diversi Stati. Anche per questi casi valgono le disposizioni contenute negli articoli 3 a 5 in merito a regola ed eccezioni. Tuttavia, la legge dello Stato nel quale il veicolo è abitualmente stazionato, sostituisce la legge del luogo d'immatricolazione.

### 242 Danni alle persone

Se una persona subisce danni dovuti a un incidente della circolazione, le pretese di risarcimento sono in principio rette dalla legge dello Stato sul quale è avvenuto l'incidente (art. 3). L'articolo 4 permette tuttavia, in determinati casi, di derogare a questo collegamento. Esso distingue a proposito tre situazioni.

Prima di entrare nel merito di tali situazioni, occorre dapprima chiarire una questione di terminologia. L'articolo 4 parla a più riprese di «persone o veicoli coinvolti nell'incidente».

In modo generale, l'espressione è da intendere in senso lato e neutro: persone o veicoli sono *coinvolti* nell'incidente, indipendentemente che vi sia comportamento colpevole o meno delle persone e indipendentemente dal fatto che un veicolo sia o meno «in fallo». Questo vale in particolare per l'articolo 4 lettere a e b. La stessa espressione viene usata anche all'articolo 4 lettera c, in questo caso tuttavia soltanto per rapporto a persone fisiche, rispettivamente pedoni. Nella letteratura in materia, a giusto titolo ci sembra, viene espresso il parere che l'espressione «coinvolto» venga usata nell'articolo 4 lettera c in senso stretto e soggettivo del termine, con accento sul comportamento del pedone. A favore di tale interpretazione sono la logica, la sistematica della convenzione e soprattutto la versione inglese della stessa. In effetti, all'articolo 4 lettere a e b, la versione inglese recita «involved», mentre nell'articolo 4 lettera c si parla di «involved and liable» (*E. W. Es-sen*, op. cit., p. 207 e 208).

Fatta questa premessa, occorre distinguere fra le tre situazioni seguenti (*Y. Loussouarn*, op. cit., p. 16):

1. Se nell'incidente è coinvolta un'unica persona o un unico veicolo (art. 4 lett. a), la responsabilità nei confronti del *conducente*, del *detentore*, del *proprietario* o di qualsiasi altra persona che vanta diritti sul veicolo è retta unicamente dalla legge dello Stato d'immatricolazione (*lex stabuli*; art. 4 lett. a, prima parte). Le pretese che può fare valere, in seguito a un incidente avvenuto in un Paese U, il conducente di un veicolo immatricolato in un Paese I contro il proprietario, sono rette dalla legge del Paese I. Lo stesso vale al contrario per le pretese che il proprietario del veicolo immatricolato nel Paese I può far valere nei confronti del conducente. In altri termini: conducente del veicolo, detentore e proprietario sono in questi casi associati al veicolo.

Tale collegamento speciale appare giustificato, poiché in tali casi autore dell'incidente e vittima hanno generalmente residenza abituale per lo più nello Stato d'immatricolazione, vale a dire nello stesso Stato, nel quale di regola è anche stata conclusa l'assicurazione responsabilità. Inoltre il rapporto giuridico, sulla base del quale una persona diversa dal proprietario abbia usato il veicolo — vale a dire il rapporto giuridico preesistente tra la persona che risponde dell'incidente e la persona lesa (rapporto di lavoro, mandato, locazione, comodato) — è generalmente stato concluso nello Stato d'immatricolazione, in modo tale che il vincolo della fattispecie è più stretto con il Paese d'immatricolazione che non con quello sul territorio del quale è avvenuto l'incidente. Anche la responsabilità nei confronti di un *passaggero* è retta, ove nell'incidente sia implicato un unico veicolo, dalla legge dello Stato d'immatricolazione. Un'eccezione viene tuttavia fatta nel caso il passeggero risieda abitualmente nello Stato nel quale è avvenuto l'incidente. In tale caso, i punti di collegamento con il Paese dell'incidente vengono giudicati tanto tenaci da far ritornare al collegamento di principio e da applicare la *lex loci delicti* (art. 4 lett. a, seconda parte).

Se la vittima è o era una *terza persona* all'esterno del veicolo, ad esempio un pedone, la legge del Paese d'immatricolazione è applicabile, in

luogo e vece della legge del Paese nel quale l'incidente s'è prodotto, soltanto se la vittima abbia (o abbia avuto) la residenza abituale parimenti nello Stato d'immatricolazione (art. 4 lett. a, terza parte).

Se vi sono *più vittime*, la legge applicabile viene determinata separatamente per ognuna di esse, indipendentemente dalla legge applicabile all'altra o alle altre vittime. Se un veicolo immatricolato nel Paese A causa nel Paese B un incidente nel quale sono feriti tre pedoni, uno dei quali domiciliato nel Paese A, un altro nel Paese B e l'ultimo in un Paese terzo X, la *lex stabuli* si applica alla responsabilità nei confronti del pedone domiciliato nel Paese A, la *lex loci delicti* alla responsabilità verso i pedoni domiciliati nei Paesi B e X rispettivamente.

2. Se *più veicoli sono coinvolti in un incidente* (art. 4 lett. b), vi saranno eccezioni in favore della *lex stabuli* soltanto se tutti i veicoli coinvolti (per avere causato l'incidente o per averlo subito) sono immatricolati nello stesso Paese. Se questa premessa è soddisfatta, la responsabilità tra i conducenti, detentori o proprietari dei diversi veicoli (art. 4 lett. b, in relazione alla lett. a, prima parte) è retta unicamente dalla legge dello Stato d'immatricolazione. Lo stesso vale per la responsabilità nei confronti dei passeggeri, a meno che un passeggero risieda abitualmente nello Stato nel quale è avvenuto l'incidente. Nei confronti di siffatto passeggero resta applicabile la regola fondamentale dell'articolo 3, vale a dire che alle sue pretese di risarcimento si applica la legge del Paese nel quale s'è prodotto l'incidente (art. 4 lett. b, in relazione alla lett. a, seconda parte).

Se la vittima (o una delle vittime) si trovava all'esterno del veicolo implicato nell'incidente, l'applicazione della *lex stabuli* nei suoi confronti potrebbe avvenire soltanto se questa ha o aveva il proprio domicilio nello Stato d'immatricolazione del veicolo (art. 4 lett. b, in relazione alla lett. a, terza parte). Vale altrimenti la *lex loci delicti*. Nel caso di diverse vittime fuori dei veicoli implicati, nei confronti di colui o di coloro che sono domiciliati nel Paese d'immatricolazione del veicolo, si applica la *lex stabuli*; a coloro che sono domiciliati in un altro Paese, diverso dal Paese d'immatricolazione dei veicoli, è applicabile la *lex loci delicti*.

3. Se una o più persone trovantesi *all'esterno del veicolo o dei veicoli* sono parzialmente responsabili dell'incidente (ad esempio pedoni che attraversano imprudentemente la strada), la *lex stabuli* si applica alla responsabilità soltanto se *tutte* le persone implicate sono domiciliate nel Paese d'immatricolazione del o dei veicoli. Ove tale sia il caso, la legge del Paese d'immatricolazione regge la responsabilità tra i conducenti, i detentori o i proprietari dei veicoli e i pedoni che hanno causato l'incidente. Per quanto concerne la responsabilità nei confronti dei passeggeri feriti e dei terzi feriti non all'origine dell'incidente e trovantisi all'esterno del veicolo, la legge applicabile dipende nuovamente dal loro domicilio abituale (art. 4 lett. c, in relazione alla lett. a, seconda e terza parte).

## 243      **Danni materiali**

L'articolo 5 determina la legge applicabile ai danni materiali. La disposizione concerne i danni causati a oggetti (ambedue i testi originali della convenzione, quello francese e inglese, parlano di «beni», biens - goods) altri che non i veicoli (*E. W. Essen*, op. cit., p. 210; *Y. Loussouarn*, op. cit., p. 19). Può darsi che gli autori della convenzione siano stati qualche pò troppo ottimisti quando ritennero inutile tale precisazione. In merito alla legge applicabile alla responsabilità civile valgono per quanto concerne il danno causato ai veicoli (danni materiali) gli stessi principi applicabili a danni causati alle persone.

L'articolo 5 vale sia per gli oggetti trasportati con il veicolo (cpv. 1 e 2), sia anche per gli oggetti che si trovano all'esterno del veicolo (cpv. 3). Fra i primi contano anche quelli che si trovano sul veicolo, ad esempio sul tetto. I testi inglese e francese della convenzione, parlando dei «goods carried in the vehicle» e «biens transportés dans le véhicule», risultano quindi, su questo punto, inesatti. Se gli oggetti trasportati appartengono al passeggero, la responsabilità nei confronti di tali beni è retta dalla stessa legge applicabile alla responsabilità nei confronti del passeggero stesso (cpv. 1). Se gli oggetti trasportati né appartengono al passeggero, né sono a lui stati affidati, la responsabilità extraconvenzionale in merito è definita secondo la legge applicabile alla responsabilità nei confronti del proprietario del veicolo (cpv. 2).

La *prima frase* del capoverso 3 si riferisce alla responsabilità per i danni causati a un oggetto che si trova, sul luogo dell'incidente, fuori del veicolo, così ad esempio per i danni causati a un edificio, a un albero o a un animale. È determinante in proposito la legge del luogo nel quale è avvenuto l'incidente (*E. W. Essen*, op. cit., p. 210). La *seconda frase* regola la responsabilità per danni causati agli effetti personali di una vittima di un incidente che si trova fuori del veicolo, sul luogo dell'incidente (ad es. pezzi dell'abbigliamento di un pedone). Come è logico, la legge applicabile in merito è la stessa legge — *lex delicti* o *lex stabuli* — che regge anche la responsabilità dell'autore delle lesioni corporali causate a tale persona.

In altri termini, ai beni della vittima che si trova all'esterno del veicolo, si applica la stessa legge di quella applicabile alla responsabilità nei confronti della vittima stessa. A tutti gli altri danni causati a oggetti che si trovano all'esterno del veicolo — eccettuato il danno al veicolo stesso — la legge applicabile è obbligatoriamente la *lex loci delicti*.

## 244      **Veicoli non immatricolati**

L'articolo 6 disciplina il caso speciale dei veicoli non immatricolati, indipendentemente dal fatto che si tratti di veicoli non soggetti ad immatricolazione (come, in determinati Paesi, i velocipedi) oppure di veicoli non immatricolati quando invece avrebbero dovuto esserlo. In tali casi, come già rilevato, la legge del luogo di stazionamento abituale del veicolo subentra alla legge dello Stato d'immatricolazione. Questo collegamento sussidiario risulta adeguato poiché con lo stazionamento abituale, un tale veicolo presenta gene-

ralmente il vincolo più stretto. Inoltre, il luogo di stationamento abituale del veicolo coinciderà con la residenza abituale del proprietario.

Al caso dei veicoli non immatricolati occorre assimilare quello dei veicoli la cui immatricolazione non riveste grande importanza. Questo è il caso, secondo opinione diffusa, dei veicoli di turisti stranieri, ai quali viene attribuita, al passaggio della frontiera, una targa provvisoria e che, di conseguenza, sono immatricolati nel luogo di rilascio della targa (targhe per veicoli non sdoganati). È un sistema esistente fra l'altro in Svezia e in Francia. In casi del genere, per determinare la legge applicabile alle conseguenze di un incidente, sarebbe da ricorrere, sostitutivamente, al luogo di stationamento abituale del veicolo. Tuttavia questo non si trova normalmente nello Stato dell'immatricolazione provvisoria, bensì molto probabilmente nel precedente luogo d'immatricolazione o nel luogo dell'immatricolazione d'origine (*E. W. Essen*, op. cit., p. 211).

## 25 Campo d'applicazione della legge applicabile

L'articolo 8 elenca in modo non esaustivo i diversi aspetti o *questioni di responsabilità* che copre la legge designata come applicabile dalla presente convenzione. L'elenco non è limitativo. Esso vale in particolare soltanto con riserva delle eccezioni già citate all'articolo 2. Un'ulteriore riserva contiene l'articolo 7, secondo la quale per la valutazione della responsabilità, le regole in materia di circolazione e le prescrizioni di sicurezza vigenti sul luogo dell'incidente devono essere tenute in considerazione anche nel caso la responsabilità civile non sia retta dalla legge del Paese nel quale è avvenuto l'incidente: si può trattare in merito anche soltanto di ordinamenti o decisioni comunali (*E. W. Essen*, op. cit., p. 211; *A. Panchaud*, op. cit., p. 115). L'articolo 7 non contiene in fondo nient'altro che il patente principio essere le prescrizioni della circolazione e della sicurezza circostanze indipendenti dall'incidente. Naturalmente, a ciascuna delle regole in causa non sarà sempre attribuito, nella valutazione della responsabilità, peso identico; vi sono diverse gradazioni. Così si attribuirà minore rilievo alle regole locali concernenti i sensi unici oppure le limitazioni di circolazione che non alle prescrizioni relative all'equipaggiamento tecnico del veicolo.

La convenzione concepisce in modo molto ampio il campo d'applicazione della responsabilità extracontrattuale e della legge applicabile in materia. Questa legge non si estende soltanto alle condizioni e alla portata della responsabilità, bensì anche ai motivi d'esclusione, di limitazione o di distribuzione della responsabilità, come pure al tipo e all'estensione del risarcimento (art. 8 n. 1 a 4). I redattori della convenzione hanno volutamente evitato di disciplinare separate legge applicabile alla responsabilità e legge applicabile al risarcimento, vista l'interazione dei due campi (*E. W. Essen*, op. cit., p. 212). Anche la *trasmissibilità* delle pretese di risarcimento sarà sottoposta alla legge che secondo la convenzione è applicabile alla responsabilità (n. 5), sia per i casi di cessione tra vivi, sia per la trasmissione in sede di successione. La qualità d'erede di coloro che intendono far valere a questo titolo

pretese di risarcimento, sarà tuttavia valutata secondo la legge applicabile alla successione. Per quanto concerne la trasmissibilità agli eredi dell'obbligo di risarcire che incombe al defunto, questa deve evidentemente dipendere dalla legge applicabile alla successione (*E. W. Essen*, op. cit., p. 213).

L'*articolo 8 numero 6* deve servire a coprire i casi delle vittime di un danno «indiretto». Così, ad esempio, i figli minori il cui padre sia deceduto in seguito a un incidente della circolazione, possono far valere a nome proprio il diritto di risarcimento del danno patito (perdita del sostegno). La convenzione definisce di conseguenza, in questi casi, anche la legge applicabile alla responsabilità civile.

L'espressione de «*il danno subito personalmente*» non esclude le persone giuridiche dal campo d'applicazione della convenzione. La convenzione designa quindi la legge applicabile anche nel caso l'incidente abbia leso gli interessi di una persona giuridica. Ben inteso resta riservato, anche in tale contesto, l'*articolo 2 numero 6* (*E. W. Essen*, op. cit., p. 213).

## 26 Azione diretta

Secondo l'*articolo 9*, la questione dell'*esistenza* di un tale diritto è retta dalla legge applicabile alla responsabilità. Nonostante la convenzione abbia in principio escluso dal suo campo d'applicazione tutte le questioni inerenti alle assicurazioni di responsabilità civile (art. 2 n. 5), essa contiene tuttavia una disposizione sull'azione diretta, destinata a favorire, a profitto delle persone lese, il regolamento rapido di determinati casi litigiosi a cura delle assicurazioni private. La disposizione permette inoltre alla persona lesa di appellarsi, a determinate condizioni, anche a una legge diversa da quella applicabile secondo la convenzione, ove tale altra legge preveda l'azione diretta. Se ad esempio è applicabile la *lex stabuli* e questa non conosce l'azione diretta, quest'ultima sarà retta allora dalla *lex loci delicti*. Ove anche secondo quest'ultima non fosse dato un tale diritto, sarà allora applicabile la legge dello Stato che regge il contratto d'assicurazione responsabilità dell'autore dell'incidente, sempre che questa conosca l'«*action directe*». Una simile sostituzione, in materia di azione diretta, è tuttavia ammessa soltanto se la legge altrimenti applicabile ignori tale «*action directe*». Non basta che la legge di per sé applicabile preveda condizioni più rigide di quelle della legge di sostituzione. La persona lesa che intenda esercitare l'azione diretta ha quindi la scelta tra due leggi (*Y. Loussouarn*, op. cit., p. 20).

## 27 Disposizioni speciali

L'*articolo 10* riserva il cosiddetto *ordre public*. Secondo la formula usuale delle convenzioni dell'Aia, la legge dichiarata competente dalla convenzione può essere scartata unicamente se è *manifestamente* incompatibile con l'ordine pubblico dello Stato contraente. Con la puntualizzazione «*manifestamente*» si intende lottare contro la propensione spesso rilevata di giuristi e tribunali di diversi Paesi a fare uso troppo estensivo ed eccessivo della no-

zione di «ordre public». Per i redattori della convenzione, l'ordre public deve essere invocato soltanto in casi gravi, ossia quando l'applicazione della legge straniera violi manifestamente i principi fondamentali del diritto o della morale del paese del foro (*E. W. Essen*, op. cit., p. 215). Le deliberazioni della conferenza hanno sottolineato esplicitamente, aggiunge *E. W. Essen*, che non deve essere considerata come contraria all'ordine pubblico una disposizione legale straniera che, pur riconoscendo alla vittima il diritto al risarcimento del danno causato da un incidente, non dia a tale risarcimento la stessa portata della legge del foro.

L'articolo 11 conferisce alla convenzione lo statuto di «loi uniforme» del diritto internazionale privato applicabile *erga omnes*. Vale a dire che la convenzione non soltanto diviene parte del diritto nazionale dello Stato che la ratifica, ma che pure non ammette la concorrenza di alcuna altra norma di conflitto nazionale in materia di incidenti della circolazione stradale (*P. Volken*, op. cit. p. 187). La convenzione intende in effetti essere applicabile in ogni Stato contraente, indipendentemente dalla cittadinanza delle persone interessate, anche se l'incidente è avvenuto in un Paese non contraente o se nell'incidente sono coinvolte persone che hanno residenza abituale in un Paese non contraente. Non appena la Svizzera avrà ratificato la convenzione che ha assetto di «loi uniforme», questa diverrà parte integrante del nostro diritto internazionale privato e sostituirà l'articolo 85 capoverso 2 LCStr. Per tale motivo, il disegno di legge federale sul diritto internazionale privato, attualmente trattato dalle Camere federali, si limita a rinviare esplicitamente alla convenzione (art. 130 del disegno d.i.pr., FF 1983 I 401). Di conseguenza, il disegno d.i.pr. propone quindi logicamente l'abrogazione dell'articolo 85 LCStr (art. 181 lett. d d.i.pr.).

Gli articoli 12, 13 e 14 concernono i Paesi con sistema giuridico non unificato. Poiché il diritto civile di fondo e in particolare il diritto della responsabilità civile è materia di diritto federale, tali articoli sono per la Svizzera irrilevanti.

L'articolo 15 concerne i rapporti della convenzione con altri trattati internazionali contenenti disposizioni materiali o norme di conflitto sulla responsabilità civile in materia di incidenti della circolazione stradale. Si tratta soprattutto della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR; RS 0.741.611) o delle disposizioni della futura convenzione Unidroit relativa al contratto di trasporto internazionale di viaggiatori o di merci su strada. Riservando la priorità a tali convenzioni specializzate, l'articolo 15 tende a evitare i cosiddetti conflitti di convenzione (*P. Volken*, op. cit., p. 198, 202). Negli articoli 16 a 21 figurano le tradizionali disposizioni finali, riprese in gran parte da convenzioni anteriori dell'Aia.

### 3 Conclusioni

Visto il numero elevato di veicoli stranieri che circolano in Svizzera e di veicoli svizzeri che circolano all'estero, soprattutto nei Paesi limitrofi, vi è inte-

resse manifesto a unificare le norme sulla designazione della legge applicabile in materia di responsabilità civile extracontrattuale in caso di incidenti della circolazione stradale. Gli Stati contraenti vicini che hanno ratificato la convenzione ne applicano già oggi le disposizioni quando cittadini svizzeri o veicoli immatricolati in Svizzera sono coinvolti in un incidente. Sarebbe quindi auspicabile che la Svizzera applichi a sua volta la convenzione agli incidenti della circolazione stradale avvenuti in Svizzera o all'estero; essa fornirebbe un contributo importante all'unificazione del diritto in Europa. Conviene infine rilevare che il disegno svizzero di legge federale sul diritto internazionale privato rinuncia a fissare regole di conflitto autonome in materia d'incidenti della circolazione stradale e che rinvia, invece, alla Convenzione dell'Aia, che con il presente messaggio vi sottoponiamo (art. 130). La convenzione dovrebbe quindi essere ratificata il più tardi al momento dell'entrata in vigore della nuova legge svizzera. Tuttavia, nulla vieta alla Svizzera di ratificarla già prima.

#### **4 Implicazioni finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale**

L'adesione della presente convenzione non avrà per la Svizzera né implicazioni d'ordine finanziario, né ripercussioni sull'effettivo del personale.

Poiché la convenzione concerne unicamente la legge applicabile alla responsabilità civile extracontrattuale in materia di incidenti della circolazione stradale, essa non avrà per effetto di conferire nuovi compiti alle autorità federali o cantonali. Di conseguenza, per Confederazione e per Cantoni non si avranno nuovi esborsi né si dovrà reclutare personale supplementare.

#### **5 Linee direttive della politica di governo**

Il progetto non è previsto nelle linee direttive della politica di governo 1983-1987. Esso è tuttavia strettamente legato al disegno di legge federale sul diritto internazionale privato (M del 10 nov. 1982; FF 1983 I 239). Come già rilevato, tale disegno di legge rinuncia a emanare regole di conflitto in materia di incidenti della circolazione stradale e rinvia alla presente Convenzione dell'Aia (art. 130). La convenzione dovrebbe quindi entrare in vigore per la Svizzera al momento dell'entrata in vigore della nuova legge di d.i.pr.

#### **6 Costituzionalità**

Il decreto federale che approva la Convenzione dell'Aia sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale avrà per base costituzionale l'articolo 8 della Costituzione che riserva alla Confederazione il diritto di concludere trattati internazionali con Stati esteri. La competenza dell'Assemblea federale si fonda sull'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale. Ai termini dell'articolo 20, la convenzione avrà una durata limitata



a cinque anni e sarà rinnovabile tacitamente di cinque in cinque anni. Ogni Stato contraente ha il diritto di disdire la convenzione sei mesi prima dello spirare del termine quinquennale. La convenzione non prevede l'adesione a un'organizzazione internazionale. Per contro, essa apporta un'unificazione multilaterale del diritto ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione federale.

In effetti, la convenzione sottopone la questione della legge applicabile agli incidenti della circolazione stradale a una regolamentazione unificata, elaborata sul piano internazionale. Le sue disposizioni sui conflitti sono concepite in modo tale da essere immediatamente applicabili da parte delle autorità statali e da vincolare direttamente i privati (self executing). Esse si sostituiscono immediatamente alle norme corrispondenti del diritto interno, in particolare a quelle della legge federale sulla circolazione stradale (art. 82 cpv. 2). Di questo fatto già si è tenuto conto nella futura legge federale sul diritto internazionale privato (art. 130).

Un intero settore giuridico passa quindi dalla codificazione nazionale alla codificazione internazionale. Come già aveva rilevato il Consiglio federale nel suo messaggio del 20 gennaio 1982 concernente l'accordo multilaterale sulle tasse di rotta, è questa una condizione essenziale perché un'unificazione multilaterale venga sottoposta a referendum (FF 1982 I 866). È di conseguenza sottoposta a referendum ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione federale, non importa qualsiasi unificazione di una norma isolata, bensì un'unificazione che presenti carattere di codificazione, vale a dire che regoli in dettaglio un determinato settore giuridico. Il decreto federale deve quindi sottostare a referendum facoltativo.

**Decreto federale  
che approva la Convenzione dell'Aia sulla legge applicabile  
in materia di incidenti della circolazione stradale**

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 24 ottobre 1984 <sup>1)</sup>,

*decreta:*

**Art. 1**

<sup>1</sup> La Convenzione dell'Aia del 4 maggio 1971 sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale è approvata.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarla.

**Art. 2**

Il presente decreto sottostà al referendum facoltativo in materia di trattati internazionali implicanti un'unificazione multilaterale del diritto (art. 98 cpv. 3 lett. c Cost.).

<sup>1)</sup> FF 1984 III 895

# Convenzione sulla legge applicabile in materia di incidenti della circolazione stradale

---

Gli Stati firmatari della presente Convenzione, animati dal desiderio di stabilire regole comuni circa la legge applicabile alla responsabilità civile extracontrattuale in materia di incidenti della circolazione stradale, hanno risolto di concludere a tale scopo una Convenzione ed hanno all'uopo stabilito le seguenti disposizioni:

## Articolo 1

La presente Convenzione determina la legge applicabile alla responsabilità civile extracontrattuale risultante da un incidente della circolazione stradale, qualunque sia la natura della giurisdizione che deve decidere in merito.

Incidente della circolazione stradale ai sensi della presente Convenzione è ogni incidente che coinvolge uno o più veicoli, a motore o meno, e legato alla circolazione sulla via pubblica, su un'area aperta al pubblico o su un'area non pubblica, ma aperta a un certo numero di persone autorizzate ad accedervi.

## Articolo 2

La presente Convenzione non si applica:

1. alla responsabilità dei fabbricanti, dei venditori e delle aziende di riparazione di veicoli;
2. alla responsabilità del proprietario della via di circolazione o di ogni altra persona che debba curare la manutenzione della via o la sicurezza degli utenti;
3. alla responsabilità per terzi, ad eccezione della responsabilità del proprietario del veicolo e di quella del committente;
4. ai diritti di regresso tra persone responsabili;
5. ai diritti di regresso e alle surrogazioni nella misura in cui concernano gli assicuratori;
6. alle azioni e ai diritti di regresso esercitati da o nei confronti di organismi di sicurezza sociale, d'assicurazione sociale o altre istituzioni analoghe e di fondi pubblici di garanzia dei veicoli a motore, come pure ai casi d'esclusione di responsabilità previsti dalla legge determinante in merito a tali organismi.

<sup>1)</sup> Dal testo originale francese.

**Articolo 3**

La legge applicabile è la legge interna dello Stato sul cui territorio è avvenuto l'incidente.

**Articolo 4**

Con riserva dell'articolo 5, si deroga alla disposizione dell'articolo 3 nei casi seguenti:

- a) Se un solo veicolo è coinvolto nell'incidente e se tale veicolo è immatricolato in uno Stato diverso da quello sul cui territorio è avvenuto l'incidente, la legge interna dello Stato d'immatricolazione è applicabile alla responsabilità
- nei confronti del conducente, del detentore o di ogni altra persona che vanta diritti sul veicolo, senza che si tenga conto della loro residenza abituale;
  - nei confronti di una vittima che era passeggero, se questa aveva residenza abituale in uno Stato diverso da quello sul cui territorio è accaduto l'incidente;
  - nei confronti di una vittima che si trovava sul luogo dell'incidente, fuori dal veicolo, se questa aveva la sua residenza abituale nello Stato d'immatricolazione.

In caso di pluralità di vittime, la legge applicabile è determinata separatamente per ognuna di esse.

- b) Se più veicoli sono coinvolti nell'incidente, le disposizioni della lettera a) sono applicabili soltanto se tutti i veicoli sono immatricolati nello stesso Stato.
- c) Se le persone che si trovano sul luogo dell'incidente, fuori dal veicolo, o dai veicoli sono coinvolte nell'incidente, le disposizioni delle lettere a) e b) sono applicabili soltanto se tutte queste persone avevano la loro residenza abituale nello Stato d'immatricolazione. Lo stesso vale anche se tali persone sono anche vittime dell'incidente.

**Articolo 5**

La legge applicabile in virtù degli articoli 3 e 4 alla responsabilità nei confronti del passeggero regge anche la responsabilità per i danni alle cose trasportate nel veicolo che appartengono al passeggero o che gli sono affidate.

La legge applicabile in virtù degli articoli 3 e 4 alla responsabilità nei confronti del proprietario del veicolo regge la responsabilità per i danni alle cose trasportate nel veicolo diverse da quelle definite nel capoverso precedente.

La legge applicabile alla responsabilità per i danni alle cose che si trovavano fuori dal veicolo o dai veicoli è quella dello Stato sul cui territorio è avvenuto l'incidente. Tuttavia, la responsabilità per i danni agli effetti personali della vittima che si trovava fuori dal veicolo o dai veicoli soggiace alla legge in-

terna dello Stato d'immatricolazione, se tale legge è applicabile alla responsabilità nei confronti della vittima secondo l'articolo 4.

### **Articolo 6**

Per i veicoli non immatricolati o immatricolati in diversi Paesi, la legge interna dello Stato di stazionamento abituale sostituisce quella dello Stato d'immatricolazione. Lo stesso vale se nè il proprietario, nè il detentore, nè il conducente del veicolo avevano, al momento dell'incidente, la loro residenza abituale nello Stato d'immatricolazione.

### **Articolo 7**

Indipendentemente dalla legge applicabile, occorre tenere conto, nella determinazione della responsabilità, delle regole della circolazione e di sicurezza in vigore sul luogo e al momento dell'incidente.

### **Articolo 8**

La legge applicabile determina in special modo:

1. le condizioni e la portata della responsabilità;
2. i motivi d'esclusione, come pure ogni limitazione e ogni ripartizione della responsabilità;
3. la presenza e la natura dei danni che devono essere risarciti;
4. le modalità e la portata del risarcimento;
5. la trasmissibilità del diritto al risarcimento;
6. le persone che hanno diritto al risarcimento dei danni personalmente subiti;
7. la responsabilità del committente per l'aiutante;
8. le prescrizioni e le scadenze fondate sull'espiazione di un termine, compreso l'inizio dell'interruzione e la sospensione dei termini.

### **Articolo 9**

Le persone che hanno subito danni hanno diritto ad agire direttamente nei confronti dell'assicuratore del responsabile, ove un tale diritto sia riconosciuto loro dalla legge applicabile in virtù degli articoli 3, 4 o 5.

Se la legge dello Stato d'immatricolazione, applicabile in virtù degli articoli 4 o 5 non conosce tale diritto, esso può essere esercitato ove sia ammesso dalla legge interna nello Stato sul cui territorio è avvenuto l'incidente.

Se nessuna di queste leggi conosce tale diritto, esso può essere esercitato se è ammesso dalla legge nel contratto d'assicurazione.

**Articolo 10**

L'applicazione di una delle leggi dichiarate competenti dalla presente Convenzione può essere esclusa soltanto se è manifestamente incompatibile con l'ordine pubblico.

**Articolo 11**

L'applicazione degli articoli da 1 a 10 della presente Convenzione è indipendente dall'esigenza della reciprocità. La Convenzione si applica anche se la legge applicabile non è quella dello Stato contraente.

**Articolo 12**

Ogni unità territoriale che fa parte di uno Stato con sistema giuridico non unificato è considerata come uno Stato per l'applicazione degli articoli da 2 a 11, se ha un proprio sistema di diritto concernente la responsabilità civile extracontrattuale in materia di incidenti della circolazione stradale.

**Articolo 13**

Uno Stato con sistema giuridico non unificato non è obbligato d'applicare la presente Convenzione agli incidenti avvenuti sul proprio territorio, se questi concernono soltanto veicoli immatricolati nelle unità territoriali di tale Stato.

**Articolo 14**

Uno Stato con sistema giuridico non unificato potrà, al momento della firma, della ratificazione o dell'adesione, dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutti i suoi sistemi di diritto o soltanto a uno o a diversi di questi e potrà in ogni momento modificare tale dichiarazione facendo una nuova dichiarazione.

Tali dichiarazioni sono notificate al Ministero degli Affari Esteri dei Paesi Bassi e devono indicare esplicitamente i sistemi di diritto ai quali si applica la Convenzione.

**Articolo 15**

La presente Convenzione non deroga agli strumenti internazionali di cui uno Stato contraente è o sarà partecipe e che, in particolari materie, regolano la responsabilità extracontrattuale risultante da un incidente della circolazione stradale.

**Articolo 16**

La presente Convenzione è aperta alla firma degli Stati rappresentanti alla Undicesima sessione della Conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato.

Essa sarà ratificata e gli strumenti di ratificazione saranno depositati presso il Ministero degli Affari Esteri dei Paesi Bassi.

#### **Articolo 17**

La presente Convenzione entra in vigore il sessantesimo giorno dopo il deposito del terzo strumento di ratificazione previsto nell'articolo 16 capoverso 2. La Convenzione entra in vigore, per ogni Stato firmatario che la ratifica successivamente, il sessantesimo giorno dopo il deposito del rispettivo strumento di ratificazione.

#### **Articolo 18**

Qualsiasi Stato non rappresentato nell'Undicesima sessione della Conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato se Membro di questa Conferenza o dell'Organizzazione delle Nazioni Unite o di un'istituzione specializzata di quest'ultima o partecipe dello Statuto della Corte internazionale di Giustizia, potrà aderire alla presente Convenzione dopo ch'essa sarà entrata in vigore in virtù dell'articolo 17 capoverso 1.

Lo strumento d'adesione sarà depositato presso il Ministero degli Affari Esteri dei Paesi Bassi.

La Convenzione entra in vigore, per lo Stato aderente, il sessantesimo giorno dopo il deposito dello strumento d'adesione.

L'adesione avrà effetto soltanto nei rapporti tra lo Stato aderente e gli Stati contraenti che avranno dichiarato di accettarla. Questa dichiarazione sarà depositata presso il Ministero degli Affari Esteri dei Paesi Bassi; quest'ultimo ne invierà, per via diplomatica, copia certificata conforme a ciascuno Stato contraente.

La Convenzione entra in vigore tra lo Stato aderente e lo Stato che dichiara accettarne l'adesione sessanta giorni dopo il deposito della dichiarazione d'accettazione.

#### **Articolo 19**

Qualsiasi Stato, al momento della firma, della ratificazione o dell'adesione, può dichiarare che la presente Convenzione si estende all'insieme dei territori da esso rappresentati sul piano internazionale, o a uno o più di essi. Questa dichiarazione avrà effetto al momento dell'entrata in vigore della Convenzione per detto Stato.

Successivamente, ogni estensione di questa natura sarà notificata al Ministero degli Affari Esteri dei Paesi Bassi.

La Convenzione entra in vigore, per i territori interessati dall'estensione, il sessantesimo giorno dopo la notificazione menzionata al capoverso precedente.

**Articolo 20**

La presente Convenzione vige per cinque anni a contare dalla data dell'entrata in vigore conformemente all'articolo 17 capoverso 1, anche per gli Stati che l'avranno ratificata o vi avranno successivamente aderito.

La Convenzione sarà rinnovata tacitamente ogni cinque anni, salvo disdetta.

La disdetta sarà, almeno sei mesi prima del termine quinquennale, notificata al Ministero degli Affari Esteri dei Paesi Bassi.

Essa potrà restringersi a certi territori cui s'applica la Convenzione.

La disdetta avrà effetto soltanto riguardo allo Stato che l'avrà notificata. La Convenzione rimarrà in vigore per gli altri Stati contraenti.

**Articolo 21**

Il Ministero degli Affari Esteri dei Paesi Bassi notifica agli Stati previsti nell'articolo 16 che avranno aderito conformemente alle disposizioni dell'articolo 18:

- a) le firme e ratificazioni di cui all'articolo 16;
- b) la data in cui la presente Convenzione entra in vigore conformemente alle disposizioni dell'articolo 17 capoverso 1;
- c) le adesioni previste nell'articolo 18 e la data in cui esse avranno efficacia;
- d) le dichiarazioni di cui agli articoli 14 e 19;
- e) le disdette previste nell'articolo 20 capoverso 3.

*In fede di che*, i sottoscritti debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto all'Aia, il 4 maggio 1971, in francese e in inglese, i due testi facenti parimente fede, in un solo esemplare, che sarà depositato negli archivi del Governo dei Paesi Bassi e di cui copia certificata conforme sarà consegnata, per via diplomatica, a ciascuno Stato rappresentato nell'Undicesima sessione della Conferenza dell'Aia di diritto internazionale privato.

*(Seguono le firme)*