



www.crtvr.org

CHARTER

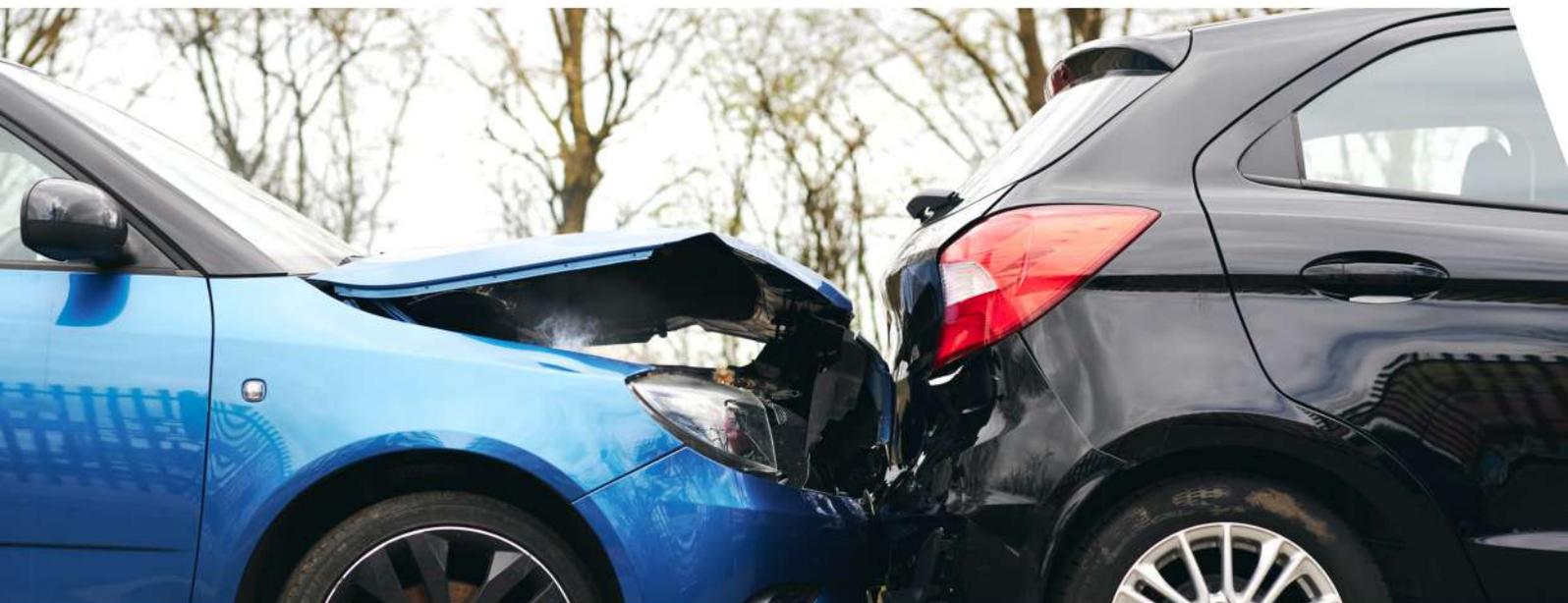
Of Road Traffic Victims Rights



Versione italiana

I. Preambolo

1. Questa Carta è un'iniziativa congiunta del Segretariato della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (Segretariato UNECE), dell'Istituto per il Diritto Europeo della Circolazione (IETL) e del Consiglio dei Bureaux (CoB).
2. La definizione dei diritti della vittima presuppone un buon livello di cooperazione tra la vittima e il soggetto responsabile del risarcimento. Tale cooperazione dipende dalla buona fede e dalla collaborazione di tutte le parti. Qualsiasi intenzione e/o comportamento fraudolento di qualsiasi parte metterà in pericolo la buona relazione tra le parti.
3. Si auspica che i principi raccomandati in questa Carta dei Diritti vengano applicati agli incidenti stradali domestici (intra-nazionali) e transfrontalieri (internazionali). Questa Carta - ritenuta la prima del suo genere - ha lo scopo di aumentare la consapevolezza dei diritti delle vittime della strada e di fornire un quadro generale per un processo di gestione dei sinistri tempestivo e trasparente.
4. La Carta dei Diritti non intende legiferare in tutto o in parte. Non incide in alcun modo sulle fonti del diritto nazionale o internazionale. La Carta vuole essere un codice di condotta per tutti coloro che sono coinvolti nel risarcimento delle vittime della strada. Spesso una richiesta di risarcimento viene gestita correttamente da un punto di vista legale, ma il modo in cui il risarcimento viene gestito può essere comunque discutibile. Questo si può evitare se tutte le parti coinvolte assumono un comportamento corretto e rispettoso.



II. Principi

5. **Principio 1:** Una vittima di un incidente stradale è qualsiasi persona, fisica o giuridica, che subisce danni materiali o non materiali e/o lesioni personali, derivanti dall'uso di un veicolo a motore nella circolazione stradale.

6. La vittima dovrebbe avere il diritto di essere risarcita nel caso in cui il danno o la lesione siano stati causati da una o più persone che hanno violato le regole della circolazione in vigore al momento dell'incidente. Idealmente, il diritto di essere risarcito dovrebbe includere anche i danni che non sono il risultato di negligenza o colpa da parte del conducente e che sono stati causati esclusivamente come risultato del funzionamento del veicolo in strada.

7. La vittima può perdere il diritto al risarcimento, in tutto o in parte, per sua colpa o negligenza.

8. **Principio 2:** La vittima non dovrebbe essere in grado di presentare una richiesta esclusivamente alla persona che viola le regole della strada o - se basato sul rischio operativo dell'uso di un veicolo a motore - al suo detentore. Se un'entità ("il compensatore") è stata istituita dalla legge per offrire un risarcimento totale o parziale dei danni derivanti dall'uso di un veicolo a motore nella circolazione stradale, la vittima dovrebbe anche essere in grado di presentare la richiesta di risarcimento a tale entità secondo le condizioni della legge applicabile.

9. **Principio 3:** La vittima dovrebbe avere un periodo massimo previsto dalla legge per presentare la richiesta di risarcimento e le prove relative alla richiesta.



II. Principi

10. **Principio 4:** La richiesta della vittima dovrebbe essere gestita in modo proattivo, diligente e rispettoso. Entro un periodo di tempo appropriato, la vittima dovrebbe ricevere informazioni sul processo con cui la richiesta sarà trattata e da chi sarà trattata.

11. **Principio 5:** La vittima e/o il suo o i suoi rappresentanti debitamente nominati dovrebbero essere trattati con equità, dignità, rispetto ed empatia, con la dovuta attenzione per la situazione in cui la vittima può trovarsi dopo l'incidente stradale, pur rispettando i diritti del gestore o del responsabile del danno.

12. La vittima dovrebbe ricevere una risposta motivata riguardo all'accettazione o al rifiuto parziale o totale della richiesta.

13. **Principio 6:** La vittima dovrebbe avere l'opportunità di essere ascoltata nel processo di gestione della richiesta di risarcimento. Il gestore dovrebbe fornire una risposta motivata alla richiesta della vittima entro un lasso di tempo ragionevole, spiegando in particolare le ragioni di un eventuale rifiuto parziale o totale della domanda.

14. **Principio 7:** La vittima dovrebbe ricevere pagamenti in acconto e/o pagamenti provvisori a titolo di risarcimento da parte del gestore se la responsabilità è determinata ma il risarcimento non è ancora completamente quantificato. I pagamenti in acconto dovrebbero idealmente coprire i danni o le lesioni già subiti che non sono stati risarciti da nessun'altro soggetto.

15. **Principio 8:** Alla vittima dovrebbe essere offerto un tempo ragionevole di riflessione prima di accettare o rifiutare una proposta di liquidazione, durante il quale la vittima può rivolgersi a un professionista indipendente per una consulenza prima di prendere una decisione.

16. I diritti della vittima non dovrebbero essere compromessi da un risarcimento palesemente errato o insufficiente. Se la vittima ha diritto al risarcimento, deve essere versato puntualmente nel pieno rispetto della legge applicabile.

17. **Principio 9:** Il diritto della vittima al risarcimento non deve essere influenzato da clausole contrattuali tra il conducente, il detentore del veicolo o qualsiasi altro responsabile del danno da un lato ed il loro assicuratore dall'altro, che possono ridurre gli obblighi di quest'ultimo nei confronti dell'assicurato.

18. **Principio 10:** La vittima dovrebbe potersi rivolgere a un tribunale, o a qualsiasi altra entità neutrale, per ricevere una valutazione indipendente dei propri diritti secondo la legislazione applicabile.

I diritti delle vittime descritti nei sopraindicati principi presuppongono un'intenzione ed un comportamento onesto e non fraudolento della vittima. Non si applicano nel caso in cui si possa stabilire che la vittima non abbia agito in buona fede. Per quanto possibile (e tenendo conto delle lesioni della vittima), la vittima dovrebbe mostrare un atteggiamento cooperativo e ragionevole durante il processo di gestione delle richieste.



III. Epilogo

119. Per decenni, le Nazioni Unite si sono sforzate di ridurre il numero di incidenti stradali in tutto il mondo. Tuttavia, le misure preventive di sicurezza stradale da sole non sono state in grado di evitare oltre un milione di incidenti stradali ogni anno in tutto il mondo.

20. Il Segretariato dell'UNECE, l'IETL e il CoB desiderano migliorare la situazione post-incidente delle vittime colpite - o, in caso di decesso delle vittime, delle loro famiglie - alleviando il danno e il dolore subito mediante l'applicazione proposta di dieci principi riguardanti i diritti delle vittime della strada contenuti in questa Carta dei Diritti.

21. I principi non sono un codice di condotta esaustivo, ma piuttosto un appello a fornire la migliore assistenza possibile alle vittime di sinistri stradali nella loro situazione post-incidente e a dare loro - o, in caso di morte, ai loro familiari superstiti - rapidamente ed equamente ciò che meritano: un modo dignitoso e rispettoso di rapportarsi negli incontri ed un percorso comune di negoziazione del risarcimento. Un risarcimento equo e, sotto tutti i punti di vista, adeguato dovrebbe essere l'obiettivo di questo approccio, per dare conforto all'ingiustizia subita dalla vittima o dai suoi familiari superstiti.