#

**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**

**GJYKATA E LARTË**

**KOLEGJI CIVIL**

**Nr. 11243-00008-00-2016 Regjistri**

**Nr. 00-2024-4573 (643) Vendimi**

**V E N D I M**

**NË EMËR TË REPUBLIKËS**

**Kolegji Civil i Gjykatës së Lartë i përbërë nga gjyqtarët:**

**Vojsava KOLA - Kryesuese**

**Valbon ÇEKREZI - Anëtar**

**Margarita BUHALI - Anëtare**

Sot më datë 14.11.2024, mori në shqyrtim në dhomën e këshillimit çështjen gjyqësore me nr. 11243-00008-00-2016regjistri, që ka lidhje me shqyrtimin çështjes civile që i përket:

**PADITËS:** Hatem Matraxhi

Humije Matraxhi

**PALË E PADITUR**: Byroja Shqiptare e Sigurimeve

**PERSON I TRETË**: Indrit Murati

**OBJEKTI:** Detyrimin e palës së paditur për të paguar në  favor të paditësave shpërblimin për dëmin e plotë pasuror dhe jo pasuror si dhe shpenzimet e tjera të arsyeshme dhe të nevojshme të shkaktuara nga aksidenti i datës 18.07.2010, si pasojë e të cilit gjeti vdekjen i ndjeri Petrit Matraxhi.

**BAZA LIGJORE:** Nenet 32/a i Kodit të Procedurës Civile, Ligji nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për Sigurimin e detyrueshëm në sektorin e Transportit” nenet 2/1/ç e vijues, 16/1 e vijues, 50 e vijues; nenet 608 e vijues, 625/a, 643 të Kodit Civil; Vendimi Unifikues nr. 12, datë 14.09.2007 i Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë.

**KOLEGJI CIVIL I GJYKATËS SE LARTË**

Pasi dëgjoi relatimin e gjyqtares Vojsava Kola mbi rekursin e paraqitur nga paditësit në këtë gjykim, Hatem Matraxhi dhe Humije Matraxhi, kundër vendimit nr. 2001, datë 22.09.2015 të Gjykatës së Apelit Tiranë, sipas përcaktimeve të nenit 472 të Kodit të Procedurës Civile,

**VËREN:**

**I. Rrethanat e çështjes**

 1. Nga aktet e administruar në dosjen gjyqësore, por edhe faktet e pranuara nga dy gjykatat më të ulëta, ka rezultuar i provuar fakti se,paditësit në këtë gjykim, Hatem Matraxhi dhe Humije Matraxhi janë trashëgimtarët ligjorë të rradhës së dytë, të të ndjerit djalit të tyre, Petrit Matraxhi, fakt i cili, provohet nga vendimit nr. 2874 datë 24.11.2011 të Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Durrës.

2. Ka rezultuar i provuar fakti se, në datë 18.07.2010, në detin Adriatik, në vendin e quajtur plazhi i fshatit “Rinia” është aksidentuar për vdekje, nga një mjet lundrues në ujë, motor uji, shtetasi Petrit Matraxhi, i cili ka qënë në det. Shtetasi është dërguar menjëherë në spitalin e Durrësit dhe megjithë ndihmën e specializuar mjekësore ai nuk ka mbijetuar, nga aktet në dosje provohet se ka vdekur me datë 20.07.2010. Shkaku i vdekjes ka rezultuar shoku traumatik si pasojë e aksidentit me motor uji.

3. Në lidhje me këtë ngjarje aksidentale, ka filluar procedimi penal me nr. 1131 nga Prokuroria e Rrethit Gjyqësor Durrës, për veprën penale të vrasjes nga pakujdesia në ngarkim të personit të tretë Indrit Murati.

4. Me vendimin penal nr. 855 datë 28.12.2010 të Gjykatës së Rrethit Durrës personi i tretë është deklaruar fajtor dhe është dënuar për veprën penale të vrasjes nga pakujdesia të shtetasit Petrit Matraxhi. Ky vendim ka marrë formë të prerë.

5. Në gjykim u provua se aksidenti është shkaktuar nga një mjet lundrues, motorskaf, në pronësi dhe në drejtimin e personit të tretë, i regjistruar në Regjistrin Detar me çertifikatë sigurimi as – 1054, me nr. Regjistrimi 682 – D, me fuqi motorrike 25 kw. Gjithashtu personi i tretë Indrit Murati është paisur me dëshminë e drejtimit të mjeteve të vogla drejtuese deri 10 GRT me numër regjistri 1240 datë 24.06.2010 nga Kapiteneria e Portit Durrës.

6. Në kushtet kur ngjarja aksidentale e datës 18.07.2010, në të cilin ka gjetur vdekjen djali i paditësve, si dhe në kushtet kur ky aksident ëhstë shkaktuar nga mheti lundrues I cili, në bazë të ligjit ka pasur detyrimin për tu siguruar, paditësit në këtë gjykim, në datën 19.07.2011 i janë drejtuar palës së paditur me kërkesë për të përfituar shëprblimin e dëmit, duke i bashkëlidhur asaj të gjithë dokumentacionin provues.

7. Ka rezultuar i provuar fakti se, pala e paditur me shkresën nr. 9231 prot., datë 24.12.2012, i ka bërë me dije paditësve se mjeti lundrues nuk klasifikohet në përcaktimet e rasteve që trajtohen nga Fondi i Kompensimeve. Për këtë arsye, ka bërë refuzimin e kërkesë së palës paditëse për ti dëmshpërblyer.

8. Në kushtet kur pala paditëse nuk ka qenë dakord me refuzimin e palës së paditr, si dhe në kushtet kur ka vlerësuar se ëhstë cënuar në një të drejtë të tyre të ligjshme, në datën 31.05.2013, paditësit i janë drejtuar Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Tiranë me padinë objekt shqyrtimi, duke pretenduar shpërblimin për dëmin e plotë pasuror dhe jo pasuror si dhe shpenzimet e tjera të arsyeshme dhe të nevojshme të shkaktuara nga aksidenti i datës 18.07.2010, si pasojë e të cilit, gjeti vdekjen i ndjeri Petrit Matraxhi.

**9.** **Gjykata e Rrethit Gjyqësor Tiranë, me vendimin nr. 4571, datë 09.04.2014** **ka vendosur:**

-Rrëzimin e padisë së paditësave Humije Matraxhi dhe Hatem Matraxhi si të pambështetur në ligj.

-Shpenzimet gjyqësore u ngarkohen paditësave.

**9/1. Kjo gjykatë në mënyrë të përmbledhur ka arsyetuar ndër të tjera se*:*** *“...Gjykata pasi dëgjoi palët dhe administroi provat në gjykim arrin në përfundimin se pala e paditur Byroja Shqiptare e Sigurimit nuk ka legjitimitet pasiv, për rrjedhojë padia e paditësave për këtë shkak duhet rrëzuar. Ligji që rregullon veprimtarinë e palës së paditur BSHS është ligji nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”. Sipas nenit 2 të këtij ligji: “1. Sigurimi i detyrueshëm në sektorin e transportit përfshin: …ç) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit ose të përdoruesit të mjetit lundrues, që më poshtë do të referohet si sigurimi i pronarit, për dëmet shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti”. Në nenin 3 të ligjit jepet përkufizimi i mjeteve të transportit dhe mjeteve motorike të cilat është e nevojshme të analizohen për zgjidhjen e çështjes. Sipas pikës 2 "Mjet transporti" është mjeti motorik, avioni dhe mjeti lundrues”. Pra për efekt të ligjit mjetet e transportit janë ndarë në tre kategori. Sipas pikës 3 të këtij neni* ***"Mjet motorik"*** *është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina, me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave. Mjet motorik është edhe rimorkioja dhe gjysmërimorkioja, të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës****”.*** *Në pikën 19 të nenit 3 të ligjit jepet përkufizimi i mjetit lundrues dhe pikërisht “"Mjet lundrues" dhe "mjet i vogël lundrues" janë çdo mjet transporti i destinuar për lundrim, sipas përcaktimeve të Kodit Detar”. Neni 16 i Kodit Detar parashikon:* **“**1. Në mjetet lundruese përfshihen të gjitha mjetet lundruese, me përjashtim të mjeteve, të cilat përdoren të fiksuara në trupin e njeriut. 2. Mjetet lundruese përbëhen nga: a) anijet që plotësojnë të dhënat teknike për regjistrim në Regjistrin e Mjeteve Lundruese; b) mjetet e vogla lundruese; c) mjetet detare; ç) mjetet ujore”. ***Neni 4/****2 parashikon “Kur mjeti i transportit është subjekt i detyrimit për t'u regjistruar apo licencuar dhe, sipas ligjit, duhet të ketë një certifikatë regjistrimi apo licencimi, autoritetet përgjegjëse mund ta lëshojnë çertifikatën e regjistrimit ose ndonjë dokument tjetër, të barasvlershëm me të, vetëm pasi pronari i mjetit të transportit provon me dokumente se e ka lidhur kontratën e sigurimit, sipas këtij ligji”.* ***Neni 17****/2 parashikon detyrimin për të lidhur kontratë sigurimi të pronarëve të mjeteve dhe për mjetet lundruese është ky parashikim:* “...Kontrata e parashikuar në pikën 1 të këtij neni lidhet nga pronarët: ç) e të gjithë tipave të mjeteve lundruese detare, lumore dhe liqenore, përfshirë tragetet për transportin e pasagjerëve në linja të rregullta dhe transportin e turistëve, si dhe të mjeteve lundruese pa motor;..”. *Gjithashtu në nenin 50 të ligjit 10076 datë 12.02.2009 që rregullon marrëdhëniet e sigurimit për mjetet lundruese dhe dëmet e shkaktuara nga këto mjete, parashikohet*“1. Pronari i mjeteve të vogla lundruese, me fuqi motorike më të madhe se 15 kë, që, sipas rregullave të regjistrimit të mjeteve lundruese, duhet të regjistrohet në regjistrin e mjeteve lundruese, është i detyruar të lidhë një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për dëmet pasurore dhe jopasurore, të shkaktuara ndaj palëve të treta...”*. Pra këto dispozita kanë të bëjnë dhe parashikojnë detyrimet e pronarëve të mjeteve lundruese qoftë këto edhe të vogla për tu regjistruar dhe siguruar përgjegjësinë e pronarit ose të përdoruesit të mjetit lundrues, për dëmet shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti. Në rastin në gjykim u provua se personi i tretë megjithëse e ka regjistruar mjetin lundrues motorskaf, nuk ka lidhur kontratë sigurimi me asnjë nga shoqëritë e sigurimit që operojnë në vendin tonë. Është pikërisht ky fakt që paditësit i janë drejtuar palës së paditur BSHS për shpërblimin e dëmit. Sipas ligjit 10076 neni 45 i tij, Byroja Shqiptare e Sigurimit*ka legjitimitet pasiv vetëm kur vërtetohen rastet e parashikuara në nenet 21, 29, 30, 31 të tij. *Për rrjedhojë gjykata ndalet në analizën e këtyre dispozitave të ligjit. Neni 21 me titull Pagesa e dëmshpërblimit ndaj pasagjerit të pasiguruar pika 1 parashikon:* “1. Kur pronari i një mjeti motorik nuk ka lidhur kontratë për sigurimin e pasagjerëve, sipas dispozitave të këtij ligji dhe aksidenti ka ndodhur, pasagjeri ose personi përfitues i kontratës së sigurimit, nëse do të ishte lidhur, ka të drejtë të kërkojë pagesën e shumës së siguruar nga fondi i kompensimit”. *Neni 29 me titull Kompensimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i një mjeti motorik të pasiguruar në pikën 1 parashikon:* “1. Pala e dëmtuar, së cilës i është shkaktuar dëmi brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, nga një mjet motorik, pronari i të cilit nuk është i mbuluar nga sigurimi i përgjegjësisë ndaj palës së tretë, ka të drejtë të kërkojë kompensimin e dëmit nga byroja...”*. Neni 30 me titull Kompensimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve të paidentifikuara në pikën 1 parashikon*“1. Pala e dëmtuar drejton kërkesën për dëmshpërblim te byroja për dëme, të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve të paidentifikuara”. *Neni 31 me titull Kompensimi i dëmit në rast të mbylljes apo falimentimit të shoqërisë së sigurimit në pikën 1 parashikon:*“1. Në rast se shoqëria e sigurimit ndërpret veprimtarinë, bazuar në një vendim ligjor të vlefshëm, pala e dëmtuar ka të drejtë të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim te byroja...”*. Fondi i kompensimit i parashikuar në nenin 45 të ligjit*“administrohet nga byroja dhe ka për qëllim pagesën e dëmeve pasurore dhe jopasurore, të ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë, sipas parashikimeve të neneve 21, 29, 30 e 31 të këtij ligji”*. Në rastin në gjykim kemi të bëjmë me kërkimin e shpërblimit të dëmit të shkaktuar nga një mjet i pasiguruar, pra jemi përpara parashikimit të nenit 29 të ligjit. Sipas këtij neni pala e dëmtuar, së cilës i është shkaktuar dëmi brenda territorit të Republikës së Shqipërisë,****nga një mjet motorik,*** *pronari i të cilit nuk është i mbuluar nga sigurimi i përgjegjësisë ndaj palës së tretë, ka të drejtë****të kërkojë kompensimin e dëmit nga byroja.*** *Pra për të përfituar shpërblimin e dëmit të shkaktuar duhet të konkurojnë dy elemente njëkohësisht: 1*. aksidenti të jetë shkaktuar nga një mjet motorik sipas kuptimit të nenit 3 pika 3, sipas të cilit *është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina, me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave, është edhe rimorkioja dhe gjysmërimorkioja, të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës.* 2. mjeti motorik shkaktar i aksidentit të jetë i pasiguruar dhe/ose i paidentifikuar.*Në rast se këto 2 kushte nuk përmbushen njëkohësisht atëherë nuk jemi në kushtet e përfitimit nga Fondi i Kompensimit. Në çështjen objekt gjykimi rezulton e provuar tashmë se mjeti i cili pretendohet se ka përplasur të ndjerin, nuk ka qënë mjet motorik sipas kuptimit që ligji i jep mjetit motorik por ka qënë një mjet lundrues sipas përcaktimeve të nenit 3 pika 19 e ligjit nr.10076.* *Pra sa sipër pala e paditur BSHS* mbulon vetëm dëmet e shkaktuara *nga* drejtues të mjeteve motorrike që lëvizin në rrugë*, të cilët nuk janë të siguruar me kontratën e sigurimit të përgjegjësisë civile.* Mjetet lundruese qoftë edhe të vogla*megjithëse futen në mjetet e transportit, në kuptim të këtij ligji,* nuk janë mjete motorike për të cilat mund të kërkohet kompensimi i dëmit nga BSHS*. Sipas Nenit 399 të Kodit Detar me titull****Aktet ligjore për lundrimin turistik*** *parashikohet:* “Veprimtaria për lundrimin turistik rregullohet me akte nënligjore të përbashkëta ndërmjet ministrive që mbulojnë fushat përkatëse, si dhe tarifat për llojin e lundrimit turistik që ushtrohet”*. Edhe Kodi Civil përcakton se fusha e mbulimit të sigurimit detar rregullohet sipas dispozitave specifike të Kodit Detar, konkretisht neni 1133 i këtij Kodi… Këtë qëndrim ka mbajtur edhe Autoriteti i Mbikqyrjes Financiare, i cili në bazë të nenit 42 pikat 7 dhe 8 dhe nenit 43 pika 3 të ligjit 10076 është organi mbikqyrës i palës së paditur BSHS dhe njëkohësisht miraton edhe statutin e saj, me shkresen nr.3358/1 datë 12.11.2013 shprehet se përgjegjësi e Byrosë Shqiptare të Sigurimit është vetëm dëmshpërblimi i rasteve të dëmeve të shkaktuara nga mjete motorrike që lëvizin në rrugë, objekti i veprimtarisë së BSHS nuk mbulon mjetet ajrore dhe mjetet lundruese. Duke qënë se gjykata arrin në përfundimin që padia e paditësave duhet të rrëzohet për mungesë të legjitimitetit pasiv, gjykata nuk e çmon të ndalet në analizën e akteve të ekspertimit psikologjik dhe vlerësues të kryer në këtë çështje. Sa më lart u provua në gjykim nga shpjegimet e palëve, ekspertimi psikologjik e vlerësues dhe provat shkresore administruar në gjykim...”.*

**10.****Kundër vendimit nr. 4571, datë 09.04.2014** **të Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Tiranë ka ushtruar të drejtën e ankimit paditësit në këtë gjykim, Hatem Matraxhi dhe Humije Matraxhi, në të cilin, kanë parashtruar këto shkaqe:**

* Gjykata e Rrethit Gjyqësor Tiranë, ka dhënë një vendim të pa drejtë dhe në interpretim të keq të ligjit.
* Arsyetimi i gjykatës është bazuar në mënyrë të njëanshme në pjesën që rrëzon padinë vetëm në piken 3 të nenit, kur mjetet motorrike janë disa dhe janë të caktuara në disa pika të nenit 3.
* Në kundërshtim me sa gjykata parashtron në krye të këtij arsyetimi, gjykata në mënyrë kontradiktore konkludon për përjashtim e mjeteve lundruese.
* Në kundërshtim me sa arsyeton gjykata, shkresa e palës së paditur dhe rregullorja në nenin 1 të saj, përcakton qartë përgjegjësitë e Byrosë Shqiptare të Sigurimeve.
* Pala e dëmtuar, të cilës i ëhstë shkatuar dëmi brenda territorit të Shqiprise, nga një mjet motorik, pronari i të cilit nuk është i mbuluar nga sigurimi i përgjegjësisë ndaj palës së tretë, ka të drejtë të kërkojë kompesimin e dëmit nga byroja.
* Nga të gjitha nenet së bashku, përcaktohet qartë legjimiteti pasiv i BSHS në përgjegjësinë e shpërblimit të dëmit pasuror dhe jo pasuror ndaj paditësave.
* Përfundimisht pala paditëse ka kërkuar ndryshimin e vendimit të gjykatës së shkallës së parë dhe pranimin e plotë të padisë.

**11.****Gjykata e Apelit Tiranë, me vendimin nr. 2001, datë 22.09.2015, ka vendosur:**

-Lënien në fuqi të vendimit nr. 4571, datë 09.04.2014 të Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Tiranë.

**11/1. Kjo gjykatë në mënyrë të përmbledhur ka arsyetuar ndër të tjera se:** *“.****..****Gjykata e Apelit arriti në përfundimin se në ankimin e paraqitur nga paditësit nuk ekziston asnjë shkak ligjor që të bëjë të cenueshëm vendimin e gjykatës. Një pjese të konsiderueshme të pretendimeve të paditësave e zë argumentimi ligjor i zbatimit të ligjit nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit” edhe përsa i përket transportit me mjete lundruese. Gjykata e Apelit konstatoi se një argumentim i tillë ka qene i panevojshëm në kushtet kur vetë gjykata në vendimin e saj asnjëherë nuk ka pranuar të kundërtën. Përkundrazi gjykata referuar parashikimit të nenit 2 të ligjit, sipas të cilit “1. Sigurimi i detyrueshëm në sektorin e transportit përfshin: ..ç) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit ose të përdoruesit të mjetit lundrues, që më poshtë do të referohet si sigurimi i pronarit, për dëmet shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti”, si dhe parashikimeve te tjera te ketij ligji dhe Kodit Detar, lidhur me atë se cili duhet konsideruar mjet lundrues, ka konkluduar se është pikërisht ky ligj që duhet të zbatohet edhe në rastet e përgjegjësisë për aksidentet e shkaktuara nga ky lloj transporti. Për këtë arsye, shihet e pavend që Gjykata e Apelit të përmend edhe njëherë dispozitat ligjore lidhur me këtë moment. Ajo që e ka bërë Gjykatën e Rrethit të rrëzojë padinë për mungesë të legjitimitetit pasiv të palës së paditur, është vetëm fakti se sipas saj, Byroja Shqiptare e Sigurimit nuk përgjigjet për dëmet e shkaktuara nga të gjithë llojet e mjeteve të transportit, por vetëm nga ato motorike. Lidhur me këtë moment Gjykata e Apelit gjen të drejtë e të bazuar gjithë argumentimin ligjor të bërë nga kjo gjykatë dhe të pabazuara pretendimet e paditësave në ankim se motori i ujit është një mjet motorrik. Ligji bazë që rregullon veprimtarinë e Byrosë Shqiptare të Sigurimit është ligji nr. 10076, datë 12.02.2009, të cilit dhe gjykata i është referuar. Neni 45 të këtij ligji, parashikon “fondi i kompesimit administrohet nga byroja dhe ka per qellim pagesen e demeve pasurore dhe jo pasurore, te ndodhura ne territorin e Republikes se Shqiperise sipas parashikimeve te neneve 21,29.30 e 31 te ketij ligji….”. Dispozitat në të cilat referon ky parashikim dhe që i përkasin rasteve të përgjegjësisë së Byrosë, janë analizuar dhe interpretuar drejt nga gjykata. Duke patur parasysh se në rastin konkret mjeti që ka shkaktuar aksidentin ka qenë i pa siguruar, dispozitat adekuate janë nenet 21 dhe 29 tëe ligjit të mësipërm. Sipas nenit 21“1. Kur pronari i një mjeti motorik**nuk ka lidhur kontratë për sigurimin e pasagjerëve, sipas dispozitave të këtij ligji dhe aksidenti ka ndodhur, pasagjeri ose personi përfitues i kontratës së sigurimit, nëse do të ishte lidhur, ka të drejtë të kërkojë pagesën e shumës së siguruar nga fondi i kompensimit”. Ndërsa sipas nenit 29 (Kompensimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i një mjeti motorik të pasiguruar) në pikën 1 parashikon: “1. Pala e dëmtuar, së cilës I është shkaktuar dëmi brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, nga një mjet motorik, pronari i të cilit nuk është i mbuluar nga sigurimi i përgjegjësisë ndaj palës së tretë, ka të drejtë të kërkojë kompensimin e dëmit nga byroja...”. Shihet qartë se këto dispozita janë te zbatueshme per deme te shkaktuara nga “mjeti motorik”. Ndaj me të drejtë gjykata i është referuar konceptit të mjetit motorik sipas parashikimeve të ligjit. Sipas nenit 3/3 "Mjet motorik" është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina, me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave. Mjet motorik është edhe rimorkioja dhe gjysmërimorkioja, të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës”. Pra bëhet fjalë për mjete që lëvizin vetëm në tokë. Pretendimet e paditësave se edhe motori i ujit, si mjet lundrues, është edhe mjet motorrik bien në kundërshtim me parashikimet e nenit 3/19 sipas te cilit “Mjet lundrues" dhe "mjet i vogël lundrues" janë çdo mjet transporti i destinuar për lundrim, sipas përcaktimeve të Kodit Detar”. Në përfundim, për sa kohe Byroja Shqiptare e Sigurimit trajton vetëm dëmet e shkaktuara nga mjetet motorike, dhe aksidenti në rastin konkret nuk është shkaktuar nga një mjet i tilleë, me të drejtë gjykata ka rrëzuar padinë për mungesë të legjitimitetit pasiv....”.*

 **12. Kundër vendimit nr. 2001, datë 22.09.2015 të Gjykatës së Apelit Tiranë kanë ushtruar të drejtën e rekursit paditësit në këtë gjykim, OSHEE sh.a, në të cilin, kanë parashtruar këto shkaqe:**

* Vendimet e dhëna nga gjykatat më të ulëta janë të padrejta, të pambështetura në ligj dhe në prova, si dhe janë rrjedhojë e zbatimit të gabuar të ligjit.
* Vendimet e dhëna nga gjykata janë rrjedhojë e interpretimit të gabuar të ligjit.
* Vendimet e gjykatave më të ulëta, vijnë në kundërshtim me përmbajtjen e ligjit nr. 10076, datë 12.02.2009.
* Gjykata në kundërshtim me përmbajtjen e ligjit nr 10076, datë 12.02.2009 " Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit" dhe Rregulloren nr. 53 "Per trajtimin e dëmeve që mbulohen nga kontratat e sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit" që në nenin 1 që thotë se "dëmi që u shkaktohet personave të tretë nga mjet lundrues është përgjegjësi e kompesimit të BSHS", në mënyrë të njeanshme dhe arbitrare arsyeton të kundërtën se "BSHS nuk ka prëgjegjësi nisur nga një shkresë e kesaj pale".
* Gjykata ka rrezuar padine duke i dhene vleren e nje prove mbi ligjin, një shkrese të palës së paditur, përmbajtja e së cilës është ne kundershtim me ligjin Nr.10076,date 12.02.2009 dhe rregulloren nr. 53 "Për trajtimin e dëmeve që mbulohen nga kontratat e sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit"
* Gjykata rrëzon padinë me këtë arsyetim: "*Këtë qëndrim ka mbajtur edhe Autoriteti i Mbikqyrjes Financiare, i cili në bazë të nenit 42 pikat 7 dhe 8 dhe nenit 43 pika 3 të ligjit 10076 është organi mbikqyrës i palës së paditur BSHS dhe njëkohësisht miraton edhe statutin e saj, me shkresën nr. 3358/1, datë 12.11.2013 shprehet se përgjegjësi e Byrosë Shqiptare të Sigurimit është vetëm dëmshpërblimi i rasteve të dëmeve të shkaktuara nga mjete motorrike që lëvizin në rrugë, objekti i veprimtarisë së BSHS nuk mbulon mjetet ajrore dhe mjetet lundruese*."
* Të pretendosh mungesën e përgjegjësisë nisur nga perkufizimi i terminologjisë së nenit 3/3 të ligjit nr. 10076, kur kjo përgjegjësi është e përcaktuar qartë në nenin 21 dhe 29 të ligjit nr. 10076. Në nenin 1 dhe 38 të Rregullores që trajton në mënyrë të detajuar këtë shpërblim është abuzive sepse i heq mundësinë e përfitimit nga kjo e drejtë ligjore, një numri shumë të kufizuar të personave të dëmtuar nga këto aksidente, kur ligji ja u njeh shumë qartë këtë të drejtë, të mohuar nga gjykata.
* Gjykata dhe pala e paditur interpretojnë në mënyrë të deformuar termat e ligjit pa analizuar përmbajtjen e gjithë dispoziatve te tij.
* Në nenin 3 të ligjit 10076 jepet përkufizimi i termave të ligjit.
* Sipas pikës 2 te nenit 3 "Mjet transporti" është mjeti motorik, avioni dhe mjeti lundrues". Pra për efekt të ligjit mjetet e transportit janë ndarë në tre kategori.
* Sipas pikës 3 të neni 3 "Mjet motorik" është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina, me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave. Mjet motorik është edhe rimorkioja dhe gjysmërimorkioja, të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës".
* Në pikën 19 të nenit 3 të ligjit jepet përkufizimi i mjetit lundrues dhe pikërisht ""Mjet lundrues" dhe "mjet i vogël lundrues" janë çdo mjet transporti i destinuar për lundrim, sipas përcaktimeve të Kodit Detar", ndërsa në nenin 2/1/ç i ligjit 10076 parashikon se: "Sigurimi i detyrueshëm në sektorin e transportit përfshin:ç)sigurimin e përgjegjësisë së pronarit ose përdoruesit të mjetit lundrues, që më poshtë do të referohet si sigurimi i pronarit, për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti."
* Përcaktimi I termit "mjet lundrues që duhet të lidhë kontratë të detyrueshme sigurimi" duhet të jepet sipas Kodit Detar bazuar në nenin 3/19 të ligjit nr. 10076.
* Nenit 16 pika 2/a, e Kodit Detar, "*Pronari i mjeteve të vogla lundruese, me fuqi motorike më të madhe se 15 kë që, sipas rregullave të regjistrimit të mjeteve lundruese, duhet të regjistrohet në regjistrin e mjeteve lundruese, është i detyruar të lidhë një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për dëmet pasurore dhe jopasurore, të shkaktuara ndaj palëve të treta*".
* Mungesa e sigurimit te mjetit të mjetit lundrues shkaktar aksidenti, bazuar ne nenet 21 dhe 29 te ligjit 10076 sjell për pasojë që përgjegjësia për dëmin e shkaktuar prej tij të mbulohet nga Fondi i Kompensimit.
* Gjykata e rrëzon padinë duke mos i bërë një analizë të gjitha dispozitave të mësipërme të ligjit nr. 10076 dhe Rregullores dalë në zbatim të saj, Kodit Detar, praktikës gjyqësore, por duke referuar në mënyrë të përciptë vetëm nenit 3 të ligjit nr. 10076 që bënë "përcaktimin e termave të ligjit" pa referuar dhe analizuar përmbajtjen e ligjit në tërësi dhe dispozitat e posaçme të tij, të citura më sipër.
* Vendimi i Gjykates vjen në kundërshtim me praktikën gjyqësore të dhënë nga Gjykata Tiranës me vendimin nr. 11196, datë 19.11.2012 të lënë në fuqi me vendimin e Gjykates se Apelit nr. 2575, datë 03.12.2013 me paditëse Atifete Kuci, vendim i cili, në përputhje me vendimin unifikues, ka konfirmuar përgjegjësin e BSHS për kompesimin e aksidenteve të shkaktuara nga mjete lundruese të pasiguruara dhe të paidentifikuara, që është rasti me ekstrem i përgjegjësisë pasurore dhe jopasurore.
* Në mënyrë alogjike pala e paditur e pranon përgjegjësin e saj për dëmet e shkatuara nga mjete lundruese të pasiguruara dhe të paidentifikuara si është rasti i cituar më sipër, por nuk pranon përgjegjësinë e mjetit lundrues të pasiguruar, por të identifikuar.
* Përfundimisht kjo palë, i ka kërkuar Gjykatës së Lartë:

*-Ndryshimin e vendimit nr. 2001, datë 22.09.2015 të Gjykatës së Apelit Tiranë dhe të vendimit nr. 4571, datë 09.04.2014 të Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Tiranë*.

*- Pranimin e padisë sipas objektit.*

**II. Vlerësimi i Kolegjit Civil të Gjykatës së Lartë**

13. Kolegji vlerëson se rekursi i paraqitur nga paditësit në këtë gjykim, Hatem Matraxhi dhe Humije Matraxhi, kundër vendimit nr. 2001, datë 22.09.2015 të Gjykatës së Apelit Tiranë, nuk përmban shkaqe nga ato të parashikuara në nenin 472 të Kodit të Procedurës Civile (në vijim KPC), të cilat, ta bëjnë të cenueshëm vendimin e dhënë nga Gjykata e Apelit Tiranë. Kolegji çmon të theksojë se nga ana e Gjykatës së Apelit Tiranë është interpretuar drejtë ligji i zbatueshëm dhe për rrjedhojë është zgjidhur drejtë mosmarrëveshja objekt shqyrtimi, duke vlerësuar se ky vendim duhet të lihet në fuqi.

14. Nga shqyrtimi i akteve të administruara në dosje, ka rezultuar i provuar fakti se, në rastin objekt shqyrtimi kemi të bëjmë me një padi në fushën civile, që ka të bëjë me kërkimin e dëmshpërblimit për dëmit pasuror, dëmit jopasuror moral dhe dëmit jopasuror ekzistencial. Mosmarrëveshja objekt shqyrtimi rregullohet sipas përcaktimeve të Ligji nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për Sigurimin e detyrueshëm në sektorin e Transportit” nenet 2/1/ç e vijues, 16/1 e vijues, 50 e vijues; nenet 608 e vijues,625/a, 643 të Kodit Civil; Vendimi Unifikues nr. 12 datë 14.09.2007 i Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë.

15. Të dyja gjykatat më të ulëta kanë pranuar faktin se, në datë 18.07.2010, në detin Adriatik, në vendin e quajtur plazhi i fshatit “Rinia” është aksidentuar për vdekje shtetasi Petrit Matraxhi, nga një mjet lundrues, motor uji, në pronësi dhe në drejtimin e personit të tretë, Indrit Murati. Ky i fundit rezulton të ketë qënë i regjistruar në Regjistrin Detar me çertifikatë sigurimi as – 1054, me nr. Regjistrimi 682 – D, me fuqi motorrike 25 kw. Shtetasit Petrit Matraxhi, pavarësisht dhënies së ndihmës së specializuar mjekësore, nuk ka mundur dot të jetojë dhe ka ndërruar jetë në spital në datë 20.07.2010, duke u përcaktuar si shkak i vdekjes, shoku traumatik rrjedhojë e aksidentit me motor uji.

16. Gjithashtu, të dy gjykatat më të ulëta kanë pranuar faktin se, me vendimin penal nr. 855 datë 28.12.2010 të Gjykatës së Rrethit Durrës, personi i tretë në këtë gjykim, Indrit Murati, është deklaruar fajtor dhe është dënuar për veprën penale të vrasjes nga pakujdesia të shtetasit Petrit Matraxhi. Ky vendim ka marrë formë të prerë. Për këtë arsye, paditësit në këtë gjykim, datën 19.07.2011 i janë drejtuar palës së paditur me kërkesë për të përfituar shpërblimin e dëmit, duke i bashkëlidhur asaj të gjithë dokumentacionin provues. Pala e paditur me shkresën nr. 9231 prot., datë 24.12.2012, i ka bërë me dije paditësve se mjeti lundrues nuk klasifikohet në përcaktimet e rasteve që trajtohen nga Fondi i Kompensimeve dhe për këtë arsye ka refuzuar kërkesën për dëmshpërblim. Bazuar në këto shkaqe faktike, paditësit e kanë bërë mosmarrëveshjen objekt shqyrtimi gjyqësor.

17. Të dyja gjykatat kanë mbajtur të njëjtin qëndrim në lidhje me zgjidhjen e çështjes, duke vlerësuar rrëzimin e padisë së paditësve, me arsyetimin se, përgjegjësia e Byrosë Shqiptare të Sigurimit për të dhënë dëmshpërblim është vetëm për rastet e dëmeve të shkaktuara nga mjete motorrike që lëvizin në rrugë. Objekti i veprimtarisë së BSHS nuk mbulon mjetet ajrore dhe mjetet lundruese.

18. Për zgjidhjen e drejtë dhe përfundimtare të kësaj çështje, Kolegji vlerëson se, kriteret për përcaktimin se çfarë do të kuptohet me mjet lundrues janë të parashikuara shprehimisht në Kodin Detar, si dhe në përcaktimet e ligjit nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar.

19. Në nenin 16 të këtij Kodi parashikohet se: “*1. Në mjetet lundruese përfshihen të gjitha mjetet lundruese, me përjashtim të mjeteve, të cilat përdoren të fiksuara në trupin e njeriut. 2. Mjetet lundruese përbëhen nga: a) anijet që plotësojnë të dhënat teknike për regjistrim në Regjistrin e Mjeteve Lundruese; b) mjetet e vogla lundruese; c) mjetet detare; ç) mjetet ujore*”, ndërsa në nenin 17 të po këtij Kodi, përcaktohet qartësisht se: “*1. Veprimtaria në fushën e detarisë realizohet me anë të mjeteve lundruese, të cilat përbëhen nga: mjete detare, mjete ujore, mjete të vogla lundruese, instalime teknologjike mbi dhe nënujore me karakter shfrytëzimi, komunikacioni, shërbimi ose kërkimi shkencor, instalime portuale, teknika dhe sisteme të sinjalizimit detar, të komunikimit dhe të energjetikës. 2. Mjetet fluturuese, përfshirë edhe hidroplanet, u nënshtrohen rregullave të veprimtarisë ajrore, ndërsa, kur ulen në mjetet detare ose lundrojnë, respektojnë rregullat e kësaj fushe*”.

20. Në nenin 36 të Kodit Detar përcaktohet se: “1*. Klasifikimi i anijeve, sipas llojit, tonazhit, destinacionit të përdorimit, kapacitetit transportues, fuqisë motorike, shpejtësisë dhe të dhënave të tjera teknike, bëhet nga një shoqëri publike me qendër në portin ku ndodhet Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare. 2. Organi i klasifikimit krijohet dhe vepron me status të veçantë, me vendim të Këshillit të Ministrave. 3. Klasifikimi ka për bazë kriteret e pranuara nga e drejta ndërkombëtare dhe përcaktohet me vendim të Këshillit të Ministrave. 4. Klasifikimi i bërë nga ky organ është i detyrueshëm për organet shtetërore dhe personat juridikë, publikë e privatë. 5. Kundërshtimi i klasifikimit bëhet para gjykatës ku ka qendrën organi i klasifikimit, brenda 10 ditëve nga marrja e dijenisë. 6. Organi i klasifikimit mund të kryejë edhe ekspertime teknike, të kërkuara nga organet shtetërore, në ushtrim të funksioneve të tyre ose nga subjekte juridike, publike ose private*”, ndërsa në nenin 40 të po këtij Kodi, përcaktohet se: “*1 Mjetet lundruese, që plotësojnë kërkesat e nenit 39 të këtij Kodi, regjistrohen në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare kur janë: a) mjete motorike me fuqi më të madhe se 76 KF; b) mjete jomotorike mbi 80 BT ose mbi 80 tonë ujë zhvendosje*.*”*.

21. Në analizë të dispozitave ligjore të mësipërme, ligjvënësi ka përcaktuar në mënyrë të qartë se cilat janë mjetet lundruese detare, si dhe cilat nga këto mjete i nënshtrohen qartësisht veprimtarisë në fushën e detarisë. Në referim të këtyre parashikimeve ligjore, ligjvënësi ka dhënë përkufizimin se mjetet detare janë të gjitha ato mjete lundruese, me përjashtim të mjeteve të cilat përdoren të fiksuara në trupin e njeriut. Këto mjete lundruese për shkak të fuqisë së tyre motorrike, ngahen dhe kategorizohen në (i) anije; (ii) mjete te vogla lundruese; (iii) mjete detare dhe (iv) mjete ujore, të cilat, janë të gjitha mjete motorrike për të cilat ligji parashikon regjistrimin e tyre në regjistrin përkatës (neni 37 i Kodit Detar). Në këto mjete bëjnë pjesë edhe mjetet e vogla detare ose mjetet ujore, të cilat, kanë fuqi të ulët motorrike në krahasim me mjetet lundruese si anijet etj.

22. Në nenin 50 të Ligjit nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar, parashikohet shprehimisht se: “*1. Pronari i mjeteve të vogla lundruese, me fuqi motorike më të madhe se 15 kw, që, sipas rregullave të regjistrimit të mjeteve lundruese, duhet të regjistrohet në regjistrin e mjeteve lundruese, është i detyruar të lidhë një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për dëmet pasurore dhe jopasurore, të shkaktuara ndaj palëve të treta. 2. Në palët e treta, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk përfshihen personat në bordin e mjetit të vogël lundrues, shkaktarë të dëmit, as personat në mjetin tjetër lundrues apo në bordin e ndonjë mjeti tjetër lundrues. 3. Pronari i mjetit të vogël lundrues të huaj, që hyn në ujërat territoriale të Republikës së Shqipërisë, duhet të ketë një kontratë sigurimi të vlefshme për përgjegjësitë ndaj dëmeve shkaktuar palëve të treta, sipas pikës 1 të këtij neni, përveçse kur ka një garanci tjetër kompensimi për dëmet apo kur përcaktohet ndryshe në marrëveshjet ndërkombëtare. 4. Dispozitat e këtij neni zbatohen edhe për përgjegjësitë e pronarëve të mjeteve të vogla lundruese me motor, gjatë lundrimit në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë*”.

23. Në analizë të kësaj dispozite**, ligji për sigurimin e detyrueshëm të mjetit të transporteve, parashikon faktin se mjetet motorrike me fuqi më të madhe se 15 kw kanë detyrimin që të lidhin kontratë sigurimi të përgjegjësisë për dëmet pasurore dhe jopasurore ndaj palëve të treta. megjithatë, Kolegji vlerëson se, ligji nr. 10076/2009, edhe pse përmend “*mjete lundruese*” në disa nene të tij, nuk përcakton qartë se dëmet e shkaktuara nga këto mjete pa siguracion do të kompensohen nga Fondi i Kompensimit i administruar nga BSHS. Neni 29 dhe neni 50 i këtij ligji, që lidhen me kompensimin në mungesë sigurimi, janë hartuar në funksion të mjeteve rrugore motorike dhe nuk përfshijnë në mënyrë eksplicite mjetet lundruese.**

24. Qëllimi i ligjit nr. 10076, datë 12.02.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar dhe objekti i Fondit të Kompensimit është një kuadër ligjor që rregullon dhe mbron dëmet që ju shhaktohen viktimave nga aksidentet në rrugë dhe jo në ujrat detare. Për Kolegjin, për sa kohë që për mjetet lundruese nuk është krijuar një fond specifik apo nuk ka mekanizëm të përcaktuar në ligj për rregullimin e kësaj situate, nuk mund të zgjerohet përfshirja e BSHS përtej atij objekti që ligji i ka përcaktuar në mënyrë të qartë dhe të prerë, pa lënë mundësi për të bërë interpretime për të përfshirë në veprimtarinë e këtij institucioni edhe përgjegjësi të tjera të cilat ligji nuk i ka parashikuar apo përcaktuar shprehimisht.

25. Kolegji e vlerëson të rëndësishme që të evidentojë faktin se, në të drejtën civile dhe atë të sigurimeve, **parimi i ligjshmërisë** është parim themelor. Nuk mund të aplikohet përgjegjësi e një subjekti, pra në këtë rast e Byrosë Shqiptare të Sigurimeve (BSSH), në mungesë të një dispozite të qartë ligjore. Interpretimi analogjik për të përfshirë edhe mjetet lundruese në fondin e BSHS do të përbënte tejkalim të kompetencave të gjykatës dhe shkelje të parimeve themelore të përgjegjësisë civile dhe administrative. Në sistemin tonë të së drejtës pushtetet janë të ndara. Gjykata si mbajtëse e pushtetit gjyqësor, nëpërmjet unifikimit apo njësimit të praktikës gjyqësore, nuk mund të shtrijë veprimtarinë e saj duke tejkaluar fushën e saj të veprimit duke krijuar norma ligjore, ekskluzivitet i të cilit është i parlamentit si mbajtës i pushtetit legjislativ, por ajo vetëm mund të qartësosjë dhe interpretojë në mënyrë të uniformtë ligjin, duke e bërë të detyruëshëm atë në të gjitha shkallët e gjykimit.

26. Në rastin konkret, ligji për sigurimin e detyrueshëm nuk përmban dispozita të zbatueshme praktikisht për rastet e dëmeve nga mjete lundruese. Edhe pse drejtuesi i mjetit kishte detyrimin për të pasur siguracion, mosplotësimi i këtij detyrimi **nuk e zhvendos automatikisht barrën e kompensimit mbi BSHS**, për shkak të mungesës së bazës ligjore që e detyron atë për ta përmbushur këtë detyrim. Duke u mbështetur në interpretimin e drejtë të normës ligjore, në parimet e përgjegjësisë civile, në qëllimin e ligjit nr. 10076/2009, si dhe në kompetencat e kufizuara që i janë njohur Fondit të Kompensimit, **Kolegji arrin në përfundimin se vendimi i dhënë nga Gjykatës së Apelit është i drejtë dhe si i tillë duhet të lihet në fuqi.**

27. Gjithashtu, Kolegji vlerëson të theksojë faktin se, se nga ana e Gjykatës së Apelit Tiranë, janë respektuar të gjitha parimet bazë për zhvillimin e një procesi të rregullt ligjor, palëve ndërgjyqëse ju është dhënë mundësia që të dëgjohen dhe të debatojnë në lidhje me provat, faktet dhe rrethanat e mosmarrëveshjes objekt shqyrtimi, duke paraqitur pretendimet dhe prapësimet e tyre në lidhje me të. Gjykata e Apelit Tiranë i ka dhënë përgjigje palës ankuese në lidhje me të gjitha çështjet e ngritura në ankim, si dhe ka bërë një cilësim të drejtë të fakteve dhe rrethanave që lidhen me mosmarrëveshjen, ka kryer një analizë juridike të plotë të provave dhe e ka zgjidhur mosmarrëveshjen, në përputhje me dispozitat ligjore në fuqi. Vendimi i dhënë nga Gjykata e Apelit Tiranë nuk vjen në kundërshtim me praktikën e Kolegjit Civil apo Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë dhe për këtë arsye, nuk ka ndonjë shkak për ta cenuar atë.

28. Për gjithë arsyet e cituara si më sipër, Kolegji vlerëson se vendimi i dhënë nga Gjykata e Apelit Tiranë duhet lënë në fuqi, si një vendim i drejtë dhe i marrë në përputhje me ligjin procedural dhe atë material të zbatueshëm.

**P Ë R K Ë T O A R S Y E**

Kolegji Civil i Gjykatës së Lartë, në bazë të nenit 485, pika 1, shkronja “e” të Kodit të Procedurës Civile.

**V E N D O S I**

Lënien në fuqi të vendimit nr. 2001, datë 22.09.2015 të Gjykatës së Apelit Tiranë.

**U shpall sot në Tiranë, më 14.11.2024**