

PËRGJEGJESIA CIVILE NGA DËMET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETET NË KOSOVË DHE SHQIPËRI

Merita Muharremi

Dorëzuar

Universitetit European të Tiranës

Shkollës Doktorale

Në përmbushje të detyrimeve të programit të doktoratës në
shkencat juridike, me profil “E drejta private”, për marrjen e gradës shkencore
“Doktor”

Udhëheqësi Shkencor

Prof. Dr. Kestrin Katro

Numri i fjalëve: 79, 543

Tiranë, Korrik 2018

PËRMBAJTJA E LËNDËS

Pranimi (<i>Acknowledgement</i>).....	5
Abstrakti (<i>Abstract</i>).....	7

Kapitulli I: HYRJE DHE BAZIM TEORIK

1.1.Hyrje.....	11
1.2. Qëllimi dhe Objektivat e Punimit.....	12
1.3. Rëndësia e Punimit.....	12
1.4. Metodologjia e punimit dhe metodat e kërkimit shkencor.....	13
1.5. Pyetjet kërkimore dhe hipotezat e punimit.....	14
1.5.1. Pyetjet kërkimore.....	14
1.5.2.Hipotezat e studimit.....	15
1.6.Kufizimet e studimit.....	15
1.7. Përmbajtja dhe strukturimi i punimit.....	16

Kapitulli II: SHKAKTIMI I DËMIT NGA AUTOMJETET

2. 1. Hyrje.....	18
2. 2. Elementet e shkaktimit të dëmit nga automjetet.....	18
2.3. Veprimi i kunderligjshëm.....	22
2. 4. Aksidentet e kalimtarëve të rastit nga automjetet.....	26
2. 5. Faji, pasojat nga aksidentet dhe lidhja shkaksore.....	28

Kapitulli III: PËRGJEGJËSIA CIVILE NGA DËMET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETET NË KOSOVË

3.1. Përgjegjësia Civile dhe Dëmi.....	35
3.2. Përgjegjësia Civile deliktore dhe llojet e saj.....	44
3.3. Përgjegjësia civile dhe dëmet që shkaktohen në trafik nga automjetet.....	47
3.4. Përgjegjësia e palës së tretë.....	49
3.5. Përgjegjësia prindërore për dëmin e shkaktuar nga fëmija i mitur.....	51
3.6. Përgjegjësia për dëmin e shkaktuar nga kafshët.....	53
3.7. Përgjegjësia e ndarë.....	54
3.8. Mbrojtja e palëve të treta dhe sigurimi i detyrueshëm kundër përgjegjësisë civile të automjeteve.....	55
3.9. Statistikat e aksidenteve në Kosovë dhe arsyet e aksidenteve.....	59
3.10. Kontrata e sigurimit kundër përgjegjësisë civile të automjeteve.....	62

3.10.1. Natyra ligjore e Kontratës së Sigurimit të Detyrueshëm ndaj përgjegjësisë civile.....	63
3.10.2. Të drejtat dhe detyrimet e palëve sipas kontratës së sigurimit nga përgjegjësia civile.....	69
Kapitulli IV: RREGULLIMI LIGJOR I SHKAKTIMIT TË DËMIT NGA AUTOMJETET NË KOSOVË	
4.1. Vështrim i përgjithshëm.....	81
4.2. Korniza Ligjore në Kosovë.....	83
4.3. Dëmet nga aksidentet në transport dhe statistikat e aksidenteve në Kosovë.....	87
4.4. Analiza e shkaqeve të aksidenteve në transport në Kosovë.....	88
4.5. Krahasimi i dëmeve nga automjetet me vendet tjera të Rajonit.....	91
4.6. Situata aktuale e aksidenteve dhe dëmeve në Kosovë.....	101
4.7. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë.....	103
4.7.1. Analizat e të dhënave nga aksidentet dhe trendet e aksidenteve	103
4.7.2. Strategjia e Sigurisë Rrugore 2016-2020.....	114
4.7.3. Praktika gjyqësore në Kosovë për sigurinë në trafikun Publik.....	119
Kapitulli V: SISTEMI I SHPËRBLIMIT TË DËMIT NGA AUTOMJETET NË KOSOVË	
5.1. Rregullat për shkaktimin e dëmit nga automjetet	125
5.2. Shpërblimi i dëmit.....	126
5.3. Ligji për Sigurimet.....	132
5.4. Trajtimi i shpërblimit të dëmit nga auto-përgjegjësia.....	137
5.4.1. Dëmi material dhe format e tij.....	141
5.4.2. Mbajtja e humbur dhe fitimi i humbur.....	142
5.4.3. Dëmi jomaterial dhe format e tij.....	143
5.4.4. Kompensimi për dhembjet shpirtërore për shkak të zvogëlimit të aktivitetit të përgjithshëm jetësor.....	143
5.4.5. Kompensimi për dhembjet trupore.....	144
5.4.6. Kompensimi për frikën.....	145
5.4.7. Kompensimi për dhembje shpirtërore për shkak të shëmtimit (demit estetik).....	146

5.4.8. Kompensimi për dhembje shpirtërore për shkak të vdekjes ose invaliditetit tepër të rëndë të personit të afërm.....	146
5.5. Hulumtimi: Zbatimi i përgjegjësisë civile tek dëmet e shkaktuara nga automjetet në Kosovë.....	147
5.6. Analiza e të dhënave të mbledhura përmes Pyetësorit.....	165
Kapitulli VI: PËRGJEGJËSIA CIVILE NGA DËMET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETET NË RASTIN E AKSIDENTEVE RRUGORE NË SHQIPËRI	
6.1. Hyrje.....	169
6.2. Analizë juridike e Ligjit nr 10076, datë 12.02.2009.....	172
6.2.1. Subjektet që përfitojnë dhe përjashtohen nga dëmshpërblimi.....	175
6.3. BSHS dhe fondi i kompesimit.....	176
6.4. Dokumentacioni bazë i një praktike dëmi.....	179
6.5. Kufiri i mbulimit të dëmeve nga shoqëritë e sigurimit.....	180
6.6. Shpërblimi dhe llojet e dëmit të pësuar.....	183
6.7. Praktika gjyqësore në Shqipëri.....	196
Kapitulli VII: PËRGJEGJËSIA CIVILE NGA DËMET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETET NË TË DREJTËN E BE-SË	
7.1. Burimet e së drejtës të sigurimit nga përgjegjësia civile në të drejtën e BE-së dhe historiku i tyre.....	200
7.2. Rregullat për sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve në shtetet anëtare të BE-së dhe ndikimi i tyre në të drejtën tonë.....	210
7.3. Burimet ndërkombëtare të së drejtës nga siguri i përgjegjësisë civile të automjeteve.....	211
7.4. Konventa Evropiane mbi Përgjegjësinë Civile për dëmet e shkaktuara nga automjetet.....	213
7.5. Sigurimi i detyrueshëm – ligjor.....	216
KAPITULLI VIII: KONKLUSIONE DHE REKOMANDIME.....	221
BIBLIOGRAFIA	226

DEKLARATA E AUTORËSISË

Nën përgjegjësinë time personale, deklaroj se përmbajtja e tezës së doktoraturës së paraqitur është punë origjinale dhe nuk përmban plagjiaturë. Punimi është shkruar prej meje, nuk është prezantuar asnjëherë para një institucioni tjetër për vlerësim dhe nuk është botuar i tëri ose pjesë të veçanta të tij. Punimi nuk përmban material të shkruar nga ndonjë person tjetër, përveç rasteve të cituara dhe të referuara.

Merita Muharremi _____

DEDIKIMI

Dedikuar babait Tim, Prof. Dr. Hivzi Muharremi!

ABSTRAKTI

Tek përgjegjësia civile ekziston një rregull e përgjithshme juridike që çdo subjekt duhet të përmbahet nga veprimet e veta që mund t'i shkaktojnë dëm tjetrit. Dëmi mund të shkaktohet në mënyra të ndryshme: përmes veprimit të njerëzve, nga sendet dhe nga ndodhitë natyrore.

Çështjet që do të trjtohen në këtë punim kanë të bëjnë me përgjegjësinë civile për dëmet e shkaktuara nga automjetet në Kosovë dhe Shqipëri, sikurse edhe kompensimi i dëmit të shkaktuar përmes mbulimit të sigurimit të detyrueshëm, pra sigurimit të përgjegjësisë civile të shoferëve në transport.

Tek detyrimi i krijuar përmes shkakimit të dëmit ekzistojnë dy subjekte, ai që e ka shkaktuar dëmin tjetrit person dhe i cili quhet dëmtues dhe është debitor në marrëdhënien e detyrimit, si dhe subjekti të cilit i është shkaktuar dëmi që quhet i dëmtuari dhe i cili është kreditor në këtë marrëdhënie. Si përgjegjësia deliktore civile po ashtu edhe përgjegjësia kontraktore kanë një gjë të përbashkët e që është kompensimi i dëmit të shkaktuar. Ndërsa, faji është parakusht i përgjegjësisë deliktore civile, e në veçanti i përgjegjësisë subjektive. Ndërsa, sa i përket vet dëmit, kemi dëmin pasuror, jo pasuror dhe fitimin e munguar të cilat janë elaboruar në punim.

Në botën moderne shumë persona mund të vuajnë dëme pa fajn e tyre dhe mund të jenë të kërcënuar nga rreziqet e ndryshme, p.sh. në komunikacion, në transportin publik, etj. Mu për këtë, ekziston një interes i madh i komunitetit për kompensimin e dëmit të shkaktuar dhe për këtë arsye shtetet ndërhyjnë me përshkrimin e rregullave të sigurimit të detyrueshëm nga përgjegjësia e të gjithë personave që përdorin mjete të rrezikshme, e veçanërisht automjeteve.

Me sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve është i mbuluar nga përgjegjësia civile për dëmet e shkaktuara ndaj palëve të treta duke përdorur një automjet. Prandaj, mund të konstatohet se sigurimi i detyrueshëm kundër përgjegjësisë civile të automjeteve paraqitet një formë si mbrojtje e palëve të treta. Po ashtu, edhe shtetet evropiane kanë ndërmarr masa me qëllim të rregullimit të sigurimit nga përgjegjësia civile. Analog me këtë, BE-ja gjatë historikut të saj ka adoptuar pesë Direktiva me të cilat e ka rregulluar këtë lëmi, pra sistemin e sigurimit vullnetar dhe sistemin e sigurimit të detyrueshëm nga përgjegjësia civile e vozitësve. Me sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve është mbuluar përgjegjësia civile për dëmet që i'u shkaktohen palëve të treta duke përdorur automjetet.

Sa i përket në vençanti Kosovës, ndonëse për fat të keq ende nuk janë zhvilluar format e kompensimit për dëmin sikurse në vendet e BE-së, megjithatë mund të konkludohet se industria e sigurimit kundër përgjegjësisë civile të automjeteve në vendin tonë ka përparuar dukshëm dhe se është duke bërë përmirësimin dhe avancimin e rregullativës vazhdimisht duke punuar në përshtatjen dhe normatizimin e rregullave veçanërisht duke zbatuar përvojën e vendeve të BE-së.

Fjalë kyçe: *shkaktim dëmi, aksident automobilistik, përgjegjësi civile, dëmi jashtë kontraktor*

ABSTRACT

To civil liability, there is a general legal rule that every subject should refrain from their actions that can cause damage to another. The damage can be caused in many different ways: through the action of the people, by items and by natural events.

The importance of the issue which is examined in this paper is the issue of liability for damages caused in traffic in Kosovo and Albania and the compensation of the damages through the coverage of the mandatory insurance - insurance of the civil liability for drivers in traffic.

When we have responsibility created through the infliction of harm, there are two entities, one that has caused damage to another person and who is called damaging (harmful) and is a debtor in this relationship and the entity against which is caused the damage and it is called the injured person and which is creditor in this relationship. Both, civil liability as well the contractual responsibility has also one thing in common and that is compensation for caused damages. While guilt is a prerequisite for civil liability responsibility and particularly of the subjective responsibility. In terms of “damage”, we have property damage, non-pecuniary damage and the missed profit, which are elaborated in the paper.

In the modern world many people may experience damages without their fault and may be threatened by various risks, e.g. traffic, public transport, etc. Hence, there is a great interest of the community to compensate the damages caused and therefore states interfere with the description of the rules for the compulsory insurance of liability of all persons who use dangerous tools, especially motor vehicles.

With the civil liability insurance of the vehicle is covered by civil liability for damages caused to third parties using a vehicle. Therefore, it can be concluded that the compulsory insurance against the civil liability of the vehicles are presented as a protection form for the third party. Also, the European countries have taken measures in order to regulate the insurance for civil liability. Analog with this, the EU during its history has adopted five directives that have regulated this field, the voluntary insurance system and the compulsory insurance system of civil liability for drivers. With the civil liability insurance of vehicle it is covered the civil liability for damages caused to the third parties by using vehicles.

Regarding our country - Kosovo, although unfortunately still are not developed the forms of compensation for the damages as it is in the countries of the EU, however it can be concluded that the industry of insurance against civil liability of vehicles in our country has

progressed significantly and that is making the improvement and advancement of regulations constantly working on adopting and especially adaptation of the rules applying the experience from the EU countries.

Keywords: *causing damage, car accident, civil liability, non pecuniary damage.*

KAPITULLI I: HYRJE DHE BAZIM TEORIK

1.1. Hyrje

Kohët e fundit, në doktrinën e së drejtës civile diskutohet për evoluimin e rregullimit të përgjegjësisë jashtë kontraktore nga shkaktimi i dëmit. Vazhdimisht janë ndërmarrë dhe ndërmerren masa që në mënyrë sa më efikase të kompensohet dëmi që shkaktohet nga njerëzit dhe aktivitetet e tyre të rrezikshme.

Një nga parimet themelore të shoqërisë njerëzore është ndalimi për t'i shkaktuar dëm tjetrit, e njohur si "*përgjegjësia akuiliane*", që do të thotë se kushdo që shkel të drejtat dhe interesat e ligjshme të një tjetri, detyrohet ta dëmshperblejë atë. Nëpërmjet dëmshpërblimit synohet rivendosja e plotë e të dëmtuarit në gjendjen e mëparshme, në të cilën ai do të gjendej nëse nuk do të ndodhte fakti i paligjshëm.¹

Dëmi jashtë kontraktues është ai dëm civil për të cilin mund të kërkohej kompensim, shembull kur makina e dikujt shkatërrohet për shkak të neglizhencës së shoferit (ngasësit) tjetër dhe pala e dëmtuar i drejtohet gjykatës për të kërkuar kompensimin e dëmit.

Dëmi do të thotë humbje në mjete, në sende a njerëz p.sh. "dëm material", "dëmet e luftës", "dëmet nga shiu/breshëri" etj. Vet dëmi është veprim shumë specifik i cili me paraqitjen e tij shkakton dëm apo e dëmton njeriun në aktivitet ekonomike. Atë, madje e dëmton edhe në jetën e tij kur njeriut i paraqiten dëme të pasurisë, i përkeqësohen kushtet ekonomike, i zvogëlohen të ardhurat materiale dhe kështu pasojat nga dëmi i shkaktuar i kontribuojnë destabilizimit të tij. Rreziku nga dëmet e shkaktuara kane qenë përcjellës i aktivitetit njerëzor dhe jetës së përditshme të qenieve njerëzore. Andaj, njerëzimi gjithnjë është përpjekur t'i kundërvihet në forma të ndryshme këtij fenomeni, pra dëmit. Megjithatë, dëmet të cilat i shkaktohen njerëzve do të ekzistojnë deri sa të ekzistojë vet njeriu.

Objekti i studimit të këtij punimi është çështja e Përgjegjësisë Civile nga dëmet e shkaktuara nga automjetet në Kosovë e Shqipëri dhe zbatimi i saj sikurse edhe kompensimi i dëmeve përmes mbulimit me sigurimin e detyrueshëm të automjeteve për dëmet e shkaktuara nga automjetet në Republikën e Kosovës dhe Shqipërisë.

Qëllimi i sigurimit tek përgjegjësia civile e drejtuesve të automjeteve është sigurisht mbulimi i kompensimit për të dëmtuarin në rast aksidenti, si p.sh të atillë kur siguresi e ka përmbushur detyrimin e tij në rast se ai ekziston në bazë të kontratës dhe të kushteve të

¹ Shih; Vendimin Unifikues i Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë, nr 12, datë 14.09.2007.

sigurimit të kushteve të përfunduara, të kompensojë personin e tretë (të dëmtuarin apo të lënduarin). Kështu, në rastin kur një person vuan dëmin nga automjeti i të siguruarit, siguruesi është i detyruar të paguajë dëmshpërblimin ndaj personit përgjegjës detyrimisht. Personi i cili ka bazë të arsyeshme për arritjen e kompensimit të dëmit nga shkaktuesi i dëmit për shkak të përgjegjësisë kontraktuale të siguruesit është sigurisht një garanci për zhdëmtim – kompensimin e dëmit të shkaktuar me përdorimin e automjetit të siguruar.

1.2. Qëllimi dhe Objektivat e Punimit

Qëllimet dhe Objektivat e punimit janë:

- Analiza e zbatimit të përgjegjësisë civile për shkaktimin e dëmit nga automjetet në Republikën e Kosovës dhe Shqipërisë.
- Ngritja e njohurive për konceptin e përgjegjësisë civile që buron nga shkaktimi i dëmit. Kjo për arsye se shumë shkaktues të dëmeve në sektorin e transportit nuk janë njohës të përgjegjësisë civile që buron nga shkaktimi i dëmit.
- Analiza e kuadrit ligjor Kosovar dhe Shqipëtar, për sa i përket identifikimit të të përbashkëtave dhe dallimeve në fushën e përgjegjësisë civile për shaktitmin e dëmeve të ardhur nga automejtet, në kuadër të përafrimit të legjislacionit të këtyre dy vendeve me atë të BE-së.
- Shqyrtimi i mendimeve të ndryshme lidhur me përgjegjësinë civile, duke trajtuar dhe analizuar qasje ndryshme në legjislacionet e vendeve të marra në studim, sa i përket përgjegjësisë civile për shkaktimin e dëmit dhe kompensimin e tij.
- Identifikimin e institucioneve dhe individëve që janë përgjegjës për zbatimin e përgjegjësisë civile për shkaktimin e dëmit nga automjetet. Duke identifikuar institucionet dhe kategorinë e individëve që janë më të prirë për shkaktim të dëmeve në transport, krijohet hapësirë edukimi dhe mobilizimi për parandalimin e tyre. Identifikimin e dëmit material dhe jo-material me fokus në sigurimin e detyrueshëm.

1.3. Rëndësia e punimit

Rëndësia e këtij punimi qëndron në trajtimin dhe analizën e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar nga automjetet dhe kompensimin e tij përmes mbulimit të sigurimit të detyrueshëm, i cili meriton të trajtohet për disa arsye:

Së pari, kjo çështje nuk është trajtuar në mënyrë gjithëpërfshirëse, edhe pse në jetën e përditshme është e ditur se kohëzgjatja e mbulimit të sigurimit përmes një kontrate të sigurimit mbulon rregullisht periudhën prej një viti, dhe drejtuesit e automjeteve janë të kushtëzuar me detyrimin e regjistrimit vjetor të automjeteve motorike. Pikërisht, në një situatë të tillë parashtrohet çështja nëse siguruesi është i detyruar për të kompensuar të gjitha dëmet e shkaktuara.

Së dyti, çështja e fushës së mbulimit të dëmeve të shkaktuara në transport përmes sigurimit të detyrueshëm të automjeteve tek përgjegjësia civile është e rregulluar nga legjislacioni kombëtar të secilit vend. Gjithashtu, nga dëmet nga automjetet në transport mund të vuajnë dhe palët e treta sikurse edhe palët që nuk janë shtetas të vendit në të cilin jeton qytetari i siguruar. Dinamika e jetës së përditshme dhe të biznesit në mënyrë të pashmangshme çon në një rritje të shpejtë të aksidenteve të trafikut me elemente të huaj dhe në nevojën për të krijuar rregulla të veçanta për situata të tilla të veçanta. Për këtë arsye në ligjet kombëtare të shumicës së vendeve evropiane, siguri i detyrueshëm shtrihet edhe për automjetet me targa të huaja dhe në shumë nga këto ligje parashikohet se kompensimi i dëmit iu ofrohet personave të lënduar, pavarësisht nga fakti se a janë shkaktarët e dëmtimit automjetet e regjistruar vendas apo atij të huaj. Prandaj, objektivi i sigurimit të detyrueshëm të automjeteve tek përgjegjësia civile është mbrojtja e të gjithë përdoruesve të trafikut dhe përveç sigurimit ndihmën e nevojshme financiare për të siguruarit në rast se ndodh një ngjarje e padëshirueshme - pra shkaktim i dëmit. Prandaj, çështja e fushës së mbulimit të dëmit përmes sigurimit të detyrueshëm të automjeteve ka rëndësi primare.

1.4. Metodologjia e punimit dhe metodat e kërkimit shkencor

Gjatë punimit të këtij hulumtimi kemi përdorur disa metoda kërkimore, në mënyrë që këtë tematikë ta hulumtojmë dhe studiojmë në mënyrë sa më të gjithanshme. Gjatë punimit jam munduar që t'i shfrytëzoj të gjitha burimet e mundshme shkencore të nevojshme për mbledhjen e të dhënave gjithëpërfshirëse, për të analizuar dhe trajtuar këtë temë në mënyrë sa më të hollësishme.

Po ashtu, gjatë punimit të temës, jam fokusuar në këta faktorë:

- përmbajtjen e analizuar të materialit të mbështetur në literaturë,
- përshkrimin dhe interpretimin e normave përkatëse dhe përdorimin e metodave të ndryshme në punim si:

- Metoda deskriptive-përshkruese,
- Metoda krahasuese,
- Metoda e analizës,
- Metoda e sintezës dhe Metoda empirike;

Metoda deskriptive-përshkruese: Kjo metodë është përdorur në këtë punim shkencor lidhur me përshkrimin e problemit që është objekt trajtimi. Kjo metodë ka zënë vend në punim sepse kam bërë përshkrimin e të dhënave që kanë të bëjnë me trajtimin e kësaj teme. Me anë të kësaj metode kemi arritur të bëjmë përshkrim të detajizuar, të plotë dhe gjithëpërfshirës.

Metoda krahasuese-komparative: Me anë të metodës krahasuese kemi bërë peshimin e elementeve krahasuese, veçoritë e përbashkëta, ose diferencat që i kanë dy ose më tepër dukuri, ngjarje, etj. Kjo metodë është e përdorur shumë, sepse me përdorimin e saj kemi mundur të arrijmë deri te konkluzionet e sakta.

Metoda e analizës: Me anë të kësaj metode kemi bërë zbërthimin elementeve krijuese, të mendimeve, sepse kjo metodë është qasje e kërkimit shkencor dhe e shpjegimit të së vërtetës nëpërmjet zbërthimit të krijimeve mendore të ndërlikuara (kuptimet, gjykimet, konkluzionet) në elemente më të thjeshta dhe në pjesë përbërëse të çdo vepre kërkimore, si dhe pjesëve që kanë lidhshmëri me njëra tjetrën.

Metoda e sintezës: Nëpërmjet kësaj metode kemi arritur të krijojmë lidhje të kreirimit dhe të mendimeve të thjeshta në tërësi të komplikuar. Kemi arritur të bëjmë lidhjen e mendimeve të autorëve të ndryshëm të fituar nga analiza. Me anë të kësaj jemi nisur nga mendimet e thjeshta në ato më të ndërlikuara. Mundë të themi se rëndësia e analizës identifikohet në fazat e studimit të punimit ndërkaq rëndësia e sintezës është e ndërlidhur me fazën e sublimimit të rezultateve në këtë punim.

Metoda empirike: Kjo metodë na ka mundësuar që të bazohemi vetëm në përvojë duke u mbështetur në të kaluarën si dhe nxjerrjen e konkluzioneve apo gjykimeve për objektin e trajtimit tonë. Rezultatet që janë fituar nëpërmjet kësaj metode, janë mjaft të rëndësishme, veçanërisht për implementim praktik.

1.5. Pyetjet kërkimore dhe hipotezat e punimit

1.5.1. Pyetjet kërkimore:

1. Cilët janë faktorët që ndikojnë në zbatimin e Përgjegjësisë Civile tek dëmet e shkaktuara nga automjetet në Kosovë dhe në Shqipëri?

2. Në çfarë niveli realizohet përmbushja e detyrimeve si pasojë e Përgjegjësisë Civile tek dëmet e shkaktuara nga automjetet në Kosovë dhe Shqipëri?
3. A janë të informuar qytetarët e Kosovës dhe Shqipërisë mbi kuadrin ligjor për shpërblimin e dëmit që kanë pësuar nga aksidentet?
4. Cilat janë autoritetet përgjegjëse që rregullojnë dhe mbikqyrin veprimtarinë e tregut të sigurimeve në Kosovë dhe Shqipëri?
5. A parashikon në legjislacionin Kosovar dhe atë Shqipëtar rregullimi i infrastrukturës për aplikimin e sistemit bonus-malus në sigurimet motorike?
6. Cilat janë procedurat administrative dhe gjyqësore që ndjek një “i siguruar” për të përfituar dëmshpërblim për dëmin e pësuar nga aksidentet në Kosovë dhe Shqipëri?
7. Çfarë kuptojmë me treg sigurimesh dhe çfarë përfshin ky treg?
8. Cilat janë veçoritë e kontratës së sigurimit me të gjithë elementët e saj?

1.5.2. Hipotezat e studimit

Hipoteza I:

Kuadri ligjor Kosovar dhe Shqipëtar për dëmet e shkaktuara nga automjetet në sektorin e transportit edhe pse i reformuar ka mangësi për shkak të mungesës së parashikimit dhe rregullimit të infrastrukturës për aplikimin e sistemit bonus-malus në sigurimet motorike.

Hipoteza II:

Shumë individë nga mungesa e informacionit dhe mosnjohjes së kuadrit ligjor nuk marrin vlerën reale të dëmit që kanë pësuar nga aksidentet por mjaftohen nga një dëmshpërblim aspak në proporcion me dëmin e pësuar, që kompanitë e sigurimit ofrojnë.

1.6. Kufizimet e studimit

Mundësitë për të trajtuar këtë temë janë të shumta, pasi ka tekste të ndryshme të cilat trajtojnë përgjegjësinë civile në përgjithësi, shaktimin e dëmit, dëmin dhe llojet e tij. Por, trajtimi i kësaj teme specifike paraqet edhe kufizime të shumta, mbi të gjitha duke iu referuar materialeve të pakta në lidhje me përgjegjësinë civile nga dëmet e shkaktuara nga automjetet në Kosovë dhe Shqipëri, ku përveç burimeve parësore siç janë ligjet dhe burimeve dytësore që në shumicën e rasteve janë statistikore të marra nga instiucionet shtetërore, kam patur vështirësi në gjetjen e burimeve që trajtojnë përgjegjësinë civile për dëmet e shkaktuara nga automjetet në mënyrë specifike.

1.7. Përmbajtja dhe struktimi i punimit

Disertacioni ka 8 (tetë) kapituj. Në kapitujt e parë elaborohet tema e disertacionit dhe shtjellohen tematikat e përgjegjësisë civile, dëmit si dhe përgjegjësisë nga dëmet e shkaktuara në trafik.

Kapitulli i parë, ka në përbërje qëllimin e punimit, hipotezat dhe pyetjet kërkimore, metodat e kërkimit, vështirësitë e hasura gjatë hulumtimit dhe pritshmëritë mbi kërkimin. Pra, është një përmbledhje e aspekteve bazë të punimit në tërësi. Në këtë kapitull trajtohet baza metodologjike e punimit që përbën dhe aspektin strukturor të disertacionit në të gjithë elementët e kërkuar për hulumtimin shkencor.

Kapitulli i dytë, merret me studimin e shkaktimit të dëmit nga automjetet duke trajtuar elementët e shkaktimit të dëmit dhe duke analizuar secilin prej tyre qoftë në planin doktrinar qoftë në atë praktik.

Kapitulli i tretë, ka për objekt të tij trajtimin e instituteve të përgjegjësisë civile të ardhur nga dëmet e shkaktuara nga aksidentet automobilistike. Konkretisht në këtë kapitull elaborohet përgjegjësia civile dhe dëmi, mbrojtja e palëve të treta dhe sigurimi i detyrueshëm i automjeteve duke u ndalur edhe në analizën e kontratës së sigurimit të detyrueshëm ndaj përgjegjësisë civile.

Kapitulli i katërt, trajton kuadrin ligjor të rregullimit të përgjegjësisë civile të ardhur nga shkaktimi i dëmit nga automjetet në Kosovë. Fillon me një vështrim të përgjithshëm të këtij problemi duke paraqitur edhe kornizën ligjore në Kosovë që disiplinon këtë situatë juridike deri në ditët e sotme duke përfshirë në mënyrë të përciptë elementët që ndikojnë në përgjegjësinë civile. Gjithashtu në këtë kapitull trajtohen edhe raste nga praktika gjyqësore, në të cilin kam analizuar disa vendime gjyqësore të Gjykatës Themelore të Prishtinës në lidhje me sigurinë në trafikun publik.

Kapitulli i pestë, pasqyron zhvillimin e sistemit i shpërblimit të dëmit nga automjetet në Kosovë. Trajtimi që synon të kryej ky kapitull konsiston në analizën e normave që kanë të bëjnë me shkaktimin e dëmit nga automjetet, shpërblimin e dëmit, përgjegjësinë e palës së tretë, shoqata e sigurimeve të Kosovës duke u fokusuar në anët positive dhe ato negative.

Kapitulli i gjashtë, trajton të gjithë kuadrin rregullator në fuqi në Shqipëri në fushën e sigurimit të detyrueshëm të mjeteve motorike dhe përgjegjësisë civile që buron nga dëmet e shkaktuara nga automjetet, duke bërë një analizë të secilit prej këtyre burimeve të së drejtës

në këtë fushë. Kapitulli përfshin procedurët e trajtimi të dëmit, rrugën administrative dhe gjyqësore, kufijtë e mbulimit të dëmit të parashikuara nga ligji, llojet e dëmit të pësuar dhe mënyrat e shpërblimit të tij. Gjithashtu në këtë kapitull trajtohen edhe raste nga praktika gjyqësore, në të cilin kam analizuar Vendimin e Gjykatës së Lartë nr 12, datë 14.09.2007 si një burim mjaft i rëndësishëm për figurat e dëmit jopasuror. Gjithashtu edhe vendimin e Gjykatë Kushtetuese nr 6 datë 17.02 2014 që trajton konfliktin ligjor ndërmjet vendimit Unifikues të Kolegjeve dhe kuadrit ligjor në fushën e sigurimeve.

Kapitulli i shtatë, trajton përgjegjësinë civile në të drejtën e BE-së. Ky kapitull analizon burimet e së drejtës të sigurimit nga përgjegjësia civile në të drejtën e BE-së dhe historiku i tyre. Gjithashtu një fokus të vecantë zënë edhe rregullat për sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve në shtetet anëtare të Bashkimit Europian si dhe interferimi i tyre në vendin tonë.

Kapitulli i tetë trajton konkluzionet e arritura duke përfshirë edhe rekomandime mbi aplikimin dhe studimin e mëtejshëm të instituteve të përgjegjësisë së shkaktimit të dëmit nga aksidentet automobilistike.

KAPITULLI II: SHKAKTIMI I DËMIT NGA AUTOMJETET

2.1. Hyrje

Në kohët e sotme shumë persona mund të kërcënohen nga rreziqet e ndryshme në komunikacion, në transportin publik, etj. Dhe mund të jenë viktimat e të pësojnë dëmtime. Në këto raste ekziston një interes i madh i komunitetit për kompensimin e dëmit të shkaktuar dhe për këtë arsye shteti ndërhyr me përshkrimin e rregullave të sigurimit të detyrueshëm nga përgjegjësia e të gjithë personave që përdorin mjete të rrezikshme. Sigurimi i përgjegjësisë civile të automjeteve është i mbuluar nga përgjegjësia civile për dëmet e shkaktuara palëve të treta duke përdorur një automjet.

Automjetet motorike janë mjetet e transportit të cilat përdoren më së shpeshti. Jeta e njeriut modern nuk mund të paramendohet pa përdorimin e automjeteve për shkak se në masë të madhe lehtëson përmbushjen e nevojave të ndryshme duke u bërë sinonim me kohën e tashme dhe kusht për përparimin e një vendi. Pa dyshim, në vendet industriale dhe ato në zhvillim me rritjen e standardit të jetesës numri i automjeteve është rritur paralelisht.

Megjithatë, sikurse njerëzimi nga përdorimi i mjeteve motorike ka përfitime të pamohueshme, ai gjithashtu pësoi dëme të mëdha nga përdorimi i tyre. Pasojat e përdorimit të mjeteve motorike janë dëme të shumta dhe të mëdha, kështu që automjetet janë një nga rreziqet më të zakonshme që kërcënojnë njeriun bashkëkohor dhe pasuritë e tij.

Arsyet më të shpeshta të aksidenteve në komunikacion kanë të bëjnë me mospërshtatjen e shpejtësisë nga drejtuesit e automjeteve. Numri i të vdekurve dhe i të plagosurve në trafik në kohët e fundit është tejet i lartë në nivel global e po ashtu edhe në Kosovë statistikisht flasin se numri i njerëzve të vrarë në aksidentet e trafikut është i lartë. Andaj, krahas fushatave vetëdijësuese për shoferët duhet bërë një strategji nacionale për Sigurinë në Komunikacion, bazuar në ” Ligjin mbi Sigurinë në Komunikacionin Rrugor”.²

2.2. Elementet e shkaktimit të dëmit nga automjetet

Dëmi, në kuptimin juridik, i referohet "çdo shpenzimi të një prone të mbrojtur ligjërisht ", apo lat .damnum (dëmtimi, humbja) - dëmtim i paligjshëm i pasurisë së personave (damnum emergens).

²Ligji Nr.02/L-70 “Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor”, i miratuar në vitin 2007.

”*Damnum*” mund të lindin edhe nga shkeljet e detyrimeve kontraktuale apo shkelje të të drejtave personale (për jetën, shëndetin, nderin, lirinë, etj.) Për shkak të këtyre lëndimeve dëmtuesve u kërkohet të paguajnë një gjobë personale e cila konsiderohet shprehje e dëmit financiar. Në këtë mënyrë, dëmtimi në terma ligjor nuk ka të bëjë me mohimin e ndonjë interesi, por me atë që është e denjë për mbrojtje ligjore. Teoria ligjore është marrë me nocionin e dëmtimit të pronës, e cila është përcaktuar si shkaktim i dëmit të pronës së tjetrit. Në teorinë ligjore, dëmi zakonisht përkufizohet si një shkelje e të drejtave të dikujt, subjektive apo edhe interesave. Një shkelje e interesave të njohura ligjërisht mund të ndodhë kur si pasojë e veprimit të kundërligjshëm dëmtohet një benefit juridik, p.sh. aksidentimi i një personi (p.sh dëmtimi trupor) etj.

Koncepti ligjor i dëmit do të thotë, humbje që vjen për shkak të një ngjarje të veçantë (veprime të kundraligjshme njerëzore, ngjarje natyrore) në pronat e mbrojtura me ligj dhe që pasohet me specifikimin e personit të tretë i cili është i obliguar ta kompensojë. Ai (dëmi) lind nga dëmtuesi (që korrespondon me shkaktimin e dhimbjes fizike ose frikës) dhe dëmtimit.

Dëmi po ashtu mund të pasqyrohet në humbjen e disa të mirave, si rezultat i veprimeve të paligjshme të një tjetri. Dëmi mund të jetë material, pra dëmi pasuror dhe ai jomaterial i tillë si në rastet kur dëmtohet : jeta, shëndeti, integriteti fizik dhe psikologjik, liria, nderi, dinjiteti, etj). Kemi dalluar edhe dëmin e tërthortë që është një pasojë indirekte e veprimeve negative, dhe të menjëhershme, e cila është një pasojë e drejtpërdrejtë e një akti të dëmshëm.

E drejta e palës së dëmtuar për të kërkuar dëmshpërblim nga personi përgjegjës është një tipar themelor i marrëdhënies juridike që rezulton me dëmtim. Normat ligjore ndalojnë dëmin ndaj tjetrit. Sanksionimi i mprehtë i të gjitha subjekteve përgjegjëse për dëmin është arritur vazhdimisht me ngritjen e vetëdijes dhe përgjegjësisë për të gjitha llojet e mallrave/ pronave dhe interesave të tjerë dhe duke rritur nivelin e sigurisë së përgjithshme dhe individuale.

Sipas rregullave juridike civile, që i dëmtuari mund të realizojë të drejtën për shpërblimin e dëmit të shkaktuar, përkatësisht që për shkaktesin e dëmit të lind detyrimi juridik civil, ligjvënësi ka parashikuar plotësimin e kushteve të caktuara. Me kushte të përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar, nënkuptojmë ato rrethana që duhet të plotësohen kumulativisht, që

subjekti përgjegjës të mund të përgjigjet.³ Përcaktimi i këtyre kushteve zë vend të rëndësishëm edhe në trajtimet teorike. Në kontekst të kësaj, duhet të theksojmë se kushtet e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar nuk janë unike, por ato dallohen në rastet kur përgjegjësia krijohet sipas bazës së përgjegjësisë subjektive dhe në rastet kur përgjegjësia krijohet sipas bazës objektive. Përgjegjësia deliktore dhe kontraktore dallojnë nga përgjegjësia penale dhe administrative, edhe pse në raste të caktuara konkurojnë njëra - tjetrën.

Që të lindin detyrime nga shkaktimi i dëmit jashtëkontraktor duhet të konkurojnë disa kushte së bashku, këto janë:

- a) ekzistenca e dëmit,
- b) ekzistenca e paligjshmërisë së veprimit ose të mosveprimit,
- c) ekzistenca e fajit, dhe
- d) ekzistenca e lidhjes shkakësore midis veprimit ose mosveprimit dhe dëmit të ardhur.

Poashtu, edhe me rastin e shkaktimit të dëmit nga detyrimet kontraktore, është e nevojshme që në mënyrë kumulative të plotësohen disa kushte për lindjen e përgjegjësisë kontraktore.

Këtu ne kemi trajtuar kryesisht vetëm ato lloje të dëmeve si pasojë e aksidenteve në trafik, meqë ato lloje të dëmeve janë edhe dominuese në pretendimet për kompensim të palëve të dëmtuara. Rregulli i përgjithshëm në të drejtën tonë është se kushdo që shkakton dëme ndaj një tjetri është i detyruar ta kompensojë nëse provon se dëmi i ka ndodhur pa fajin e tij dhe secili është përgjegjës për dëmin që e ka shkaktuar nga veprimet e tij ndaj një tjetri.

Pra, këtu baza e përgjegjësisë është **“faji”**, dhe ky element është kyc tek shkaktimet e dëmeve nga automjetet.⁴ Në aksidentet e trafikut në mbarë botën janë duke u rritur dëmet ndaj një numri të madh të personave dhe dëmet ndaj pronës me vlerë të lartë. Këto viktima të mëdha dhe dëmtime të pronës që ndodhin si pasojë e përdorimit të mjeteve motorike, të tilla si aksidentet e trafikut, ato duhet të inkurajojnë veprimtarinë më të madhe të çdo sistemi ekonomik që të marrin të gjitha masat në dispozicion për zvogëlimin e këtyre pasojave. Megjithatë, pasojat materiale të aksidenteve janë vetëm një pjesë e dëmit dhe nuk japin një tablo të vërtetë të madhësisë së tyre aktuale, për shkak se si një çështje të veçantë duhet të shtohet ndikimi në pasojat sociale të viktimave dhe autorëve të aksidenteve të trafikut.

³ Ligji Nr.02/L-70 “Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor”, i miratuar në vitin 2007.

⁴ Ligji Nr.02/L-70, po aty.

Prandaj edhe qëllimi i sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile e automjeteve është se ajo mbulon humbjet e shkaktuara nga një automjet. Krijimi dhe zhvillimi i këtij lloji të sigurimit është i lidhur ngushtë me shfaqjen, zhvillimin dhe përdorimin e gjerë të mjeteve motorike. Dëmet nga posedimi dhe përdorimi i mjeteve motorike janë të ndryshme dhe të shumta. Përmbajtja dhe objektivat për sigurimin kundrejt përgjegjësisë civile të shoferëve tregojnë se ky sigurim do të veprojë vetëm kur është fjala për dëmin e shkaktuar nga një automjet. Pra, elementi i parë i një ngjarje të siguruar në sigurimin e detyrueshëm të automjeteve është padyshim fakti se dëmi i shkaktuar me përdorimin e mjeteve motorike dhe kjo do të kompensohet nga dëmtuesi në qoftë se ajo mund t'i atribuohet përdorimit të një automjeti.

Pra, qëllimi i sigurimit të detyrueshëm është që të sigurojë kompensim për të dëmtuarin (të tilla si siguruesi do të zbatojë detyrimin e tij në rastin kur ajo ekziston në bazë të kontratës dhe të sigurimit të kushteve të përfunduar, në një mënyrë që do të siguroj të tretë, palën e dëmtuar), dhe pastaj, në sfond, rreth çështjes së përgjegjësisë dhe të mbajnë barrën e fundit të këtyre përfitimeve – në marrëdhëniet në mes të siguruesit dhe të siguruarit. Dëmshpërblimi është shuma e paguar nga siguruesi pas ndodhjes së ngjarjes së sigurimit. Termi "*lartësi e dëmit*" tregon se ne kemi një sasi monetare që i jepet palës së dëmtuar sipas ligjit nga siguruesi.⁵

Përgjegjësia e sigurimit mbulon dëmet e pësuar nga pala e dëmtuar dhe i siguruari duhet të paguajë në përputhje me ligjin si dhe kushteve të sigurimit dhe përgjegjësisë sipas kontratës së sigurimit të detyrueshëm. Nga ana tjetër, siguruesi është i detyruar të paguajë dëmshpërblimin për të cilën i siguruari është përgjegjës, por jo edhe dëmet për të cilat nuk është përgjegjës civil e të siguruarit.

Kështu, përgjegjësia civile e të siguruarit është kufiri i sipërm i përgjegjësisë së siguruesit ndaj palës së dëmtuar, të cilën e pranon jurisprudenca. Në të njëjtën kohë, duhet gjithmonë të mbajmë parasysh faktin se dëmshpërblimi nga siguri nuk e ka karakterin e dëmeve në aspektin e rregullave të përgjithshme të së drejtës civile sepse siguruesi, pra personi përgjegjës është një nga palët në kontratën e sigurimit e cila është një angazhim i madh për të dhe realizimi i ngjarjes së sigurimit në vlerë të asaj që është rënë dakord. Sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë civile të shoferëve parashihet përgjegjësi të siguruesit e që

⁵ Ligji Nr.02/L-70 "*Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor*", i miratuar në vitin 2007.

rrjedhin nga përgjegjësia e pronarëve të mjeteve motorike si të siguruarve dhe atë për dëmin e shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i mjeteve motorike dhe të kushtëzuara nga detyrimi i siguruar.

2.3. Veprimi i kundërligjshëm

Veprimi i kundërligjshëm paraqet kushtin e përgjithshëm për lindjen e përgjegjësisë juridike civile. “Veprimi i kundërligjshëm konsiderohet edhe si veprim apo mosveprim i njeriut me të cilin cënohen normat juridike imperative apo rregullat e moralit në një shoqëri të caktuar. Me veprim apo mosveprim të kundërligjshëm mund të cënohen edhe interesat të karakterit material edhe interesa të karakterit personal dhe kjo mund të ndodh si te personat fizik ashtu edhe te ato juridik⁶.

“Veprim i kundërligjshëm konsiderohet veprimi i personit që është në kundërshtim me të drejtën objektive dhe që ndryshe thuhet se është veprim i ndaluar për shkak se personave të tjerë në komunikimin juridik i’u shkaktohet dëm, si dhe për dëmin e shkaktuar parashihet sanksioni i zhdëmtimit të palës së dëmtuar. Nuk është e thënë se ky ndalim duhet të jetë patjetër penalo juridik, mjafton që të jetë i ndaluar vetëm nga pikëpamja e të drejtës civile”.⁷ Subjektet, janë të detyruara të mos të bëjnë veprime të kundërligjshme me të cilat subjektetve të tjera u shkaktojnë dëm, pasi shkelin dispozitat e ligjit me të cilat ndalohet apo urdhërohet një veprim i caktuar, dhe se secili është i detyruar që të përmbahet nga këto veprime. “Kjo nuk nënkupton që personi të përmbahet dhe të mos ndërmarr vetëm veprime aktive, por të përmbahet edhe nga qëndrimi pasiv (mosveprimi), nëqoftëse me këtë mosveprim mund të kontribuojë në shkaktimin e dëmit apo rritjen e pasojave të dëmit”.⁸

Disa autorë i pëfshijnë në të njëjtin kusht edhe fajin edhe veprimin e kundërligjshëm, duke e llogaritur fajin si pjesë përbërëse të kundërligjshmërisë.

Sipas këtyre juristëve, sa herë që personi kryen një veprim të kundërligjshëm ai konsiderohet me faj. Kështu që nuk ka nevojë që këto dy elemente të trajtohen si dy kushte të veçanta, pasi të kundërligjshëm e konsiderojnë vetëm atë veprim që shkaktohet me faj të dëmtuesit. Disa

⁶ Vuković M. (1971). “Përgjegjësia për dëmin”, Zagreb, f.29.

⁷ Gams A.(1972). “Hyrje në të drejtën civile”, Prishtinë, f.321.

⁸ Çavdar, K. (2008). “Ligji për marrëdhënie të Detyrimeve” - komente, sqarime, praktik gjyqësore dhe regjistri i lëndëve, Agencija “Akademik”, Shkup, fq.43.

autorë të tjerë mendojnë se duhet të ndahet faji nga kundërligjshmëria si kushte të posaçme për lindjen e përgjegjësisë deliktore. Kjo për faktin se në praktikë mund të ndodhë që personi të ketë kryer një veprim antijuridik, por nuk do të thotë që domosdoshmërisht të jetë me faj.

Veprimi i kundërligjshëm paraqitet si kusht i domosdoshëm tek përgjegjësia penale, pasi pa te nuk mund të ketë as vepër penale, ndërsa të përgjegjësia deliktore ekzistojnë situata në praktik kur personit i shkaktohet dëm, pa ekzistuar veprimi i kundërligjshëm apo faji i shkaktoresit të dëmit. Psh:, tek rasti i përhapjes së gripit të shpendëve gjatë vitit 2006, nga frika se virusi H5-N1 mund të evoluonte në një epidemi të madhe, që është shfaqur si një kërcënim i mundshëm ndaj njerëzimit, dhe si rezultat i kësaj u zhdukën një numër i madh i shpendëve. Në këtë rast, edhe pse kemi shkaktim të dëmit, nuk kemi veprim të kundërligjshëm dhe faj të organit që kryente zhdukjen e shpendëve.

Veprim kundërligjor kemi edhe në situatat kur personi gjatë ngjarjes së automjetit futet në drejtim të ndaluar, por nuk shkakton ndonjë aksident me pasoja, siç është dëmi. Në këtë rast, edhe pse kemi shkelje të të drejtës objektive apo të normave juridike, për personin do të lind përgjegjësia administrative për kundërvajtje, por jo edhe përgjegjësia deliktore për shpërbllimin e dëmit.

”Sikurse në shkencën e të drejtës krahasuese dhe, në të drejtën tonë, dallohen pikëpamje të ndryshme sa i përket kuptimit të veprimit antijuridik. Të gjitha pikëpamjet për veprimin e kundërligjshëm ndahen në dy lloje:

- në teorinë objektive të kundërligjshmërisë dhe
- në teorinë subjektive të kundërligjshmërisë”.⁹

Sipas teorisë objektive, si veprim i kundërligjshëm kuptohet ai veprim që është në kundërshtim me normat juridike të rendit pozitiv. Kjo teori nuk merr për bazë aspak sjelljen apo gjendjen e brendshme shpirtërore të autorit të deliktit, por mjaftohet vetëm me faktin e shkeljes së normës juridike. Po sipas kësaj teorie, që të cilësohet si veprim antijuridik, mjafton që veprimi i personit të jetë në kundërshtim me normat juridike të së drejtës objektive. Çdoherë që kemi shkeljen e ndonjë norme juridike, në fakt kemi për pasojë edhe shkeljen e ndonjë të drejte subjektive apo ndonjë interesi tjetër të mbrojtur juridikisht.

⁹ Djordjeviq, Zh & Stanković, V. (1974). *E drejta e detyrimeve*, Beograd, fq.311.

Ndërsa, sipas teorisë subjektive, veprim i kundërligjshëm është ai veprim i personit me të cilin subjektit të caktuar i cënohet ndonjë e drejtë materiale apo jomateriale, apo i cenohet ndonjë interes tjetër i mbrojtur nga normat e së drejtës, qoftë edhe me fajin e shkaktuesit të dëmit. Sipas kësaj teorie, faji paraqitet si pjesë përbërëse e veprimit të kundërligjshëm. Pikërisht në bazë të kësaj teorie ngatërohet veprimi i kundërligjshëm me fajin si kategori subjektive. Por, veprim i kundërligjshëm është veprim i jashtëm, që shfaqet duke cënuar normat juridike, kurse faji si fenomen psikik, është kategori e brendshme, subjektive, që varet nga vetëdija dhe vullneti i personit gjatë shkaktimit të dëmit.

Faji paraqet raportin subjektiv të palës që shkakton dëmin ndaj veprimit të kryer dhe pasojës së ardhur. Veprimi i kundërligjshëm ekziston gjithmonë kur ka shkelje të normave juridike dhe kur cënohen dispozitat e kontratës nga palët pjesëmarrëse në të.

Ekzistojnë edhe autorët të cilët përveç këtyre dy teorive e mbrojnë edhe “teorinë e kombinuar”, objektive-subjektive duke vlerësuar se kjo sjell garancë dhe qartësi më të madhe në përcaktimin e veprimit juridik si kusht i përgjithshëm për lindjen e përgjegjësisë për shkaktimin e dëmit. Sipas kësaj teorie, veprimi i kundërligjshëm ekziston atëherë kur cënohet norma juridike me të cilin mbrohet interesi i përgjithshëm, si dhe dispozitat me të cilat mbrohet interesi individual i subjekteve të së drejtës (me faj të autorit të dëmit).

Prandaj, *mund të thuhet se veprimi i kundërligjshëm ekziston gjithmonë kur dëmi është shkaktuar në kundërshtim me të drejtën objektive, sipas të cilës ndalohet shkaktimi i dëmit, duke parashikuar edhe sanksionimin e palës për këtë veprim*¹⁰.

Duhet ditur se, kur flasim për të drejtën objektive, me këtë nuk përfshihen vetëm normat ligjore, por edhe të gjitha normat e karakterit moral dhe zakonor të cilat gëzojnë mbrojtje përmes sanksionimit nga vet shteti. Këtu duhet dalluar situatën se jo çdo shkelje e normave juridike ka për pasojë lindjen e përgjegjësisë civile, për shembull nëse dikush nget automjetin me shpejtësi të madhe nëpër rrugët brenda qytetit, në këtë rast edhe pse kemi shkelje të normave juridike, nuk kemi lindjen e përgjegjësisë civile, por vetë atë administrative (kundërvajtëse). Prandaj, që të ngrihet përgjegjësia civile duhet që përveç veprimit të kundërligjshëm të personit me të cilin cënohet norma juridike duhet të shkactohej dhe cënimi i ndonjë të mire pasurore dhe personale të mbrojtur juridikisht dhe të jetë shkaktuar dëm.

¹⁰ Djordjeviq Zh & Stanković V. (1974), po aty.

Përrjashtimi i veprimit të kundërligjshëm mund të ndodhë në disa raste praktike kur mund të ndodhë që të shkaktohet dëmi, por të mos lind përgjegjësia për subjektin, pra autorin e dëmit. Kjo ndodh për arsye se veprimi apo mosveprimi i palës nuk konsiderohet si veprim i kundërligjshëm, element ky që duhet të ekzistojë si kusht në rastin e shkaktimit të dëmit. Rastet e përrjashtimit të kundërligjshmërisë, sipas doktrinës juridike dhe legjislacionit përmendën: mbrojtja e nevojshme, vetëndihma e lejuar, pëlqimi i të dëmtuarit për t'iu shkaktuar dëm, kryerja e të drejtës së vet, kryerja e detyrës zyrtare dhe nevoja ekstreme.

2.4. Aksidentet e kalimtareve te rastit nga automjetet

Në trafik nuk ka vetëm automjete dhe drejtues të tyre, por edhe këmbësorë, biçikleta, motorçikleta, asistencë e policisë rrugore etj. Rruga me të gjithë elementët e vet, trotuare, semafor, vijëzime, tabela të të gjitha llojeve, mjetet motorike, qofshin vetjake apo publike, biçikletat etj, na shërben që ne të kryejmë aktivitete sa më normale gjatë ditës.

Pra, rruga si një mjet komunikimi i shoqërisë ka kodet dhe rregullat e saj të cilat duhet të njihen dhe të zbatohen me korrektësi nga përdoruesit e rrugës. Për mbarëvajtjen më të mirë të këtij aktiviteti njerëzit janë në një mëndje e kanë rënë dakort për të patur rregulla e norma që pasqyrohen në kode e ligje ndaj të cilave qëndrimet vijnë e bëhen nga më të larmishmet. Pikërisht tek të kuptuarit dhe sjelljet e shumëllojshme gjenden shkaqet e aksidenteve me pasoje jo vetëm marrjen e plagëve por edhe me humbje jetë njerëzish.

Për drejtuesit e mjeteve të cilët kanë përgjegjësinë më të madhe në trafik që të bëjnë qarkullim të sigurt duhet të kenë në mëndje disa rregulla universale që të shoqërojnë gjatë gjithë udhëtimit si brenda zonave të banuara ashtu edhe në rrugët nacionale. Kur këto rregulla bëhen pjesë e kulturës dhe e sjelljes së përditshme edhe rreziqet reduktohen por edhe aksidentet parandalohen në një masë të konsiderueshme.

Kufijtë e lejuar të shpejtësisë duhen respektuar me rigorozitet të lartë.¹¹Përshtatja e shpejtësisë se lëvizjes së automjetit duhet të jetë në varësi jo vetëm të rrugës, të kushteve klimatike, por edhe të shikueshmërisë.¹²Drejtimi i mjetit me shpejtësi mbi normat e lejuara mbetet shkelje kryesore si burim për aksidentet automobilistike. Ato zënë afro 30 % të aksidenteve me pasoja të ndryshme. Këto aksidentet shkaktohen kryesisht nga drejtues mjeti

¹¹ Ligji Nr.02/L-70 “Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor”, i miratuar në vitin 2007.

¹² Po aty.

me moshë të re, ku shfaqet kryesisht pakujdesia në formën e vetëbesimit të tepruar. Sipas ekspertëve kur rritet shpejtësia nga 50 km/orë të lejuara në 80 km/orë është rreziku tetë herë më i lartë për tu përfshirë në një aksident ku mund të vras një kalimtar në rrugë. E kundërta kur e ulim shpejtësinë vetëm 1 % numri i aksidenteve mund të zbres me 2-3%. Për tejkalim shpejtësie parashihen gjobat sipas nenit 13.6 i "Kodit rrugor"¹³.

Aksidentet për shkak të përdorimit të alkoolit jo vetëm në botë por edhe tek ne kanë një përqindje që duhet konsideruar. Në shumicën e rasteve prej gabimeve të drejtuesve të mjetit nuk janë dëmtuar vetëm këta të fundit por edhe të tjerë, bashkudhëtarët si dhe kalimtarët e rastit.

Përdorimi në masë i telefonave celularë nga ana e drejtuesve të automjeteve por edhe kalimtarëve e ka shtuar riskun e aksidenteve, ndaj kërkohet të jemi më të kujdesshëm ndaj këtij elementi të ri të panjohur më parë. Duke parë gjendjen e tanishme në rrugët e Republikës së Kosovës, mund të thuhet se kemi gjendjen alarmante të sigurisë së kalimtarëve të rastit në rrugët e Kosovës.

Edhe pse janë vendosur sanksionet, edhe pse jo të forta, pasi përdorimi i celularit gjatë udhëtimit nga drejtuesit e mjeteve, e ulë vëmendjen, kufizon përdorimin e të gjitha mundësive në situata të caktuara, bëhet shkak për aksidente që mund të jenë edhe fatale si për ata që "krijojnë" këtë situatë ashtu edhe për të tjerët që janë në rrugë.

Siguria rrugore nuk mund të arrihet pa kontributin dhe sjelljen normale edhe të përdoruesve të tjerë në trafik, jo vetëm të atyre që drejtojnë mjetet motorike. Që përdoruesit e rrugës me këmbë të ecin të qetë, është e domosdoshme të kenë njohuri mbi rregullat të cilat kondicionohen nga sinjalistika në qytet dhe jashtë tij.

Ngase, jo gjithkush e di se në rast se rruga nuk ka trotuare, nevojitet të qarkullojmë në krahun e majtë, pasi vetëm kështu mund të shikohen mjetet që na vijnë përballë, dhe të evitohen aksidentet e mundshme. Kujdes duhet treguar edhe kur kalojmë rrugën me fëmijët për dore, ngase duhet mbajtur ato gjithnjë në krahun e kundërt nga vijnë mjetet. Në kushtet e ndriçimit të kufizuar natën apo me kohë të keqe drejtuesit e mjeteve e kanë vështirë t'i shikojnë kalimtarët. Në këto kushte duhet treguar shumë të kujdesshëm, si në veshjen e rrobave që duhet të jenë me ngjyra të çelta, poashtu edhe për të mbajtur në dorë sende që na

¹³ Kodit rrugor i Rep së Kosovës, neni 13.6.

identifikojnë: elektrikë dore apo dhe diçka tjetër fosforishente. Për të kaluar rrugën, në kryqëzim, në semafor apo edhe kur qarkullojmë në rrugë të drejtë, duhet të sigurohemi që drejtuesi i mjetit po na shikon. Në udhëkryqe sidomos fëmijët e kanë të vështirë të orientohen si duhet në trafikun rrugor sepse automjetet ose biçikletat mund të vijnë nga të gjitha anët. Fëmijëve u duhet një kohë më e gjatë për të parë nga të katër drejtimet dhe ndërkohë që ata janë duke bërë këtë, përdorues të tjerë të rrugës kanë ose janë duke ardhur, andaj duhet t'i edukojmë fëmijët të jenë mjaftë vigjilent.

Qeveria e Kosovës me qëllim të rritjes së sigurisë ka aprovuar në korrik 2015 "Strategjinë e Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit në Kosovë"¹⁴.

Sipas këtij dokumenti, gjendja në komunikacionin rrugor në periudhën kohore të regjistruar nga viti 2004 deri në vitin 2014 tregon një rritje të konsiderueshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar. Numri i personave të vdekur në aksidentet rrugore në 11 vitet e fundit sillet në një nivel të lartë. Veçanërisht te kategoria e këmbësorëve, fëmijët dhe të rinjtë paraqiten me përqindje të lartë të vdekjeve dhe të lënduarve. Të dyja shifrat janë shumë larg mesatares evropiane. Fatkeqësisht, në dispozicion kemi vetëm të dhëna shumë të përgjithshme për aksidente dhe nuk ka asnjë informacion në lidhje me të dhëna më të detajuara si aksidentet me njerëz të moshuar, aksident në ose jashtë fshatrave (vendbanimeve) etj. Megjithatë, kemi, mund të sigurojmë informatat si në vijim:

Numri i aksidenteve të trafikut po rritet nga dita në ditë. Bashkë me të, edhe numri i të vdekurve si pasojë e aksidenteve të tilla. Vetëm në periudhën kohore janar-gusht, kanë gjetur vdekjen 73 persona të aksidentuar, si dhe 22 këmbësorë të rastit. As fushatat e shumta që ka ndërmarrë Policia e Kosovës, e as spotet e ndryshme publicitare për vetëdijësimin e rrezikut nga aksidentet e trafikut nuk po ndikojnë në uljen e numrit të aksidenteve në Kosovë. Këtë më së miri e tregojnë statistikat policore të gjashtëmujorit të parë të këtij viti, të cilat tregojnë tendencë rritjeje. Vetëm prej janarit të këtij viti e deri me tani, kanë ndodhur 70 aksidente fatale, në të cilën kanë gjetur vdekjen 73 persona¹⁵.

"Nga 82 aksidente fatale sa janë shënuar vitin që e lamë pas, në të cilat kanë gjetur vdekjen 100 persona gjatë gjithë vitit, shihet qartë se numri i të vdekurve nga aksidentet rrugore është

¹⁴ Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit në Kosovë. Korrik 2015, http://www.kryeministri-ks.net/repository/docs/Strategjia_e_Sigurise_Rrugore_2016-2020_dhe_Plani_I_Veprimit.pdf.

¹⁵ Raporti i Policisë së Kosovës.

rritur në përmasa të mëdha. Sipas Zyrës për Informim të Policisë së Kosovës, numri i përgjithshëm i aksidenteve rrugore duke përfshirë këtu aksidentet me fatalitet, ato të rënda dhe të lehta, këmbësorë të lënduar, aksidente godit dhe ik si dhe raste të tjera të aksidenteve që kanë ndodhur vitin e kaluar, përbëjnë shifrën e përgjithshme në 12 mijë e 428 aksidente. Të gjitha këto statistika, sipas policisë, janë tejet shqetësuese, ngase deri më tani, është rritur për 5.41 për qind numri i përgjithshëm i të gjitha aksidenteve të ndodhura në rrugë¹⁶.

”Periudha gjatë verës është më e bujshme në këtë aspekt, ku në aksidentet e trafikut që ndodhën vitin e kaluar kanë humbur jetën shumë persona, duke përfshirë këtu edhe emigrantët, të cilët kishin ardhur të kalonin pushimet në Kosovë. Pra, kjo vjen si rezultat i pakujdesisë gjatë ngasjes dhe shpejtësisë së tepruar, ku humbin jetën jo vetëm drejtuesit e automjeteve dhe pasagjerët e tyre, por në shumicën e rasteve, edhe këmbësorë të rastit. Vetëm gjatë vitit të kaluar, si pasojë e aksidenteve në rrugë kanë vdekur 29 këmbësorë dhe janë lënduar 667 të tjerë, ndërsa që nga janari i këtij viti kanë gjetur vdekjen nga të tilla aksidente 22 këmbësorë dhe janë lënduar 655 të tillë¹⁷.

2.5. Faji, pasojat nga aksidentet dhe lidhja shkasore

Faji, paraqet elementin e brendshëm subjektiv të përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar, pasi kjo është një marrëdhënie në mes të vullnetit të dëmtuesit, veprimit të dëmshëm dhe pasojave që shkaktohen nga veprimi i personit. Shkaktuesi i dëmit, kur dëmin e kryen me faj, do të përgjigjet jo për faktin e shkaktimit të dëmit, por për vendimin e tij të brendshëm psikik që ka sjellë në shkaktimin e dëmit.

Për dallim nga përgjegjësia penale ku faji paraqitet si kusht i domosdoshëm për ekzistimin e përgjegjësisë, pa të cilin nuk ka dhe sanksion penal, te përgjegjësia civile faji nuk paraqet kushtin e domosdoshëm të lindjes së përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar, sepse te përgjegjësia civile ekzistojnë situata kur përgjegjësia lind edhe pa faj, siç është rasti me përgjegjësinë objektive, që ndryshe quhet përgjegjësia pa faj (përgjegjësia për sendet e rrezikshme dhe veprimtari të rrezikshme). Kështu, nëse dikush gjuan me gur, me qëllim t’ia thyej xhamin e dritares fqinjit, nuk do të përgjigjet në bazë të rregullave të përgjegjësisë subjektive për shkak të thyerjes së xhamit, por për faktin që ka sjellë në vetvete një vendim të

¹⁶ Zyra për Informim e Policisë së Kosovës.

¹⁷ Gazeta Telegraf; <http://telegraf.al/>. qershor 2014.

tillë dhe të njëjtin e ka zbatuar në praktik. Dispozitat e ligjit nuk japin kuptimin e fajit, pasi këtë e bën doktrina juridike. Për kuptimin e fajit më gjerësisht do të bëjmë fjalë tek përgjegjësia subjektive.

Pasojat nga aksidentet janë si rezultat i rritjes së vazhdueshme të përdorimit të mjeteve motorike, çka ka sjell si rrjedhojë që edhe aksidentet automobilistike të shënojnë rritje. ”Sipas statistikave, ky është rasti që provokon më shumë dëme, bile me përafërsi, mundet të parashikohet numri i aksidenteve rrugore që do të ndodhin në vitin e ardhshëm, duke përfshirë numrin e të vdekurve dhe të plagosurve - do të jetë proporcionalisht më i madh se viti i mëparshëm, nëse do të rritet numri i mjeteve motorike në qarkullim, duke qëndruar konstante shtrirja e rrjetit rrugor.”¹⁸

Mjetet motorike në trafik paraqesin rrezik potencial për pjesëmarrësit në trafik dhe për personat e tretë, nga momenti i përdorimit të tyre. Mjetet motorike, kur janë në lëvizje, nga rregullat e së drejtës trajtohen si sende të rrezikshme apo përdorimi i organizuar i tyre, paraqet veprimtari të rrezikshme dhe kur vjen deri te shkaktimi i dëmit nga këto mjete, pronari apo përdoruesi i tyre do të përgjigjet në bazë të rregullave të përgjegjësisë objektive.

Në rastet kur dëmi shkaktohet me fajin e njërit pjesëmarrës në trafik, atëherë edhe përgjegjësia për shpërblim të dëmit do të jetë mbi bazën e fajit, pra subjektive. Prandaj, thuhet se, sa i përket përcaktimit të bazës së përgjegjësisë për shkaktimin e dëmit nga mjete motorik në lëvizje, për pjesëmarrësit vien në shprehje të gjitha llojet e përgjegjësisë, si ajo objektive, subjektive dhe përgjegjësia solidare. Ekzistojnë disa kategori të mjeteve motorike lëvizja e të cilave paraqet burim rreziku të shtuar, siç janë: veturat, mjete për transport të mallrave (maune), mjete tërheqëse, autobusët, tramvajat, trenat, mjete motorike speciale, motorçiklat, rimorkio e të tjera.

Në praktikën gjyqësore nuk bëhet dallimi në mes të mjeteve të vogla apo të mëdha motorike, pasi realishtë sa më i madh dhe sa më i shpejt të jetë mjete motorik, po aq rritet edhe burimi i rrezikut për rrethin dhe për njerëzit, që realishtë është se edhe përgjegjësia e pronarit apo përdoruesit duhet të rritet po në këtë proporcion.

Fatkeqësia në trafik paraqet ngjarje të papritur dhe të padëshiruar, e cila vjen befas dhe e cila ka për pasojë dëmin që mund t’iu shkaktohet personave si ndaj jetës, poashtu edhe ndaj trupit

¹⁸ Galgano F. (1999). *E drejta private*, Tiranë, fq 369.

dhe pasurisë së tyre. Kur fajtor për shkaktimin e dëmit, janë të gjithë pjesëmarrësit në aksident, atëherë për shpërblimin e dëmit do të përgjigjen të gjithë solidarisht në bazë të shkallës së fajit të secilit. Edhe në rastin kur nga aksidenti pësojnë personat e tretë, por asnjëri nga pjesëmarrësit me mjetin motorik nuk është fajtor për dëmin e shkaktuar, do të përgjigjen të gjithë në mënyrë të barabartë, përveç nëse rregullat e parimit të drejtësisë nuk kërkojnë diçka tjetër.

Prandaj, thuhet se, kur nga aksidenti do ta pësojnë dëmin personat e tretë do të zbatohen rregullat e përgjegjësisë solidare, pavarësisht fajit të pjesëmarrësve. Persona të tretë, konsiderohen të gjithë personat që në një mënyrë do të pësojnë ndonjë dëm material apo jomaterial nga mjeti motorik në lëvizje, qoftë kur gjinden brenda mjetit motorik, apo kur mund të gjenden edhe jashtë mjetit motorik.

Personi i tretë gjithmonë do mund të realizojë të drejtën e shpërblimit të dëmit në rrugë gjyqësore, qoftë prej njërit apo prej të gjithë pjesëmarrësve të tjerë të përfshirë në fatkeqësi. Personat e tretë, që të mund të realizojnë të drejtën e shpërblimit nga dëmi i shkaktuar nga mjeti motorik, ligjëvendësi ka paraparë sigurimin e detyrueshëm të autopërgjegjësisë. Në shumicën e shteteve vërehet shumë përhapja e praktikës për sigurimin e përgjegjësisë nga aksidentet, të cilat shpeshherë paraqiten si të detyrueshme për palët. Përmes sigurimit nga autopërgjegjësia, shpërblehet në tërësi dëmi material dhe ai jomaterial ndaj personave të tretë.

Duhet të veçojmë rastin e siguracionit kasko nga autopërgjegjësia, përmes të cilit mbulohen të gjitha pasojat nga dëmi i shkaktuar nga mjeti motorik, pavarësisht shkaqeve nga të cilat ka ardhur dhe fajtorit. Tek siguracioni kasko, mbulohen edhe pasojat e vet pronarit apo përdoruesit të mjetit motorik.

Edhe pse këtu kemi trajtuar vetëm situatën kur mjeti motorik është në lëvizje, megjithatë, ai mund të paraqitet si burim rreziku edhe kur është i parkuar apo kur qëndron në pozitë të palëvizshme, por ka motorin e ndezur.

Lidhja shkasore paraqet një rrethanë të komplikuar pasi në praktikë mund të ndodh që një shkak i vetëm të shkaktojë disa pasoja apo disa shkaqe të shkaktojnë një pasojë të vetme. Lidhja shkasore paraqet raportin e ndërsjelltë, ndërmjet veprimit të dëmshëm dhe dëmit, në të cilin veprimi i dëmshëm paraqitet si shkak, kurse dëmi si pasojë e tij¹⁹.

¹⁹ Dimitar Pop Georgiev, vep. e cit., f. 423.

Tek lidhja shkasore, një ndër kushtet e përgjithshme për lindjen e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar, është edhe lidhja kauzale që ekziston midis veprimit ose mosveprimit të dëmshëm dhe dëmit të shkaktuar. Çdo ngjarje që është kusht për dëmin, d.m.th., pa të cilin ky dëm nuk do të kishte ndodhur, konsiderohet si një shkak dhe e detyron autorin e saj të shpërblej dëmin plotësisht²⁰.

Lidhja shkasore (kauzale) si kusht i përgjithshëm për lindjen e përgjegjësisë për shpërblimin e dëmit duhet të ekzistojë sikurse te detyrimet deliktore, edhe te detyrimet kontraktore. Edhe te përgjegjësia objektive apo përgjegjësia për të tjerët, lidhja kauzale paraqitet si kusht i domosdoshëm. Gjithashtu, edhe kur dëmi shkaktohet si rezultat i fuqisë madhore apo nga rasti, përsëri lidhja kauzale duhet të jetë prezent për lindjen e përgjegjësisë. Lidhja kauzale si kusht për lindjen e përgjegjësisë civile për dëmin e shkaktuar, përkrahet në mënyrë unike nga të gjitha të drejtat e shteteve perëndimore, megjithatë, shumica e tyre nuk japin ndonjë përkufizim të kuptimit të lidhjes kauzale. Por, këtë çështje e rregullojnë doktrinat juridike dhe praktikat gjyqësore të këtyre vendeve.

Lidhja shkakësore jo gjithmonë mund të vërtetohet në mënyrë të lehtë dhe të qartë²¹. Kështu, për gjyqtarin në raste të caktuara paraqiten situata të komplikuar ku është shumë vështirë të mund të konstatohet kjo lidhje midis veprimit të dëmshëm dhe pasojës së krijuar. Vërtetimi i lidhjes kauzale është e domosdoshme të konstatohet në të gjitha rastet, qoftë te përgjegjësia personale, përgjegjësia për të tjerët apo përgjegjësia për sendet e rrezikshme dhe veprimtaritë e rrezikshme. Në praktikën gjyqësore preferohet që për këto raste gjykatësi me rastin e shqyrtimit dhe vendosjes së çështjes për shpërblimin e dëmit, për ta përcaktuar saktë lidhjen kauzale duhet të shërbehet me ekspertë të fushave të caktuara që të sjell një vendim të drejtë. Lidhja shkasore paraqet kategori objektive pasi këtu nuk kërkohet që të ekzistojë faji i personit me rastin e veprimit të kundërligjshëm. Por, lidhja kauzale duhet të jetë e atillë që duhet të dëshmojë për ngjarjen e cila sigurtë është shkaktuar si pasojë e veprimit apo mosveprimit të personit. Pavarësisht nga se vjen veprimi apo mosveprimi i personit, nga vetë iniciativa apo nga veprimi i rrethanave të jashtme, e rëndësishme është që ky veprim të jetë adekuat me pasojën e krijuar.

²⁰ Légiér G.(2008). “*E Drejta Civile-Detyrimet*” botimi i 19-të, fq.158.

²¹ Légiér G.(2008). “*E Drejta Civile-Detyrimet*”, Po aty;

Në lidhje me përcaktimin e lidhjes kauzale në doktrinën juridike janë krijuar disa teori:

a) Teoria e kushtit : sipas përfaqësuesve të kësaj teorie, shkaktimi i dëmit mund të vij qoftë nga veprimi apo mosveprimi i personit. Si veprim të dëmshëm të palës duhet marr atë veprim pa të cilin nuk do mund të shfaqej pasoja e dëmshme. Kështu, p.sh. kur personi është nisur të udhëtojë me veturë për në aeroport për të shkuar jashtë shtetit dhe me fajin e një personi të tretë vjen deri te aksidenti i komunikacionit. Si rezultat, vonesa e shkaktuar personit nuk i lejon mundësinë e fluturimit të tij me avionin e prenotuar, por me një avion tjetër më vonë. Por, ky avion pëson një avari dhe rëzohet, ku asnjëri nga personat nuk mbijeton. Tani sipas teorisë së kushtit për të realizuar të drejtën për zhdëmtim nga dëmi jomaterial për shkak të humbjes së të afërmit, duhet të konstatohet elementi i lidhjes kauzale që ka shkaktuar pasojën e vdekjes së personit.

Po sipas përfaqësuesve të kësaj teorie, përgjegjësia bie mbi personin e tretë me fajin e të cilit u shkaktua fillimisht aksidenti në komunikacion dhe pikërisht ai është subjekti përgjegjës për shpërblimin e dëmit, pavarësisht se shkak kryesor i vdekjes paraqitet defekti i avionit.

Sipas kësaj teorie, pasoja e dëmit vjen nga rrethana e parë – pra kushti fillestar, i cili në mënyrë zinxhimore ka ndikuar në rrethanat e tjera që të shkaktohet dëmi. Kësaj teorie i bëhen vërejtje sepse duket i palogjikshëm arsyetimi që shkaktar të merret personi që ka shkaktuar ndeshjen në komunikacion për shkaktimin e vdekjes së personit, pasi zgjerohet aq shumë përgjegjësia civile sa që tejkalon kufijtë e asaj që në fakt mund të konstatohet saktë si përgjegjësi për dëmin e shkaktuar. Disa autorë këtë teori ndryshe e quajnë si teori e kushtit fillestar, pa të cilin nuk do vinte deri te shkaktimi i pasojës, dhe i abstrahojnë të gjitha veprimet tjera të mëvonshme që kanë ndikuar në shkaktimin e dëmit. Nga e gjithë kjo mund të përfundojmë se lidhja kauzale sipas kësaj teorie paraqet raportin ndërmjet veprimit fillestar si shkak kryesor, i cili i përfshinë të gjitha veprimet e mëvonshme, dhe dëmin e përgjithshëm si pasojë e atij dëmi, që shkaktohet që nga fillimi dhe deri në përfundimin e veprimeve kur të shkaktohet dëmi. Kjo teori, sot nuk pranohet në praktikat gjyqësore të asnjërit vend dhe konsiderohet absurde për shkak të qasjes së saj.

b) Teoria e kauzalitetit të drejtëpërdrejtë: sipas kësaj teorie që të ekzistoj përgjegjësia civile me rastin e shkaktimit të dëmit, pasoja duhet të jetë shkaktuar nga veprimi i drejtëpërdrejtë i

personit²². Sipas kësaj teorie, rëndësi juridike ka vetëm veprimi i drejtëpërdrejtë që paraqitet si shkak i drejtëpërdrejtë i pasojës, por jo edhe veprimet tjera të tërthorta. Këtë zgjidhje e përkrahin një pjesë e legjislacioneve dhe praktikave gjyqësore. Edhe Kodi Civil i Francës, në nenin 1151, parasheh rastin, kur shkelja e detyrimeve kontraktore rezulton nga mashtrimi i debitorit, zhdëmtimi nuk do të përfshijë çdo humbje që ka pësuar kreditori dhe fitimin e munguar, por vetëm atë dëm që shkaktohet nga shkelja e menjëhershme dhe e drejtëpërdrejtë e marrëveshjes²³.

Kështu, nëse dikush pengohet të udhëtojë me anije dhe më vonë udhëton me anijen tjetër dhe, i shkaktohet dëm, atëherë përgjegjësia për shpërblimin e dëmit do të bjerë mbi kompaninë e anijes së dytë pronë e së cilës është. Edhe kësaj teorie i bëhen vërejtje sepse përfshin vetëm dëmin integral por jo edhe fitimin e munguar dhe nuk merr parasysh edhe rrethanat e tërthorta që mund të ndikojnë në shkaktimin e pasojës së dëmshme. Kështu psh: nëse një tregtar shet kafshën e infektuar, me çrast blerësit i infektohen dhe kafshët e tjera dhe i ngordhin, në këtë rast blerësi do fitoj të drejtën për kthimin e parave për kafshën e shitur dhe shpërblimin e dëmit për kafshët e ngordhura, por jo edhe dëmin që rezulton nga pamundësia për të fituar sikur mos t'i kishin ngordhur kafshët (fitimin e lëshuar).

c) Teoria e kauzalitetit adekuat: sipas kësaj teorie, në rastin e shkaktimit të dëmit merret për bazë raporti në mes veprimit të dëmshëm, i cili duhet të jetë në proporcion me dëmin e shkaktuar dhe përcaktohet se sa ajo pasojë është adekuate me veprimin e dëmshëm. Kjo teori, për dallim nga dy të parat, merr parasysh të gjitha shkaqet që mund të kenë ndikim në shkaktimin e dëmit. Për lidhjen kauzale, si element i përgjegjësisë civile, merret parasysh ajo rrethanë e cila sipas natyrës së vet dhe rrjedhës normale të funksionimit të gjërave, do të ndikojë që të shkaktohet dëmi. Sipas kësaj teorie, vlerësimi i të qenit adekuat apo joadekuat i rrethanave që shkaktojnë dëmin, varet nga kritere subjektive të gjykatësit.

Kjo teori më së shumti gjen zbatim në praktikën gjyqësorë të Gjermanisë, Zvicrës, Austrisë, Francës etj. Sipas teorisë gjermane, lidhja kauzale është adekuate: “nëse veprimi i dëmshëm në përgjithësi është adekuat që ta shkaktojë pasojën e dëmit, por jo edhe në rastet kur pasoja mund të shkaktohej, si rezultat i rrethanave specifike krejtësisht të paparashikuara, për të cilat

²² Teoria e kauzalitetit: sipas kësaj teorie rëndësi juridike ka vetëm veprimi i drejtëpërdrejtë që paraqitet si shkak i drejtëpërdrejtë i pasojës, por jo edhe veprimet tjera të tërthorta. Këtë zgjidhje e përkrahin një pjesë e legjislacioneve dhe praktikave gjyqësore.

²³ Kodi Civil i Francës, në nenin 1151.

sipas rrjedhës së zakonshme të punëve nuk mbahet llogari. Në disa raste, iniciativa për veprimin e personit mund të jetë për fajin e personit të dëmtuar apo dhe me fajin e personit të tretë dhe kjo e komplikon përcaktimin e personit përgjegjës. Përveçse me veprim, personi dëmin mund ta shkaktojë edhe me mosveprim, siç është rasti kur paraqitet ndonjë sëmundje infektive, me çka rrezikohen të infektohen dhe persona të tjerë në rast se nuk merr masa për kurim. Në rastet kur dëmi shkaktohet me më shumë veprime apo me disa veprime anësore, atëherë paraqitet vështirësia që të përcaktohet saktë se cili ka qenë veprimi apo shkak që ka përcaktuar shkaktimin e pasojës. Në doktrinë ka dilema në lidhje me atë se a mundet që mosveprimi apo sjellje të caktuara të paraqiten si shkak i ardhjes së dëmit. Përkundër kësaj dileme, në praktikë ndodh shpeshherë që si shkaktar i dëmit të paraqitet mosveprimi i subjektit të caktuar. Këto raste më së shpeshti ndodhin tek mosplotësimi i detyrimeve kontraktore. Ndërmjet mosveprimit të palës në këtë rast dhe dëmit të shkaktuar ekziston lidhja kauzale. Kjo ndodh për arsye se nëse pala do ta plotësonte premtimin obligator, atëherë nuk do vinte shkaktimi i dëmit dhe lindja e përgjegjësisë juridike civile. Pra, përgjegjësia civile lind vetëm nëse konstatohet lidhja shkasore ndërmjet veprimit apo mosveprimit të personit, apo posedimit së sendeve të rrezikshme apo marrjes me veprimtari të rrezikshme dhe shkaktimit të dëmit pa pasur nevojë që të ekzistojë faji i subjektit përgjegjës, për dallim nga përgjegjësia penale, e cila lind vetëm atëherë kur të konstatohet lidhja kauzale dhe fajësia e subjektit përgjegjës.

KAPITULLI III: PËRGJEGJËSIA CIVILE NGA DËMET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETET NË KOSOVË

3.1. Përgjegjësia Civile dhe Dëmi

Përgjegjësia civile është një shprehje që zakonisht përdoret për emërtimin e detyrimit për shpërblimin e dëmit, edhe pse kjo shprehje mund të ketë gjithashtu edhe domethënie më të zgjeruar. Ajo po ashtu mund të kuptohet edhe si përgjegjësi për të cilën në të drejtën civile parashihen sanksione tjera dhe jo vetëm shpërblim i dëmit. Baza e përgjegjësisë paraqet një nga kushtet themelore për lindjen e përgjegjësisë civile. Si bazë e përgjegjësisë juridike civile për dëmin e shkaktuar paraqitet arsyeja se dikush duhet të përgjigjet për dëmin e shkaktuar. Zakonisht shkaktuesi i dëmit, apo fajtori për dëmin detyrohet ta shpërblejë dëmin.

Ekzistojnë edhe rastet kur përgjegjësia civile mund të krijohet edhe pa fajin e subjektit përgjegjës²⁴. Rastet kur faji nuk merret parasysh janë të shumta dhe ekzistojnë kur dëmi shkaktohet nga sendet e rrezikshme ose veprimtaria e rrezikshme si dhe kur dikush përgjigjet për fajin e tjetrit”. Fakti i shkaktimit të dëmit krijon përgjegjësinë juridike civile dhe me këtë krijohet edhe detyrimi për kompensimin e dëmit. Qëllimi i përgjegjësisë juridike civile është mbrojtja e subjektit dhe pasurisë së tij nga pasojat e veprimeve të dëmshme dhe kundërligjore të personave që janë përgjegjës”. Është bërë e zakonshme të thuhet se ai, i cili e shkakton dëmin për faj të tij, është i detyruar që edhe ta kompensojë atë. Situatat e këtilla lindin nga veprimet e ndryshme të aktiviteteve njerëzore në përditshmëri, ku ndodh që të cenohen qoftë të mirat pasurore apo të mirat personale të njeriut si person fizik apo si person juridik. Me vetë faktin e lindjes së kësaj përgjegjësie si rezultat i shkaktimit të dëmit, krijohet dhe marrëdhënia e re e detyrimeve, e cila më parë as që ekzistonte si e tillë mes këtyre palëve. Edhe te përgjegjësia kontraktore, sikurse te ajo deliktore, si bazë e përgjegjësisë paraqitet kryesisht faji dhe, vetëm përjashtimisht, përgjegjësia kontraktore lind pa fajin e palëve. Në periudhën e lashtë të së drejtës romake, me rastin e mospërbushjes së detyrimeve kontraktore, debitori përgjigjej objektivisht, pa marrë parasysh shkaqet që kanë shtyrë në mos përbushje të detyrimit. Rregullat e përgjegjësisë subjektive për mospërbushje të detyrimeve kontraktore për herë të parë filluan të paraqiten që në periudhën klasike të së drejtës romake, të cilat bënë zëvendësimin e përgjegjësisë subjektive

²⁴ Dauti, N. (2004). *E drejta e detyrimeve*, Prishtinë, fq 122.

me përgjegjësinë objektive. Në bazë të rregullave të përgjegjësisë objektive, debitori përgjigjet vetëm kur mospërbushja e detyrimeve kontraktore kishte ardhur si rezultat i fajit apo lëshimeve të debitorit, jo edhe kur mospërbushja e detyrimit kishte ardhur pa fajin e tij apo nga fuqia madhore. Zbatimi i parimit të fajit mund të konsiderohet si pasojë e botëkuptimeve të shekullit XIX. Sipas nenit 1147 të Kodit Civil të Francës të 17 shkurtit të vitit 1804 thuhet: “Debitori detyrohet të shpërblejë dëmin, qoftë për shkak të mospërbushjes së detyrimit, qoftë për shkak vonesës së përmbushjes kur nuk arrin ta dëshmojë se mospërbushja e detyrimit ka ardhur nga ngjarjet e jashtme që nuk mund t’i atribuohen atij edhe pse ai nuk ishte në keqbesim²⁵.” Sipas kësaj mënyre të të menduarit, bazuar në natyrën e gjërave, sanksioni apo detyrimi për të kompensuar një dëm mund të jetë vetëm pasojë e sjelljes së fajshme. Pra, parimi kryesor ishte «*nulla indemnitas sine culpa*»²⁶ - “s’ka dëmshpërblim pa faj”. Mirëpo kishte edhe shkencëtarë të tjerë që mendonin se baza e përgjegjësisë mund të lindë edhe pa faj. Sot, për këtë çështje ka një mendim të unifikuar nga e drejta komparative dhe e drejta e jonë, sikurse praktika gjyqësore, që njohin dy baza për krijimin e përgjegjësisë civile për shkaktimin e dëmit. Kjo teori mbështet edhe nga legjislacioni ynë. Përgjegjësia juridike civile lind me rastin e shkaktimit të dëmit. Pra, lind marrëdhënie e cila nuk ekzistonte përpara shkaktimit të dëmit. Detyrimet kontraktore lindin kur debitori nuk e përmbush premtimin obligator, kurse kreditori nga ky moment fiton të drejtën që me mjete juridike shtrënguese ta detyrojë përmbushjen e premtimin obligator. Ndërkaq, detyrimi deliktor lind në momentin e shkaktimit të dëmit apo pasojës. Në bazë të kësaj, përgjegjësia juridike civile si e tillë mund të jetë dy llojesh: - si përgjegjësi kontraktore (e cila sajohet si rezultat i mospërbushjes së kontratës, apo përmbushjes jo të rregullt të saj) dhe, - si përgjegjësi deliktore (e cila sajohet me rastin e shkaktimit të dëmit). Faji, apo vetë shkaktimi i dëmit, në çështjen e të konceptuarit të arsyes për përgjegjësinë për dëmin e shkaktuar, në teorinë e së drejtës civile, krijon dy lloje themelore të përgjegjësisë juridike civile për dëmin e shkaktuar: - përgjegjësi subjektive apo përgjegjësia me faj dhe përgjegjësi objektive apo përgjegjësia pa faj. Përveç kësaj ndarje, ekziston edhe një lloj tjetër e përgjegjësisë juridike civile për dëmin e shkaktuar, përgjegjësia për të tjerët²⁷.

²⁵ Neni 1147 i Kodit Civil të Francës, 17 shkurt 1804.

²⁶ Lubisha, M. (1977). *E drejta e detyrimeve*, Prishtinë, fq. 155.

²⁷ Janno Lahe, *Forms of Liability in the Law of Delict: Fault-Based Liability and Liability without Fault*, Juridica International, X, 2005, <http://www.juridicainternational.eu/index.php?id=12617>.

Kontratat janë burim mjaftë i rëndësishëm i së drejtës detyrimore dhe asaj afariste, mirëpo edhe shkaktimi i dëmit paraqitet si burim i një rëndësie të veçantë. Mirëpo, për dallim nga kontrata ku pajtimi i vullnetit në mes të subjekteve të caktuara është kusht i përgjithshëm për krijimin e një marrëdhënie detyrimore, te shkaktimi i dëmit detyrimi krijohet nga fakti se dëmi i është shkaktuar tjetrit, kështu që për këtë ekziston edhe obligimi që dëmi i shkaktuar duhet të kompensohet nga dikush. Me bazën e përgjegjësisë pra nënkuptojmë arsyet për çka dikush përgjigjet për dëmin e shkaktuar. Sa i përket nocionit të përgjegjësisë deliktore civile nuk ka një terminologji unike dhe kjo vlen si për të drejtën tonë pozitive poashtu edhe për të drejtat tjera - komparative si në doktrinë, ligje dhe në praktikën gjyqësore. Prandaj, në shkencën juridike, në ligje si dhe në praktikën gjyqësore përdoret nocioni “shkaktimi i dëmit”. Ky nocion është më i mirë sepse ka një kuptim më të gjerë dhe mu për këtë thuhet se termi apo nocioni përdoret edhe aty ku përfshihet dëmi që shkaktohet nga veprimi deliktor, po ashtu edhe tek ai i kontraktuar si dhe të gjitha trajtat e dëmit që mund të shkaktohen në marrëdhënie të ndryshme juridike²⁸.

Përgjegjësinë deliktore civile mund ta definojmë në dy kuptime:

1. Përgjegjësinë deliktore civile në kuptimin e gjerë dhe,
2. Përgjegjësinë deliktore civile në kuptimin e ngushtë.

Përgjegjësia deliktore civile në kuptimin e gjerë, do të thotë detyrë që të shpërblehet dëmi, i cili është shkaktuar. Të jesh përgjegjës d.m.th. ta kesh borxh dëmshpërblimin”. Për këtë çështje, përgjegjësia për dëmshpërblim quhet edhe përgjegjësi deliktore civile. Përgjegjësia deliktore civile në kuptimin e ngushtë është kur dëmi i shkaktohet tjetrit me veprimin kundërligjor dhe me fajin e dëmtuesit, pra të atij që e kryen veprimin, prandaj përgjegjësia për dëmin paraqitet si pasojë e dëmit të shkaktuar. Në punët juridike-detyrimore secili subjekt juridik detyrimor është i detyruar që të përmbahet nga veprimet dëmtuese për subjektin tjetër dhe subjektit tjetër po që se i shkakton dëm, atë është i detyruar për t’ia kompensuar. Përgjegjës mund të jetë subjekti si shkaktues i dëmit, ose ndonjë subjekt tjetër, që është në marrëdhënie të veçantë me shkaktuesin e dëmit, në rend të parë poseduesi i sendit të rrezikshëm ose organizuesi i aktivitetit të rrezikshëm”. Pra, përgjegjësia e këtyre subjekteve është përgjegjësi juridike, sepse përgjegjësia e tyre është e rregulluar me norma juridike të së drejtës objektive. Në përgjegjësinë civile ekziston një rregull e përgjithshme

²⁸ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë, fq.112.

juridike që çdo subjekt duhet të përmbahet nga veprimet e veta që mund t'i shkaktojnë dëm tjetrit²⁹.

Në të gjitha rendet juridike në botë është e ndaluar që tjetrit t'i shkaktohet dëmi, i cili mund të shkaktohet në mënyra të ndryshme:

Përmes veprimit të njerëzve, shkaktimi i dëmit ndodh si pasojë e demonstratave, grevave dhe çrregullimeve tjera në shoqëri. Shkaktimi i dëmit paraqitet ndodh edhe nga veprimtaritë e rrezikshme si p.sh: dëmi i shkakuar në xeherore, në ndërtimtari, në trafik, etj. Gjithashtu, shkaktimi i dëmit me sjelljen dhe veprimet e njerëzve mund të shkaktohet përmes veprimit apo mos veprimit. Me veprim aktiv dëmi shkaktohet, kur subjekti ndërmerr veprime të caktuara (commisio) p.sh: thyen xhamin e shtëpisë, ndërsa me veprim pasiv dëmi shkaktohet kur subjekti nuk ndërmerr veprim të caktuar (ommissio).

Nga sendet, shkaktimi i dëmit nga sendet përfshinë të gjitha rastet e dëmit të shkakuar nga sendet e caktuara, të cilat paraqesin rrezik të shtuar për rrethin e caktuar shoqëror, p.sh: dëmi i shkakuar nga helmet, eksplozimi i gazrave, rryma elektrike etj. Nga ndodhitë natyrore, ku dëmi shkaktohet përmes rasteve siç janë: p.sh. rrufeja, stuhia, vërshimet e lumenjve, ortelet e borës, tërmetet etj.

Dëmi mund të shkaktohet edhe në mënyra, tjera si p.sh: me rastin e shkakimit të lëndimit trupor ose vrasjes së personit fizik, cenimit të autoritetit, prestigjit të ndonjë subjekti, etj.

Gjatë historisë dallojmë dy lloje të veprimit ose mosveprimit me të cilat është shkakuar dëmi: delikti dhe kuazidelikti. Sipas të të drejtës franceze, e cila këto institucione i ka marr nga e drejta romake, “delikt” quhet dëmi i shkakuar me qëllim (dolus), kurse “kuazidelikti” apo gatidelikti është ai dëm i cili është shkakuar nga pakujdesia (culpa). Dashja (dolus) ekziston kur dëmtuesi me veprimin e vet ka dashur t'i shkaktojë dëm tjetrit ose e ka pasur me dije se me veprimin e tij tjetrit mund t'i shkaktohet dëmi”. Në këtë rast shkaktesia i dëmit vepron me dije dhe me qëllim dhe ai me veprimin e tij e dëshiron pasojën, apo e dëshiron dëmin që i shkaktohet tjetrit. Ndërsa, nga pakujdesia (culpa) nënkupton veprimin e pakujdesshëm të dikujt, ku me këtë rast nuk kërkohet si të dashja (dolus), vetëdija për pasojat e mundshme të dëmshme, për përgjegjësinë e shkaktesit të dëmit, këtu vetëm se duhet konstatuar se dëmtuesi a ka qenë sa duhet i kujdesshëm në veprimin e vet³⁰.

²⁹ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë, fq.88-114.

³⁰ Po Aty, fq.122.

Tek detyrimi i krijuar përmes shkaktimit të dëmit ekzistojnë dy subjekte, ai që e ka shkaktuar dëmin tjetrit person dhe i cili quhet dëmtues dhe është debitor në marrëdhënien e detyrimit, si dhe subjekti të cilit i është shkaktuar dëmi që quhet i dëmtuari dhe i cili është kreditor në këtë marrëdhënie.

Në Përgjegjësinë Deliktore Civile njohim dy lloje të përgjegjësisë juridike civile:

1. Përgjegjësia deliktore civile që d.m.th se dëmi është pasojë e veprimit deliktor;
2. Përgjegjësia juridike kontraktore, që d.m.th. se dëmi shkaktohet nga cenimi i kontratës;

Vlen të përmendet se është me një rëndësi të veçantë të shikohen ngjashmëritë dhe dallimet në mes të përgjegjësisë deliktore civile nga përgjegjësia kontraktore dhe ajo penale³¹.

Përgjegjësia deliktore civile paraqitet si rrjedhojë e detyrës së përgjithshme ligjore, që askujt (neminem laedere) të mos i shkaktohet dëmi”³².

Prandaj edhe detyrimi për kompensimin e dëmit krijohet me cenimin e këtij obligimi ligjor, pra nga vetë fakti se dëmi është shkaktuar me këtë rast paraqitet edhe marrëdhënia e detyrimit, e cila nuk ka ekzistuar më parë. Përgjegjësia kontraktore nënkupton faktin se palët kontraktuese nuk e kanë përmbushur obligimin e vet që e kanë marrë me kontratë. Palët kontraktuese në këtë rast fare nuk e përmbushin ose ekzekutojnë detyrën e vet ose nuk e kryejnë ashtu siç janë të obliguara me kontratën e lidhur në mes tyre, prandaj edhe për këtë arsye krijohet detyra për debitorin që t’i a shpërblejë dëmin kreditorit për shkeljen e detyrimit. Pra, ”përgjegjësia kontraktore supozon ekzistimin e kontratës, e detyrës kontraktore edhe shkeljen e detyrës së kësillë”³³.

Këto dy përgjegjësi, si përgjegjësia deliktore civile poashtu edhe përgjegjësia kontraktore kanë një gjë të përbashkët e që është kompensimi i dëmit të shkaktuar. Pra, subjekti i cili i shkakton lëndim dëmtim tjetrit ose ia shkatërron sendin është i detyruar që ta kompensojë këtë dëm. Gjithashtu, edhe shitësi i cili nuk ia dorëzon sendin blerësit ose ia dorëzon atë me të meta fizike është i detyruar që t’ia kompensojë dëmin. Këto përgjegjësi kanë gjithashtu edhe dallime të dukshme, të cilat krijohen në mes të këtyre dy përgjegjësisë, si psh: përgjegjësia deliktore sjell detyrën e dëmshpërblimit, e cila krijohet pasi që dëmi është shkaktuar. Ajo është edhe detyra e vetme themelore, të cilën dëmtuesi e ka në detyrimin

³¹ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq.122.

³² Dauti, N. (2004). *E drejta e detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq 147.

³³ Po Aty, fq 98-154.

deliktor. Pra, përgjegjësinë deliktore e krijon vet fakti i shkakimit të deliktit (veprimin e palejueshëm), ndërsa përgjegjësia kontraktore ekziston me vetë faktin e cenimit të kontratës për shkak të mosekzekutimit ose të ekzekutimit të parregullt të saj. Tek përgjegjësia kontraktore, cënuesi i kontratës përgjigjet sipas fajit të supozuar, kurse në përgjegjësinë deliktore dëmtuesi përgjigjet sipas fajit, përveç në rastet kur dëmi shkaktohet nga sendet e rrezikshme ose nga veprimtaritë e rrezikshme. Pra, ekziston përgjegjësi edhe për sendet e rrezikshme, kur kjo përgjegjësi jepet për arsye të përdorimit të sendeve të rrezikshme e jo për arsye të kryerjes së veprimit të palejueshëm”³⁴.

Rregullat e përgjegjësisë kontraktore janë dispozitive (ius dispositivum) ngase palët kontraktuese këto rregulla me anë të kontratës mund t’i përjashtojnë, t’i kufizojnë ose edhe ti zgjerojnë. Në anën tjetër, rregullat te përgjegjësia kontraktore janë imperative (ius imperativum), dhe këto rregulla nuk mund të përjashtohen, por duhet të zbatohen ashtu siç janë paraparë me ligj³⁵.

Në përgjegjësinë kontraktore, debitori, në rast të cenimit të detyrimit të vet duhet ta përmbush kontratën dhe të shpërblej dëmin, kurse në përgjegjësinë deliktore detyrimi kryesor është shpërblimi i dëmit”. Përgjegjësia deliktore civile është më e gjërë se përgjegjësia kontraktore. Për dëmin e shkakuar me veprim të palejueshëm (delikt civil) përgjigjet jo vetëm shkakuesi i dëmit, por edhe nxitësi, ndihmësi, pronari, poseduesi dhe organizuesi i veprimtarisë së rrezikshme. Në të kundërtën, në përgjegjësinë kontraktore, përgjigjet vetëm pala kontraktuese dhe trashëgimtarët e saj, në qoftë se kontrata nuk është e intuitu personae. Përgjegjësia deliktore civile, është më e gjerë dhe këtu ekziston përgjegjësia sipas parimit të fajësisë (subjektive). Ajo mund të bëhet edhe pa faj (objektive). Poashtu, te kjo përgjegjësi ekziston edhe përgjegjësia për veprimet e të tjerëve, me ç’rast një person shkakton dëm, e për këtë përgjigjet personi tjetër (sipas fajit të supozuar). Te përgjegjësia kontraktore, jepet përgjegjësia vetëm sipas parimit të fajësisë. Përgjegjësia deliktore bazohet në fajin e vërtetuar ose të supozuar, ndërsa përgjegjësia kontraktore bazohet gjithnjë në fajin e supozuar. Te përgjegjësia deliktore civile është rregull se, në rastet kur shumë persona shkaktojnë dëm, ata përgjigjen solidarisht, ndërsa te përgjegjësia kontraktore është rregulla që të përgjigjen

³⁴ Dauti, N. (2004). *E drejta e detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq 154.

³⁵ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë, fq.122-133..

ndaras. Përgjegjësia kontraktore solidare krijohet vetëm nëse është kontraktuar veçmas, ose sipas ligjit të caktuar”³⁶.

Sa i përket përgjegjësisë deliktore civile dhe asaj kontraktore ekziston edhe një dallim në mes tyre, e ky dallim ka të bëjë me afatet e parashkrimit, p.sh. afati i parashkrimit të përgjegjësia deliktore civile është tri vjet dhe fillon të rrjedhë prej çastit kur i dëmtuari ka marrë vesh për dëmin e shkaktuar të dëmtuesit, ndërsa ky afat nuk mund të jetë më i gjatë se pesë vjet. Ndërsa, te kontratat afatet e parashkrimit ndryshojnë, varësisht prej kontratave. Afati i parashkrimit të kërkesave prej kontratave fillon të rrjedhë nga arritja e atij detyrimi dhe përfundon afatin e paraparë në ligj për atë detyrë konkrete kontraktore”. Dallimet në mes të përgjegjësisë penale dhe deliktore kanë një rëndësi të veçantë, pra të bëhet shpjegimi i dallimit në mes të përgjegjësisë deliktore civile dhe përgjegjësisë penale, apo mes deliktit civil dhe veprës penale³⁷.

Delikti civil paraqet çdo veprim të palejueshëm me anë të të cilit është shkaktuar dëmi dhe që sjell detyrën që dëmi i shkaktuar duhet të paguhet, kurse vepra penale është vepër e rrezikshme shoqërore e cila është e përcaktuar sipas ligjit si vepër penale dhe për të cilën është paraparë sanksioni i caktuar”. Është e mundur që në të njëjtën kohë përmes një veprimi të njëjtë dhe të palejueshëm që të shkaktohet edhe delikti civil edhe vepra penale (p.sh. tek vjedhja e automobilit). Gjithashtu, mund të ndodhë që delikti civil dhe vepra penale të mos shkaktohen në kohë të njëjtë, pra nuk është e domosdoshme njëkohësisht të shkaktohen që të dy këto përgjegjësi, edhe përgjegjësia deliktore civile dhe ajo penale. Ndodhin rastet kur mund të shkaktohet delikt civil e mos të ketë vepër penale (thyerja e dritares së huaj nga pakujdesia), ose kur ekziston vepra penale e nuk ekziston delikti civil (tentimi i vjedhjes). Pra, delikt civil është çdo veprim i kundërligjshëm me anë të të cilit është shkaktuar dëmi që njëherësh krijon edhe detyrimin për dëmshpërblim, kurse vepra penale është vepër e rrezikshme shoqërore, e cila është paraparë sipas ligjit si vepër penale dhe për të cilën është paraparë sanksioni i caktuar me ligjin penal³⁸.

Sikurse e dimë veprat penale janë të parapara me ligj po ashtu edhe sanksionet e caktuara për to patjetër duhet të jenë të parapara me ligj, sepse në përgjegjësinë penale vlen parimi

³⁶ Po Aty, fq.128.

³⁷ Dauti, N. (2004). *E drejta e detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq 134.

³⁸ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq.128.

“*nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege*”, që d.m.th se vepra penale duhet të parashihet me ligjin penal dhe për të duhet të parashihet dënimi i caktuar, ndërsa te delikti civil ekziston rregull e përgjithshme: se ai që dikujt i shkakton dëm ka për obligim kompensimin e tij. Numri i veprave penale është i kufizuar, ku me to është e kufizuar edhe përgjegjësia penale, ndërsa numri i delikteve civile është i pakufizuar që d.m.th. se në përgjegjësinë deliktore civile, delikti nuk është i numëruar në mënyrë taksative. Pra, tek kjo përgjegjësi kryesorja është që dëmi të jetë shkaktuar nga veprimi i palejuar dhe i kundërligjshëm. Edhe sa u përket kushteve të krijimit të tyre përgjegjësia deliktore civile, është më e gjerë se sa përgjegjësia penale. Përgjegjësia penale supozon ekzistimin e veprimit të kundërligjshëm, ndërsa veprimi i kundërligjshëm nuk kërkohet përherë për krijimin e përgjegjësisë deliktore civile. Në kontekst të kësaj, mund të themi se ekziston përgjegjësia për dëmin nga sendet e rrezikshme, edhe pse veprimi i kundërligjshëm nuk ekziston sepse këtë e arsyeton përgjegjësia për dëmin e shkaktuar. Edhe faji tek përgjegjësia penale nuk është i njëjtë me fajn tek përgjegjësia deliktore civile, për arsye se tek përgjegjësia penale ai është i lidhur për kryesin e veprës penale, ndërsa te përgjegjësia deliktore civile faji nuk duhet të jetë i lidhur për dëmtuesin³⁹.

Ekzistojnë edhe rastet për veprimet e tjetrit, ku nuk është e nevojshme që të vërtetohet përherë fajësia, mirëpo ajo në disa raste vetëm se supozohet dhe nuk vërtetohet sipas cilësive individuale të dëmtuesit. Kjo gjen mbështetje sipas kriterëve objektive, respektivisht sjelljes së dëmtuesit ndaj sjelljes së njeriut të ndërgjegjshëm dhe të kujdesshëm. Pra, nga kjo rrjedh se, faji te delikti civil është më i gjerë se faji te vepra penale, sepse ai caktohet sipas kriterëve objektive. Një dallim tjetër në mes të përgjegjësisë deliktore civile dhe asaj penale, ekziston në atë se përgjegjësia deliktore civile ka për pasojë sanksionin pasuror (sanksionin civil) dhe krijon detyrimin për dëmshpërblim, kurse përgjegjësia penale sanksionin penal, dënimin i cili është i paraparë me ligjin penal. Pra, sanksioni i përgjegjësisë penale është personal, kurse sanksioni i përgjegjësisë deliktore është sanksion pasuror sepse cenohet pasuria e shkaktuesit të deliktit. Qëllimi i sanksionit penal (sipas kodit penal), është pengimi i veprimtarisë së rrezikshme shoqërore, pengimi i ekzekutuesit që të mos bëjë vepër tjetër penale dhe për përmirësimin e tij, ndikimin edukativ në të tjerët që të mos kryejnë vepra tjera penale, zhvillimin e moralit dhe disiplinës së përgjithshme në shoqëri. Ndërkaq qëllimi i sanksionit

³⁹ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq.128.

pasuror është që t'i evitojë pasojat e dëmit në pasurinë e personit të dëmtuar respektivisht kompensimin e dëmit të shkaktuar. Sanksioni pasuror dhe ai penal dallohen edhe kur shprehen në para. Atë, që e paguan kryesi i veprës penale paraqet dënimin në para, ndërsa dëmtuesi të shkaktimi i dëmit ka për obligim dëmshpërblimin e tij gjithashtu në para. Dënimi në para, i paguhet shoqërisë, ndërsa dëmshpërblimi në para i paguhet personit të dëmtuar. Lartësia e dënimit me para në përgjegjësinë penale parashihet sipas ligjit, kurse në përgjegjësinë deliktore gjykata e cakton shpërblimin me para duke pasur parasysh rrethanat e caktuara⁴⁰.

Poashtu, “Gjykata civile është e lidhur me vendimin e gjykatës penale. Pagimi i dënimit në para si pasojë e dëmit të shkaktuar, kryhet në bazë të aktgjykimit, që merret nga ana e gjykatës, e cila është edhe organi i vetëm i autorizuar që ta kumtojë atë sanksion penal, ndërsa shpërblimi i dëmit në para me vendim të gjykatës nuk është e domosdoshme për t’u konstatuar. Ai mund të caktohet edhe me marrëveshje midis të dëmtuarit dhe dëmtuesit. Në rast të vdekjes të kryerësit të veprës penale, dënimi në para nuk paguhet nga trashëgimtarët e tij, ndërkaq dëmshpërblimi në para paguhet nga ana e trashëgimtarëve të dëmtuesit, sepse paraqet sanksion pasurie e cila në rast të vdekjes kalon te trashëgimtarët e të vdekurit si edhe çdo detyrim tjetër⁴¹.

Te përgjegjësia penale në rast të pamundësisë së pagimit të dënimit të caktuar me para, ai mund të zëvendësohet me dënim me burgim, ndërsa dëmshpërblimi në para nuk mundet të zëvendësohet me asnjë rast me dënim me burgim, sepse ai sipas natyrës është sanksion pasurie”.

Pra, nëse dënimi nuk paguhet brenda afatit të caktuar, ai zëvendësohet me burgim, ndërsa në rast se vdes i dënuari, ky dënim nuk mund të trashëgohet. Kompensimi i dëmit i gjykohej të dëmtuarit, kurse ai nuk mund të zëvendësohet me dënim me burgim. Poashtu edhe rregullat e parashkrimit në përgjegjësinë penale janë me afat më të gjatë, se sa rregullat e përgjegjësisë deliktore civile.

⁴⁰ Dauti, N. (2004). *E drejta e detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq 164.

⁴¹ Po Aty.

3.2. Përgjegjësia Civile deliktore dhe llojet e saj

Është rregull tradicionale të thuhet se kush e shkakton dëmin me fajin e vet, përgjigjet për dëmin e shkaktuar, ky rregull njihet si përgjegjësi subjektive. Në anën tjetër, kur dëmi shkaktohet nga sendet e rrezikshme dhe veprimtaritë e rrezikshme, ekziston përgjegjësia për sendet ose veprimtaritë e rrezikshme, prandaj kjo përgjegjësi njihet si përgjegjësi objektive, ndërsa kur dikush përgjigjet për veprimet e tjetrit, ekziston përgjegjësia për të tjerët që ndryshe njihet si përgjegjësi sipas fajit të supozuar.

Nga këto që i përmendëm më lartë, mund të përfundojmë se, llojet e përgjegjësisë deliktore civile janë:

- Përgjegjësia subjektive - përgjegjësia sipas fajit
- Përgjegjësia objektive - përgjegjësia pa faj,
- Përgjegjësia për të tjerët - përgjegjësia sipas fajit të supozuar;

Përgjegjësia subjektive paraqet një lloj të veçantë të përgjegjësi civile për shkaktimin e dëmit. Te ky lloj i përgjegjësisë civile, përveç kushteve të përgjithshme për lindjen e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar (si veprimi i kundërligjshëm, lidhja kauzale, pasoja e krijuar), kërkohet që të jetë i pranishëm edhe faji i autorit të dëmit. Përgjegjësia me faj paraqet bazë juridike më të sigurt dhe më të fortë me rastin e shpërblimit të dëmit. Përgjegjësia subjektive është një nga bazat e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar sipas së cilës dëmtuesi përgjigjet nëqoftëse veprimet e tij janë ndërmarrë ekskluzivisht me faj të shkaktoresit të dëmit.

Bazuar dhe në “Parimet Europiane të së drejtës deliktore” , që parashihen të kushtet e përgjegjësisë të bazuara në faj, thuhet se një person është përgjegjës në bazë të fajit atëherë kur kryen shkelje të qëllimshme ose nga pakujdesia dhe nuk ka sjellje standarde që kërkohet prej tij. Faji, si kusht në përgjegjësinë deliktore, e ka origjinën nga rregullat e përgjegjësisë penale. Faji, te përgjegjësia subjektive është kusht i veçantë, pa të cilin nuk ka përgjegjësi. Fajësia ekziston kur personi e ka shkaktuar dëmin me dashje apo nga pakujdesia. Pothuajse në të gjitha rastet, faji duhet të provohet gjatë zhvillimit të procedurës gjyqësore nga ana e subjektit që e ka parashtruar kërkesën për zhdëmtim. Por, ka edhe përjashtime, meqë në situata të caktuara supozohet se faji ekziston dhe nuk ka nevojë të vërtetohet. I dëmtuari ka rol të vështirë në këtë procedurë dhe sa herë që nuk arrin ta argumentojë si duhet fajin e autorit rrezikon të mbetet pa u kompensuar për dëmin. Kjo ndodh në rastet kur gjatë procedimit gjyqësor, në kualifikimin e përgjegjësisë dhe të provuarit e fajit, roli i palëve,

autorit dhe të dëmtuarit është aktiv. Kur të vërtetohet faji i shkaktuesit të dëmit, i dëmtuari fiton të drejtën për kompensim të dëmit. Fajin, si kusht e ka paraparë edhe Kodi Civil i Francës, në nenin 1382⁴², ku thotë: “Çdo veprim i njeriut, me të cilin i shkakton dëm tjetrit, e detyron atë që ka shkaktuar dëmin me fajin e tij për të riparuar atë”.

Përgjegjësia subjektive është njohur që nga periudha klasike romake, konkretisht që nga lex Aquilia dhe kjo në tërësi e zëvendësoi përgjegjësinë objektive, pasi më herët detyrimi për shpërblimin e dëmit krijohej vetëm me faktin e shkaktimit të dëmit, pavarësisht fajit të shkaktuesit të dëmit. Mirëpo, që nga vitet tridhjetë filloi të aplikohet përsëri përgjegjësia objektive me rastin e shkaktimit të dëmit. Kështu, më 1938, për herë të parë në Prusi, është sjellë Ligj i veçantë për transportin hekurudhor, sipas të cilit me ligj është paraparë që hekurudha, për dëmet që do t'i shkaktojë gjatë transportit të përgjigjet pa pasur faj (përgjegjësia objektive). Në Francë, në vend se me ligj, përgjegjësia objektive, gjatë interpretimit ekstensiv të dispozitave të caktuara të Kodit Civil, në aplikim është sjellë nga praktika gjyqësore. Shkenca juridike dhe praktika gjyqësore e shek XIX, kërkonte që praninë e fajit ta vërtetonte i dëmtuari, mirëpo kjo formë e vështirësonte pozitën e tij. Veçanërisht, kur nuk mund ta provojë fajin e shkaktuesit të dëmit. Prandaj, doktrina juridike bashkëkohore ka filluar të përkrah idenë e fajit të supozuar.

Në doktrinën juridike të të drejtave nacionale mendohet se faji i supozuar, si bazë e përgjegjësisë për dëmin, është kontribut i qëlluar për mbrojtjen e pronësisë private dhe mbrojtjes së interesit të përgjithshëm, sepse ky qëndrim mundëson riparimin e dëmit në shumicën e rasteve”. Që të ekzistojë faji me rastin e shkaktimit të dëmit, pra që kryerësi të jetë fajtorë, duhet të ketë zotësinë e nevojshme për të gjykuar normalisht, të jetë i aftë të kuptojë rëndësinë e veprimeve të veta dhe pasojave që vjen nga këto dhe në përgjithësi është e nevojshme që personi fizik ta ketë të zhvilluar vetëdijen në nivel të mjaftueshëm. Faji i personit fizik ekziston vetëm atëherë kur personi fizik ka shprehur dëshirën për kryerjen apo moskryerjen e veprimit të caktuar dhe shkaktimin e pasojave nga dëmi. Personi fizik do të jetë me faj edhe kur shpreh vullnetin për të shkaktuar dëmin, por pa dashur të shkaktojë pasoja, edhe pse është i vetëdijshëm se veprimi apo mosveprimi i caktuar do të shkaktojë dëm, ai nuk ndërmerr kurrfarë veprimi për ta shmangur apo parandaluar atë. Do të thotë, lejon shkaktimin e pasojave nga dëmi. Sa herë që personi dëmin e shkakton me vullnetin e

⁴² Neni 1382 i Kodit Civil i Francës.

tij, apo duke mos vepruar lejon shkaktimin e pasojave të dëmit, themi se ekziston qëllimi apo dëshira e personit për të shkaktuar dëm⁴³.

Gjithashtu, për ekzistencën e fajit, krahas aftësisë për të gjykuar, duhet që personi t'i ketë ndërmarr veprimet me vullnet, që tjetrit t'i shkaktojë pasoja. Ky vullnet mund të përbëhet nga dashja që ai dëm të shkaktohet, ose në pajtueshmëri me vullnetin që ai dëm të shkaktohet. Me rastin e shkakimit të dëmit, kur personi është me zotësi të plotë për të vepruar dhe është i vetëdijshëm dhe dëshiron shkaktimin e pasojave nga dëmi i caktuar, thuhet se ekziston qëllimi për shkaktimin e dëmit dhe pasojave të tij, meqë veprimet i kryen me paramendim.

Mund të përfundojmë se detyrimet për kompensimin e dëmit sipas përgjegjësisë subjektive, realizohen atëherë kur plotësohen kushtet e caktuara ligjore që zakonisht janë: faji i subjektit përgjegjës për dëmin e shkaktuar, veprimi apo mosveprimi të jetë me iniciativë të subjektit, t'i jetë shkaktuar dëm personit të dëmtuar dhe ekzistimi i lidhjes shkakore, në mes të veprimit të subjektit dhe pasojës së shkaktuar. Edhe për këtë standard të sjelljes, vlen ajo se, kujdesi i profesionistit të mirë nuk mund të përcaktohet me një formulim të përgjithshëm, për shkak se ajo varet nga lloji i kontratës, nga gjendja faktike, nga zakonet afariste, rregullat e profesionit etj., që përcaktohet nga rasti në rast, të cilat në rast kontesti, do t'i përcakton gjykata duke i marrë parasysh të gjitha rrethanat relevante të rastit⁴⁴.

Përgjegjësia subjektive për dëmin e shkaktuar, është lloj i përgjegjësisë juridike civile, në të cilën personi përgjegjës përgjigjet për dëmin që e ka shkaktuar me veprimin e tij deliktor, ku sipas kësaj ai është fajtor për dëmin e shkaktuar. Përgjegjësia subjektive ose ndryshe siç njihet si përgjegjësia sipas fajit është një prej bazave të përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar. Kjo përgjegjësi të shkaktimi i dëmit ka ekzistuar në të kaluarën, ekziston në të drejtën bashkëkohore dhe do të ekzistojë në të ardhmen, si në të drejtën tonë të aplikueshme po ashtu edhe në të drejtat e tjera të botës së qytetëruar. Përgjegjësia sipas fajit (përgjegjësia subjektive) është një trashëgimi kulturore në të drejtën e detyrimeve e cila paraqet shprehjen e sigurisë relative më të plotë juridike dhe të lirisë në qarkullime. Përgjegjësia sipas fajit është trashëgimi e madhe e civilizimit moral, mund të ndodhë që të jetë edhe përgjegjësia më e madhe dhe me bazën më të fortë në lëmin e përgjegjësisë deliktore civile. Kjo përgjegjësi

⁴³ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq.99.

⁴⁴ Çavdar K & Çavdar. K. (2008). *“Ligji për marrëdhënie të Detyrimeve”* - komente, sqarime, praktik gjyqësore dhe regjistri i lëndëve, Agencija “Akademik”, Shkup, fq.21.

ka gëzuar dhe gëzon respekt të merituar si në drejtshmëri, ashtu edhe në aspektin moral. Ajo është shprehje e evolucionit të gjatë si dhe një imperativ shoqëror, që çdokush të ketë edhe pasojat e veprimit të vet gjatë të cilit mund t'i ngarkohet faji". Kjo përgjegjësi ndryshe quhet edhe përgjegjësi sipas fajit, sepse mbështetet në fajin e subjektit që e ka shkaktuar dëmin. Faji në përgjegjësinë subjektive ka rol të dyfishtë:

- 1) ai nga njëra anë është kusht thelbësor i kësaj përgjegjësie dhe
- 2) nga ana tjetër është bazë e kësaj përgjegjësie⁴⁵;

Sipas LMD-së (Neni 154, parag,1) "Kush i shkakton tjetrit dëmin ka për detyrë ta kompensojë, në qoftë se nuk provon se dëmi ka lindur pa fajin e tij". Nga interpretimi i kësaj dispozite shohim se faji i dëmtuesit duhet të vërtetohet nga ana e të dëmtuarit, pra barra e vërtetimit qëndron në të dëmtuarin si kreditor, sepse paraqet kërkesën për dëmshpërblim. Nga kjo dispozitë shihet se mosekzistimi i fajësisë së dëmtuesit ka si pasojë pamundësinë e zbatimit të kësaj dispozite të përgjegjësisë subjektive për dëmin e shkaktuar⁴⁶.

Në vazhdim, patjetër duhet që ti theksojmë kushtet e përgjegjësisë deliktore civile për dëmin e shkaktuar, të cilat kushte duhen të plotësohen në mënyrë kumulative, si dhe që kanë për pasojë shkaktimin e dëmit dhe kompensimin e tij.

Kur është fjala për përgjegjësinë subjektive, pra që të ekzistoj përgjegjësia subjektive dhe përgjegjësia deliktore civile për dëmin e shkaktuar, patjetër duhet të plotësohen këto kushte:

- që të shkaktohet dëmi, pra dëmi të jetë shkaktuar
- që dëmi të jetë i shkaktuar me veprimin e kundërligjshëm
- që të ekzistojë faji i dëmtuesit
- që të ekzistojë aftësia deliktore dhe
- që të ekzistojë lidhja kauzale ndërmjet veprimit të kundërligjshëm dhe dëmit

3.3. Përgjegjësia civile dhe dëmet që shkaktohen në trafik nga automjetet

Përgjegjësia civile është shprehje, e cila më së shpeshti, përdoret për emërtimin e detyrimit për shpërblim të dëmit, edhe pse kjo shprehje mund të ketë domethënie më të zgjeruar, përkatësisht kjo mund të kuptohet edhe si përgjegjësi për të cilën në të drejtën civile parashihen disa sanksione tjera, dhe jo vetëm shpërblim i dëmit. Baza e përgjegjësisë paraqet

⁴⁵ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq101.

⁴⁶ LMD-së (Neni 154, parag,1).

një nga kushtet themelore për lindjen e përgjegjësisë civile. Si bazë e përgjegjësisë juridike civile për dëmin e shkaktuar, çdoherë paraqitet arsyeja se pse dikush duhet të përgjigjet për këtë dëm. Zakonisht, arsyeja mund të jetë faj i shkaktuesit të dëmit apo rastet e tjera ku personi detyrohet ta shpërblejë dëmin edhe kur ska faj, për shkak të rrezikut të krijuar. Përgjegjësinë juridike civile e krijon vet fakti i shkaktimit të dëmit, me çka krijohet dhe detyrimi i kompensimit të dëmit.⁴⁷ Qëllimi i përgjegjësisë juridike civile është mbrojtja e subjektit dhe pasurisë së tij nga pasojat e veprimeve të dëmshme dhe kundërligjore të personave që janë përgjegjës. Zakonisht, thuhet se ai i cili e shkakton dëmin për faj të tij, është i detyruar që ta shpërblejë ate. Situatat e këtilla lindin nga veprimet e ndryshme të aktiviteteve njerëzore në përditshmëri, por më së shpeshti edhe në trafik. Me vetë faktin e lindjes së kësaj përgjegjësie si rezultat i shkaktimit të dëmit, krijohet dhe marrëdhënia e re e detyrimeve, e cila më parë as që ekzistonte si e tillë mes këtyre palëve. Edhe te përgjegjësia kontraktore, sikurse te ajo deliktore, si bazë e përgjegjësisë paraqitet kryesisht faj dhe, vetëm përjashtimisht, përgjegjësia kontraktore lind pa fajin e palëve⁴⁸.

Rregullat juridike civile për shpërblimin e dëmit, përveç se në dispozitat e Ligjit për Marrëdhënie të Detyrimeve i hasim edhe në dispozitat tjera normative. Me rastin e shkaktimit të dëmit, si rregull për subjektin përgjegjës lind detyrimi për shpërblimin e dëmit.⁴⁹ Kurse, për palën të cilës i është cënuar një e drejtë e karakterit pasuror apo personal, gjithmonë lind e drejta për të kërkuar riparimin e situatës së krijuar apo shpërblimin e dëmit. Shpërblimit të dëmit si rregull i paraprinë fakti i shkaktimit të dëmit. Dëmi mund të shkaktohet nga njerëzit, kafshët si edhe nga sendet e rrezikshme p.sh. veturat apo makinat tjera) dhe veprimtaritë e rrezikshme. Shkaktuesi i dëmit përgjigjet ose në bazë të rregullave të përgjegjësisë subjektive, ose në bazë të rregullave të përgjegjësisë pa faj, objektive. Në rast të lindjes së përgjegjësisë subjektive, autori i dëmit duhet të ketë aftësi deliktore, të ketë faj dhe veprimi i tij të jetë në kundërshtim me rregullativën ligjore. Kurse te përgjegjësia objektive, duhet që dëmi të shkaktohet nga përdorimi i sendeve të rrezikshme apo veprimtarive të rrezikshme. E drejta për shpërblim të dëmit realizohet kryesisht në procedurë gjyqësore. Procedura inicohet vetëm me anë të parashtrimit të padisë nga i dëmtuari, me të cilën paraqitet kërkesa konkrete

⁴⁷ Ligji Nr. 04/L-077 "Për Marrëdhëniet e Detyrimeve".

⁴⁸ Po Aty.

⁴⁹ LMD, po aty (shpërblimi i dëmit);

në pikëpamje të shpërblimit të dëmit, faktet ku mbështetet kërkesa, provat dhe vlera e kontestit⁵⁰.

3.4. Përgjegjësia e palës së tretë

Përdorimi i mjeteve motorike i cili është dita ditës në rritje ka shkaktuar faktin e pamohueshëm se edhe aksidentet automobilistike janë vazhdimishtë në rritje, krahas përpjekjeve dhe masave që shoqëria dhe institucionet kosovare po i ndërmarrin.

Sipas Francesco Galgano-s :”Bazuar në shënimet statistikore, ky është rasti që provokon më së shumti dëme, bile edhe mund të parashikohet apo thënë më mirë të prognozohet numri i aksidenteve rrugore që do të ndodhin në vitin e ardhshëm, duke përfshirë numrin e të vdekurve dhe të plagosurve i cili mund të jetë proporcionalisht më i madh se viti i mëparshëm, kuptohet nëse rritet numri i mjeteve motorike në qarkullim dhe duke qëndruar konstante shtrirja e rrjetit rrugor⁵¹.

Mjetet motorike në trafik paraqesin rrezik potencial për pjesëmarrësit dhe për personat e tretë, nga momenti i përdorimit të tyre. Mjetet motorike, kur janë në lëvizje, nga rregullat e së drejtës trajtohen si sende të rrezikshme apo përdorimi i organizuar i tyre, paraqet veprimtari të rrezikshme, andaj kur vjen deri te shkaktimi i dëmit nga këto mjete, pronari apo përdoruesi i tyre do të përgjigjet në bazë të rregullave të përgjegjësisë objektive.

Në rastet kur dëmi shkaktohet me fajin e njërit pjesëmarrës në trafik, atëherë dhe përgjegjësia për shpërblim të dëmit do të jetë mbi bazën e fajit, pra subjektive. Prandaj, thuhet se, sa i përket përcaktimit të bazës së përgjegjësisë për shkaktimin e dëmit nga mjeti motorik në lëvizje, për pjesëmarrësit vjen në shprehje të gjitha llojet e përgjegjësisë, si ajo objektive, subjektive dhe përgjegjësia solidare. Ekzistojnë disa kategori të mjeteve motorike lëvizja e të cilave paraqet burim rreziku të shtuar, siç janë: veturat, mjetet për transport të mallrave (maune), mjete tërheqëse, autobusët, tramvajat, trenat, mjete motorike speciale, motorçiklat, rimorkio e të tjera.

Fatkeqësia në trafik paraqet ngjarje të papritur dhe të padëshiruar, e cila vjen befas dhe e cila ka për pasojë dëmin që mund t’iu shkaktohet personave si ndaj jetës, poashtu edhe ndaj trupit dhe pasurisë së tyre. Kur fajtor për shkaktimin e dëmit, janë të gjithë pjesëmarrësit në

⁵⁰ LMD, po aty.

⁵¹ Galgano F.(1999). *E drejta private*, Tiranë, fq.369.

aksident, atëherë për shpërblimin e dëmit do të përgjigjen të gjithë solidarisht në bazë të shkallës së fajit të secilit.

Në rastin kur nga aksidenti pësojnë personat e tretë, por asnjëri nga pjesëmarrësit me mjetin motorik nuk është fajtor për dëmin e shkaktuar, do të përgjigjen të gjithë në mënyrë të barabartë, përveç nëse rregullat e parimit të drejtësisë nuk kërkojnë diçka tjetër.

Prandaj, thuhet se, kur nga aksidenti pësojnë dëm personat e tretë, do të zbatohen rregullat e përgjegjësisë solidare, pavarësisht fajit të pjesëmarrësve. Persona të tretë, konsiderohen të gjithë personat që në një mënyrë do të pësojnë ndonjë dëm material apo jo-material nga mjeti motorik në lëvizje, qoftë kur gjinden brenda mjetit motorik, apo kur mund të gjenden edhe jashtë mjetit motorik. Personi i tretë gjithmonë do mund të realizojë të drejtën e shpërblimit të dëmit në rrugë gjyqësore, qoftë prej njërit apo prej të gjithë pjesëmarrësve të tjerë të përfshirë në fatkeqësi.

Personat e tretë për të mundur që ta realizojnë të drejtën e shpërblimit nga dëmi i shkaktuar nga mjeti motorik, ligjvënësi ka paraparë sigurimin e detyrueshëm të autopërgjegjësisë.

Në shumicën e shteteve vërehet shumë përhapja e praktikës për sigurimin e përgjegjësisë nga aksidentet, të cilat shpeshherë paraqiten si të detyrueshme për palët. Përmes sigurimit nga autopërgjegjësia, shpërblehet në tërësi dëmi material dhe ai jo-material ndaj personave të tretë.

Duhet të dallojmë rastin e siguracionit kasko nga autopërgjegjësia, përmes të cilit mbulohen të gjitha pasojat nga dëmi i shkaktuar nga mjeti motorik, pavarësisht shkaqeve nga të cilat ka ardhur dhe fajtori. Tek siguracioni kasko, mbulohen edhe pasojat e vet pronarit apo përdoruesit të mjetit motorik.

Këtu kemi trajtuar vetëm situatën kur mjeti motorik është në lëvizje, por megjithatë ai mund të paraqitet si burim rreziku edhe kur është i parkuar apo kur qëndron në pozitë të palëvizshme, por e ka motorin e ndezur. Kjo situatë mund të ndodhë veçanërisht kur automjeti në gjendje të palëvizshme, por me motor të ndezur, gjendet në ambiente të mbyllura, kryesisht në garazh apo bodrum, e cila paraqet rrezik veçanërisht për jetën dhe shëndetin e njerëzve, nëse qëndrojnë në atë ambient për një kohë më të gjatë.

3.5. Përgjegjësia prindërore për dëmin e shkaktuar nga fëmija i mitur

Një person i cili është i ngarkuar me një tjetër që është i mitur ose subjekt me paaftësi mendore është përgjegjës për dëmin e shkaktuar të tjerëve, përveç nëse personi përgjegjës provon se ekziston përputhja e mbikqyrjes me standardet e sjelljes së kërkuar⁵².

Për aksidentet e trafikut, në procedurën gjyqësore për realizimin e të drejtës për shpërblim të dëmit nuk përjashtohet edhe gjykimi i përgjegjësisëprindërore si detyrim juridiko civil. Politika e sigurimeve i ka dhënë qasje edhe shtrirjes së përgjegjësisëprindërore për dëmet e shkaktuara në aksidentet automobilistike. Kur flasim për përgjegjësinë për të tjerët duke iu referuar përgjegjësisë së prindërve për fëmijën e tyre të mitur, me rëndësi është përcaktimi i pozitës juridike të fëmijës në zgjidhjet ligjore⁵³. E drejta gjermane ka përcaktuar përgjegjësinë e të miturëve duke marrë për kriter moshën e fëmijës. Sipas nenit 828 të Kodit Civil të Gjermanisë një person që nuk ka mbushur moshën shtatë vjeçare nuk është përgjegjës për dëmin e shkaktuar ndaj palës tjetër. Po ashtu, personi i cili e ka rritur moshën shtatë, por jo moshën dhjetë vjeçare nuk është përgjegjës për shkaktimin e dëmit ndaj palës tjetër në një aksident nëse nuk e ka shkaktuar dëmin me dashje. Ndërkaq, një person i cili ka rritur moshën tetëmbëdhjetë vjeçare, ai përgjigjet për dëmin e shkaktuar ndaj palës tjetër. Duke u ndërlidhur me këtë dispozitë, ligjvënsi gjerman ka përcaktuar rrethanat që prindërit i bëjnë të përgjegjeshëm për dëmin e shkaktuar nga fëmija që e kanë në mbikqyrje. Në drejtim të kësaj, neni 832 i Kodit Civil të Gjermanisë ka përcaktuar se një person i cili është i detyruar në bazë të ligjit për mbikqyrjen e një personi të cilit duhet ti ofrohet mbikqyrja qoftë për shkak se ai është i mitur apo për shkak të gjendjes së tij mendore ose fizike, është përgjegjës për dëmet e shkaktuara personave tjerë nga personi në mbikqyrje. Ai do të përjashtohet nga kjo përgjegjësi nëse do të provohet se dëmi është shkaktuar pavarësisht plotësimit të detyrave dhe kërkesave për mbikqyrjen. Përgjegjësia për tjerët ekziston atëherë kur një person fizik me veprimet e veta do të shkaktojë dëm, kurse personi tjetër fizik ose personi juridik është i detyruar ta kompensojë dëmin e shkaktuar⁵⁴. Prindërit janë përgjegjës për dëmin e shkaktuar nga fëmijët të cilët janë në kujdestarinë e tij. Tutorët janë përgjegjës

⁵² Art.6:101, Principles of European Tort Law, European Group on Tort Law: <http://civil.udg.edu/php/biblioteca/items/283/PETL.pdf>, 10 qershor 2017.

⁵³ Renault – Brahinsky, C. (2011-2012). *L'essentiel du Droit des obligations*, 7-e édition, Gualino, lextenso éditions, Paris, fq.100.

⁵⁴ Georgiev Pop Dimitar, vep. e cit. fq. 434.

për dëmin e shkaktuar nga fëmijët me aftësi të kufizuara ose që janë nën autoritetin e tyre dhe që jetojnë me to. Te ky lloj i përgjegjësisë, përjashtohet parimi se ai që shkakton dëm detyrohet ta kompensoj atë. Në përgjegjësinë për të tjerët nuk përgjigjet ai që e ka shkaktuar dëmin, por subjekti tjetër në vend të tij⁵⁵. Prindërit do të jenë përgjegjës për dëmin që do të shkaktohet me mjetin motorik që e ka drejtuar fëmija i mitur i cili e ka marrë mjetin motorik në mënyrë të paligjëshme. Prindërit do të ngarkohen me detyrimin për shpërblimin e dëmit, nëse përgjegjës për shkaktimin e dëmit është fëmija i tyre i mitur. Babai dhe nëna e fëmijës së mitur janë personat që ushtrojnë autoritetin prindëror. Ata janë bashkërisht përgjegjës për dëmet e shkaktuara nga fëmijët e tyre të mitur që jetojnë me ta.

Pra, zbatimi i rregullave të përgjegjësisëprindërore ndodhë në të gjitha rastet kur dëmtuesi nuk ka aftësi deliktore ose dëmtuesi ka aftësi deliktore por është nën përkujdesje prindërore⁵⁶. Në kontekst të kësaj, dëmin do ta kompensoj subjekti që është në lidhje të veçantë juridike me dëmtuesin. Faji i supozuar është baza e përgjegjësisë për tjetrin, sepse dëmi duhet të jetë shkaktuar nga lëshimet e subjektit tjetër. Ky faj në disa raste mund të jetë relativ – *presumptio iuris tantum*, kurse në disa raste absolut – *presumptio iuris et de jure*. Kur bëhet fjalë për përgjegjësinë e prindërve për fëmijët dhe përgjegjësinë e kujdestarit apo organeve të kujdestarisë për personat e zhveshur tërësisht nga aftësia për të vepruar, arsyeja kryesore e përgjegjësisë për tjerët mbështetet në mbykqyrjen e nevojshme të disa subjekteve – *culpa in inspiciendo*, për përgjegjësinë e punëdhënsit për punëtorët e vet dhe për përgjegjësinë e organizatës ekonomike për punëtorët e vet, arsyeja kryesore e përgjegjësisë mbështetet në mungesën e instrukcioneve të nevojshme – *culpa in instruendo*, në zgjedhjen e gabuar të punëtorit të cilit i janë besuar punët – *culpa in eligendo* dhe në mungesën e mbykqyrjes së duhur për punët që i janë besuar punët – *culpa in eligendo* dhe në mungesën e mbykqyrjes së duhur për punët që i janë besuar – *culpa in incipiendo*, kurse për përgjegjësinë e personit juridik për organet e veta, arsyeja kryesore e përgjegjësisë për të tjerët mbështetet në zgjedhjen e gabueshme të bashkëpunëtorit tjetër ose punëtorit – *culpa in eligendo*.

⁵⁵ Dauti Nerxhivane, vep. e cit. fq. 189

⁵⁶ Corinne Renault – Brahinsky, L'essentiel du Droit des obligations, 2011-2012, 7-e édition, Gualino, lextenso éditions, Paris, fq.103-104.

3.6. Përgjegjësia për dëmin e shkaktuar nga kafshët

Çështja e përplasjes së kafëshve me mjetet motorike bën pjesë në rregullat e së drejtës së sigurimeve. Shkaktimi i dëmit me pjesmarrjen e kafshës ka ngritur nevojën për të përcaktuar kriteret e përgjegjësisë juridike civile. Për të pasur një gjykim meritore të përgjegjësisë juridike civile për dëmin e shkaktuar me pjesmarrjen e kafshës është bërë dallimi midis pjesmarrjes së kafshës shtëpiake dhe kafshës së egër në shkaktimin e aksidentit të trafikut. Në kuadër të kafshëve shtëpiake bëjnë pjesë: qentë, macet, kuajt, gomarët e racës së brendshme, derrat, devet, viçat, dhitë, delet, etj. Këto kafshë mund të jenë pronë e dikujt. Ndërkaq, kafshët e egra në aspektin juridik janë "res nullius". Në të gjitha rastet kur aksidenti shkaktohet me pjesmarrjen e kafshës, në procedurën gjyqësore për përcaktimin e përgjegjësisë juridike civile më rëndësi është identifikimi i kafshës. Në rastet e tilla shpërblimi i dëmit realizohet nga Fondi i Garancisë. Kur dëmi shkaktohet nga përplasia e kafshës shtëpiake, apo kafshës së egër të zbutur dhe që mabahet mbyllur, atëherë përgjegjësia i bie pronarit të kafshës⁵⁷. Pra, pronari apo personi që kujdeset për kafshën qoftë ajo të jetë e egër por që është në përdorim të tij është përgjegjës për dëmin që shkaktohet nga kafsha. Pronari i një kafshe ose ai që e përdor atë është përgjegjës për dëmin e shkaktuar prej saj, përveç kur provon se ka patur kontrollin e sjelljes së kafshës nga e cila është shkaktuar dëmi dhe nuk ka mundur ta mënjanojë atë. Pra, elementi i fajit është pjesë e gjykimit të kësaj përgjegjësie. Pronari apo kujdestari do të konsiderohet i fajshëm edhe në rastet kur ka bërë lëshime gjatë kujdestarisë së kafshës. Kjo përgjegjësi do të pëjashtohet nëse provohet se dëmi është shkaktuar gjatë shërbimit të një kafshe shtëpiake si profesion ose aktivitet ekonomik dhe se ndaj kafshës në momentin e shkaktimit të dëmit është ushtruar kujdes i arsyeshëm. Ndërkaq, në rastet kur kafshën e ka marrë në mbikqyrje një person i caktuar mbi bazën e një kontrate, atëherë përgjegjësia për dëmin e shkaktuar nga kafsha bie mbi të, nëse nuk ka ushtruar një kujdes të arsyeshëm në mbikqyrje. Pronari i një kafshe, ose ai që e përdor atë, është përgjegjës për dëmin që do ta shkaktojë kafsha, edhe kur kafsha arratiset ose humbet. Nëse dëmi është shkaktuar si pasojë e një forcë apo ngjarje madhore, pronari i kafshës nuk do të ketë përgjegjësi juridike civile. Po kështu, ai nuk do të përgjigjet nëse provohet se dëmi është rezultat i mosmenaxhimit të rrugëve automobilistike. Në procedurën

⁵⁷ Accident de la route le cas des collisions avec animal, <http://www.droitrouitier.fr/animal.pdf>, e qasshme më 5 dhjetor 2011.

për gjykimin e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar në aksident trafiku ku përplasen një kafshë, duhen trajtuar rrethanat e shkaktimit të dëmit, çështjet e mirëmbajtjes së rrugëve, kushtet e trafikut në autostradë, menaxhimin e veçantë për të parandaluar qasjen e kafshëve në autostradë, sinjalistikën, etj. Përgjegjësia juridike civile për dëmin e shkaktuar nga qentë e dëmshëm, pa marrë parasysh fajin apo neglizhencën e pronarit në lidhje me përkujdesin, por edhe kur atë nuk janë nën administrimin e tij, i bie pronarit të tij⁵⁸. Në kuadër të kësaj çështje gjyqësia e Kosovës njeh përgjegjësinë e Ndërmarrjes për mirëmbajtjen e rrugëve publike në rrethanat e caktuara kur aksidenti automobilistik rezulton nga përplasia e mjetit motorik me qenin endacak.

3.7. Përgjegjësia e ndarë

Flitet për përgjegjësi të ndarë në rastet kur i dëmtuari i cili ka kontribuar që dëmi të krijohet ose të jetë më i madh se sa përndryshe do të ishte, ka të drejtë vetëm në kompensimin përpjesëtimisht të pakësuar. Në rast të ndarjes së përgjegjësisë, siguruesi është i obliguar që ndaljen e përgjegjësisë për kontributin në aksident ta bëjë në bazë të rrethanave të rastit. Për rastet e përgjegjësisë solidare, kur përgjegjësia ndahet ndërmjet disa siguruesve ose BKS-së, pala e dëmtuar kompensohet plotësisht nga siguruesi apo BKS-ja, varësisht ku është paraqitur kërkesa.

Kur siguruesit përgjegjës ose BKS-ja nuk bien dakord me marrëveshje për ndarjen e përgjegjësisë, ose nuk ka vendim të gjykatës për ndaljen e saj, ato do të përgjigjen në mënyrë të barabartë apo në bazë të ekspertizës profesionale të pavarur. Siguruesit përgjegjës dhe BKS-ja duhet të njoftojnë menjëherë njëra-tjetrën sa herë mendojnë për përgjegjësi të ndarë, duke lajmëruar për pjesën e pranuar të përgjegjësisë⁵⁹.

⁵⁸ Agustin Viguri Perea, Sobre la responsabilidad civil de los dueños por los daños causados por la tenencia de animals potencialmente peligrosos, http://www.ces.gva.es/pdf/trabajos/articulos/revista_19/art2-rev19.pdf, e qasshme më 22 nëntor 2011.

⁵⁹ Neni 6 i Rregullores për përcaktimin e kritereve për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia, miratuar nga bordi i Bankës Qëndrore të Republikës së Kosovës, më 31 gusht 2016.

3.8. Mbrojtja e palëve të treta dhe sigurimi i detyrueshëm kundër përgjegjësisë civile të automjeteve

Shumë persona në ditët e sotme mund të vuajnë dëme pa fajin e tyre apo mund të jenë të kërcënuar nga rreziqet e ndryshme, p.sh. në komunikacion, në transportin publik, në ushtrimin e aktiviteteve të caktuara të rrezikshme, etj. Në këto raste ekziston një interes i madh i komunitetit për kompensimin e dëmit të shkaktuar dhe për këtë arsye shteti ndërhyr me përshkrimin e rregullave të sigurimit të detyrueshëm nga përgjegjësia e të gjithë personave që përdorin mjete të rrezikshme. Sigurimi i përgjegjësisë civile të automjeteve është i mbuluar nga përgjegjësia civile për dëmet e shkaktuara palëve të treta duke përdorur një automjet. Sipas autorit Ognjanovic S. “palët e treta janë personat juridik dhe fizik të cilët nuk janë përfituesit e çdo marrëdhënie kontraktuale”.⁶⁰

Nën konceptin e palëve të treta në sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve kryesisht i referohen palëve të dëmtuara, të cilët edhe pse nuk janë palë në kontratën e sigurimit të përgjegjësisë së automjeteve, të drejtën e tyre për kompensim mund ta pohojnë nga siguroesi. Mund të themi edhe se palë të treta janë ata individë të cilëve sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë civile të shoferëve iu ofron kompensim për dëmin e shkaktuar nga përdorimi i një automjeti, apo ata të dëmtuar nga persona të cilët nuk janë të përjashtuar nga mbulimi i sigurimit. Prandaj, në bazë të sigurimit të detyrueshëm, kompanitë e sigurimit janë të detyruara për të kompensuar ato dëme që në aksident i pëson një palë e tretë. Në aspektin e sigurisë ka rëndësi të madhe për të identifikuar se cilët janë ata që bien në kategorinë e palëve të treta, duke pasur parasysh se vetëm një mund të nxjerr në pah një kërkesë për dëmet e shkaktuara me përdorimin e mjeteve motorike. Prandaj, është e rëndësishme për të përcaktuar se cilët janë personat, të cilët janë nga një kompani e sigurimit mund të jenë "legjitimuar" si persona që kanë të drejtë për kompensim dmth., se ata kanë statusin e palëve të treta. Tek sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë civile të shoferëve janë të emërtuar se cilët persona nuk konsiderohen palë të treta dhe listohen personat që nuk konsiderohen palë të treta, çka donë do të thotë se të gjithë personat e tjerë, të cilat nuk janë

⁶⁰ Ognjanovic S, “Sistemi i sigurimit ndërkombëtar të mjeteve motorike –E drejta,Teoria dhe Praktika”, 5-6 / 2003, fq. 59.

të listuar janë të tretët dhe kanë të drejtë për kompensim në bazë të sigurimit të përgjegjësisë së automjeteve.⁶¹

Në teorinë juridike dhe në praktikë ka një dilemë nëse bashkëshorti dhe fëmijët i përkasin rrethit të palëve të treta. Në legjislacionet kombëtare të anëtarëve të BE-shteteve ekzistojnë dallime të konsiderueshme në drejtim të njohjes së të drejtës së bashkëshortëve në kompensim dhe të të afërmeve të siguruarit dhe kur ata poashtu janë kategori e viktimave të aksidenteve të trafikut.

Në disa vende janë të përjashtuar prej mbulimit të sigurimit gjë e cila rezultoi në ekzistencën e dallimeve të konsiderueshme në fushën e mbrojtjes së sigurimit në varësi se në cilin vend ka rezultuar aksidenti i trafikut. Megjithatë, koha ka dëshmuar se ky përjashtim nuk ka asnjë justifikim shoqëror e sidomos në sigurimin e automjeteve për shkak se këta persona mbetën pa kompensim dhe ishte një disavantazh në krahasim me personat e tjerë të lënduar. Sigurisht ne duhet të dallojmë nëse automjeti që kanë bashkëshortët është në bashkëpronësi të tyre ose në pronësi të përbashkët⁶².

Gjithashtu, fëmijët kanë të drejtë për kompensim në qoftë se ata kanë pësuar dëme gjatë kohës kur ngiste makinën një prej prindërve të tij, i cili është përgjegjës për aksidentin që ka ndodhur. Pra, fëmijët që i përkasin " palës së tretë " dhe siç u përmend tashmë kanë të drejtën e kompensimit për dëmin pasuror dhe jopasuror . Automjetet motorike janë mjetet e transportit të cilat përdoren më së shpeshti. Idetë e para për mjetet e transportit që do të lëvizin nga forca e motorit ndodhën shume herët dhe më vonë gjithashtu në veprat e Leonardo Da Vinçit nga viti 1500. Shpikja e motorit me avull ka lehtësuar realizimin e këtyre ideve në mënyrë që në vitin 1769 një inxhinier francez ushtarak H. J. Kinjo bëri automjetin e parë motorik në avull. Por, kjo përpjekje dështoi. Mandej, James Eatt një inxhinier skocez dhe shpikës bëri përmirësimet e saj strukturore duke mundur prodhimin e parë praktik të motorit me avull nga fundi i shekullit 18. Megjithatë , makina e parë me motor me djegie të brendshme është ndërtuar nga G. DAIMLER (viti 1885) dhe K. BENZ (1886) dhe që atëherë fillon një zhvillim i shpejtë i mjeteve motorike. Kësisoj, ne mund të konkludojmë se automjetet janë shpikje relativisht e kohëve të fundit. Sipas literaturës, automjeti i parë i prodhuar në " ish-Jugosllavi" ishte në vitin 1947. Automjeti filloi për të përmbushur nevojat

⁶¹ Ligji Nr. 04/L-077 "Për Marrëdhëniet e Detyrimeve".

⁶² Po Aty.

e njerëzve, andaj, prodhimi i tyre është zmadhuar vazhdimisht. Jeta e njeriut modern nuk mund të paramendohet pa përdorimin e automjeteve për shkak se në masë të madhe lehtëson përmbushjen e nevojave të ndryshme duke u bërë sinonim me kohën e tashme dhe kusht për përparimin e një vendi. Pa dyshim, në vendet industriale dhe ato në zhvillim me rritjen e standardit të jetesës numri i automjeteve është ritur paralelisht .

Megjithatë, sikurse njerëzimi nga përdorimi i mjeteve motorike ka përfitime të pamohueshme, ai gjithashtu pësoi dëme të mëdha nga përdorimi i tyre. Pasojat e përdorimit të mjeteve motorike janë dëme të shumta dhe të mëdha, kështu që automjetet janë një nga reziqet më të zakonshme që kërcënon " njeriun e civilizuar " dhe pasuritë e tij. Automjeti në vetvete është një gjë e rrezikshme. Një automjet motorik është i rrezikshëm për shkak të shpejtësisë që zhvillon, gjërave që transporton dhe rezulton me një potencial të lartë të rrezikut për dëmtim të pronës dhe njerëzve. Për shembull makina e parkuar siç duhet dhe me pajisjet e siguruara për frenim përfaqëson një gjë më pak të rrezikshme se sa makina e parkuar në një rrugë shumë të pjerrtë dhe mund të përbëjë një gjë të rrezikshme. Poashtu, ku makina është në lëvizje paraqet një gjë shumë të rrezikshme, veçanërisht nëse ju jeni duke lëvizur shumë shpejt dhe është paraqitur papritur një rrezik në rrugë duke shkaktuar aksident trafiku dhe në këtë mënyrë të dëmtojë automjetin dhe shkakton plagosjen e personave që morën pjesë në aksident. Bazuar në këtë fakt mund të konkludojmë se automjeti bëhet edhe gjëja më e rrezikshme. Termi “gjëra të rrezikshme” është standard ligjor pasi ajo nuk është e përcaktuar në bazë të ligjit, nuk është një koncept absolut por e vendosur dhe përcaktuar në çdo rast në varësi të rrethanave të çështjes, si dhe barrën e provës që është një tjetër shkaktar i dëmtimit dhe nuk është një gjë e rrezikshme do të mbulohet nga personi i cili ka shkaktuar dëmin apo mbajtësi i gjërave që paraqesin rrezik në rritje . Përgjegjësia për sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme nuk ka bazë në faj, sepse përgjegjësia është e lidhur me personat nga përdorimi i gjërave të tilla ose ushtrimin e aktiviteteve të tilla. Prandaj, nuk mund të themi se i përshtatet vetëm mbi bazën e krijimit të rrezikut, por barrën e dëmit duke transferuar personave nga përdorimi i tillë i gjërave apo aktiviteteve të caktuara. Është thelbësore që ka një lidhje shkakësore midis efekteve të rrezikshme të automjeteve dhe dëmit të shkaktuar dhe është e paraparë që dëmet që lindin nga gjërat e rrezikshme dhe nëse vërtetohet shkaktimi i tyre të konsiderohen për mbulimin e dëmit-zhdëmtim. Shoferët e automjeteve shpesh dalin persona si përgjegjës ndaj palëve të treta, përkatësisht personave të lënduar në trafik, por edhe ndaj njëri-tjetrit gjë e cila pastaj rëndon më tej procedurën për

ndarjen e përgjegjësisë dhe dëmeve. Kjo padyshim vënë në dukje edhe arsyen se pse në të gjitha vendet moderne është futur sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë për shoferët me qëllim të sigurimit të mbrojtjes ekonomike të të plagosurve dhe të lënduarve, ndryshe dëmi nga aksidentet e trafikut nuk do të ishte e mundur për tu kompensuar. Është gjithashtu e qartë se futja e këtij sigurimi të detyrueshëm i ka ofruar "mbrojtje palës së dëmtuar",⁶³ të cilët mund të mbështesin kërkesat e tyre për kompensimin e dëmit të drejtpërdrejtë nga siguruesit dhe për këtë arsye pronarët e automjeteve të cilët me siguruesin lidhin kontratat e detyrueshme të sigurimeve dhe i cili merr përgjegjësinë dmth., iu mbulon dëmi i shkaktuar në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike. Shtetet me treguesit më të mirë të sigurisë së trafikut kanë kohë që janë bërë të vetëdijshëm për forcën e ndikimit që kanë fushatat drejtuar opinionit publik në mënyrë që ata kanë adoptuar praktikën e aplikimit të fushatës së sigurisë në trafik. Prandaj, ne besojmë se edhe tek ne në Kosovë me aplikimin e fushatave të rritjes së sigurisë në trafik, si një pjesë integrale e strategjisë së sigurisë rrugore dhe me qëllim të parandalimit të aksidenteve dhe pasojave të tyre, duhet të jenë aktivitete të përhershme me qëllim të ndryshimit të sjelljes së pjesëmarrësve në komunikacion dhe rritjen e sigurisë. Sikurse vumë në dukje, numri i të vdekurve dhe i të plagosurve në trafik (komunikacion) në kohët e fundit është tejte i lartë. Edhe në vendin tone statistikat flasin se numri i njerëzve të vrarë në aksidentet e trafikut është i lartë. Situata në rrugët e Kosovës është alarmuese dhe se është rritur numri i vdekjeve në komunikacion nga aksidentet në trafik që kanë arritur rekordin për nga numri në Kosovën e pasluftës. Është raportuar që Policia e Kosovës ka thënë se për çdo vit jetën humbin rreth 100 qytetarë, përderisa mijëra të tjerë marrin lëndime. Për ilustrim po përmendim disa të dhëna statistikore ku sipas statistikave në periudhën janar-qershor 2012 kanë humbur jetën 42 persona, kurse në periudhën e njëjtë të vitit 2013 numri ka shkuar në 54, kurse prej tyre 22 kanë qenë këmbësorë. Është raportuar se vetëm gjatë periudhës gjashtëmujore 1 janar 2013 deri më 30 qershor 2013, janë 2,748 të lënduar nga aksidentet në rrugë që kanë kërkuar ndihmë në QKUK. Pra, rreth 3 mijë njerëz kanë kërkuar ndihmë mjekësore dhe kjo dukuri është shqetësuese⁶⁴.

⁶³ Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*"- (botuar ne Gazeten Zyrtare te Republikës se Kosoves Nr. 4 / 14 Korrik 2011)

⁶⁴ Gazeta Zëri (Burim Ramadani).

3.9. Statistikat e aksidenteve në Kosovë dhe arsyet më të shpeshta të aksidenteve

Arsyet më të shpeshta të aksidenteve në komunikacion kanë të bëjnë me mospërshtatjen e shpejtësisë nga vozitësit e veturave.

Andaj, duhet patjetër organizuar fushata vetëdijesuese për shoferët dhe duhet bë një strategji nacionale për Sigurinë në Komunikacion, bazuar në ”Ligjin mbi Sigurinë në Komunikacionin Rrugor”.⁶⁵

Në tabelën e mëposhtme po tregojmë të dhënat për aksidentet kundrejt burimeve të policisë së Kosovës. Burimi:

http://www.oag-rks.org/repository/docs/Raporti_-_Policia_e_Trafikut_220406.pdf-fq.16):

Tabela 3. Të dhënat për aksidentet kundrejt burimeve të policisë së Kosovës.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aksidente fatale	130	116	104	111	117	99	122
Persona te vdekur	157	121	119	127	129	110	137
Aksidente me lëndime	4490	4555	4963	4876	5275	6130	6390
Persona të lënduar	8321	8561	9811	9713	10671	12009	12645
Aksidente me dëme	13338	14044	13868	10333	11145	12312	11183
Aksidente godit e ik	930	1039	1009	975	1185	/	/
Gjithsej aksidente	18888	19754	19944	16295	17722	18541	17695
Tikete shqiptuara	276897	247788	286922	321114	303971	326515	396924

⁶⁵ Ligji Nr.02/L-70 është miratuar në vitin 2007.

Janar-Shkurt	2017	2018	(+/-)	%
Aksidente fatale	9	8	-1	-11.11
Persona të vdekur	12	11	-1	-8.33
Aksidente me lëndime	745	859	114	15.30
Personat lënduar	1572	1816	244	15.52
Aksidente me dëme	1801	1394	-407	-22.60
Total aksidente	2555	2261	-294	-11.51
Tiketa shqiptuara të	51281	53172	1891	3.69

Aksidente fatale	001
Aksidente me lëndime	012
Aksidente me dëme	014
Tiketa trafiku	1021

Sipas Raportit të Policisë së Kosovës, në Kosovë çdo vit ndodhin mesatarisht rreth 18,000 aksidente të trafikut (2010-Shkurt 2018) që përfshijnë mesatarisht rreth 8,000- 9,000 njerëz të plagosur sikurse edhe humbje materiale për shkak të aksidenteve të trafikut që arrijnë një përqindje (%) të konsiderueshme të të ardhurave kombëtare.

Aksidentet e trafikut përcillen pra me dëme të rënda. Ato ndodhin për shembull, për shkak të mungesës së mirëmbajtjes së rrugëve, përdorimit të automjeteve jo të rregullta dhe të vjetra motorike, sinjalizimit me të meta etj⁶⁶.

Megjithatë, numri më i madh i aksidenteve ndodh si pasojë e lëshimeve dhe gabimeve në ngjarje, të tilla si shpejtësia apo parakalimi i paautorizuar.

Gjithashtu, aksidentet e shpeshta të trafikut janë të mundshme për shkak të një rritjeje të numrit të automjeteve në trafik.

Mund të konkludojmë se numri i njerëzve të vrarë dhe të plagosur në aksidente rrugore me siguri kontribuon më së shumti me gjendjen e dobët të rrugëve, sjellje të dobët lëvizëse të mjeteve motorike, mjeteve të pasigurta motorike, një ritje progresive të numrit të mjeteve motorike, por edhe nga zbatimi i pabarabartë i ligjit për sigurinë e komunikacionit. Sigurisht, ndërgjegjësimi i shoferëve ka një ndikim shumë të rëndësishëm në eliminimin e rreziqeve që kërcënojnë nga përdorimi i automjeteve.

⁶⁶ http://www.oag-rks.org/repository/docs/Raporti_-_Policia_e_Trafikut_220406.pdf-fq.16):

Shpesh çështja se çfarë janë veprat penale që çojnë në aksidente të rënda të trafikut dhe nëse dënimet janë të përshtatshme në të gjitha rastet. Për të gjetur përgjigjen në këtë çështje Shoqata e siguruesëve në hulumtimin e aksidenteve të trafikut në Gjermani, në një projekt hulumtues të adresuar ndaj çështjes se ndjeshmërisë së trafikut, cilat janë sanksionet për injorimin e rregulloreve ndaj pjesëmarrësit në komunikacion”.⁶⁷ Është arritur në përfundimin se aksidentet më të rënda kanë ndodhur për shkak të shpejtësisë. Projekti ka analizuar afërsisht 290,000 aksidente trafiku dhe ai vuri në pah se për më shumë se 90% të rasteve, ka pesë arsye që dominojnë: shpejtësia, parakalim i pamatur, distanca e pamjaftueshme, gabime në të kthyer dhe dehje nga alkooli. Pasojat më të rënda janë shkaktuar në aksidentet e trafikut që janë shkaktuar për shkak të tejkalimit të shpejtësisë maksimale të lejuar apo shpejtësisë dhe dehjes me alkool.⁶⁸

Prandaj, duhet pranuar se kërcënimi i palëve të treta në trafik, si këtu poashtu edhe në botë është fakt dhe se një nga vendet kryesore në vdekshmërinë në shumicën e vendeve të botës marrin vdekjet e shkaktuara nga aksidentet e trafikut. Çdo vit 1.2 milion burra, gra dhe fëmijë në të gjithë botën humbasin jetën e tyre në aksidente rrugore, nga të cilat gjysma në vendet e BE-së. Gjithashtu, në të njëjtën kohë më shumë se 1,5 milionë evropianë vuajnë lëndime trupore ku mbi 150,000 janë me dëmtime të përhershme të shëndetit (invaliditet).⁶⁹

Miliona njerëz janë plagosur në rrugë, një numër shumë i madh i tyre mbeten përgjithmonë me të meta dhe me aftësi të kufizuara për jetën e mëtejshme dhe se përveç këtij dëmi nga kemi edhe dëme të mëdha materiale të cilat sipas disa vlerësimeve të përafërta arrijnë deri në 1,000 000 000 € në vit. Sipas statistikave në kuadër të BE-së, norma e vdekjeve në trafik është më e larta në Greqi (689) dhe Portugali (630), ndërsa norma më e ulët e vdekjeve në Britani të Madhe (146) dhe Suedia (147). Gjithashtu, sipas statistikave në Evropë çdo vit vdesin mbi 40.000.

Megjithatë, BE-ja ka filluar hartimin e një programi, Programin e Veprimit të Sigurisë Rrugore, e cila ka vendosur një qëllim: për të zvogëluar numrin e viktimave në trafik nga 40% në 2020 vit, në krahasim me ata të vitit 2011., ndërsa nga zbatimi i masave të sigurisë

⁶⁷ www.gdv.de/2011/12;

⁶⁸ Po aty;

⁶⁹ Buletini statistikor i BE-se;

janë propozuar përmirësime kryesisht të ndryshme teknike në automjete (psh. të frenimit, distancat e mbajtura si dhe masa të tjera).⁷⁰

Sipas mendimit tim është e nevojshme për të zhvilluar kampanjë vetëdijesimi për pjesëmarrësit të trafikut (sidomos vozitësit dhe këmbësorët e veçmas fëmijët) për zbatimin e sigurisë rrugore dhe të kryejë trajnimin e tyre me synimin e parandalimit dhe reduktimit të pasojave vdekjeprurëse të aksidenteve në trafikun rrugor dhe lëndimeve në masën më të madhe të mundshme. Duhet rritur përpjekjet për të informuar rregullisht publikun për gjendjen e sigurisë rrugore, paralajmëruar nga rreziqet e mundshme dhe këshilluar se si të zvogëlohen rreziqet.

Nga e gjithë kjo mund të konkludojmë se rritja e shpejtë e numrit të mjeteve motorike në qarkullimin rrugor ka sjell si pasojë edhe rritjen e numrit të vdekjeve dhe plagosjeve të personave në trafik. Në këtë mënyrë ky tregues na parashtron nevojën për aplikimin e të gjitha masave për të ngritur sigurinë në trafik dhe qarkullimin më të sigurt në Kosovë.

3.10. Kontrata e sigurimit kundër përgjegjësisë civile të automjeteve

Me kontratën e sigurimit të përgjegjësisë civile të shoferëve, përgjegjësia e tij është e mbuluar për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i mjeteve motorike dhe duhet theksuar se një prej çështjeve të diskutueshme, e cila ka ngritur prej kohësh teorinë juridike, ishte çështja - që personat e detyruar të lidhin një kontratë të sigurimit të përgjegjësisë të detyrueshëm të automjeteve për dëmet e shkaktuara palëve të treta. Përgjigja në këtë pyetje gjendet në dispozitat e legjislacionit mbi sigurimin e detyrueshëm. Këto dispozita të japin një përgjigje të qartë. Duhet të theksohet se ligjvënësi ka parashikuar “detyrimin e pronarit të mjetit motorik se ata (pronarët e automjeteve) janë të detyruar të lidhin një kontratë të sigurimit të detyrueshëm para se mjete i transportit është vënë në qarkullim.”⁷¹

Gjithashtu, me këtë rast kompanitë e sigurimit zbatojnë bonus – malus, sistemin i cili zbatohet për të gjithë personat e siguruar mbi bazën e rrezikut të krijuar të të siguruarit, pra në varësi të numrit të kërkesave për të cilën i siguruari është përgjegjës. Sistemi i bonus pikëve është përmirësimi i menaxhimit të rrezikut të sigurimit si dhe masa parandaluese për

⁷⁰ Programin e Veprimit të Sigurisë Rrugore i BE-së.

⁷¹ Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*”- (botuar ne Gazeten Zyrtare te Republikës se Kosoves Nr. 4 / 14 Korrik 2011).

të rritur sigurinë në komunikacion. Domethënë një premi mund të ulët për të siguruarit që janë të kujdesshëm dhe s'kanë shkaktuar dëme ndërsa një premi më të lartë të sigurimit do të paguajnë ata që kanë shkaktuar dëme me rastin e rinovimit të kontratës së sigurimit.

Sigurimi i detyrueshëm siguron mbrojtje për shoferët dhe personat e tjerë (mbajtësi i automjetit, shoferi, etj.) që janë në rrezik për të qenë përgjegjës për dëmin e shkaktuar nga përdorimi i një automjeti. Edhe pse në shumicën e rasteve i siguruar është edhe pronari i automjetit dhe shoferi prapë se prapë kjo nuk mund të jetë gjithmonë kështu (p.sh. personi të cilit pronari ia ka besuar automjetin ose mbajtësi i autorizuar i automjetit hyjnë në një kontratë të sigurimit të përgjegjësisë civile të shoferëve sepse ajo përfshihet në sigurimin e detyrueshëm. Me kontratën e sigurimit të përgjegjësisë civile të shoferëve, përgjegjësia e tij është e mbuluar për dëmet e shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i mjeteve motorike. Në praktikë kjo është zakonisht e siguruar. Pronari i automjetit nuk është gjithmonë përgjegjës për dëmin që i është shkaktuar një pale të tretë, nëse automjeti i tij është konfiskuar në mënyrë të paligjshme d.m.th. vjedhur apo rrëmbyer. Ne duhet të theksojmë se pronari do të përgjigjet vetëm kur ka një lidhje shkakësore midis sjelljes së tij dhe dëmit të shkaktuar nga përdorimi i automjetit të tij. Aksidentet e trafikut mund të ndodhin edhe për shkak të forcës madhore, për shkak të fajit të palës së tretë ose fajin e të plagosurit dhe siç është vu në dukje edhe pronari i automjetit, poseduesi apo shoferi mund të jenë gjithashtu një viktimë e një aksidenti trafiku. Mbajtësi i autorizuar me siguri hyn në rrethin e personave detyrimi i të cilëve është i mbuluar nga sigurimi të detyrueshëm të automjeteve. Në rast se mbajtësi do të jetë përgjegjës për dëmin, përgjegjësia e pronarit të mjetit motorik zakonisht ndalet. Megjithatë, në rast se dëmi është pasojë e defekteve të fshehura pronari nuk lirohet nga përgjegjësia e tij. Ne kemi vënë tashmë në dukje se automjeti është një gjë e rrezikshme, dhe për këtë arsye është rregull që shoferi ka përgjegjësi objektive - sipas parimit të shkakut. Por në fakt pronari përgjigjet vetëm nëse ai është edhe drejtues i automjetit. Pra, një pronar i automjetit është i përjashtuar nga përgjegjësia nëse ai provon se dëmi vjen nga një shkak efektet e të cilit nuk kanë mundur të parashikohen, shmangen apo eliminohen.

3.10.1. Natyra ligjore e Kontratës së Sigurimit të Detyrueshëm ndaj Përgjegjësisë Civile

Shpesh shtrohet pyetja se përse duhet të bëjmë sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve. Sigurimi i detyrueshëm nuk mund të arrihet nëse nuk ka një kontratë sigurimi dhe poashtu një automjet, dmth mjeti i transportit nuk mund të vihet në veprim në qoftë se

kontrata nuk është përfunduar. Pronarët e automjeteve janë të detyruar të lidhin kontratë për sigurimin e detyrueshëm para se automjeti që të fillon të përdoret. Prandaj, është obligim ligjor i pronarit të automjetit pa kryerjen e të cilit nuk është e mundur për ta regjistruar një automjet.⁷²

Duke nënshkruar kontratën për sigurimin e detyrueshëm të pronarëve të mjeteve motorike pronari është siguruar nga çdo përgjegjësi për dëmet e shkaktuara nga përdorimi i automjetit ndaj palëve të treta (personave të cilët nuk janë palë në kontratën e sigurimit të detyrueshëm), ndërsa siguresi e ndërmerr për të mbrojtur të siguarit nga kërkesat e paraqitura për dëmet e palëve të treta deri në vlerën e shumës së rënë dakord gjatë sigurimit. Për këtë arsye palët në këtë marrëveshje janë : i siguruari d.m.th. të siguarit dhe siguresi/t . Kontrata për sigurimin e detyrueshëm ndaj përgjegjësisë civile të automjeteve përfundon në formën e përshkruar e cila është uniforme për Republikën e Kosovës dhe ku klauzola kryesore sipas Ligjit është: " pronari i automjetit duhet të lidhë kontratë sigurimi kundër përgjegjësisë për dëmin, përdorimi i mjeteve motorike, të shkaktojë palëve të treta për shkak të vdekjes, lëndimit trupor, dëmtimin e shëndetit, shkatërrimit ose dëmtimin, përveç për dëmtimin e mallrave të pranuar për transport " ⁷³.

Në teorinë tonë ligjore ka shumë pikëpamje mbi natyrën ligjore të kontratës për sigurim. Mirëpo, Ligji konsideron se i dëmtuari sipas kontratës së sigurimit ka të drejtë për kompensim për dëmin e shkaktuar nga përgjegjësia e siguar. Kështu, pala e dëmtuar ka të drejtë që drejtpërdrejtë nga siguresi ti realizon kërkesat e tij (siç janë drejtpërdrejt dhe në mënyrë të pavarur të drejtat e palëve të treta sipas kontratës për të fituar kompensimin e dëmit pa pjesëmarrjen e vullnetit të tij). Disa autorë mendojnë se kontrata e sigurimit të detyrueshëm mund të jetë një kontratë në favor të një pale të tretë, por në një kuptim tjetër sepse ajo duket se përveç një përdoruesi mbrohet edhe një person tjetër që nuk është siguruar. Për shembull, për kontratën e sigurimit të detyrueshëm shoferi i autorizuar lidhë një kontratë e që është në favor të palës së tretë për shkak se ajo (kontrata) siguron mbulimin e sigurimit edhe pse ai nuk është një parti. Nga ana tjetër, ka shumë autorë që e vejnë në dyshim qëndrimin se një kontratë e sigurimit të jetë në favor të palëve të treta. Konsiderohet se një

⁷² Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*”- (botuar ne Gazeten Zyrtare te Republikës se Kosoves Nr. 4 / 14 Korrik 2011).

⁷³ LSD, po aty.

kontratë e sigurimit ndaj përgjegjësisë nuk korrespondon me kontratën e ndërtimit të një pale të tretë as me anë të konkluzionit e as me veprimet e tyre e as me qëllimin e marrëveshjes. Arsytet në favor të një mendimi të tillë, ndër të tjera janë:

- kur ju të nënshkruani një kontratë të sigurimit të detyrueshëm ndaj përgjegjësisë civile të automjeteve të siguruara personi nuk e bënë këtë me qëllim të një pale të tretë e as s/e bën për fitim material, por përfundon kontratën në mënyrë që ta sigurojë veten në procesin e kërkesave. E drejta nga kontrata mbi sigurimin e detyrueshëm të automjeteve e një pale të tretë mund të realizohet vetëm nëse vuan dëme;
- pala e dëmtuar në sigurimin e detyrueshëm të automjeteve ka të drejtë për kompensim. Pra, kjo është një tarifë e jo një përfitim;
- në disa raste, pala e dëmtuar mund të ushtrojë të drejtën për dëmet, kur kontrata e sigurimit nuk është përfunduar shoferët (p.sh . nëse dëmi është shkaktuar nga një automjet motorik i pasiguruar);

Të gjitha këto arsye e bëjnë të qartë se kontrata e sigurimit të detyrueshëm nuk është një lloj i veçantë i kontratës për një palë të tretë, por nga e njëjta dhe nga mënyra e përfundimit dhe operacioneve të tyre si dhe qëllimit të marrëveshjes është kontratë e sigurimit të përgjegjësisë të detyrueshme të automjeteve të ndërmarr sipas natyrës ligjore të kontratës. Ka një mirëkuptim dhe që shumë autorë shpesh bien dakord se në këtë marrëveshje, përveç interesave të individit, shfaqet edhe interesi i përgjithshëm shoqëror dhe i cili natyrisht se ndikon në natyrën ligjore të vet kontratës. Duhet gjithashtu të theksohet se në përputhje me parimet e besimit të mirë, detyrimet e palëve duhet gjithmonë të bëhen në mirëbesim. Pra, kjo është një kontratë e besimit të mirë - *Fides Bona*⁷⁴. (*Fides Bona* lat.: bonus- të mira, fides-ndershmëria, besimi);

Megjithatë, një shprehje e vullnetit të mirë në kontratën e sigurimit ka një rëndësi të veçantë. Normalisht kontrata bën thirrje për një nivel të vullnetit të mirë mbi nivelin që kërkon akti i detyrimeve. Detyrimi i të siguruarit është për të njoftuar siguruesin mbi të gjitha faktet dhe siguruesi duhet të besojë se ato janë të sakta, sepse nuk është e mundur për t'i parë të gjitha ato. Për këtë arsye, ligjvënësi parashikon sanksione shumë të rrepta nëse ajo nuk arrin të njoftojë siguruesin mbi të gjitha rrethanat. Sigurimi i detyrueshëm për dëmet e shkaktuara

⁷⁴ *Fides Bona*, është një parim ligjor ku marrëdhëniet ndërmjet palëve duhet të bazohen në besim, integritet dhe ndershmëri;

me përdorimin e mjeteve motorike ka natyrën ligjore të sigurimit të përgjegjësisë. Meqë nga ajo është e mundur të thuhet se përgjegjësia e detyrueshme përmes kontrates se sigurimit të automjeteve është një lloj i veçantë i kontratës, d.m.th. një kontratë sui generis ne besojmë se kjo marrëveshje duhet lënë mënjane në një grup të veçantë në kuadër të ligjit të sigurimit.

Elementet thelbësore të Kontratës së sigurimit ndaj përgjegjësia civile të shoferëve⁷⁵:

Elementet esenciale janë përbërësit bazë të kontratës, e cila duhet të arrijë një marrëveshje për kontratën e formuar në mënyrë të vlefshme. Çdo lloj i kontratës krijon detyrime karakteristike, në mënyrë që elementet thelbësore të ndryshojnë në kontrata të ndryshme. Sipas Ligjit të sigurimeve kontrata është e konkluduar kur palët kontraktuese kanë rënë dakord mbi elementet thelbësore të kontratës. Në funksion të përfundimit të sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësia civile të automjeteve në thelb zbatohen parimet e përgjithshme për mënyrën e lidhjes së kontratës. Prandaj, është e nevojshme që të ketë një marrëveshje që do të përballet me dy nga elementet thelbësore të kontratës dhe në mënyrë të tillë që si rregull pronari i automjetit bën një ofertë që të lidhë një kontratë të sigurimit dhe pala tjetër pranon ofertën (siguruesi) siç edhe kemi vënë tashmë në dukje marrëdhëniet në mes të siguruesit dhe të siguruarit në sigurimin e detyrueshëm të automjeteve me natyrë kontraktuale dhe formimin e kontratës sipas ligjit dhe politikave të sigurimit. Përmbajtjen e politikave të sigurimit dhe mënyrën e funksionimit të kompanive siguruese në Kosovë e përcakton BQK - Banka Qendrore e Republikës së Kosovës. Politikat e sigurimit përfshijnë të gjitha kushtet e sigurimit dhe gjithsesi siguruesi është i detyruar t'ia dorëzojë mbajtësit të polisës edhe kushtet e veçanta të sigurimit (të shtypura). Gjithashtu, në bazë të rregullit sigurues, me sigurimin e përgjegjësia se automjetit, siguruesi është i detyruar t'ia dorëzojë mbajtësit të polisës edhe Raportin Evropian mbi Aksidentin . Sipas rregullave ligjore “forma e polisës së sigurimit ka katër seksione”.⁷⁶

Pjesa e parë e polisës formë përmban elementet e mëposhtme: hapësirën që e regjistron informacionin e identifikimit të kompanisë së sigurimeve – siguruesin, emri i polisës “polisa e sigurimit të auto-përgjegjësia” dhe numrin e saj të regjistrimit; numri serial i polisës; afati i polises se sigurimit (zakonisht është 1 vit);

⁷⁵ Kontratës së sigurimit përcaktohet nga Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*” - (botuar ne Gazeten Zyrtare te Republikes se Kosoves Nr. 4 / 14 Korrik 2011).

⁷⁶ Formulari i polices (i aprovuar nga BQK-ja).

Në seksionin e dytë hyjnë: të dhënat për të siguruarin: emrin dhe mbiemrin, numrin e identifikimit, kodin postar dhe vendin e qëndrimit, rrugën dhe numrin, numrin e banesës për personat fizik, si dhe emrin e biznesit, numrin e regjistrimit të biznesit, adresën - rruga dhe numri për persona juridik;

Në seksionin e tretë hyjnë: Të dhënat mbi automjetin: numrin e regjistrimit, llojin, viti i prodhimit, kapacitetin, markën dhe llojin, forcën e motorit, ngjyra, numri i shasisë, vëllimi, numri i vendeve të regjistruar dhe qëllimin;

Në seksionin e katërtë hyjnë: Të dhënat financiare dhe shuma e sigurimit të polisës së sigurimit të përgjegjësisë së automjetit.

Më poshtë se teksti është një hapësirë për nënshkrimin dhe vulën e personit të autorizuar ose përfaqësuesit të siguresit, si dhe vendin dhe datën e polisës, si dhe vulën dhe nënshkrimin e të siguruarit.

Kurse, në anën e pasme të polisës më shpesh mund të gjenden pjesë të shkruara të kushteve për sigurimin e automjeteve, apo një pjesë e të drejtave dhe detyrimeve ndaj të siguruarit si dhe siguresit për t'i fituar me nënshkrimin e polisës, d.m.th. Kontratës së sigurimit.

Në pjesën e pasme të polisës së sigurimit mund të gjenden edhe njoftime për të siguruarit, dmth adresat ose telefonat e siguresit në disa vende ku i siguruari mund të telefonoj për ndihmë në rast të dëmtimit të pësuar nga një automjet tjetër..

Bazuar në sa u tha më sipër, mund të konkludohet se polica e sigurimit është një provë kyçe e elementeve thelbësore të kontratës së sigurimit të përgjegjësisë së detyrueshme të automjeteve. Sepse, para së gjithash ajo përmban një numër të të dhënave që janë padyshim të rëndësishme për të dyja palët (siguresit në veçanti). Palët kontraktuese kanë interesa të caktuara për të hyrë në një marrëveshje si dhe të dhëna të sakta. Duke hyrë në një kontratë (duke përfshirë një kontratë të sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë së automjeteve) të njëjtat bëhen elementet thelbësore për të dyja palët⁷⁷.

⁷⁷ JPVan Niekerk, (1998). *The development of the principles of insurance law*, in the Netherlands, from 1500 to 1800, Volumi i II.

3.10.2. Të drejtat dhe detyrimet e palëve sipas kontratës së sigurimit nga përgjegjësia civile

Kontrata për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë civile të shoferëve sipas kontratës është e detyrueshme për të dyja palët dhe të dyja palët kanë detyrime të caktuara.⁷⁸

Kontrata pra është përfunduar dhe në interes të të dyja palëve të cilat janë reciprokisht të detyrueshme. I siguruari është i detyruar të japë informacion në lidhje me rrezikun dhe të paguajë, dhe siguruesi ka obligim për të mbuluar rrezikun nëse ai ndodhë .

Detyrimet e të siguruarit ose pronarit të automjetit:

Në kushtet e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të shoferëve shtrihet një gamë e tërë e detyrave dhe obligimeve të të siguruarit. Disa detyrimet të siguruarit paraqiten në lloje të tjera të sigurimit dhe mund të konsiderohen detyra të rregullta. Ka disa detyrime që janë specifike në lidhje me llojet e tjera të sigurimit.

Në shumicën e rasteve, detyrimet sipas kontratës së sigurimit të detyrueshëm të automjetit të siguruar motorik në lidhje me përdorimin e të cilit e ka nënshkruar kontratën e sigurimit të detyrueshëm., në këto rast i siguruari është i detyruar të përmbushë detyrimet deri në kohën e përfundimit të kontratës së sigurimit të detyrueshëm. Kontraktuesi do të paguajë primin e polisës së sigurimit.

Të gjitha obligimet që dalin nga marrëdhëniet në mes të siguruarit dhe siguruesit në lidhje me ndodhjen e ngjarjes së sigurimit duhet ta bëjë i siguruari. Pasojat e mospagimit sipas kontratës së sigurimit të detyrueshëm për të siguruarit janë shumë serioze, ata shpesh nuk i kushtojnë vëmendje të mjaftueshme.

Një parakusht për një kontratë të sigurimit të automjeteve në përgjithësi është që kur të lidhet kontrata, raporti të sigurohet mbi të gjitha rrethanat e njohura të atij ose mund të ketë edhe të panjohura, të cilat janë të rëndësishme për vlerësimin e rrezikut. Në kohën e lidhjes së kontratës së sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve, Siguruesit kanë nevojë për informacion të saktë në lidhje me rrethanat me rëndësi për vlerësimin e rrezikut të automjeteve për të cilat sigurimi merr përgjegjësinë.

⁷⁸ Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*”- (botuar në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës Nr. 4 / 14 Korrik 2011), Formulari i Kontrates.

Rrethanat mund të ndodhin si momente materiale (të automjetit për të cilin qeveria jep mbulim të sigurimit, mënyrën, vendin e përdorimit) dhe si momente personale (karakteristikat personale të të siguruarit, i siguruari, etj.) Pra, për të gjitha ato rrethana të cilat varen nga kushtet në të cilat lidhet një kontratë mbi sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve për shkak se ato janë të njëjta për nga ndikimi në fushëveprimin e mbulimit dhe primit.

Një person i cili dëshiron të lidhë kontratë mbi sigurimin e detyrueshëm të automjeteve, si rregull, nuk është i detyruar ti japë siguruesit edhe informacione në lidhje me rrethanat me rëndësi për vlerësimin e rrezikut për të cilën pyetje nuk zbatohen. Kjo ka të bëjë me atë kur për shkak të primit të besimit të mirë, supozohet se i siguruari dhe siguruesi janë informuar në lidhje me disa çështje që nuk duhet të jenë në heshtje.

Struktura e tarifave të primit kryesisht varet nga pyetjet në lidhje me rrethanat që siguruesi pyet kur të lidhet kontrata mbi sigurimin e detyrueshëm të automjeteve. Në qoftë se kemi normat e primit për sigurimin e detyrueshëm të automjeteve të thjeshta (huma e primit varet vetëm nga një ose dy rrethana, psh. vetëm nga fuqia një automjeti). Pagesa e primeve të sigurimit është një tjetër detyrim i të siguruarit në kohën e lidhjes së kontratës së sigurimit të automjetit. Primi i sigurimit është paguar zakonisht me nënshkrimin e kontratës dhe parashihet për të gjithë periudhën e sigurimit - dhe ajo ishte 1 (një) vit.⁷⁹

Tashmë është vënë në dukje mbi dy përgjegjësitë themelore të cilat i siguruari i ka gjatë periudhës së sigurimit. Para së gjithash, i siguruari është i detyruar të njoftojë siguruesin nëse has një ndryshim në rrethanat e që janë me rëndësi për vlerësimin e rrezikut, i cili ndikon në nivelin e primeve. Njoftimi i ndryshimit mbi rrethanat nga i siguruari duhet të bëhet pafalë. Për shembull, në qoftë se pronari i automjetit vendos për të filluar me automjetin e tij për të kryer shërbime taksit ai duhet të informojë siguruesin për shkak të sigurimit të përgjegjësisë së automjetit taksit duhet paguar një primë më të lartë të polisës.

I siguruari është i detyruar t'i përmbahet dispozitave për masat mbrojtëse dhe atyre të kontraktuara dhe të gjitha masat e tjera të nevojshme për të parandaluar ndodhjen e ngjarjes së sigurimit dhe nëse ndodh ngjarja e siguruar do të marrë gjithçka në fuqinë e tij për të kufizuar pasojat e tij të dëmshme.

⁷⁹ BKS- Primit e sigurimit.

Ne mund të konkludojmë se siguruesi do të ketë të drejtën e rekursit, në qoftë se i siguruari ka qenë fajtor për dështimin në përputhje me masat mbrojtëse. Nëse nuk janë plotësuar kushtet e procedurat e përmendura, kjo situatë mund të ketë domethënie ligjore të forcës madhore dhe ne besojmë se personi përgjegjës nuk mund të përjashtohet nga përgjegjësia për dëmet.

Një nga detyrimet më të rëndësishme është se nëqoftëse ngjarja e siguruar ka ndodhur d.m.th. nëse përdorimi i automjeteve për të cilat sigurimi është përfunduar ka shkaktuar dëme ndaj një pale të tretë (me rastin që ajo mund të vërehet kërkesë për dëmet), që menjëherë të njoftojë siguruesin pa vonesë. Gjithashtu, rregullat e sigurimit parashikojnë se pronari i automjetit i përfshirë në një aksident rrugor është i detyruar të njoftojë me përgjegjësi kompaninë e sigurimeve për aksidentin brenda pesëmbëdhjetë ditëve nga dita kur e njëjta gjë ka ndodhur. Detyrimi për të raportuar mbi realizimin e ngjarjes së sigurimit është i një rëndësie të madhe, si për të siguruarin poashtu edhe për siguruesin, sepse mbi të mësuarit e ndodhjes së ngjarjes së sigurimit, siguruesi ofron aftësinë për të marrë menjëherë të gjitha masat për të zvogëluar dëmin.

Njoftimi mbi ndodhjen e një ngjarje të siguruar, kryesisht duhet të tregojë se kur dhe ku ka ndodhur aksidenti i trafikut, cilat janë automjetet e përfshira në të, emrat dhe adresat e shoferëve të automjeteve të cilët ishin të përfshirë, çfarë dëmeve kanë ndodhur, nëse ka persona të plagosur apo persona të vrarë, etj. Siguruesit kanë forma të veçanta për raportimin e shfaqjes së një ngjarje të siguruar tek sigurimi i detyrueshëm ndaj përgjegjësisë civile të automjeteve. Shpesh në këtë letër formon pyetje mbi të gjitha rrethanat relevante që lidhen me dëmin.

Gjithashtu, në momentin e realizimit të ngjarjes së sigurimit, tek i siguruari lind një detyrim në lidhje me reduktimin e dëmit dhe ruajtjen e provave. I siguruari është i detyruar që pas ndodhjes së ngjarjes së sigurimit të merr gjithçka në fuqinë e tij që shkalla e dëmit mos të rritet ose për ta reduktuar atë në minimum. Kjo do të thotë se p.sh. i siguruari në rast të një aksidenti trafiku që ka ndodhur me fajin e tij, është i detyruar të mbrojë mjetin tjetër dhe gjërat në të, ose për të dërguar në spital shoferin e një automjeti tjetri nëse është i plagosur. Natyrisht, pas transportit të të lënduarve, spitali është i detyruar të kthehet në skenën e një aksidenti të trafikut në mënyrë që të kontribuojë për vërtetimin e fakteve. Pas kthimit në vendin e aksidentit i siguruari është i detyruar të informojë shërbimin e përfshirë në shpëtim, sikurse edhe për ta siguruar vendin e aksidentit të trafikut në mënyrë që të parandalon

aksidentet e reja të trafikut, të ndërmerr masa për të mbrojtur gjërat që janë në automjet etj, pra të ndërmerr të gjitha ato akte të cilat janë të nevojshme për të zvogëluar dëmin dhe ruajtjen e provave.

Edhe pse i siguruari i cili ka shkaktuar dëmin me përdorimin e automjetit të tij tashmë ka njoftuar siguresin mbi ndodhjen e aksidentit të trafikut, është detyrimi i tij gjithësesi për të informuar rreth ngjarjeve të mëtejshme pas ndodhjes së ngjarjes së sigurimit (p.sh. nëqoftëse hetimi ndaj tij fillon ose është vendosur nën kujdestari ose i akuzuar për një vepër penale, etj.). Nëse i siguruari nuk arrin të përmbushë detyrimin e njoftimit në këtë rast detyrimi i siguresit është reduktuar nga dëmi në ritje.

Detyrimet e Siguresit d.m.th. Kompanisë së Sigurimeve⁸⁰: ajo që është vënë në dukje si më e rëndësishmja është detyrimi i siguresit nga marrëdhëniet e sigurimit të detyrueshëm, të bën kompensimin e dëmit ndaj palëve të treta, të shkaktuara nga përdorimi i një mjeti motorik të siguarit. Megjithatë, pavarësisht kësaj - siguresi ka edhe një numër të angazhimeve të tjera kështu p.sh. kur të lidhet kontrata për sigurimin kundrejt përgjegjësisë civile të shoferëve, siguresi ka një detyrim për ta njoftuar të siguarin me kushtet e përgjithshme dhe të veçanta të sigurimit.

Rregullat e sigurimit obligojnë siguresin që ta njoftojë sigurinë mbi kushtet e përgjithshme dhe të veçanta dhe ato të jenë pjesë integrale e kontratës së sigurimit. Me dorëzimin e një kopje të polisës së sigurimit do të konsiderohet se detyrimi është përmbushur.

Nëse gjatë afatit të sigurimit siguresit ndryshojnë kushtet që do të zbatohen për kontratat e lidhura para hyrjes së tij në fuqi, kjo zbatohet vetëm kur kjo është e favorshme për të siguarin.

Një tjetër detyrim i siguresit dhe të siguarit është polisa e sigurimit. Termi " polisa " në sigurim marrë tradicionalisht do të thotë dokumentin me shkrim i cili dëshmon pëlqimin e palëve në kontratën e bërë. Pra, një polisë e sigurimit është dëshmi se kontrata e sigurimit është e përfunduar. Në polisën e sigurimit duhet të jenë të specifikuara: palët kontraktuese, personi i siguruar apo mjeti, rreziku i mbuluar nga sigurimi, periudha e sigurimit dhe periudha e mbulimit, shuma e sigurimit ose deklarata e sigurimit të pakufizuar, primet ose kontributet, data e lëshimit të polisës dhe nënshkrimet e palëve.

⁸⁰ BQK-ja i përcakton detyrimet e kompanive të sigurimit me rastin e licencimit të tyre.

”Kompanitë e sigurimit janë të detyruara që të krijojnë fonde që janë të dedikuara për të paguar pretendimet për kompensim të dëmit dhe rezervat e sigurimit të mbajtura në një nivel të caktuar nga ndarja e fondeve për plotësim dhe afatet adekuate të depozitave. Gjithashtu, nëse i siguruari e humb polisën e sigurimit, detyrimi i siguresit është që personit të siguruar t’ia lëshon një kopje të polisës.”⁸¹

Detyrimet e mësipërme kontraktuale të siguresit janë të ndryshme si: detyrimi për të paguar dëmet dhe detyrimin e mbrojtjes. Detyrimet nuk janë të lidhura gjithmonë për shkak se pagesa e kompensimit nuk mund të ndodhë dhe se siguresi ka për detyrë të sigurojë mbrojtje dhe ndihmë juridike.

Mund të konkludojmë se sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë civile për shoferët e siguruar është i një rëndësie të madhe për të ofruar ndihmën e nevojshme ligjore dhe mbrojtje nga siguresi, për të aplikuar për sigurimin e detyrueshëm, d.m.th. marrëdhënieve ndërmjet të siguruarit dhe siguresit për dëmin e shkaktuar nga një automjet, të paguajë kompensim sipas kontratës së sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile e automjeteve është e një rëndësie parësore. Në fakt, supozimi i ekzekutimit të detyrimeve të siguresit, duke iu referuar rastit kur pala e tretë paraqitet me një kërkesë për rimbursim të dëmit të shkaktuar me përdorimin e automjeteve të siguruara. Detyrimi për të paguar kompensim është një detyrim ligjor i siguresit, i cili është i pavarur nga marrëdhëniet në mes të siguresit dhe të Shuma e kompensimit nga sigurimi i detyrueshëm të cilës i detyrohet siguresi varet nga disa elemente⁸² :

- shumën e dëmeve që i siguruari si person përgjegjës për dëmet i detyrohet një pale të tretë;
- shuma e siguruar (duke pasur parasysh se shuma e kontratës së siguresit dhe kufirit të përcaktuara dmth., mbulimi nuk është i pakufizuar;
- ekzistenca e rrethanave të ndryshme të cilat i japin siguresit të drejtën ta refuzojë ose të zvogëlojë detyrimin e saj për të siguruar;

Në rrethana normale, i siguruari ka të drejtë nga siguresi në kompensim nga sigurimi, kërkon shumën e plotë që i detyrohet palës së dëmtuar në bazë të përgjegjësisë për dëmin.

⁸¹ BQK-ja, po aty.

⁸² Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*”- (botuar në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës Nr. 4 / 14 Korrik 2011), po aty.

Kuptohet se nëse për ndonjë arsye kompensimi i siguruar që ai ka marrë nga sigurimi i detyrueshëm nuk duhet të mbulojë plotësisht dëmin personit të dëmtuar – palës të tretë, diferenca midis shumës së marrë nga siguruksi dhe shumës që ai ka paguar palës së dëmtuar (dmth . personi përgjegjës për dëmin e pajustificueshëm).

Në kushtet e përgjithshme të sigurimit të detyrueshëm të sigurimit të përgjegjësisë civile të automjeteve fillimi i veprimit është e lidhur si rregull me momentin e lidhjes së kontratës, sepse atëherë paguan një çmim. Me dispozitat e veçanta do të jetë gjithmonë I rregulluar momenti i fillimi të sigurimit , në të cilin rast kushtet e veçanta, sipas një rregulli për interpretimin e kontratës , gjithmonë do të marrin përparësi mbi kushtet e përgjithshme në të. Fakti i sigurimit fillon pas përmbushjes së detyrimit për të paguar primin, dmth., në ditën pas pagimit të primit. Polisa rezulton vetëm pasi primi paguhet, kështu që kjo është zakonisht dita e nënshkrimit të kontratës për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve dhe data e pagesës së primit të sigurimit.⁸³

Duhet të theksohet se, në përputhje me parimet e përgjithshme të sigurisë, marrëdhëniet e sigurimit të detyrueshëm do të ndalen kur mjeti është i shkatërruar plotësisht, pavarësisht nga shkaku i dëmit. Raporti i sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të shoferëve është zgjidhja e kontratës para skadimit të afatit për të cilin është përfunduar. Kontrata do të ndërpritet me pëlqimin e vullnetit të palëve, një njoftim për qëllimin për të përfunduar kontratën i dhënë me shkrim. Për shembull, kontrata mund të përfundojë nëse i siguruari ka dhënë informacion të rremë ose jo të plotë lidhur me rrezikun e siguruar paraprakisht në përfundimin e kontratës dhe se siguruksi ishte në dijeni për rrethanat e sakta të kontratës se ajo nuk do të përfundojë .

Koncepti ligjor i dëmit dhe zbatimi në praktikë : Sipas autorit Babiq në librin Dëmi - pecuniary dhe kompensimi i tij (2008) potencon se në kuptimin juridik ose normativ “dëmi” ka një kuptim shumë të ngushtë dhe nuk përfshin çdo lloj të dëmtimit të përjetuar nga njeriu, dmth., ndonjë dëm faktik apo ekonomik. Në terma ligjor dëmi mund të përkufizohet si një shkelje ndaj pronës ose të mallrave të mbrojtura me ligj, si dhe shkelje e të drejtave të pronësisë, por edhe kompensimi i të drejtave personale dhe interesave të mbrojtura me ligj⁸⁴.

⁸³ BKS: validiteti i polises së sigurimit;

⁸⁴ Babiq, M. (2008). ”Dëmi -pasurordhe kompensimi i tij, përcaktimi juridik i dëmit. Prishtinë, fq 88.

Dëmi, në kuptimin juridik, i referohet " çdo shpenzimi të një prone të mbrojtur ligjërisht apo " lat .*damnum* (dëmtimi , humbja) - dëmtim i paligjshëm i pasurisë së personave (*damnum emergens*). *Damnum* mund të lindin edhe nga shkeljet e detyrimeve kontraktuale apo shkelje të të drejtave personale (për jetën, shëndetin, nderin, lirinë, etj.) Për shkak të këtyre lëndimeve dëmtuesve u kërkohet të paguajnë një gjobë personale e cila ishte një kënaqësi, sepse konsiderohet të mos jetë në mënyrë të barabartë për ta shprehur financiarisht. Në këtë mënyrë, një dëmtim term ligjor nuk ka të bëjë me mohimin e ndonjë interesi, por vetëm atë që është e denjë për mbrojtje ligjore.

Teoria ligjore është marrë me nocionin e dëmtimit të pronës, e cila është përcaktuar si një humbje apo dëmtim i pronës së dikujt. Kodet e ligjore të shumë vendeve zakonisht bëjnë vetëm detyrimin për të kompensuar dëmin e shkaktuar, ndërsa koncepti i përgjithshëm i dëmit nuk është përcaktuar. Në teorinë ligjore, dëmi zakonisht përkufizohet si një shkelje e të drejtave të dikujt, subjektive apo edhe interesave. Një shkelje e interesave të njohura ligjërisht mund të ndodhë kur një gjë është e dëmtuar, p.sh. shkelja e një personi (p.sh., dëmtimi trupor) ose kur nuk mund të bëjë angazhimin që është borxh, ose kur detyrimet nuk janë përmbushur në kohë, në mënyrë që fytyra është i dëmtuar, etj.

Koncepti ligjor i dëmit do të thotë, pra vetëm humbje për shkak të një ngjarje të veçantë në mallrat ose pronat të mbrojtura me ligj dhe specifikohet personi i tretë i cili është i obliguar ta kompensojë. Dëmi gjithashtu do të thotë humbja e pësuar apo dëmtimi që ndodh kundër dëshirës së tij për shkak të veprimeve të një personi tjetër, ose për shkak të një ngjarje natyrore. Ai (dëmi) lind nga dëmtuesi (që korrespondon me shkaktimin e dhimbjes fizike ose frikës) dhe dëmtimit.

Dëmi poashtu mund të pasqyrohet në humbjen e disa të mirave, ndryshim për keq i gjendjes si rezultat i veprimeve të paligjshme të një tjetri. Dëmi mund të jetë material, pra dëmi pasuror dhe ai jomaterial i tillë si jeta, shëndeti, integriteti fizik dhe psikologjik, liria, nderi, dinjiteti, etj). Kemi dalluar edhe dëmin e tërthortë që është një pasojë indirekte e veprimeve negative, ose dëmtimeve të tjera dhe të menjëhershme, e cila është një pasojë e drejtpërdrejtë e një akti të dëmshëm. E drejta e palës së dëmtuar për të kërkuar dëmshpërblim nga personi përgjegjës është një tipar themelor i marrëdhënies juridike që rezulton me dëmtim. Normat ligjore ndalojnë dëmin ndaj tjetrit. Sanksionimi i mprehtë i të gjitha subjekteve përgjegjëse për dëmin është arritur vazhdimisht me ngritjen e vetëdijes dhe përgjegjësisë për të gjitha llojet e mallrave/pronave dhe interesave të tjerë dhe duke rritur nivelin e sigurisë së

përgjithshme dhe individuale . Këtu ne kemi trajtuar kryesisht vetëm ato lloje të dëmeve si pasojë e aksidenteve në trafik, meqë ato lloje të dëmeve janë edhe dominuese në pretendimet për kompensim të palëve të dëmtuara. Rregulli i përgjithshëm në të drejtën tonë është se kushdo që shkakton dëme ndaj një tjetri është i detyruar ta kompensojë nëse provon se dëmi i ka ndodhur pa fajin e tij dhe secili është përgjegjës për dëmin që e ka shkaktuar nga veprimet e tij ndaj një tjetri. Pra, këtu baza e përgjegjësisë është " faji "⁸⁵.

Siç u përmend më lartë dëmi material përfshin dëmin që përbëhet në dëmtim të pasurisë së një të mire apo të drejte të pronësisë ose një interesi të pronës te cilat në karakterin e tyre ekonomik zakonisht iu referohet si: dëmet monetare. Dëmet material që rrjedhin gjërat nga shkatërrimin i plotë i pronës apo atëherë kur dëmi i është bërë pronës përmes zvogëlimit të funksionalitetit. Gjithashtu, dëmi është shkaktuar nga paaftësia për të përdorur gjërat te cilat pas dëmtimit nuk mund të realizojnë të ardhura.

Dëmi material mund të ndodhë si rezultat i një shkelje të ndonjë të drejte subjektive, por në teori nuk ka marrëveshje që shkelja e interesave të mbrojtura me ligj krijon një detyrim për dëmet. Në kontrast me dëmin jopasuror, i cili është në gjendje për tu vlerësuar financiarisht në mënyrë adekuate, në praktikë shumica e dëmit material mund të përcaktohet pa vështirësi të mëdha⁸⁶.

Pala e dëmtuar ka të drejtë për kompensim për dëmet e zakonshme, si dhe kompensim për fitimin e humbur. Dëmtuesi është e nevojshme për ta kompensuar palën e dëmtuar dhe në varësi të faktit nëse gjëja e dëmtuar ka shkaktuar edhe humbjen e fitimit potencial. Pra, duhet të pranohet parimin se një palë e dëmtuar në çdo rast ka të drejtë ligjore për dëmet kumulative dhe fitimet e humbura nëse të dyja këto dëme janë shkaktuar në të vërtetë. Ky kompensim i plotë i palës së dëmtuar kompensohet jo vetëm kur kjo është shkaktuar me qëllim ose neglizhencë të madhe, por edhe me rastin e neglizhencës së zakonshme. Gjykata me rastin e përcaktimit të dëmit duhet të merr parasysh rrethanat e shkaktimit të dëmit dhe të përcakton dëmshpërblimin në shumën që është e nevojshme që gjendja financiare e të plagosurit të kthehet në gjendjen e mëparme. Një shembull klasik i dëmit aktual është dëmtimi i

⁸⁵ Babiq, M. (2008). *"Dëmi -pasurordhe kompensimi i tij, përcaktimi juridik i dëmit*. Prishtinë, fq 88.

⁸⁶ Po Aty, fq 90-100.

automjetit. Në mënyrë të veçantë, pala e dëmtuar ka pësuar dëmtim të vlerës ekonomike të automjetit dhe një reduktim të pasurisë për shkak të riparimit ose zëvendësimit të automjetit⁸⁷.

Gjithashtu, pala e dëmtuar në rast të lëndimit të qëndrueshëm trupore dhe dëmtimit të shëndetit si rezultat i aksidentit mund të kërkojë kompensim për dëmin material si në vijim:

- kostot e trajtimit të plagëve të marra, si dhe shpenzimet e tjera të nevojshme të bëra në lidhje me trajtimin,

- humbja e shkaktuara e të ardhurave për shkak të pamundësisë për të punuar,

Dëmtimet e rënda dhe dëmet të vogla duhet të vlerësohen pa problem dhe në vendngjarje dhe sa më afër konceptit të lartësisë së kompensimit pronës apo, çka është më e favorshme për të gjithë përdoruesit e rrugës, sidomos polisave të sigurimit ndajë përgjegjësisë civile të automjeteve analog me përdorimin e raportit Evropian për aksidentin e parashikuar në të gjitha rastet kur dëmi ndodh pa persona të lënduar ose vranë siç është rasti në vendet e tjera evropiane.

Në këtë mënyrë, rëndësia e rregullave për përdorimin e këtij raporti përputhet plotësisht me përvojën e shteteve anëtare të BE-së. Edhe pse politikat e sigurimit në Kosovë kanë avancuar vazhdimisht duhet vu në dukje se ende kemi nevojë për progres të përshpejtuar drejtë implementimit të sistemit evropian të sigurisë kurse pasojat e vonës në procesin e harmonizimit të së drejtës sonë të sigurimit me sigurimin e BE-së janë të dukshme. Kësisoj, në vendin tonë Raporti Evropian i Aksidentit filloi të përdoret dy vitet e fundit për aksidente rrugore të cilat shkaktojnë dëme të vogla pa persona të lënduar ose të vranë. Kjo është për shkak të këtyre dallimeve në raport me vendet e tjera.⁸⁸

Dëmet përfshijnë mbledhjen e të gjitha llojeve të dëmtimeve dhe të personit përgjegjës që është i detyruar t'ia kompensojë atë palës së dëmtuar. Për të përcaktuar detyrimin e kompensimit, gjykata duhet të përcakton se cili është dëmi dhe cila tarifë është e nevojshme. Shkallën e dëmit duhet normalisht ta provojë pala e dëmtuar dhe në përcaktimin e lartësisë së dëmit sipas kriterëve të përcaktuara. Kriteret për përcaktimin e dëmit përfshijnë shtrirjen e mbulimit të sigurimit dhe mundësinë e reduktimit të tij.

⁸⁷ Babiq, M. (2008). *"Dëmi -pasurordhe kompensimi i tij, përcaktimi juridik i dëmit*. Prishtinë, fq 112.

⁸⁸ BKS - Raporti Evropian i Aksidentit ;

Kompensimi i dëmeve përfshin heqjen e pasojave të dëmshme për viktimën për llogari të një pale të tretë dhe kjo do të arrihet duke i dhënë kompensimin e duhur apo dëmshpërblimin personit që ka pësuar dëmin apo që është plagosur dhe atë nga momenti i detyrimit të kompensimit të demit apo pasojave të tij dhe poashtu nëse dëmi ka ndodhur në vazhdimësi gjatë një periudhe më të gjatë kohore, nga përfundimi i krijimit të demit. Për të përcaktuar shumën e kompensimit të dëmeve mund të mirren si autoritative tri raste të ndryshme :

- momenti kur dëmi është shkaktuar;
- momenti i paraqitjes së ankesës;
- moment i vendimit të gjykatës;

Në përputhje me primin e kompensimit të plotë, gjykata është në gjendje për të vendosur shumën e kompensimit. Ndërsa, qëllimi i kompensimit është që të palës së lënduar ti kthehet përsëri aftësia e humbur. Pala e dëmtuar ka të drejtë për kompensim për dëmet e zakonshme dhe kompensimin për humbjen e të ardhurave. Kompensimi për dëmin material është i lidhur me të dyja llojet e demit. Pra, për të përcaktuar dëmin e përgjithshëm në rast se ka dy lloje të demit duhet të përcaktohet edhe shuma e demit aktual dhe shuma e fitimit të humbur. Dëmshpërblimi do të jetë i barabartë me dëmet e shkaktuara ose ekuivalent me humbjen e përjetuar. Kjo do të thotë se sipas tarifave që rezultojnë janë paraparë shumat për zhdëmtimin dhe me qëllim që gjendja të sanohet sikurse ishte para se dëmi të pësohej. Vlera monetare e sendeve të dëmtuara apo të shkatërruara mund të përcaktohet në dy mënyra : duke përdorur aplikimin objektiv dhe subjektiv të kriterëve . Objektivisht dhe kriter abstrakt sipas të cilit ajo merr parasysh objektivat të përgjithshme ose vlerën e tregut të gjërave.

Kjo është vlera e krijuar nga llojet e njëjtë ose cilësia që ka paraparë për të gjithë. Në anën tjetër, kriteri subjektiv është ai me të cilin merren parasysh rrethanat e veçanta të të plagosurit duke i shkaktuar atij humbjen dhe rënduar gjendjen e tyre financiare. Kjo përcaktohet nga vlera e sendit që kishte pala e dëmtuar.

Dëmi jopasuror ndodh edhe si shkelje e të drejtave personale apo interesave që nuk janë pasqyruar në pasuritë e tij që në teori, iu referohemi si morale, ideale, jo-ekonomike ose jopasurore.

"Dëmi jopasuror mund të marrë shumë forma : dhimbje fizike të shkaktuara nga lëndimet trupore apo procedurë kirurgjikale , shkelje të nderit dhe reputacionit , dhimbje mendore të gjymtimit ose vdekja e një personi të afërt , dhimbje mendore të gjymtimit të tyre , shkeljen e

të devotshmërisë ndaj një të dashuri të vdekur , shkelje të lirisë , frikës , kujdeset, etj ".⁸⁹ Dëmet jopasurore kemi tek shkeljet ku dëmi manifestohet me dhimbje fizike apo vuajtje, vuajtje mendore për shkak të një rënie të aktivitetit të jetës , shfytyrim, dëmtim të reputacionit , nderit , lirisë ose të drejtave të personalitetit , vdekjes se një personi të afërt,etj. Pra, për të folur për ekzistencën e këtij lloji të dëmit, dëmet e trupit duhet të monitorohen kryesisht nga intensiteti i dhimbjeve fizike të caktuara dhe kohëzgjatjes. Pastaj, palët e plagosura psikikisht kanë reflektimet e tyre të drejtpërdrejta dhe pasojat (dhimbje manifestime mendore ose që shkelin ekuilibrin emocional dhe psikologjik të palës së dëmtuar).

Kështu, dëmet jo-materiale janë zakonisht të referuara si dëme që shkaktojnë dhimbje fizike apo mendore ose frikë dhe atë sipas përcaktimit të dëmit jopasuror e të pranuar në teorinë tonë juridike. Nga ana tjetër, dëmi jopasuror nuk mund të riparohet , por vetëm pjesërisht të korrigjohet duke eliminuar pasojat e dëmshme. Megjithatë , numri më i madh i dëmeve jo-materiale nuk mund të eliminohen dhe kthehen në gjendjen paraprake .Këtu kompensimi financiar nuk është qëllimi, por një mjet me të cilin zhdëmtohet pala dhe me qëllim të lehtësimit të kënaqjes së nevojave që nuk mund të plotësohen , për t'ia lehtësuar jetën dhe hequr ankthin.

Në teori juridike konsiderohet se kompensimi monetar për dëmet jomateriale nuk është ekuivalente e dëmit ose kosto e jetës njerëzore dhe të pasurisë personale , por ajo përfaqëson kënaqësi, kënaqësi me të cilën zbuten shqetësime në sferën mendore apo psikologjike të të dëmtuarit. Pra, ky kompensim për dëmet nuk përbën kompensim për vlerën e plagosur personale, sepse vlerat personale kanë vlerë monetare por paratë do të ndihmojnë palën e dëmtuar për të jetuar më lehtë.

Sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë civile të automjeteve ka për synim kryesisht mbrojtjen e palëve të dëmtuara. Në praktikë, këtij kompensimi i janë dhënë shpesh preferenca dhe prioritet në krahasim me dëmtimin e pronës.⁹⁰

Rëndësia e sigurimit të detyrueshëm për dëmet e vogla të automjeteve pasqyrohet në faktin se gjithashtu ajo është e pashmangshme në të gjitha vendet. Në të gjithë botën, e veçanërisht

⁸⁹ Shih : Enciklopedia, *Administrimi modern në vitin 1979* , f.772;

⁹⁰ Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*”- (botuar ne Gazeten Zyrtare te Republikës se Kosoves Nr. 4 / 14 Korrik 2011).

në vendet e BE-së dëmet ndaj personave gëzojnë mbrojtje të veçantë - jo vetëm duke u dhënë atyre një avantazh mbi dëmtimin e pronës por për ata përshkruajnë një sasi më të lartë të shumës së sigurimit të detyrueshëm dhe në disa raste, shpërblimi i tyre është bërë dhe i pavarur nga çështja e përgjegjësisë .

Për kompensimin e dëmeve jopasurore ndaj palës së dëmtuar , sipas ligjit tonë pozitiv parashihen tarifa të caktuara që zbusin dëmin e shkaktuar. Pagesa është zakonisht në formën e parave. Ndryshe dëmit material, dëmi jo-material ka për qëllim të ofrojë kompensim për dhimbjet e përjetuara mendore dhe vuajtjet dhe për këtë arsye shuma e kompensimit përcaktohet nga diskrecioni i gjykatës. Rëndësia e zhdëmtimit manifestohet duke ofruar shpërblim të drejtë palës së dëmtuar.

Sipas kushteve të kërkuara minimale të sigurimit në sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve mund të shihet një qasje pak më e ndryshme për zgjidhjen e kësaj çështje, në mënyrë që nuk ka një zgjidhje të vetme për të gjitha vendet. Shumica e vendeve e përshkruajnë shumën e veçantë të siguruar për dëmet ndaj personave ose për zhdëmtimin e gjërave, ndërsa një grup i vogël i shteteve anëtare të Byrosë “Green Card Insurance” përshkruan një shumë globale , shumë të vetme të sigurimit në lidhje me kompensimin e dëmit, kështu p.sh. Andorra përshkruajnë një shumë të vetme të siguruar prej 50,000.00 euro për rastin , Suedia 32 milionë euro , Maroko 900.000 euro, etj) .

Avantazhi i mbulimit të sigurimit pasqyrohet në faktin se shtetet e veçanta parashohin shumat minimale të sigurimit në raport 1 me 5 në favor të dëmtimit të personave (p.sh. Austria, Lihtenshtajni, Holanda përshkruajnë 1.000.000 euro për zhdëmtimin e pronës dhe 5.000.000 euro për zhdëmtimin e palëve dhe disa më shumë madje edhe deri në 30 herë (Qipro parasheh 1.000.000 euro për dëmin për gjërat , dhe 30.000.000 euro për dëmtimin e personave). Ka vende në botë (të tilla si Luksemburgu, Kuvajti , Argjentina, etj .), që përcaktojnë mbulimin e pakufizuar për zhdëmtim të pronës dhe zhdëmtimin e personave.

Ligji mund të përcaktojë tarifën dhe metoda të tjera, por megjithatë gjykata është ajo që duhet të jep vendim dhe i jep një liri të caktuar, kur duhet marrë parasysh rrethanat individuale. Në fakt, vetëm rrethanat individuale mund të kenë një rol të madh në vlerësimin e dëmeve në raste të lëndimeve trupore. Shuma e zhdëmtimit jopasuror përcaktohet me diskrecionin e gjykatës. Kompensimi i dëmit jo-material paguhet në një sasi monetare dhe jo në formën e një pensioni.

Në vlerësimin e dëmit jo-material duhet përpjekur për të gjetur metoda objektive dhe në të njëjtën kohë rritjen e numrit të kërkesave për kompensim (për shembull, Italia, Spanja, Gjermania).

“Në shumë vende, sistemet për vlerësimin e dëmeve të rënda janë bërë shumë të sofistikuara. Krahësimi Pan Evropian tregon se dallimet në sistemet ligjore të larta raste të lëndimeve personale , veçanërisht në rastet e dëmit jopasuror, në lidhje me rastet e dëmtimit të pronës. Shtetet kanë miratuar dy qasje të ndryshme në rastet e kompensimit për lëndimet personale . Disa vende kategorizojnë dëmtimin jomaterial (personal) duke përdorur kriteret e përcaktuara mjekësore dhe kompensimin e dhënë në bazë të skemave të veçanta dhe tarifave për rimbursimin (si në Spanjë , Belgjikë , Itali dhe Republikën Çeke), ndërsa te vendet e tjera përqendrohen në diskrecionin e gjyqtarit, dhe kompensim është dhënë në bazë të praktikës gjyqësore (ky grup i vendeve përbëhet nga Gjermania , Zvicra , Austria, Holandë dhe Polonia).⁹¹

Në të njëjtën kohë të gjitha sistemet e pranojnë se duhet të ketë disi fleksibilitet edhe në këto raste gjykata mund të marrë parasysh rrethanat specifike të çdo shteti. Për shembull: “Duke pasur parasysh vendimin e Gjykatës Supreme Gjermane, kompensimi në rast të dhimbjes dhe vuajtjes ka dy qëllime: së pari , kompensim i tillë synon të sigurojë kompensimin e duhur ndaj palës së dëmtuar për dhimbjet dhe vuajtjet dhe humbje të kënaqësisë shoqërore dhe për më tepër qëllimi i sigurimit të kënaqësisë. I dëmtuari ka të drejtë për rimbursim në bazë të dhimbjes fizike dhe vuajtjes sipas Kodit Penal dhe ligjit mbi bazën e përgjegjësisë. Nga ana tjetër, vlerësimi i dëmit financiar është në diskrecionin e gjyqtarit .Zakonisht kompensimi i përputhet me vendimet në rastet e ngjajshëm”⁹². Pra, ne mund të konkludojmë se edhe pse tek dëmet jo-material nuk mund të matet me shumën e parave në të gjitha vendet, është duke u bërë përpjekje për të gjetur metoda për vlerësimin objektiv të këtyre dëmeve .

⁹¹ Back, H. *Ligji për Dëmtshpërblimin në Gjermani, Belgjikë dhe Holandë*, fq .11. (http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz3_regional/backu_vortrag_eng.pdf ; . 2013/05/25/.

⁹²Kroger , N. *Ligji Dëmtshpërblimi në Gjermani - Zhvillim dhe Legjislacionit dhe Juridiksionin*,. f.12, (http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz1_regional/eng_kroeger.pdf , 2013/05/25)

KAPITULLI IV: RREGULLIMI LIGJOR I SHKAKTIMIT TË DËMIT NGA AUTOMJETET NË KOSOVË

4.1. Vështrim i përgjithshëm

Zhvillimi i transportit publik ka rëndësi të shumëfishtë për jetën dhe zhvillimin ekonomik të një vendi, ngase ky zhvillim i llojeve të ndryshme të trafikut publik ka lehtësuar qarkullimin e njerëzve, e mbi të gjitha transportimin e mallrave dhe njerëzve nga një vend në tjetrin. Jeta bashkëkohore as që mund të imagjinohet pa llojet e ndryshme të trafikut publik siç janë: transporti ajror, rrugor, ujor dhe hekurudhor ku përfshihen mjete motorike të llojeve të ndryshme. Por, ky trafik publik ka nevojë për një zhvillim normal dhe të sigurtë. Ngase, njerëzimi sot është duke e paguar një tagër të madh me viktima në njerëz, me rrezikimin e shëndetit, ngase mjetet motorike perveq se janë bërë ndotës të ambientit jetësor të njeriut, ato janë edhe shkaktar i aksidenteve me dëme të mëdha ekonomike, lëndime trupore e madje-madje edhe humbjen e jetës së pjesëmarrëseve në trafikun publik.

Aksidentet në trafik ndodhin të shumtën e rasteve ngase në trafik kemi pjesëmarrës të ndryshëm, madje-madje edhe pjesëmarrës të pandërgjegjshëm të cilët ngasin automjetet me shpejtësi të madhe dhe jashtë rregullave të përcaktuara, apo duke mos ju përshtatur as kushteve të rrugës dhe gjendjes së tyre, si dhe duke mos i respektuar shenjat e sinjalizimit që rregullojnë komunikacionin. Mandej, aksidentet shfaqen edhe për arsye të përdorimit të mjeteve motorike e që kanë pesha të ndryshme (kamionet/maunet) dhe që shpesh janë në gjendje jo të rregulltë teknike, nga tejkalimi dhe rritja e shpejtësisë, nga infrastruktura jo e mire rrugore, nga gjendja jo e përshtatshme teknike e rrugëve ekzistuese e posaçërisht kur sinjalizimi është i mangët dhe i vjetruar apo mungon krejtësisht, nga mos përshtatja e shpejtësisë me kushtet atmosferike, mos respektimi i dispozitave lidhur me përparësinë në udhëkryq, sjellja kundër dispozitave me rastin e përdorimit të dritave në komunikacion, mos mbajtja e distancës së përcaktuar midis automjeteve, nga mos mirëmbajtja e mirë e rrugëve, gjë që veçanërisht gjatë muajve të dimrit ndikon në shkaktimin e aksidenteve, aksidente këto që po shkaktojnë dëme të konsiderueshme materiale, por gjithashtu shkaktojnë edhe lëndime trupore të shkallëve të ndryshme të njerëzve, ku si pasojë, disa po mbesin invalid për tërë jetën e poashtu po shkaktohen edhe aksidente me fatalitet, pra me humbje të jetëve njerëzore. Sipas të dhënave të Organizatës Botërore të Shëndetësisë, “për çdo vit, në botë, nga pasojat e aksidenteve, vetëm në trafikun rrugor, humbin jetën rreth 1.000.000 njerëz,

ndërsa pësojnë lëndime trupore rreth 15 milion njerëz”⁹³.

Nga këto të dhëna rezulton se “mesatarisht, për çdo ditë, në botë në aksidente humbin jetën 820 njerëz, ndërsa pësojnë lëndime trupore 50 mijë të tjerë. Sot në botë janë më shumë se 30 milion njerëz invalidë nga pasojat e aksidenteve në trafikun rrugor”⁹⁴.

Në Kosovë, si para ashtu edhe pas luftës, përafërsisht për çdo vit humbin jetën rreth 160 njerëz në aksidente të ndryshme rrugore, ndërsa numri i personave që pësojnë lëndime trupore është shumë më i madh⁹⁵.

Sipas të dhënave të publikuara nga ana e Policisë së UNMIK-ut: “gjatë vitit 2000, në Kosovë kanë ndodhur 8714 aksidente trafiku, shumica prej tyre në rajonin e Prishtinës, Pejës, Gjilanit, Prizrenit dhe Mitrovicës. Prej këtyre aksidenteve, 137 kanë qenë fatale duke shkaktuar vdekjen e 169 personave, ndërsa janë lënduar 1593 persona. Policia e UNMIK-ut gjatë këtij viti, ka regjistruar me mijëra raste të shkeljeve të rregullave në trafik”⁹⁶.

Pra, siguria në komunikacion vazhdon të jetë një ndër sfidat më të rëndësishme në Kosovë. Edhe pse kjo fushë vazhdon të jetë brengë e madhe për politikbërësit dhe ekspertët e sigurisë dhe komunikacionit në mbarë botën, problemet me të cilat ballafaqohen qytetarët e Kosovës janë ende të natyrës bazike. Numri i madh i aksidenteve, sidomos në komunikacionin rrugor që shkaktohen nga faktorë të ndryshëm, lënë për pasojë një numër relativisht të madh të viktimave dhe dëmeve tjera, të cilat do të mund të evitoheshin apo të paktën të kontrolloheshin nga politika, ligje dhe praktika të mira.

Meqë, fjala është për një dukuri që ka rëndësi të posaçme shoqërore, mu për këtë arsye shoqëria kosovare duhet të merr masa parandaluese, (ngritja e zhvillimi i kulturës në trafik, rritja e ndjenjës së përgjegjësisë së pjesëmarrësve në trafik, mbikëqyrja efikase e rrugëve, kontrolli i mirëmbajtjes teknike të mjeteve të trafikut si dhe vendosja e pajisjeve/shenjave teknike adekuate, sipas normave të parapara mbi sigurinë e trafikut publik, posaqërisht dispozitave të Ligjit për Sigurinë e Trafikut Rrugor⁹⁷ dhe Ligjit për Transportin Rrugor.⁹⁸

⁹³ Organizatës Botërore të Shëndetësisë, <http://www.who.int/en/>. Mars 2015.

⁹⁴ Po aty.

⁹⁵ Ismet S.(2014). *E drejta penale pjesa e posaçme*, Prishtinë fq. 559 – 560.

⁹⁶ Policia e UNMIK-ut – është Polici e Kombeve të Bashkuara e cila ka qenë e vendosur në Kosovë pas luftës si pjesë e administrimit ndërkombëtar të Kosovës.

⁹⁷ Ligji nr. 02/ L-70 i datës 11. 01. 2007.

⁹⁸ Ligji nr. 2004/1 i datës 24. 03. 2005.

Sikurse theksuam më heret, sipas shënimeve të publikuara, në fatkeqësitë e trafikut qoftë ai rrugor apo ajror, humbin jetën rreth 100,000 persona në vit. Rrezikimi i popullsisë nga trafiku, mund të shikohet edhe nga të dhënat mbi numrin e personave të vdekur në fatkeqësitë e trafikut në 100.000 banorë. Në Kosovë që nga viti 2002, në rrugët e saj sipas të dhënave policore, gjatë kësaj periudhë kanë vdekur 1979 persona në 206 mijë e 584 aksidente të shkaktuara. Nëse mirët parasysh se aktualisht janë të regjistruara 297.392 automjete e ndër vite ky numër ka qenë më i vogël i bie se mesatarisht secili ngasës është përfshirë të paktën një herë në një aksident trafiku.

Një statistikë e Ministrisë së Infrastrukturës tregon se ”nga viti 2004 deri më 2014 janë lënduar 75.866 veta me mesatare prej 7500 persona në vit. Numri i të lënduarave ka shënuar rritje ndër vite - nga 2053 sa ishin më 2004, në 9713 persona më 2014. Nga viti 2002, llogaritet të jenë lënduar afro 80 mijë persona. Krahasuar me bilancin e viktimave të luftës që numërohen të jenë mbi 13 mijë, i bie se Kosova e pasluftës humbi në rrugë sa një e gjashta e viktimave të luftës.”⁹⁹ ”Ndërsa shqetësuese është fakti se në aksidentet e trafikut që kanë ndodhur prej vitit 2002 e deri në muajin gusht të vitit 2015 prej 206.584 aksidenteve në 8927 shkaktarët e tyre kanë ikur nga vendi i ngjarjes”.¹⁰⁰

Duhet theksuar se infrastruktura rrugore e Kosovës paraqet një komponentë të rëndësishme të sigurisë në komunikacion. Në pjesët e mëposhtme do të tregojmë se numri i aksidenteve ku shkaktar është infrastruktura është i vogël dhe është duke u zvogëluar nga viti në vit. Komunikacioni në Kosovë në përgjithësi identifikohet me komunikacionin rrugor, si forma më e përdorur e transportit në Kosovë. Përveç komunikacionit rrugor, Kosova ka trashëguar një infrastrukturë në fushën e komunikacionit hekurudhor. Ndonëse e dëmtuar, kjo infrastrukturë dalëngadalë po rimëkëmbet dhe po bëhet faktor i rëndësishëm në zhvillimin ekonomik të vendit.

4.2. Korniza Ligjore në Kosovë

Gjatë 13 viteve pas përfundimit të luftës, Kosova ka miratuar një sërë ligjesh që në mënyrë specifike e rregullojnë komunikacionin. Një pjesë e konsiderueshme e ligjeve që ndërlidhen

⁹⁹ Koha ditore, 20 dhjetor 2015, me numër 6637, fq.4.

¹⁰⁰ Po aty fq.5.

me komunikacionin dhe sigurinë në komunikacion janë miratuar nën autoritetin e Misionit të Organizatës së Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK). Ligji mbi Rrugët është draftuar dhe ka hyrë në fuqi në vitin 2003, ndërsa ai për Transportin Rrugor ka hyrë në fuqi në vitin 2004. Ligji i cili saktësisht rregullon sigurinë në komunikacion, ai mbi Sigurinë në Komunikacionin Rrugor, është përpiluar dhe miratuar në Kuvend në vitin 2007, po ashtu në kohën e Administratës së UNMIK-ut.

Këto ligje, të draftuara dhe miratuara si rregullore të UNMIK-ut, janë në fuqi edhe pas shpalljes së pavarësisë së Kosovës në vitin 2008. Ligji i Policisë, që po ashtu prekë komponentin e sigurisë është miratuar me amendamente në vitin 2012.

Në anën tjetër, edhe Ligji për Vetëqeverisje Lokale, Rregullorja për Shërbimet Komunale, si dhe aktet e tjera nënligjore të komunave të Kosovës, janë të një rëndësie të konsiderueshme në kompletimin e bazës ligjore në këtë fushë. Megjithatë të rëndësishme të madhe, këto ligje kanë të metat e tyre dhe në shumë aspekte dështojnë të qartësojnë mjaftueshëm kompetencat e institucioneve përgjegjëse për zbatimin e tyre. Kjo ka ndikuar që në raste të caktuara të krijohet paqartësi në kompetencat e institucioneve duke dëmtuar qytetarët dhe sigurinë e komunikacionit.

Kur bëhet fjalë për kornizën ligjore Republika e Kosovës, e ka të rregulluar ligjin përkatës për sigurinë në komunikacionin rrugor. Ligji i sigurisë për komunikacion Nr. 02/L-70 i miratuar në vitin 2008 paraqet një nxitje drejt ofrimit të sigurisë dhe avancimit të gjendjes në komunikacion.

Ky ligj nga njëra anë fuqishëm e rregullon dhe përcakton bazat kryesore të marrëdhënieve dhe sjelljeve të pjesëmarrësve si dhe subjekteve të tjera në komunikacionin rrugor, kurse nga ana tjetër kushtet bazë që duhen t'i përmbushin rrugët shikuar në zhvillimin e komunikacionit rrugor, sistemin e shenjave të komunikacionit, përgatitjen e kandidatëve për shofer, dhënien e provimit për shofer, si dhe kushtet për të fituar të drejtën për drejtimin e mjetit.

Qëllimi i këtij ligji është që t'i rregulloj të drejtat dhe detyrimet në sistemin e komunikacionit rrugor. Republika e Kosovës i rregullon këto dukuri në disa nene të këtij ligji.¹⁰¹

¹⁰¹ Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës 02/L-70 Ligji Nr. 02/L-70 "Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor".

Edhe pse korniza ligjore ka fuqi të mjaftueshëm për sanksionimin e dukurive negative, mbetet shumë për t'u dëshiruar në ndjekjen e këtyre rasteve nga organet kompetente, pasi që nenet e caktuar në këtë ligj ofrojnë mjaft fuqi ligjore për të sjell akteret para drejtësisë për ndëshkimin e tyre.

Siç është cekur, Ligji për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor është baza kyçe ligjore për sigurinë në komunikacion. Ky ligj rregullon kushtet dhe parimet e sektorit të sigurisë në rrugë në mënyrë më specifike, duke u bazuar në standardet ndërkombëtare. Ligji përcakton sjelljet e pjesëmarrësve në komunikacion, sistemin e shenjave të komunikacionit, detyrat e personave zyrtar, përgatitjen e kandidatëve për shofer, kushtet për të fituar të drejtën e drejtimit të automjetit etj. Ligji për Sigurinë në Komunikacion është nën mbikëqyrjen, administrimin dhe zbatimin e Ministrisë së Infrastrukturës, Policisë së Kosovës dhe autoriteteve të tjera përgjegjëse. Në anën tjetër, përpos Ministrisë në fjalë, edhe Kuvendet Komunale e kanë të drejtën për të urdhëruar ndryshime në organizimin e komunikacionit.

Bazuar në Ligjin për Transportin Rrugor, Ministria e Infrastrukturës harton strategjinë dhe ligjet që rregullojnë transportin publik. Edhe komunat, sipas këtij ligji, kanë kompetencë që të rregullojnë transportin publik brenda territorit të komunës. Këtu ka hapësirë për interpretim pasi aktet e komunës mund të mos jenë në përputhje me politikat e nivelit qendror. Përderisa neni 4 i këtij ligji që flet për kompetencat e Ministrit, thotë: “Ministria nëpërmjet ministrit, përcakton politikën dhe strategjinë e zhvillimit të transportit rrugor dhe bën rregullimin e sektorit të transportit në Kosovë”¹⁰², i njëjti ligj, në nenin 6.2 që flet për kompetencat e komunës thotë: “Komuna nxjerr planin e transportit lokal dhe e ndryshon atë sipas nevojës”¹⁰³.

Ligji mbi Rrugët në nenin 5 specifikon që Ministria e Infrastrukturës është autoritet për rrugët magjistrale dhe ato rajonale, ndërsa Komunat janë përgjegjëse për rrugët lokale dhe në vendbanime.¹⁰⁴

Duke qenë se një pjesë e fokusit të këtij punimi është ndarja e kompetencave ndërmjet Ministrisë, Policisë dhe Kuvendeve Komunale, është e rëndësishme të kuptohen këto lidhje bazuar në ligjet në fuqi.

¹⁰² Kuvendi i Kosovës (2004) Ligji nr. 2004/1, Për transportin rrugor;

¹⁰³ Neni 6.2 i Ligji nr. 2004/1, Për Transportin Rrugor.

¹⁰⁴ Kuvendi i Kosovës (2003), Ligji Nr. 2003/11 mbi Rrugët, Neni 5.

Neni 5 i Ligjit të Policisë i përkufizon marrëdhëniet ndërmjet Policisë dhe Ministrisë së Punëve të Brendshme duke e limituar autoritetin e Ministrisë jashtë menaxhimit operacional të policisë, por duke atribuar mbikëqyrjen e bashkëpunimit të policisë me organizatat dhe agjencitë tjera që janë përgjegjëse në fushën e rendit dhe sigurisë publike.¹⁰⁵

Në Nenin 6 të po këtij Ligji, janë të specifikuara marrëdhëniet ndërmjet Policisë, Prokurorit Publik dhe Gjykatës, ku specifikohet që urdhërat dhe udhëzimet e lëshuara në mënyrë të ligjshme nga prokurori dhe gjyqtarët përgjegjës duhen zbatuar nga policia.⁵ Neni 8 i Ligjit për Policinë gjithashtu rregullon bashkëpunimin ndërmjet policisë dhe institucioneve lokale dhe qendrore, ku specifikon që llojet e tilla të bashkëpunimit rregullohen me akte nënligjore të qeverisë ose memorandume mirëkuptimi.¹⁰⁶

Në anën tjetër, në Ligjin e Rugëve janë të cekura kompetencat e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Komunave lidhur me vendosjen e shenjave të komunikacionit. Sa i përket kompetencave të Komunave, Ligji për Vetëqeverisje Lokale përkufizon statusin ligjor të komunave. Për më tepër, Rregullorja për Shërbimet Komunale është një tjetër dispozitë ligjore me specifika të ndryshme lidhur me obligimet e Komunave dhe përmban rregullore lidhur me sigurinë në komunikacion. Në gjithë zinxhirin e kompetencave në mes pushtetit qendror dhe atij lokal, një rol shumë të rëndësishëm e luan edhe policia. Për këtë, Ligji i Policisë është një tjetër ligj që duhet të shqyrtohet në detaje. Policia si organ jopolitik, është nën autoritetin e drejtpërdrejtë të Ministrit të Brendshëm dhe po ashtu ka rol mbështetës dhe bashkëpunues me Komunën. Edhe këtu, nuk është qartësuar sa duhet roli i policisë, sepse në njërin anë duhet të zbatojë ligjet dhe aktet tjera të nivelit qendror, në anën tjetër ka për detyrë të asistojë dhe të mbështesë, iniciativat dhe aktivitetet e komunës. Bashkëpunimi mes policisë dhe autoriteteve komunale ekziston, por raporte të shumta të mediave tregojnë se ky bashkëpunim nuk është struktural dhe shpesh nuk është efikas.

Ligji për Policinë, ndër të tjera, rregullon formën e organizimit të Policisë. Mirëpo, vendimet për vendosjen e policëve në rrugë, i janë lënë në kompetencë drejtorive komunale. Ato, do të duhej të kishin të dhënat mbi rrugët dhe pikat ku është e nevojshme të vendosen policët.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Kuvendi i Kosovës (2012), Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë, Neni 5.

¹⁰⁶ Kuvendi i Kosovës (2012), Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë, Neni 8.

¹⁰⁷ Intervistë e INDEP me Sheremet Ahmetin- Kryesues i Departamentit të Komunikacionit Rugor, Policia e Kosovës. Prishtinë, Kosovë, Maj – 2012.

Neni 11 i Ligjit për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor specifikon që shenjat e komunikacionit duhet të shënojnë edhe rrezikun me karakter të përkohshëm. Këto shenja duhet të vendosen nga palët e kontraktuara nga Komuna për të punuar në përmirësimin e infrastrukturës rrugore. Mirëpo, specifikat që përcaktojnë një periudhë kohore para dhe gjatë së cilës këto shenja duhet të vendosen mungojnë dhe kjo ka pasur pasoja fatale në të kaluarën. Për shkak se Kosova është në një periudhë kur po bëhen shumë punime për të përmirësuar infrastrukturën rrugore të vendit, shumë pjesë rrugore janë duke u rregulluar. Kështu, në mungesë të shenjave, ato paraqesin një rrezik të vazhdueshëm për pjesëmarrësit në komunikacion.

Ndonëse baza ligjore mund të konsiderohet e rregulluar në parim, ajo në shumë raste lë hapësirë për interpretim dhe trekëndësh të përgjegjësive ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës, Komunave dhe Policisë dhe le hapësirë për mundësi të interpretimit të ndryshëm. Baza ligjore është e plotësuar edhe me strategji dhe plane operative të Ministrisë së Punëve të Brendshme me të cilën është tentuar të rregullohet siguria në komunikacion. Këto strategji dhe plane kanë tentuar t'i përshtaten infrastrukturës rrugore të Kosovës.

4.3. Dëmet nga aksidentet në komunikacion në Kosovë

Infrastruktura rrugore e Kosovës me 2011 ka qene 1,963.1 km. Nga ky numer ishin rrugë Magjistrale ishin 630.4 km , kurse rruge Rajonale - 1,294.7 km.¹⁰⁸

Nga ana tjetër, numri i automjeteve në rrugë është rritur dukshëm në periudhën e ketyre viteve dhe si rrjedhojë ka pasur një diskrepancë në mes të numrit të automjeteve që kanë qarkulluar nëpër këto rrugë dhe sasisë së kilometrave rrugë nëpër të cilat këto automjete është dashur të qarkullojnë. Kjo për arsye se nëpër rrugët e Kosovës, çdo ditë shtohen automjete dhe pjesëmarrës të rinj në komunikacion. Sipas të dhënave zyrtare të Doganave të Kosovës, mesatarisht mbi 1000 vetura të reja hyjnë në Kosovë çdo vit në baza vjetore automjete¹⁰⁹

Numri i madh i aksidenteve, jo vetëm i atyre fatale por edhe atyre me lëndime apo dëme materiale, ndikon drejtpërdrejt në sigurinë në komunikacion. Numri i aksidenteve ndryshon

¹⁰⁸ Qeveria e Kosovës dhe Enti i Statistikave të Kosovës, “Përmbledhje e të dhënave të transportit dhe telekomit në Kosovës”, Prishtinë, 2012.

¹⁰⁹ Policia e Kosovës, ‘Raporti Policor 2010’ dhe ‘Statistikat dhe analizat e aksidenteve të komunikacionit rrugor 2010-2011.

si nga lloji ashtu nga rajonet, ku Prishtina prinë me numrin më të madh të aksidenteve. Në anën tjetër, shkaktarët e aksidenteve janë të ndryshëm dhe të dhënat mbi shkaktarët përfshijnë si faktorin njeri ashtu edhe shkaktarët e lidhur me automjetet dhe gjendjen e rrugëve. Një metodë e thjeshtë për ta rritur sigurinë në trafik është targetimi i këtyre shkaktarëve dhe krijimi i politikave për të ulur aksidentet bazuar në shkaktarët përkatës.

4.4. Analiza e shkaqeve të aksidentëve në komunikacion në Kosovë

Siguria në komunikacion paraqet një problem serioz sidomos në vendet në tranzicion ku bënë pjesë edhe Republika e Kosovës. Bazuar në statistikat zyrtare të vendeve të Ballkanit Perendimore shifrat e numrit të aksidenteve dhe personave të vdekur si pasojë e tyre përbëjnë situatë alarmante. Vetëm gjatë vitit 2013-të në (Kosovë, Bosnje e Hercegovinë, Mal të Zi, Maqedoni, Shqipëri dhe Serbi) janë shënuar gjithsej 100.116 aksidente trafiku, ku për pasojë kanë humbur jetën 3.475 persona. Aksidentet e tilla me përmasa kaq shqetësuese, përveç humbjes së jetëve dhe dëmeve materiale, rrisin edhe pasigurinë e pjesëmarrësve në komunikacionin rrugor.

Vetëm gjatë dy viteve të fundit 2012-2013 në Republikën e Kosovës kanë vdekur 240 persona si pasojë e aksidenteve në komunikacion, ndërsa numri total i aksidenteve në trafik gjatë kësaj periudhe ka qenë 39,752. Policia e Kosovës vetëm gjatë vitit 2013-të ka shqiptuar 286,922 tiketa, për kundërvajtje në komunikacionin rrugor.¹¹⁰

Instituti për Kriminologji dhe Kriminalistikë¹¹¹, ka bërë një hulumtim me fokus të veçantë në disa faktorë, të cilët në mënyrë direkte ose indirekte shumicën e rasteve janë shkaktarë të aksidenteve në trafik, por që kanë të bëjnë edhe me kulturën dhe etikën e pjesëmarrësve në komunikacionin rrugor. Sipas këtij hulumtimi shkelës në trafik, përveç qytetarëve rezultojnë të jenë edhe ata që do duhej të pasqyronin kulturë dhe vetëdije të lartë qytetare e që në këtë rast janë zyrtarët shtetërorë.

Komunikacioni rrugor paraqet një pjesë të sistemit të komunikacionit si tërësi, i cili është një faktor i rëndësishëm në zhvillimin e çdo shoqërie. Është një pjesë e pandashme e zhvillimit shoqëror për shkak se është lloji më i përhapur i lëvizjes së përditshme të njerëzve dhe mallrave, duke i'u falënderuar përparësive që ka në krahasim me llojet e tjera të

¹¹⁰ Policia e Kosoves-zyra per informim.

¹¹¹ Instituti për Kriminologji dhe Kriminalistikë, Prishtinë, Maj- 2014.

komunikacionit. Megjithatë, krahas të të mirave të këtij zhvillimi, fatkeqësisht vazhdojmë t'i paguajmë me çmime të larta, dëme materiale dhe shpeshherë edhe me humbje jete njerëzish. Sipas statistikave të Këshillit Kombëtar të Sigurisë (2008) nga SHBA, shancet e vdekjes në aksidente trafiku janë 1 në 98 aksidente në krahasim me 1 në 7,178 aksidentet ajrore. Kjo shifër tregon se komunikacioni rrugorë edhe pse në parim mund të duket si me i sigurtë, statistikisht tregojnë të kundërtën.¹¹²

Zhvillimi i hovshëm teknologjik i shekullit XXI e në veçanti industrisë automobilistike ka nxitur edhe zhvillimin e komunikacionit rrugor në përgjithësi. Rritja e numrit të pjesëmarrësve në komunikacionin rrugor nga njëra anë dhe mos-adaptimi i infrastrukturës rrugore në raport me numrin e pjesëmarrësve në komunikacion nga ana tjetër, ka sjellë deri tek rritja e përgjithshme e numrit të aksidenteve në komunikacion si dhe rritjen e numrit të aksidenteve me fatalitet në përgjithësi.

Shumë ekspertë të çështjeve të sigurisë e shohin si sfidë të madhe sigurinë e komunikacionit rrugor, kjo shpeshherë shihet edhe si problem kryesor i adaptimit të politikave në vet shoqëritë moderne e në veçanti në ato në tranzicion.

Duke marrë parasysh faktin se Kosova si shteti më i ri në Evropë, ka kaluar në një periudhë shumë të gjatë të shtetformimit dhe po kalon ende nëpër fazën e tranzicionit dhe funksionalizimit të institucioneve dhe mekanizmave institucional edhe situata në komunikacionin rrugor është përcjellur në po të njëjtën mënyrë transitore dhe zhvillimore, duke u ballafaquar me problemet e mosfunksionimit të mekanizmave që funksionalizojnë dhe vënë rregullin në komunikacionin rrugor, e kjo për pasojë rezulton me numër të madh viktimash dhe dëme materiale. Instituti për Kriminologji dhe Kriminalistikë ka bërë një hulumtim lidhur me disa nga problemet që shpeshherë janë faktorët kryesorë për shkaktimin e aksidenteve në komunikacionin rrugor. Ky hulumtim synon të vë në pah gjendjen aktuale sa i përket infrastrukturës ligjore, që e rregullon komunikacionin rrugor dhe gjendjen aktuale dhe funksionale të tij. Në këtë hulumtim gjithashtu janë analizuar edhe statistikisht zyrtare të aksidenteve në komunikacion në vendet e rajonit e që nuk janë pjesë e Bashkimit Evropian, duke i krahasur me statistikisht zyrtare të Republikës së Kosovës me qëllim të pasqyrimin real të të arriturave dhe ngecjeve në reformat e komunikacionit rrugor.

¹¹² <http://traveltips.usatoday.com/air-travel-safer-car-travel-1581.html>.

Mediat Kosovare në vazhdimësi kanë raportuar për raste të aksidenteve në komunikacion në tërë Kosovën, dhe kjo padyshim se ka patur edhe rolin e vet informues dhe sensibilizues në opinionin e gjërë publik. Më 2013 mediat i patën dhënë jehonë të madhe vendimit të Policisë së Kosovës për shtimin e patrullimeve në komunikacion dhe vendosjes së pikave të kontrollit në ato akse ku mundësitë e shkeljeve dhe kundërvajtjeve janë më të mëdha. Në një artikull të datës 24.04.2014 mediat patën raportuar dhe komunikuar thirrjen e bërë nga Policia e Kosovës për respektim të rregullave të komunikacionit e në veçanti nga ngasësit e veturave. Në një artikull tjetër të datës 04.05.2014, i është dhënë rëndësi e theksuar shqiptimit të gjobave nga ana e Policisë së Kosovës ku potencohet fakti se vetëm për tri ditë janë shqiptuar mbi tremijë gjoba për kundërvajtje në trafik. Poashtu mediat gjatë kësaj dite patën raportuar edhe për qëndrimin e policisë se toleranca do të jetë zero kundrejt këmbësorëve që shkelin ligjin e komunikacionit rrugor. Kurse më 2014 një shkrim i publikuar në media kishte raportuar se gjatë dhjetë ditëve janë shqiptuar mbi 13 mijë gjoba për kundërvajtje në komunikacion. Mediat këtë fushatë të policisë e patën paraqitur si fushatë në kuadër të javës së sigurisë në komunikacion.

4.5. Krahasoni i dëmeve nga automjetet me vendet tjera të Rajonit

Sipas Komisionit Evropian vetëm në vitin 2011-të në Bashkimin Evropian kanë humbur jetën 30,000 këmbësorë, kurse në botë në përgjithësi vdesin në rrugë afërsisht 1.240.000 persona. Në bazë të dhënave që ka publikuar Komisioni Evropian gjatë vitit 2012-të është vërejtur një ulje e numrit të të vdekurve në aksidente trafiku në shtetet anëtare të Bashkimit Evropian, prej kohës kur kanë filluar të mbledhen këto të dhëna. Sipas Komisionit Evropian në periudhën e vitit 2012-të, numri i aksidenteve që kanë përfunduar me fatalitet në të gjithë Evropën është ulur për 9%, krahasuar me vitin paraprak (vitin 2011-të). Komisari për Komunikacion, njëherit edhe Kryetari i Komisionit, Sim Kallas ka thënë se “2012-ta ka qenë viti i kthesës për sigurinë në rrugët e Evropës, me numrin më të vogël të fatkeqësive të komunikacionit, ku si pasojë kanë humbur jetë njerëzish”. Zvogëlimi i këtyre fatkeqësive për 9% do të thotë se janë shpëtuar gjithsej 3,000 jetë njerëzish. Është mirë që të shohësh këso rezultatesh pozitive, por ende në rrugët e Evropës çdo ditë vdesin rreth 75 persona si pasojë e

aksidenteve.¹¹³ Nëse e marrim këtë statistikë dhe e krahasojmë me statistikën e fatkeqësive në komunikacion në mbarë botën, rezultatet janë tejet dekurajuese. Sipas statistikave të “The International Traffic Safety Data and Analysis Group” (IRTAD) publikuar në vitin 2013-të, në Kore, Japoni, Poloni dhe Izrael, këmbësorët llogaritet se përbëjnë 33% të aksidenteve me fatalitet në komunikacionin rrugor, kurse në Holandë, Norvegji dhe Zelandë të re, kjo shifër është 10%. Sipas këtij raporti, numri më i madh i aksidenteve me fatalitet të çiklistëve është në Greqi me 33%.¹¹⁴

Hulumtimi në fjalë ka analizuar të gjitha satatistikat relevante për sigurinë e komunikacionit rrugor në rajonin e Ballkanit, siç janë: Mali zi, Serbia, BiH, Shqipëria, Maqedonia dhe Kosova. Kjo analizë është bërë me qëllim që të pasqyrohet gjendja e sigurisë në komunikacion si dhe numri i të vdekurve si pasojë e aksidentve në komunikacionin rrugor. Për çdo shtet të lartpërmendur janë përshkruar tekstualisht shifrat statistikore, kurse në kapitullin e fundit janë paraqitur në mënyrë tabelare dhe grafike të gjitha shtetet së bashku. Në Serbi në vitin 2011-të si pasojë e aksidenteve kanë humbur jetën 731 persona dhe që përbënë rritje prej 10.8% në krahasim me vitin 2010-të. Në listën e vendeve me më së shumti aksidente me fatalitet në botë, vendet e rajonit radhiten siç vijon: Kroacia radhitet e 111, Serbia në këtë listë zën vendin 132, e pasuar nga Sllovenia 143, Shqipëria rangohet e 145, kurse Maqedonia dhe Bosnje e Hercegovina në këtë listë zën vendin e 179 përkatësisht vendin e 181-të.¹¹⁵

Tabela 1: Renditja sipas Aksidenteve fatale për kokë banori¹¹⁶

Numri në listë botërore (vdekje)	Vendi	Aksidentet fatale	Për banor
111	Kroacia	13.6	100,000
132	Serbia	10.6	100,000
143	Sllovenia	9.8	100,000
145	Shqipëria	9.3	100,000
179	Maqedonia	4.9	100,000
181	Bosna E Herccegovina	4.7	100,000

¹¹³ Raporti i Komisionit Evropian, The International Traffic Safety Data and Analysis Group” (IRTAD) publikuar në vitin 2013-të.

¹¹⁴ Po aty.

¹¹⁵ Instituti për Kriminologji dhe Kriminalistikë, Prishtinë, Maj- 2017;

¹¹⁶ Po aty.

BOSNJE DHE HERCEGOVINA (BiH) - Bazuar në raportin e Policisë Federale (BiH), situata e sigurisë në komunikacionin rrugor gjatë vitit 2013-të në raport me vitin 2012-të, karakterizohet me rritjen e aksidenteve në komunikacionin rrugor si dhe rritjen e numrit të të vdekurve në aksidente. Në rrugët e Bosne dhe Hercegovinës gjatë periudhës 2013-të kanë ndodhur 26.665-ë aksidente dhe krahasuar me vitin 2012, numri i aksidenteve është më i madh për 2.7% ose për 697 aksidente. Sa i përket numrit të atyre që kanë humbur jetën në aksidente, gjatë vitit 2013 janë shënuar 158 persona të vdekur, kurse gjatë vitit 2012-të ky numër rezulton me 140-të persona të vdekur në aksidente, (ose zbërthyer në përqindje i bie 12.9 %, më shumë se sa viti paraprak).

Shumë nga aksidentet rrugore në Bosne dhe Hercegovinë, ndodhin si pasojë e mos respektimit të rregullave të komunikacionit, si dhe nivelit të ulët të kulturës në trafik, (nga shumica e pjesëmarrësve në komunikacion). Tejkalimi i shpejtësisë zë vendin kryesorë për shkaktim të aksidenteve. Rreth 22 % e aksidenteve janë si pasojë e konsumimit të alkoolit dhe substancave narkotike. Në kantonin e Bërçkos, rreth 46 % e aksidenteve janë shkaktuar në mjedise urbane kurse vetëm 19% në akset rrugore magjistrale, ndërsa në rrugë lokale vetëm 11% dhe në ato rajonale rreth 8%.

REPUBLIKA E MALIT ZI (MNE) - Në bazë të raportit me numër 128, të datës 12.05.2014 i publikuar nga Enti i Statistikave të Republikës së Malit të Zi, numri i aksidenteve në komunikacion gjatë vitit 2013-të është 5.264 dhe krahasuar me vitin 2012-të është më i ulët për 35%, ku numri i aksidenteve rrugore ishte 8.103. Numri i personave që kanë pësuar lëndime është 1.886, numër ky i cili në krahasim me vitin 2012-të është më i lartë për 6.7%. Numri i personave që kanë humbur jetën në aksidente në komunikacion është 74 persona, numër ky i cili është më i lartë për 28-të persona në krahasim me vitin 2012-të, ku numri i personave që kanë humbur jetën në aksidente ka qenë 46-të.

REPUBLIKA E SERBISË (RS) - Sipas një raporti të Agjencisë për Siguri në Komunikacion i Republikës së Serbisë, gjatë vitit 2012- të janë evidentuar 37.559-të aksidente në komunikacionin rrugor. Sipas po të njëjtit raport numri i personave që kanë pësuar lëndime është 19.090-të, prej të cilëve 684-ër persona kanë vdekur si pasojë e aksidenteve. Ky raport konstaton se 3.545-ë persona kanë pësuar lëndime të rënda trupore, kurse 14.861-ë kanë pësuar lëndime të lehta trupore. Nga numri i përgjithshëm i të lënduarve (19.090), ngasës të automjeteve kanë qenë 7.902, çiklistë 1.672, këmbësorë 3.114, pasagjerë 6.395 dhe pjesëmarrës të tjerë shtatë (7) persona. Personat që kanë humbur jetën si pasojë e

aksidenteve në komunikacion përbëjnë 684 viktime, 417 kanë vdekur në vendin e ngjarjes, 121 kanë vdekur gjatë rrugës për në institucionet shëndetsore.

ISH REPUBLIKA JUGOSLLAVE E MAQEDONISË (MK) - Sipas raportit statistikor të Ministrisë së Punëve të Brendëshme (MPB) i publikuar në ëeb faqen zyrtare¹⁵, në Republikën e Maqedonisë gjatë vitit 2012-2013 numri i aksidenteve rrugore me pasoja të rënda ka qenë 4.111 për vitin 2012-të, dhe 4.236 për vitin 2013-të. Sipas po të njëjtit raport numri i të vdekurve si pasojë e aksidenteve ka qenë 124 persona për vitin 2012-të dhe 170 persona për vitin 2013-të. Numri i përgjithshëm i aksidenteve me lëndime për personat pjesamrrës ka qenë 3,984 për vitin 2012-të dhe 4,060 persona për vitin 2013-të. Dëmet materiale të shkaktuara në aksidente rrugore për vitin 2012-të, janë vlerësuar me 142,259,022.00 denarë (që këmbyer me kursin aktual të valutës i bie 2,289,560 euro), kurse për vitin 2013 janë vlerësuar me 142,211,559.00 denarë, apo (2,288,880.00 euro). Për shkak të tejkalimit të shpejtësisë gjatë vitit 2012-të kanë ndodhur 863 aksidente, dhe 929 gjatë vitit 2013-të.

Mos respektimi i rregullës së përparësisë së kalimit ka shkaktuar 602 aksidente në vitin 2012-të dhe 652 gjatë vitit 2013-të.

Ngasja e makinave nën ndikim të alkoolit ka patur për pasojë 138 aksidente në vitin 2012-të dhe 144 në vitin 2013-të.

Si pasojë e gabimit gjatë përcjelljes së drejtimit të lëvizjes kanë ndodhur 649 aksidente në vitin 2012-të dhe 682 gjatë viti 2013-të.

Nga lëvizja e parregullt dhe kthimi në vende të palejuara kanë ndodhur 435 aksidente në vitin 2012-të dhe 480 aksidente në vitin 2013-të.

Nga gabimet tjera gjatë vozitjes kanë ndodhur 1,424 në vitin 2012-të dhe 1,349 gjatë vitit 2013-të. Si pasojë e gabimeve të ngasësve të makinave kanë ndodhur 3.868 aksidente në vitin 2012-të, kurse 4,002 në vitin 2013-të. Nga gabimet e këmbësorëve, kanë ndodhur 200 aksidente gjatë vitit 2012-të dhe 189 aksidente gjatë vitit 2013-të.

REPUBLIKA E SHQIPËRISË (AL) - Sipas të dhënave të Institutit Statistikor të Republikës së Shqipërisë gjatë vitit 2012-të kanë ndodhur 1.870 aksidente me dëmtim personi, 2.569 aksidente me të vrarë dhe të plagosur, 334 me të vdekur, 19 aksidente nën veprim të alkoolit dhe 20 aksidente me dëmtime më të lehta për pjesëmarrësit.

Gjatë vitit 2013-të në Republikën e Shqipërisë kanë ndodhur 2.075 aksidente me dëmtim personi, 2.798 aksidente me të vrarë dhe të plagosur, 295 aksidente me të vdekur, 37

aksidente nën ndikim të alkoolit dhe 42 aksidente me dëmtime më të lehta për pjesëmarrësit në komunikacion.

REPUBLIKA E KOSOVËS (RKS) - Sipas raportit vjetor të Policisë së Kosovës, gjatë vitit 2012-të kanë ndodhur 19.754 aksidente në komunikacionin rrugor, kurse gjatë vitit 2013-të janë evidentuar 19.998 aksidente, diferenca mes aksidenteve në vitin 2012-të dhe 2013-të është 244 aksidente më shumë e që shprehur në përqindje i bie 1.24 % më shumë se në vitin 2012-të. Nëse i analizojmë këto aksidente të ndara në kategori del se:

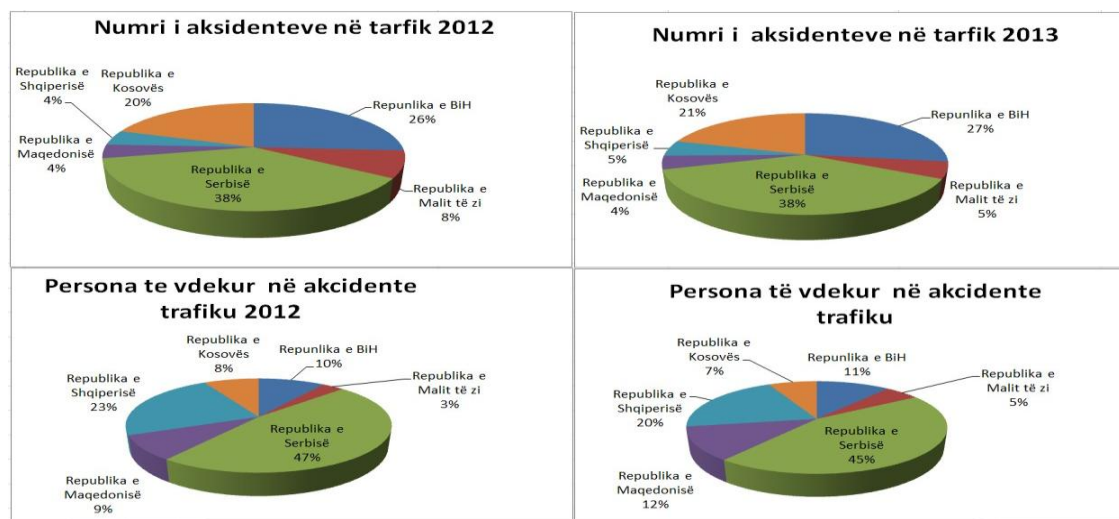
- Aksidente me fatalitet, janë evidentuar 116 raste në vitin 2012-të dhe 104 raste gjatë vitit 2013 ku dallimi është 12 raste më pak se viti paraprak apo shprehur në përqindje 10% më pak.
- Aksidente me lëndime, gjatë vitit 2012-të janë regjistruar 4,555 raste, kurse gjatë vitit 2013-të, 4,939 dhe që shënon një rritje prej 384 rastesh ose shprehur në përqindje 8.43 % më shumë se viti paraprak.
- Aksidente me dëme materiale, janë shënuar 14,044 raste gjatë vitit 2012-të, kurse 13,937 raste gjatë vitit 2013-të, ose 107 raste më pak, apo shprehur në përqindje shënon rënje simbolike prej 0.76 %.
- Aksidente godit dhe ik, gjatë vitit 2012-të janë shënuar 1,039 raste, kurse 1,018 raste gjatë vitit 2013, e që përbëjnë 21 raste më pak ose shprehur në përqindje, shënon rënje prej 2.02%.
- Analizuar sipas kategorive numri i personave që kanë humbur jetën gjatë viteve 2012-të dhe 2013-të na e pasqyron këtë gjendje:
- Gjatë vitit 2012-të ngasës që kanë humbur jetën, janë evidentuar 44 persona.
- Gjatë vitit 2013 kanë humbur jetën 37 ngasës automjeteve, 7 më pak se viti paraprak, ose 15.9%.
- Pasagjer që kanë humbur jetën në vitin 2012-të janë evidentuar 35 persona, kurse 47 persona gjatë vitit 2013-të, apo 12 raste më shumë se viti paraprak e që shprehur në përqindje, ka shënuar rritje prej 34.28 %.
- Këmbësorë që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve në komunikacion janë evidentuar 42 persona në vitin 2012-të, kurse 35 këmbësorë kanë humbur jetën në aksidente në vitin 2013-të, apo shtatë (7) persona më pak, e që shprehur në përqindje kemi një rënje 16.66 %.

Gjithsej persona që kanë humbur jetën në aksidente trafiku në vitin 2012-të janë evidentuar 121, kurse në vitin 2013-të 119 persona, apo dy (2) më pak se vitin paraprak e që shprehur në përqindje ka një rënje prej 1.65%. Sa u përket tiketave të shqiptuara për kundërvajtje në komunikacionin rrugor, gjatë vitit 2013-të janë shqiptuar 286,922 tiketa, që do të thotë se kemi një rritje për 15.79% krahasuar me vitin paraprak (*Tabela 2 dhe Fig. 1*).

Tabela 2: Paraqitja grafike dhe tabelare për shtetet e rajonit ¹¹⁷

Nr.	Shteti	Numri i aksidenteve trafik (2012)	Numri aksidenteve trafik (2013)	Të vdekur aksident. tra (2012)	Të vdekur aksident. tra (2013)
1	Republika e BiH	25958	26655	140	158
2	Republika e Malit të zi	8103	5264	46	74
3	Republika e Serbisë	37559	37127	684	643
4	Republika e Maqedonisë	4111	4236	124	170
5	Republika e Shqipërisë	4439	4873	334	295
6	Republika e Kosovës	19754	19998	116	104
	TOTALI	99924	98153	1444	1444

Fig. 1 Paraqitja e numrit të aksidenteve dhe personave të vdekur në trafik ¹¹⁸



¹¹⁷ www.iccj-rks.org, fq.12;

¹¹⁸ www.iccj-rks.org, fq.13;

REZULTATET E HULUMTIMIT SIPAS KOMPONËNTËVE TË HULUMTUARA:

Komponentja e parë – I (Shoferët) - Mosvënja e rripit të sigurisë

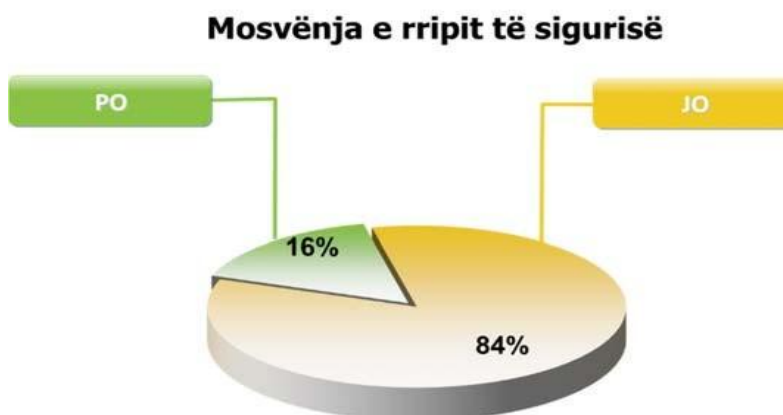


Fig. 2 Mosvënja e rripit të sigurisë

Sipas Ligjit për Siguri në Komunikacion Nr.02/L-70, neni 198 pika 1, ngasësi duhet të përdorë rripin e sigurisë gjat lëvizjes së mjetit. Gjetjet nga analiza e rezultateve të këtij hulumtimi tregojnë se 138 nga 165 ngasës të vëzhguar apo 84% të ngasësve nuk kanë vënë rripin e sigurisë, ndërsa vetëm 27 ngasës, apo 16% e tyre kanë respektuar rregullat e parapara me ligjin për komunikacionin rrugor (Shih. Fig. 2).

Sanksioni për këtë shkelje parasheh gjobën prej 35 Eurosh (Ligji për siguri në komunikacion Nr.02/L-70 Neni 198 pika 2).

Mosrespektimi i semaforit nga drejtuesit e automjeteve : Ligji për Siguri në Komunikacion Nr.02/L-70, neni 65 pika 1 rregullon zhvillimin e komunikacionit me shenja ndriçuese. Pika (a) e po këtij neni specifikon se ndalohet kalimi i makinës në semafor me dritë të kuqe, ndërsa pika (c) rregullon kalimin e makinës në semafor me ngjyrë të verdhë.

Në analizën e rezultatit si shkelës të ligjit janë llogaritur të gjitha makinat të cilat kanë kaluar në semafor të kuq, si dhe të gjitha ato të cilat kanë kaluar në semafor me ngjyrë të verdhë e që mundësia e ndaljes ka qenë e mundshme në mënyrë të sigurt, por që nuk është respektuar. Sipas kësaj analize, gjetjet e këtij hulumtimi tregojnë se 133 apo 81% nga 165 vetura të vëzhguara e kanë respektuar këtë rregull, kurse 32 makina apo 19% e tyre nuk e kanë respektuar rregullën, duke rënë ndesh me ligjin. (Shih. Fig. 3).

Mosrespektimi i semaforit nga ngasësit e makinave

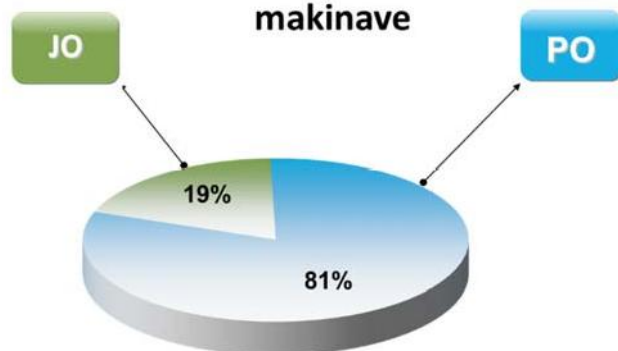


Fig. 3 Mosrespektimi i semaforit nga ngasësit e makinave

Sanksioni i paraparë për këtë kundërvajtje parashihet me gjobë prej 130 Eurosh (Ligjit për siguri në komunikacion, Nr.02/L-70, Neni 65, pika 2)

Mosrespektimi i vendëkalimit për këmbësorë nga drejtuesit e automjeteve : Ligji për Siguri në Komunikacion Nr.02/L-70, Neni 150, pika 1 rregullon rrespektimin e këmbësorëve që duhet të bëjnë drejtuesit e automjeteve gjatë lëvizjes së tyre, kur vendi për këmbësor është i rregulluar me shënja përkatëse. Gjetjet e këtij hulumtimi kanë treguar se 111, apo 67% nga 165 makinat e vëzhguara kanë respektuar këmbësorët, të cilët janë kyçur në trafik në vendet e parapara për lëvizjen e tyre, kurse 54 apo 33% të makinave, nuk i kanë respektuar këmbësorët në vendkalimin e parapar për këmbësorë. (Shih. Fig. 4).

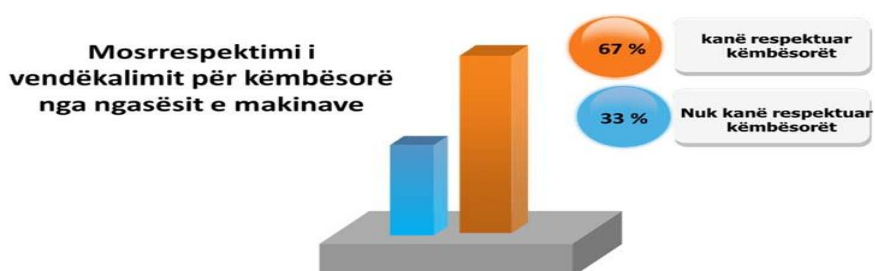


Fig.4. Mosrespektimi i vendëkalimit për këmbësorë nga ngasësit e makinave

Sanksioni i paraparë për këtë kundërvajtje parashihet me gjobë prej 130 eurosh (sipas Ligjit për Siguri në Komunikacion Nr.02/L-70, Neni 150, pika 4).

Përdorimi i celularit nga ngasësit e makinave: Përdorimi i celularit gjatë ngarjes së makinës paraqet një rrezik të madh në komunikacion. Një pjesë e madhe e aksidenteve në komunikacion kanë si shkak përdorimin e celularit, i cili shkakton shpërqëndrim tek drejtuesi

i automjetit. Edhe Ligji për Komunikacion, Nr.02/L-70, e sanksionon një gjë të tillë. Në Nenin 225, pika 4, e ndalon përdorimin e celularit nga ngasësi i makinës, përveç në ato raste kur celulari shfrytëzohet pa i përdorur duart. gjatë ngarjes së makinës (*Shih. Fig. 5*).

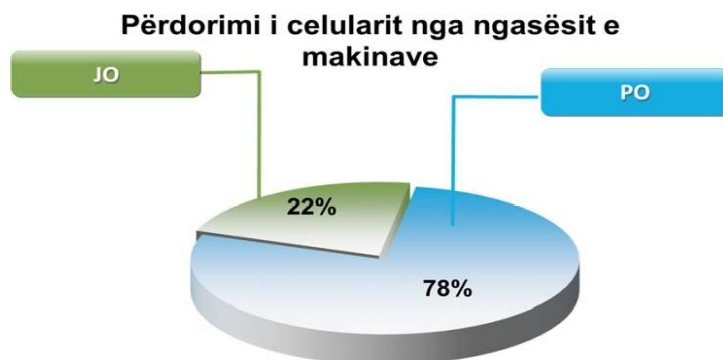


Fig.5. Përdorimi i celularit nga ngasësit e makinave

Gjetjet nga ky hulumtim tregojnë se 129 nga 165 ngasës të vëzhguar, apo 78%, prej tyre e përdorin telefonin celular gjatë drejtimit të automjetit, kurse 36 apo 22% të tyre nuk e përdorin celularin dhe e rrespektojnë ligjin në fuqi për përdorim të celularit.

Sanksioni i paraparë për këtë kundërvajtje parashihet me gjobë prej 35 Euro (Ligjit për Siguri në Komunikacion, Nr.02/L-70, Neni 225, pika 7).

Komponentja e dytë - II (Këmbësorët)

Mosrespektimi i semaforit nga këmbësorët: Shkelës të rregullave në komunikacionin rrugor, nuk janë vetëm ngasësit e makinave, por një pjesë e madhe e shkeljeve bëhet edhe nga vet këmbësorët. Mosrespektimi i rregullave në komunikacion, sidomos ai i vendeve të shënuara për kalim të këmbësorëve, paraqesin rrezik të madh për sigurinë e vet këmbësorëve, por edhe për ngasësit e makinave. Edhe pse ligji për komunikacionin i Republikës së Kosovës, ka parashikuar dënime për shkelje të tilla, situata duket të jetë alarmante. Sipas rezultateve të gjetura nga hulumtimi “Sjellja e pjesëmarrësve në trafikun rrugor” del se 121 nga 165 këmbësorë apo 73% të tyre respektojnë semaforin, ndërsa 44 sosh, apo 27% nuk e kanë respektuar këtë rregull të komunikacionit (*Shih. Fig. 6*).

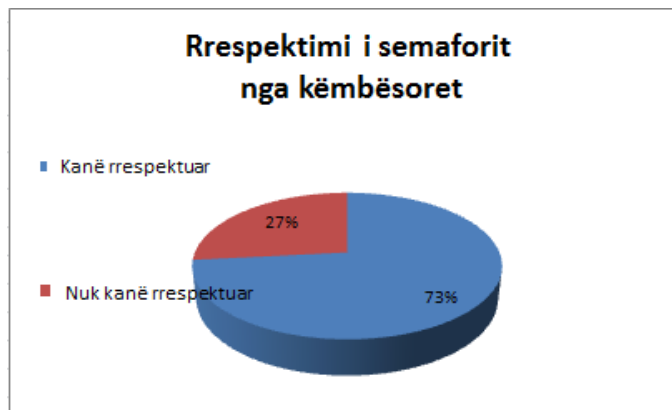


Fig. 6: Mosrrespektimi i semaforit nga këmbësorët

Sanksioni i paraparë për këtë kundërvajtje parashihet me gjobë prej 15 Euro (Ligji për Siguri në Komunikacion, Nr.02/L-70, Neni 148, pika 6).

Kalimi i rrugës nga këmbësorët në vendet që nuk janë të përcaktuara për këmbësorë:

Statistikat e dala nga ky hulumtim tregojnë se brenda 60 minuash të monitorimit, në 12 akse rrugore të qytetit të Prishtinës, janë bërë 1.337 shkelje nga këmbësorët, të cilët kanë kaluar rrugën në vende të cilat nuk janë të parapara për këmbësorë me rregulla të komunikacionit, për kundër asaj se vendkalimi i shënuar për këmbësorë ka qenë jo më larg se 50 metra nga vendet ku ata kanë kaluar rrugën, duke bërë kështu kundërvajtje.

Si perfundim ICCJ ka konkluduar se Republika e Kosovës ballafaqohet edhe me tutje me problemet e mosrrespektimit të rregullave në komunikacionin rrugor. Andaj duhet që të behën përpjekje serioze në mënyrë që të jepet një mesazh i qartë për vetëdijësim dhe mos tolerancë ndaj këtyre dukurive. Duke u bazuar në të gjeturat e analizës së rezultateve dhe në hulumtimet tjera, të cilat u prezantuan në këtë studim, mund të konkludohet se sjellja në kundërshtim me rregullat dhe normat e komunikacionit rrugor nga ana e shoferëve dhe këmbësoreve, janë probleme të cilave duhet t'u kushtohet më shumë vëmendje nga institucionet e zbatimit të ligjit në Republikën e Kosovës.

Rezultatet e këtij hulumtimi kanë treguar se nuk janë vetëm ngasësit ata të cilët bëjnë shkeljen e ligjit në komunikacionin rrugor gjatë ngasjes së makinës, por sipas këtij hulumtimi këmbësorët janë ata që janë më të pakujdesshëm dhe që bëjnë më shumë kundërvajtje, duke mosrrespektuar rregullat e parapara për këmbësorë në komunikacionin. Shqetësim në vetë përbënë edhe fakti se vet zyrtarët e institucioneve bëjnë shkeljen e ligjit,

duke mos përfillur rregullat e komunikacionit. Këto shkelje janë bërë nga zyrtarë policorë, zyrtarë qeveritarë, dhe zyrtarë të Eulexit.

Gjetjet e këtij hulumtimi kanë treguar se 86% të zyrtarëve të vëzhguar, gjatë këtij hulumtimi, kanë bërë kundërvajtje të ndryshme në trafik, ndërsa 13% e tyre kanë respektuar rregullat e komunikacionit.

Sa i përket sondazhit online, rezultatet në disa pika kanë qenë kundërthënëse krahasuar me gjetjet në terren, gjë që vë në pikëpyetje validitetin e sondazheve online.

Legjislacioni i Republikës së Kosovës e rregullon komunikacionin dhe qarkullimin rrugor me Ligjin për Respektimin e Rregullave në Komunikacion i cili ka fuqi të mjaftueshme për t'i luftuar këto kundërvajtje. Nga kjo del se, institucionet përkatëse, për zbatim të ligjit, si Policia dhe Gjykatat, duhet të luajnë një rol më të madh në parandalimin e këtyre dukurive.

Parandalimi më i mirë në këtë rast do të ishte që Policia të këtë fokus më të madh në qasjen e këmbësoreve në komunikacion, përdorimi i telefonit celular, i cili rritë mundësitë e aksidenteve në komunikacionin rrugor, si dhe mosvënja e rripit të sigurisë, i cili mund të rezultoj me fatalitet.

Në parandalimin e këtyre dukurive ndihmesë të madhe, mund të japin edhe shkollimi, trajnimi dhe sensibilizimi në përmasa më të mëdha, si dhe vetëdijësimi i qytetarëve në lidhje me rregullat në komunikacion. Neglizhenca e këtyre të fundit, paraqet rrezik për sigurinë e tyre.

Implementimi i këtyre fushatave dhe trajnimeve duhet të fillojë sa më parë nga institucionet relevante, kjo për arsye se me hartimin e një planprogrami mësimor më të mirë për gjeneratat e reja, do t'i përgaditste ato në mënyrë adekuate që të mos përfshihen në këto dukuri dhe me vet shembullin e tyre, të behën pasqyrë për të tjerët. Mbikëqyrja me rigoroze e Auto Shkollave, por edhe fushatat vetëdijësuese nga radhët e shoqërisë civile, do të luanin rol të rëndësishëm në parandalim të shkeljeve në komunikacionin rrugor, si nga ngasësit ashtu edhe nga këmbësorët¹¹⁹.

Monitorimi i udhëkryqeve dhe rrugëve përmes kamerave dhe gjobitja e shkelësve, me një efikasitet më të madhë nga ana e Gjykatave do të ndikonte në uljen e aksidenteve dhe vendosjen e një rregulli më të mirë në komunikacionin rrugor.

¹¹⁹ Kaltrina Pajaziti- Zevendes–drejtoreshë e Institutit për Kriminologji dhe Kriminalistikë.

Zbatimi i ligjit dhe aplikimi i poenave diskualifikuese për ngasësit, do të përmisonte gjendjen. Sensibilizimin e opinionit nga ana e mediave, e në veçanti TV-të duke fokusuar dukurit negative të pjesëmarrësve në komunikacion, do të ndikonte në zvoglimin e kundërvajtjeve.

4.6. Situata aktuale e aksidenteve dhe dëmeve në Kosovë (viti 2017- Shkurt 2018)

Aksidentet e shumta të komunikacionit janë duke u shndërruar në “poligon” të vdekjes për qytetarët e Kosovës. Shifrat e aksidenteve janë rritur nga viti në vit. Përveç numrit të madh të aksidenteve me lëndime të rënda trupore dhe dëme materiale, shumë i madh vazhdon të mbetet edhe numri i aksidenteve me fatalitet. Siguria në trafikun rrugor vazhdon të mbetet sfida jo vetëm për Kosovën, por edhe për shume shtete të Evropës dhe të botës. Numri i madh i të vdekurve dhe i personave të lënduar rëndë në aksidente të trafikut rrugor, si dhe kostoja e lartë e trajtimit të lëndimeve dhe dëmeve materiale për buxhetin e shtetit janë sfidat e vazhdueshme që karakterizojnë sigurinë në trafik rrugor në Republikën e Kosovës.

Në periudhën janar-qershor 2017, janë shënuar gjithsej 8,073 aksidente dhe krahasuar me vitin e kaluar ka rënie për 212 raste.

“Në periudhën janar-qershor 2016 ka pasur 50 persona të vdekur, ndërsa, në këtë periudhë të 2017, pra, janar-qershor ka pasur 54 persona të vdekur. Vetëm gjatë gjashtëmuajt të parë të vitit 2018, në Kosovë kanë ndodhur më shumë aksidente ku 54 prej tyre kanë përfunduar me fatalitet duke marrë jetën e 54 personave

Sipas Policisë së Kosovës numri më i madh i aksidenteve është shënuar në komunën e Prishtinës për shkak të zhvillimit të madh të aktiviteteve dhe koncentrimit të madh të institucioneve.

Policia iu ka apeluar të gjithë drejtuesit e automjeteve e sidomos të atyre bujqësore që gjatë natës të kenë sinjalizimin e nevojshëm me drita, pasi që një numër i madh i aksidenteve rrugore po shkaktohen si pasojë e qarkullimit të automjeteve në mënyrë të pasigurt.

Nga viti 2015 deri në korrikun e vitit 2017 në aksidentet rrugore në Kosovë kanë humbur jetën gjithsej 293 persona, ndërsa gjatë kësaj periudhe janë shënuar gjithsej 8,109,313 aksidente në Kosovë.

Shkaktarët e aksidenteve rrugore janë nga më të ndryshmit, duke filluar nga shpejtësia e madhe, gjendja jo e mirë e rrugëve, e deri te automjetet e vjetruara të cilat paraqesin rrezik për pjesëmarrësit në komunikacion.

Sipas njohëseve të sigurisë në trafik, këto shifra janë alarmante krahasuar me numrin e popullsisë në vend. Andaj, institucionet kosovare duhet të marrin masa preventive në zvogëlimin e aksidenteve në trafik.

Sipas Nol Dedajt, ekspert i sigurisë rrugore: ”Ndër faktorët kryesorë që ndikojnë në aksidente janë faktori njeri, faktori rrugor dhe faktori automjet. Te faktori njeri janë të gjitha elementet që ndikojnë drejtpërsëdrejti në njeriun dhe destabilizimin e tij gjatë drejtimit të automjetit siç është lodhja, ndikimi i alkoolit, shpejtësia e madhe dhe një sërë elementesh të tjera gjatë ngasjes së automjeteve. Të faktori rrugë është gjendja jo e mirë e rrugëve në Kosovë ku disa janë të shkatërruara, të vjetërsuara, të parikonstruktura e në shumë raste edhe të pasinjalizuara. Dhe kjo do të thotë se faktori rrugë nuk e ka më atë përqindjen standarde. Ndërsa, të faktori automjet, dihet se në Kosovë 80 për qind e automjeteve janë të vjetra mbi 17 vjet që do të thotë se riparimi i tyre duhet me qenë permanent e jo vetëm një herë në vit kur bëhet kontrolli teknik dhe ai periodik, por edhe kontrolli teknik duhet të jetë më i ashpër në mënyrë që të parandalohen aksidentet”¹²⁰.

Sipas tij, ”Policia përveç matësve statikë të shpejtësisë duhet të kenë edhe matës mobilë, në mënyrë që të ndjekë të gjithë drejtuesit e automjeteve të cilët e tejkalojnë shpejtësinë e kufizuar”.

Ndërsa, sipas Zëvendës–drejtoreshës së Institutit për Kriminologji dhe Kriminalistikë, Kaltrina Pajaziti: ” Numri i madh i viktimave në aksidentet rrugore është një shifër shqetësuese për një popullsi të vogël. Shifra prej 50 personave të cilët kanë humbur jetën në aksidente të trafikut është mjaft shqetësuese duke e pasur parasysh që në Kosovë shpejtësia nuk përshtatet me gjendjen e rrugëve dhe një shifër e tillë për një popullsi kaq të vogël duhet të paraqesë shqetësime edhe te autoritetet dhe te qytetarët në përgjithësi”¹²¹.

Një ndër preventivat që mund të ndikojë në zvogëlimin e aksidenteve është prezenca e Policisë në një numër shumë më të lartë e tyre se sa që është tani, si dhe ngritja e gjobave në komunikacion do të ndikonte në uljen e numrit të aksidenteve në trafik. Po ashtu duhet të bëhet me shumë fushatë nga institucionet vendore në informimin dhe sensibilizimin e qytetarëve në mënyrë që ata të jenë me të vëmendshëm në komunikacion”.

¹²⁰ Nol Dedajt, ekspert i sigurisë rrugore.

¹²¹ Kaltrina Pajaziti- Zëvendës–drejtoreshë e Institutit për Kriminologji dhe Kriminalistikë.

Shtimin e aksidenteve të trafikut gjatë periudhës së parë të këtij viti e konfirmon edhe Policia e Kosovës. Ajo bën të ditur se krahasuar me vitin paraprak numri i aksidenteve këtë vit është më i lartë. “Sa u përket aksidenteve të trafikut, në veçanti ato raste me fatalitet gjendja mbetet tepër shqetësuese. Nëse e krahasojmë gjashtëmujorin e parë të vitit 2015 me periudhën e njëjtë 2016, kemi një rritje të këtyre aksidenteve në përgjithësi”.¹²²

Policia apelon te të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion rrugor që të jenë vigjilentë, të respektojnë rregullat që dalin nga Ligji mbi Komunikacionin Rrugor, t’u përmbahen shenjave dhe të kenë parasysh kushtet e rrugës nëpër të cilat qarkullojnë në mënyrë që të kontribuojnë në shmangien e aksidenteve, në veçanti atyre me fatalitet që po shkaktojnë humbje të jetëve. Ngase, sipas raportit zyrtar të Policisë, gjatë periudhës janar – qershor në Kosovë kanë ndodhur gjithsej 8258 aksidente, ku ndër to me lëndime kanë qenë 2781, ndërsa të lënduar kanë mbetur 5839 persona. Ndërsa aksidente me fatalitet gjatë kësaj periudhe kanë qenë 46 ku 50 persona kanë mbetur të vdekur.

4.7. Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë

4.7.1. Analizat e të dhënave nga aksidentet dhe trendet e aksidenteve

Analizat e statistikave¹²³ nga aksidentet dhe trendet e tyre korresponduese mbeten njëra nga elementet kryesore në zhvillimin e një programi për sigurinë rrugore. Së bashku me analizat e të dhënave të sjellura e gjithashtu edhe të kërkesave të institucioneve ligjore, kjo formon bazën për një katalog të masave të përfshira në planin e veprimit. Baza për analiza janë të dhënat e publikuara nga Policia e Kosovës për vitin 2014 enë vazhdim.¹²⁴

Gjendja në komunikacionin rrugor gjatë periudhës së regjistruar 2011 deri 2017 flet për rritje të ndjeshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar. Numri i personave të vdekur për një aksident ka ndryshuar gjatë viteve të fundit, duke shënuar shkallë të madhe të ngritjes.

¹²² Policia e Kosovës.

¹²³ Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë është projekt i financuar nga BE menaxhuar nga Zyra e Bashkimit Evropian në Kosovë) - Korrik 2015.

¹²⁴ Statistikat dhe analizat e aksidenteve të komunikacionit në periudhën 2011 -2014, Drejtoria e Komunikacionit, Policia e Kosovës.

Tabela 3. Trendet e aksidenteve 2011-2017.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aksidente fatale	130	116	104	111	117	99	122
Persona të vdekur	157	121	119	127	129	110	137
Aksidente lëndime	4490	4555	4963	4876	5275	6130	6390
Persona të lëndu	8321	8561	9811	9713	10671	12009	12645
Aksidente dëme	13338	14044	13868	10333	11145	12312	11183
Aksidente godi ik	930	1039	1009	975	1185	/	/
Gjithsej aksidente	18888	19754	19944	16295	17722	18541	17695
Tikete shqiptuara	276897	247788	286922	321114	303971	326515	396924

Janar-Shkurt	2017	2018	(+/-)	%
Aksidente fatale	9	8	-1	-11.11
Persona të vdekur	12	11	-1	-8.33
Aksidente me lëndime	745	859	114	15.30
Personat e lënduar	1572	1816	244	15.52
Aksidente me dëme	1801	1394	-407	-22.60
Total aksidente	2555	2261	-294	-11.51
Tiketa të shqiptuara	51281	53172	1891	3.69

- Pjesëmarrja sipas llojit të aksidenteve

Tabela tregon numrin e aksidenteve për vitin 2017-Shkurt 2018, e rregulluar sipas llojit të aksidenteve. Shifrat gjithashtu përfshijnë aksidentet me dëme materiale. Të dhënat më të hollësishme të aksidenteve me persona të lënduar dhe me të vdekur nuk janë të gatshme.

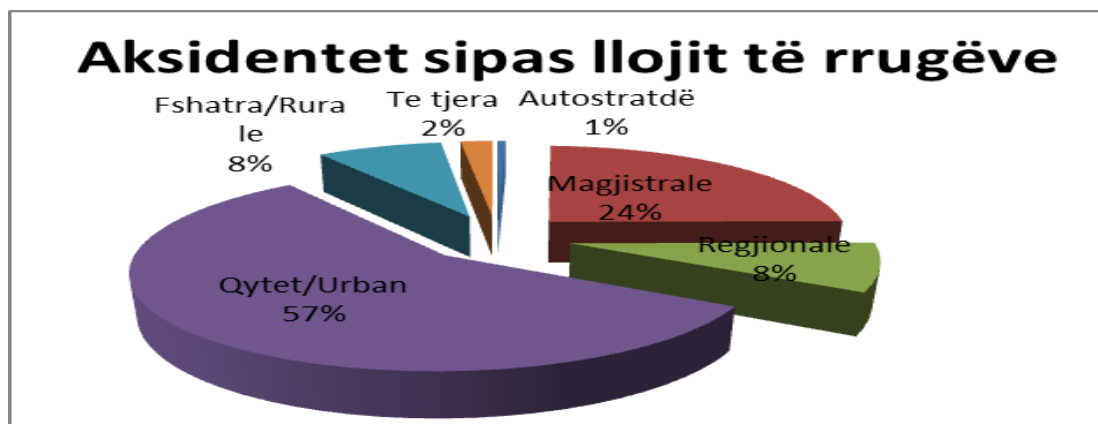
Tipi i Aksidentit	TOTAL
1. Aksident me një automjet	1696
2. Automjet-Automjet	12315
3. Automjet-Tren	27
4. Automjet-Bicikletë	257
5. Automjet-Këmbësor	1206
6 Automjet-Autobus-Kombibus	376
7. Automjet-Kamion	816
8. Automjet-Traktor	107
9. Automjet-Qerre tërheqëse	11
10. Automjet-motocikletë	229
11. Automjet-kafshë	64
12. Të Tjera	591
TOTAL	17695

- *Aksidentet sipas llojit të rrugëve:* Tabela e mëposhtme paraqet shpërndarjen e aksidenteve sipas llojit të rrugëve. Të dhënat i referohen të të gjitha aksidenteve rrugore, përfshirë ato me dëme materiale.

Tabela 4: Aksidentet dhe lëndimet sipas Llojit të rrugëve (2017)

Aksidentet dhe lëndimet sipas llojit të rrugëve	Të gjitha Aksidentet
Autostrada	4060
Magjistrale	1330
Rrugët Regjionale	10008
Rrugët urbane (qytet, fshat)	187
Rrugët rurale (jashtë fshatit)	1927
Tjera	183
Gjithësej	17695

Fig.7: Aksidentet sipas llojit të rrugëve



Këto shifra tregojnë se çmimi të cilin është duke e paguar Kosova për praktikat e dobëta të sigurisë rrugore është mjaft domethënës dhe duhet të jetë një arsye për brengosje. Shifrat paraqesin një çmim të lartë i cili do të paguhet nga Kosova, veçanërisht pasi që ato kryesisht shkaktohen nga gabimet njerëzore nga të cilat një pjesë e madhe mund të parandalohet me mënyrën e programit të koordinuar të sigurisë rrugore të zbatuar nga shumë – agjencione.

-Tabela e mëposhtme tregon aksidente me të vdekur sipas pjesëmarrësve dhe llojit të rrugës deri në vitin 2017.

Tabela 5: Aksidente me të vdekur sipas pjesëmarrësve dhe llojit të rrugës (2017)

Aksidentet të vdekur sipas pjesëmarrësve dhe llojit të rrugës (2017)	TOTAL
2.1 Totali i personave të vdekur	137
2.1.1. Te Rritur (19 -)	111
2.1.1.1. Vozites	50
2.1.1.2. Pasagjer	32
2.1.1.3. Kembesor	29
2.1.2. Te Rinjë (13-18)	11
2.1.2.1. Vozites	4
2.1.2.2. Pasagjer	3
2.1.2.3. Kembesor	4
2.1.3. Fëmijë (0-12)	15
2.1.3.2. Pasagjer	4
2.1.3.3. Kembesor	11

- Tabela e mëposhtme tregon numrin e aksidenteve për vitin 2017, e rregulluar sipas llojit të aksidenteve. Shifrat gjithashtu përfshijnë aksidentet me dëme materiale.

Tabela 6: Llojet e aksidenteve (2017)

Llojet e aksidenteve (2017)	
1. Aksident me një automjet	1696
2. Automjet-Automjet	12315
3. Automjet-Tren	27
4. Automjet-Bicikletë	257
5. Automjet-Këmbësor	1206
6. Automjet-Autobus-Kombibus	376
7. Automjet-Kamion	816
8. Automjet-Traktor	107
9. Automjet-Qerre tërheqëse	11
10. Automjet-motocikletë	229
11. Automjet-kafshë	64
12. Të tjera	591
TOTAL	17695

- *Personat e lënduar dhe të vdekur sipas llojit të pjesëmarrësve në rrugë :*

Tabela 7: Tipi i shfrytëzuesve të rrugës – 2017

Viktimat	TOTAL
Totali i personave të vdekur	137
1. Te Rritur (19 -)	111
1.1.1. Vozites	50
1.1.2. Pasagjer	32
1.1.3. Këmbësor	29
1.2. Te Rinjë (13-18)	11
1.2.1. Vozites	4
1.2.2. Pasagjer	3

1.2.3. Kembesor	4
1.3. Fëmijë (0-12)	15
1.3.2. Pasagjer	4
1.3.3. Kembesor	11

Tabela tregon shpërndarjen e viktimave të aksidenteve sipas llojit të pjesëmarrësve në aksident: shoferë, pasagjer apo këmbësor. Numri i këmbësorëve të vdekur apo të lënduar është shumë i lartë në krahasim me standardet evropiane.

Fig. 8: Shpërndarja e viktimave të aksidenteve sipas llojit të pjesëmarrësve në aksident

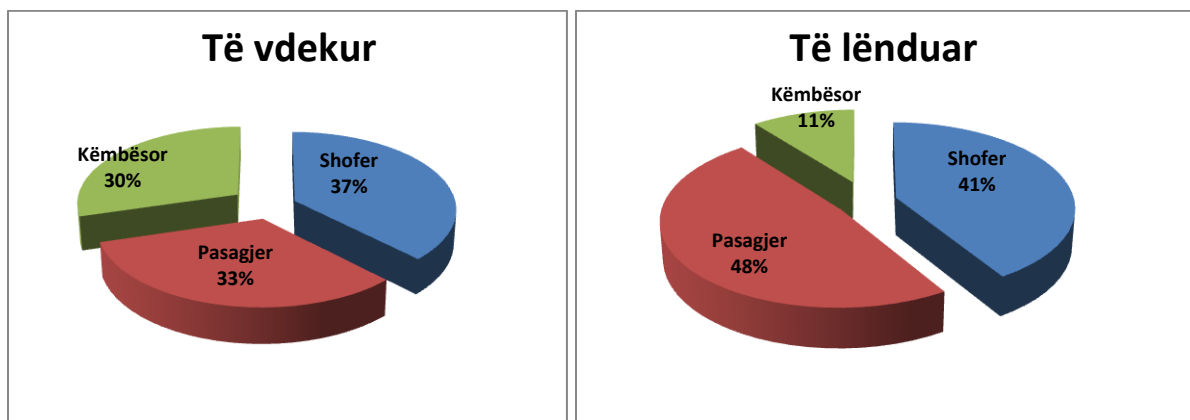
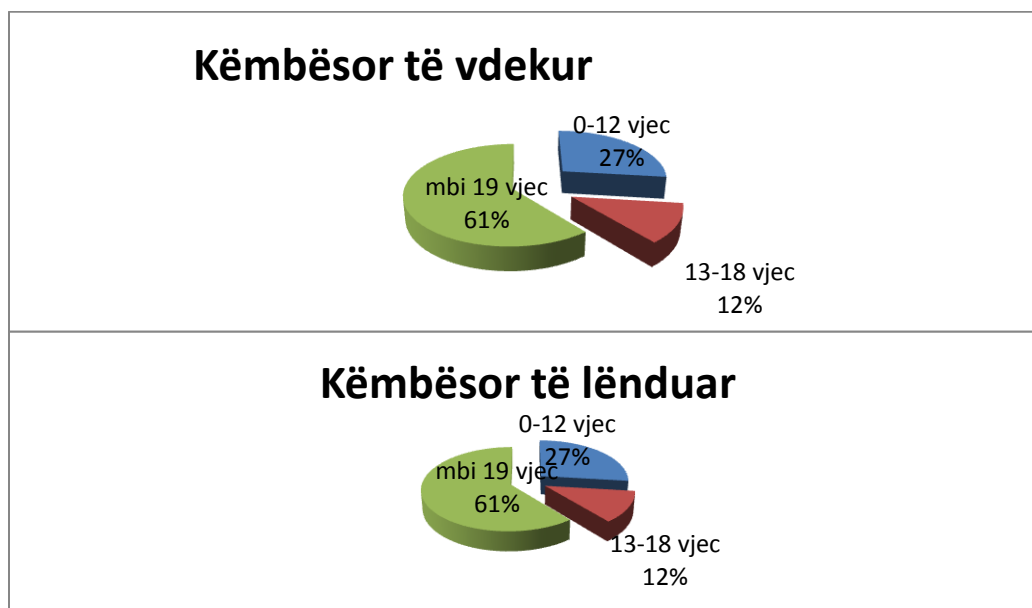


Figura e mëposhtme tregon grup-moshën e këmbësorëve të vdekur apo të lënduar në aksidente. Nuk ekzistojnë të dhëna të ndara në mënyrë më të hollësishme sipas grup-moshave për fëmijë dhe grupmosha mbi moshën 19-vjeçare të cilat do të ishin të dobishme. Numri i viktimave në grupmoshat e fëmijëve dhe të rinjve është shumë i lartë në krahasim me standardet evropiane.

Fig. 9: Grup-mosha e këmbësorëve të vdekur apo të lënduar në aksidente



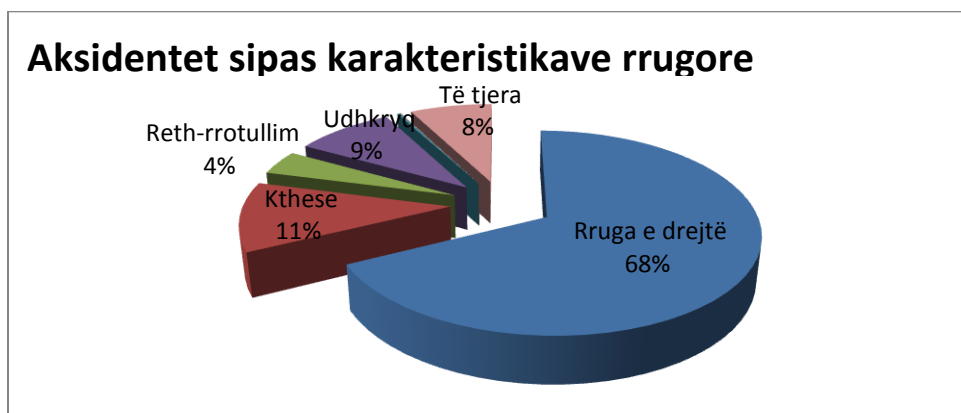
-Aksidentet sipas karakteristikave rrugore:

Tabela 8: Pjesa e rrugës – 2017

1 Rruga e drejtë	12567
2. Kthesë	1833
3. Rreth-rrotullim	768
4. Udhëkryq	1434
5. Urë	24
6. Hekurudhë	18
7. Tunel	11
8. Të tjera	1040
TOTAL	17695

-Kjo tabelë tregon shpërndarjen e të gjitha aksidenteve sipas karakteristikave rrugore përfshirë aksidentet me dëme materiale.

Fig.10: Aksidentet sipas karakteristikave rrugore



- Tabela në vijim tregon shumicën e faktorëve shkaktarë të aksidenteve në komunikacion bazuar në vëzhgimet e Policisë së Kosovës:

Tabela 9: Faktorët shkaktarë të aksidenteve në komunikacion

1 Faktori njeri (Shofer)	17657
1.1 Drejtimi nën ndikimin e alkoolit/droges	125
1.2 Tejkallim i shpejtësisë së kufizuar	145
1.3 Manipulimi i pasigurt me automjet (pakujdesia)	3257
1.4 Mos respektimi i përparsisë së kalimit	840
1.5 Parking i pa rregullt	84
1.6 Dalja/Hyrja nga Parkingu	521
1.7 Radhitje e pa rregullt-ndrrimi i shiritave	1066
1.8 Anashkalim/ Tejkallim i pa rregullt	902
1.9 Mos respektimi i shenjave të Komunikacionit	403
1.10 Gjendja shëndetsore - (sëmundja-lodhja)	17
1.11 Ngasja e automjetit në anën e gabuar	73
1.12 Mos përshtatja e shp. ndaj kushteve të rrugës/klim	2862
1.13 Dalja nga rruga	204
1.14 Mbingarkesa-ngarkesa e pa rregullt në automjet	72

1.15 Mos mbajtja e distancës	2887
1.16 Ngadalësimi-frenimi i vrullshëm	25
1.17 Kthim-rrotullimi lëvizja mbrapa	1070
1.18 Kyqje e pasigurt në rrugë	1331
1.19 Kalimi i rruges në vëndkalim për këmbësor	19
1.20 Mos posedimi i Patent shoferit	42
1.21 Të tjera	1712

Si përfundim mund të themi se Siguria rrugore është një e drejtë themelore e njeriut. Të gjithë anëtarët e shoqërisë duhet të inkurajohen dhe të motivohen për të kontribuar në përmirësimin e sigurisë rrugore – nga vendim- marrësit deri te ekspertët, nga ofruesit e rrjeteve rrugore deri te planifikuesit, dhe nga shërbimet emergjente të pjesëmarrësve të rrugëve (ndarja e përgjegjësive). Mirëpo për të arritur këtë përmirësim shoqëria duhet të shtroj pyetje te praktikat e përcaktuara, të ekzaminojë fizibilitetin dhe zbatueshmërinë e praktikave më të mira ndërkombëtare dhe duhet të ketë kurajon që të eksperimentojë. Dekada e Veprimit e Kombeve të Bashkuara për Siguri Rrugore (2011 – 2020) duhet të ndihmojë që të sjellë Kosovën në një hap të theksueshëm përpara në mbrojtjen e jetës së njeriut dhe të shmang vuajtjet njerëzore.

Aksidentet e shkaktuara nga gabimet njerëzore gjithmonë do të ndodhin. Sistemi i transportit rrugor duhet të projektohet në mënyrë të tillë që të minimizojë aksidentet të cilat rezultojnë në fatalitete ose në lëndime serioze. Të gjithë shfrytëzuesit e sistemit të transportit rrugorë e kanë për obligim respektimin e rregullave dhe pranimin e kufizimeve të sistemit.

Në vazhdim po përpiqemi të elaborojmë dokumentin e Strategjisë së Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit me qëllim që të përmirësohet ndjeshëm gjendja e sigurisë rrugore.

Për Kosovën siguria rrugore është një çështje e rëndësishme. Gjendja me aksidentet rrugore nga aspekti i numrit të personave të vdekur është aktualisht shumë më i përafërt me standardet e Bashkimit Evropian se sa me shtetet e tjera në tranzicion. Dy dallimet kryesore me shtetet e Evropës Perëndimore janë se Kosova ka pasur rritje të konsiderueshme të numrit të vdekjeve në komunikacion në dekadën e fundit dhe numri shumë i lartë i këmbësorëve të vdekur në aksidente rrugore, të cilët përfaqësojnë shumicën e pjesëmarrësve të rrezikuar në

rrugë. Gjithashtu, numri i fëmijëve dhe të rinjve që kanë pësuar në aksidente rrugore është shumë lartë mbi mesataren e shteteve evropiane.

“Nëpërmjet programit të financuar nga BE-ja, IPA (Asistenca Para-aderimit) Zyra e Bashkimit Evropian në Kosovë (EUOK) ka kontraktuar projektin "Mbështetja dhe Zbatimi i Marrëveshjes së Komunitetit të Transportit (BE-TCA)". Subjekti përfitues i projektit është Ministria e Infrastrukturës. Në kuadër të projektit përfshihet mbështetja në azhurnimin dhe zbatimin e strategjisë së transportit multimodal, sektori rrugor, sektori hekurudhor dhe mbështetja lidhur me bashkëpunimin MKT dhe atë rajonal. Një nga nëndetyrat e sektorit rrugor është që të përgatisë dhe të miratojë strategjinë dhe planin e veprimit për sigurinë rrugore. Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës ka themeluar një komision të kryesuar nga drejtori i Sekretariatit të Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (SKSKRR) me qëllim monitorimin e procesit të hartimit si dhe për të diskutuar dhe aprovuar strategjinë dhe planin e veprimit.”¹²⁵

”Qëllimet kryesore të programit janë:

- Zvoglimi i numrit të aksidenteve të rënda
- Sjellja e numrit të aksidenteve në nivel evropian
- Përforcimin e zbatimit të ligjit
- Rritja e ndërgjegjësimit dhe krijimi i një kulture për siguri rrugore

Vizioni është përafrimi me nivelin e BE –së, të jemi të gatshëm për pranimin e paraparë në BE. Janë përcaktuar disa Objektivat Cilësore, siç janë:

- Ulja e shpejtësisë (90% pranim, 15% Tolerim)
- Përdorimi i rripave të sigurisë (98% në të gjitha ulëset)
- Përdorimi i helmetave ¹²⁶ për motoçiklistët (98%)
- Më pak drejtim automjesh nën ndikim të alkoolit
- Më pak ngasje pa patentë shofer ”

Përveç kësaj janë përcaktuar disa ”*Aktivitete të Programit*”¹²⁷, të tilla si:

- Ulja e shpejtësisë së lëvizjes
- Respektimi i personave të pambrojtur (këmbësorëve, fëmijëve dhe i të moshuarve)

¹²⁵ Dokumenti i Strategjisë së Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit.

¹²⁶ Po aty- Qëllimet e Planit;

¹²⁷ Aktivitete të Programit-po aty;

- Të mos ketë ngasje në ndikim të alkoolit, drogës dhe narkotikëve të ndryshëm etj.
- Trajtimi i pikave të rrezikut (të zeza);

Elementët kryesorë të këtij dokumenti janë:

- Hulumtimi dhe analiza e gjendjes
- Strategjia e sigurisë rrugore 2016-2020
- Plani i veprimit i sigurisë rrugore
- Zbatimi

Në fillim është kryer analizimi i gjendjes ekzistuese të kornizës ligjore, dokumenteve dhe mjeteve. Kjo analizë përfshinë:

- Shënimet e databazave dhe të aksidenteve
- Legjislativin (vendim-marrjen)
- Zbatueshmëria e strategjive
- Çështjet e sigurisë rrugore të ndërlidhura me infrastrukturën
- Këshilli i Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR)
- Kontaktet dhe bashkëpunimi ndërmjet palëve të interesit
- Programet relevante të brendshme dhe të jashtme për sigurinë rrugore

Analiza e statistikave të aksidenteve dhe rrjedhat përkatëse të tyre mbeten një nga elementet qendrore në zhvillimin e Programit të ri për Sigurinë Rrugore. Së bashku me analizën e të dhënave mbi mënyrat e sjelljes në komunikacion si dhe kërkesat ligjore institucionale, këto formojnë bazën e katalogut të masave të përfshira në planin e veprimit. Bazat e analizës janë të dhënat e publikuara nga Policia e Kosovës për vitin 2014.

Gjendja në komunikacionin rrugor në periudhën kohore të regjistruar nga viti 2004 deri në vitin 2014 tregon një rritje të konsiderueshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar. Numri i personave të vdekur në aksidentet rrugore në 11 vitet e fundit sillet në një nivel të lartë.

Veçanërisht te kategoria e këmbësorëve, fëmijët dhe të rinjtë paraqiten me përqindje të lartë të vdekjeve dhe të lënduarve. Të dyja shifrat janë shumë larg mesatares evropiane”¹²⁸.

Fatkeqësisht, në dispozicion kemi vetëm të dhëna shumë të përgjithshme për aksidente dhe nuk ka asnjë informacion në lidhje me të dhëna më të detajuara si aksidentet me njerëz të

¹²⁸ Po aty.

moshuar, aksident në ose jashtë fshatrave (vendbanimeve) etj. Prandaj një shtojcë i është bashkëngjitur këtij dokumenti, që ofron listën e kontrollit për të dhënat minimale të kërkuar të aksidenteve rrugore, të cilat duhet të përpunohen sa më shpejt të jetë e mundur.

Sipas treguesve të sigurisë rrugore të përdorur më së shumti, numri i personave të vdekur në 100 000 banorë është 7.0 dhe në raport me 100 000 automjete është 43 të vdekur. Për treguesin e fundit duhet të merret në konsideratë edhe fakti se numri i automjeteve të regjistruara është 297 392.

4.7.2. Strategjia e Sigurisë Rrugore 2016-2020 ¹²⁹

Në vitet e pasluftes në Kosovë janë zhvilluar tri strategji për sigurinë rrugore. “Në nivel institucional ka patur njëfarë përparimi, sikurse themelimi i Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR) apo formimi i bazës së të dhënave MAAP të aksidenteve rrugore për Policinë e Kosovës. Në anën tjetër nuk ka ekzistuar qartë vullneti për të marrë masa dhe veprime konkrete për të angazhuar burime të mjaftueshme njerëzore dhe financiare në përmirësimin e gjendjes së sigurisë rrugore në Kosovë. Një shkallë e ulët e vetëdijës së shoqërisë për nevojën e ndryshimit të gjendjes vazhdon të jetë prezente. Prandaj është e domosdoshme që strategjia e tanishme e sigurisë rrugore të përmbajë synime të qarta lidhur me politikat e sigurisë rrugore. Këto duhet të jenë synime ambicioze dhe të arsyeshme. Ambicioze sa i përket zhvillimeve aktuale në vendet e tjera me gjendje më të mirë dhe me mundësi reale për arritjen e këtyre synimeve me përpjekje të arsyeshme. Kohëzgjatja e arritjes së synimeve politike duhet të jetë gjithashtu në harmoni me aktivitetet tjera relevante në vendet e tjera, kështu që i është caktuar shtrirje kohore deri nga fundi i kësaj dekade (viti 2020). Ministria e Infrastrukturës ka themeluar një komision që udhëhiqet nga Drejtori i Sekretariatit të Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR). Në këtë komision janë emëruar anëtarët e organizatave/institucioneve në vijim:

- Ministria e Infrastrukturës (drejtorët e departamenteve relevante)
- Ministria e Punëve të Brendshme
- Ministria e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë
- Gjykata për Kundërvajtje
- Policia e Komunikacionit e Kosovës

¹²⁹ Strategjia e Sigurisë Rrugore 2016-2020.

- Policia e Komunikacionit e EULEX-it
- Universiteti i Prishtinës, Fakulteti i Ndërtimtarisë
- Universiteti i Prishtinës, Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike
- Përfaqësuesi i Qendrës Emergjente të Spitalit
- Përfaqësuesi i Brigadës së Zjarrëfiksve
- Përfaqësuesi i Kompanive të Sigurimit
- Përfaqësuesi i auto-shkollave

Komisioni ka mbajtur 8 takime dhe më në fund ka miratuar strategjinë dhe planin e veprimit”¹³⁰

Në strategjinë e tanishme të sigurisë rrugore do të përfshihen objektiva të qarta për një politikë të sigurisë rrugore. Këto objektiva duhet të jenë ambicioze dhe të arsyeshme. Ambicioze duke pasur parasysh atë çfarë ndodhë aktualisht në shtetet e tjera me performancë më të mirë dhe të arsyeshme në lidhje me mundësitë reale për arritjen e këtyre objektivave me përpjekjeve të arsyeshme. Periudha kohore për arritjen e objektivave politike të sigurisë rrugore duhet gjithashtu të jetë në përputhje me aktivitetet përkatëse me vendet e tjera dhe në këtë mënyrë është përcaktuar deri në fund të kësaj dekade (2020).

Vizioni i strategjisë është përcaktuar si në vijim¹³¹: “Arritja e nivelit të Sigurisë Rrugore dhe krijimi i trendeve pozitive me rënjen e vazhdueshme të numrit të fataliteteve dhe të të lënduarve si në rastet e vendeve me performancën më të mirë në BE.”

Misioni¹³² deklaron:

- Aktivizo kushtet për zhvillimin e qëndrueshëm të transportit dhe të shoqërisë ku të gjithë qytetarët, në veçanti shfrytëzuesit e pambrojtur në rrugë, do të jetë një pjesë e komunikacionit të sigurtë , e jetës dhe e punës së përditshme,
- Krijimi i sistemit mbrojtës për sigurinë rrugore i cili do të përfshijë një spektër të gjerë të aktorëve si: Parlamente, Qeveri, Ministri, institucione të ndryshme, organizata, Univerzitete, OJQ, shoqatat e klubeve automobilistike, profesionalist, etj. ku secili do të dijë përfitimet dhe përgjegjësitë, dhe

¹³⁰ Po aty.

¹³¹ Po aty, vizioni i Strategjise;

¹³² Po aty, misioni i strategjise;

- Zgjerohet sistemin e përgjegjësi për aksidentet e komunikacionit, duke filluar nga pjesëmarrësit e involvuar direkt në aksidentet e komunikacionit, e deri te të gjithë akterët të cilët mund të kontribuojnë në uljen e rrezikut të aksidenteve të komunikacionit dhe të fataliteteve nga këto aksidente.

Qëllimi i Strategjisë Rajonale të Sigurisë Rrugore¹³³ është i përcaktuar me zvoglim prej 50% të fataliteteve nga aksidentet rrugore dhe 30% të lëndimeve serioze duke krahasuar vitin 2019 me vitin 2007. Për të përmbushur këtë qëllim, një qasje e integruar do të përdoret duke u bazuar në katër elemente (“4E” ang. Education, Design engineering, Emergency, Implementation) dhe disa masa shtesë:

- Edukimi - Education
- Projektimi inxhinierik - engineering
- Urgjenca - Emergency
- Zbatimi - Enforcement
- Përforsimi i kapaciteteve Institucionale
- Përmirësimi i sistemit të lëshimit të patentë-shoferit
- Përmirësimin e cilësisë së automjeteve në rrugë

- **Plani i Veprimit për Siguri Rrugore**¹³⁴:

”Plani i veprimit përmban masa konkrete të cilat duhet të shndërrohen në veprime. Masat mbulojnë tërë fushën e sigurisë rrugore, ku hyjnë sjellja e njeriut, vënia në zbatim, siguria e infrastrukturës dhe e automjeteve dhe kujdesi pas aksidenteve. Të gjitha masat duhet të marrin parasysh situatën specifike në Kosovë dhe praktikën më të mirë nga vendet e tjera. Plani i veprimit përfshin renditjen e prioritetëve dhe vlerësimin e kostos për secilin veprim dhe përcakton se cilat janë organizatat e përfshira dhe cilat kanë rol udhëheqës në procesin e zbatimit të masave.

Plani i veprimit përbëhet nga 12 fusha prioritare të cilat përmbajnë në përgjithësi 130 masa konkrete të sigurisë rrugore. Te plani i veprimit fillimisht është pasqyruar korniza kohore apo kronologjia deri në vitin 2018.

Siç dihet disponueshmëria e të dhënave të aksidenteve, informacioneve statistikore të tjera, rezultatet e sondazhit dhe analizave të detajuara për momentin janë shumë të kufizuara.

¹³³ Qëllimi i Strategjisë, po aty;

¹³⁴ Plani i Veprimit për Siguri Rrugore.

Prioritet më i lartë i është dhënë të gjitha atyre masave të cilat mund ta përmirësojnë këtë situatë. Këto 24 masa me prioritet të lartë duhet të fillojnë sa më shpejt dhe të përfundojnë deri në fund të vitit 2017.

Shumica e 94 masave janë afat shkurtra. Disa prej tyre gjithashtu duhet të fillojnë sa më shpejt që të jetë e mundur. Këto të fundit duhet të fillojnë para fundit të vitit 2018. Një ndarje e mëtejshme e prioritetëve nuk jep shumë kuptim pasi përparimi në marrjen e të dhënave dhe përmirësimi i parakushteve institucionale nuk mund të vlerësohen tani.

Rangu i tretë prioritar mbulon 12 masat afatmesme dhe afatgjata, të cilat duhet të fillojnë nga viti 2019 dhe më tutje. Për periudhën pas vitit 2018 do të jenë të nevojshme masa të reja shtesë. Natyra dhe detajet rreth këtyre masave mund të përcaktohet vetëm pas procedurës së vlerësimit të parë¹³⁵.

-Analiza SWOT e gjendjes së tanishme të sigurisë rrugore në Kosovë¹³⁶:

PËRPARËSITË	DOBËSITË
• Numri i automjeteve në raport me numrin e banorëve është ende shumë i ulët • Pjesët kryesore të infrastrukturës rrugore nuk janë në gjendje të mundësojnë zhvillimin e shpejtësisë së lartë • Popullata e re e Kosovës edukohet dhe orientohet më shumë nga standardet evropiane (perëndimore) • Është duke u shtuar vetëdija për rrezikun e komunikacionit rrugor • Ekzistojnë shenjat e para se shoqëria civile e re (OJQ-të) do të merren me problemin	• Flota e automjeteve është relativisht e vjetër dhe nuk do të përmirësohet me lejimin e importit të automjeteve të vjetruara • Rrugët e reja apo të rehabilituara bëhen të rrezikshme për shkak të tejkalimit të shpejtësisë, mirëmbajtjes dhe pajisjeve të pamjaftueshme • Shkalla e zbatueshmërisë është e ulët • Kujdesi pas-aksidentit është i pamjaftueshëm • Ngasja shumë e shpejt dhe e rrezikshme ende tolerohet nga shoqëria (pa rrezik nuk ka argëtim, automjeti si prestigj dhe fuqia e objektit-automjetit)

¹³⁵ Po aty;

¹³⁶ Po aty;

• MUNDËSITË	• KËRCËNIMET
• Gjendja me aksidentet nuk është shumë larg standardeve evropiane • Kosova mund t'u afrohet standardeve evropiane • Me burime të mjaftueshme gjendja joadekuate mund të përmirësohet shumë shpejt • Moshë mesatare e automjeteve mund të përmirësohet shumë • Me efikasitetin e zbatueshmërisë së masave mund të përmirësohet gjendja shumë shpejt • Përmirësimi i gjendjes sociale do të shtojë respektin e ndërsjellë dhe vlerësimin e sigurisë personale • Me përmirësimin e gjendjes ekonomike do të shtohet autoparku (përqindja) i automjeteve të reja	• Gjendja do të përkeqësohet në mënyrë të shpejt nëse nuk ekziston përkushtim i fuqishëm institucional për përmirësimin e sigurisë rrugore • Me shtimin e mirëqenies ekonomike do të shtohet dukshëm numri i automjeteve • Në rast të shtërngimeve buxhetore cilësia e mirëmbajtjes, shërbimet, zbatueshmëria, kujdesi shëndetësor e të tjerat do të përkeqësohen edhe më shumë • Shtimi i egoizmit, brutalitetit dhe materializmit në shoqëri pengon zhvillimin e kulturës së mirë të sigurisë rrugore • Me përmirësimin e gjendjes ekonomike do të shtohet numri i automjeteve dhe në rasti më të keq numri i automjeteve të vjetruara

Rekomandimet që dalin nga Strategjia ¹³⁷ për përmirësimin e gjendjes:

- ✓ Në fushën e sigurisë rrugore Kosova duhet të arrijë të jetë njëra ndër zbatuesit më të mirë në Vendet e Ballkanit Perëndimorë, në mënyrë që ti afrohet Vendeve të BE-së.
- ✓ Zvoglimi i numrit të personave të vdekur për 50% deri në vitin 2020. Pastaj, zvoglimi i numrit të personave të lënduar për 20% deri në vitin 2020, si dhe zvoglimi i numrit të aksidenteve për 10% deri në vitin 2020.

¹³⁷ Strategjia, po aty (rekomandimet e hulumtimit);

Synimet e planit të veprimit: Hartimi i një plani veprimi është pjesë e programit të sigurisë. Plani i veprimit përmban masa konkrete që mund të shëndrrohen në veprime. Masat duhet të mbulojnë tërë fushat e sigurisë rrugore, si sjelljen njerëzore, zbatueshmërinë, sigurinë e infrastrukturës dhe të automjeteve dhe kujdesin pas aksidentit. Të gjitha masat duhet të marrin për bazë specifikat e gjendjes aktuale në Kosovë duke i shqyrtuar praktikën më të mirë të vendeve tjera. Ky plan veprimi duhet të përmbajë rradhitjen e prioriteteve dhe vlerësimin e kostos për çdo masë vepruese si dhe të përcaktojë organizatat/institucionet e angazhuara dhe cilat prej tyre udhëheqin zbatimin e masave të veçanta. *Plani i veprimit* përbëhet nga 12 fusha prioritare, në të cilat duhet ndërmarr 130 masa konkrete të sigurisë rrugore.

4.7.3. Praktika gjyqësore në Kosovë për sigurinë në trafikun Publik.

- **Gjykata Themelore në Prishtinë**, me datë 14/02/2017¹³⁸, ka vendosur të dënoj të pandehurin **SH. N.**, për veprën penale ***Rrezikim i trafikut publik***” parashikuar nga neni 378 par.6 lidhur me par.1 të KPRK-ës, **me gjobë në shumë prej 200.00 € (dyqindë euro)**, pasi rezultoi se më datën 02/03/2015, rreth orës 11:20 minuta, në afërsi të pompës së derivateve të naftës “...”, në rrugën Fushë Kosovës – Prishtinë, i pandehuri Sh. N., derisa ka qenë duke drejtuar automjetin e tipit “VW Golf”, me ngjyrë të gjelbër, me targa *numri i targave...*, nga pakujdesia ka rrezikuar jetën e njerëzve, në atë mënyrë që ka vepruar në kundërshtim me nenin 126 të LSKRR-së, duke mos mbajtur distancën e duhur ndaj automjetit që lëvizte para tij, ashtu që me pjesën e përparme në pjesën e pasme e godet automjetin e tipit “VW Golf”, ngjyrë hiri, me targa të regjistrimit *numri i targave...*, me ç ‘rast lëndime të lehta trupore me pasoja të përkohshme për shëndetin pësojnë të dëmtuarit A. e Z. L. dhe G. D..

Sa më sipër Gjykata shqyrtoi Aktakuzën dhe kërkesën për shqiptimin e urdhrit ndëshkimor dhe gjeti se Aktakuza dhe kërkesa ishin të bazuar në bazë të nenit 495 të KPPK-se, gjeti se ishin plotësuar kushtet nga neni 493 i KPP-ës, që pa u mbajtur shqyrtimi gjyqësor të merrej vendim për urdhër ndëshkimorë si në dispozitiv.

Gjykata, vlerësoi se në rastin konkret ekzistonin provat të cilat ishin të mjaftueshme për të vërtetuar fajësinë e të pandehurit, se kishte kryer veprën penale për të cilën akuzohej,

¹³⁸ Aktgjykim P.nr.4379/2016, dt.14/02/2017 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), datë 14/02/2017.

sipas aktakuzës se prokurorisë, kjo u vërtetua nga provat si vijojnë: nga raporti i aksidentit me numër të rastit 2015-AR-0479, dt.02/03/2015, raportet mjekësore në emër të dëmtuarve, ekspertiza mjeko-ligjore e ekspertit mjeko-ligjor Dr. N. H. e datës 17/05/2016, ku lëndimet janë kualifikuar dëmtime të natyrës se lehtë trupore, mendim dhe konstatim i ekspertit të komunikacionit rrugor ing. B. A. e datës 11/05/2015, që konstaton lëshimet e të pandehurit, fotodokumentacioni, si dhe provat tjera nga shkresat e lëndës, të gjitha këto vërtetësonin veprimet në kuptim të veprës penale me të cilën akuzohet i pandehuri.

Sipas KPRK-së, për veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.6 lidhur me par.1 të KPRK-ës, dënimi për këtë vepër penale është se kryerësi dënohet me dënim me gjobë apo burgim deri në një (1) vit.

Gjykata në përputhje me nenin 73 të KPRK-se, me rastin e caktimit të lartësisë së dënimit me gjobë, vlerësoi rrethanat në matjen e dënimit, duke vlerësuar se një dënim i tillë ishte adekuat dhe është i përballueshëm në raport me gjendjen ekonomike të të pandehurit dhe me këtë dënim do të arrihej qëllimi i dënimit, i cili parashihet me nenin 41 të KPRK-ës dhe se i pandehuri do të përmbahej dhe do të kishte sidomos kujdes të shtuar në trafikun publik, në mënyrë që të mos rrezikohet jeta, shëndeti dhe pasuria materiale e peronave në trafikun publik.

Në mbështetje të nenit 463 të KPP-së, pala e dëmtuar për realizimin e kërkesës pasurore juridike është udhëzuar në kontestin civilo - juridik.

- **Gjykata Themelore në Prishtinë**, me datë 28/02/2017¹³⁹, ka vendosur të dënoj të pandehurin **A. M.**, për veprën penale ***Rrezikim i trafikut publik*** parashikuar nga neni 378 par.6 lidhur me par.1 të KPRK-ës, **me gjobë në shumë prej 200.00 € (dyqindë euro)**, pasi rezultoi se më datë 08/09/2015, rreth orës 12:40 minuta, në rrugën magjistrale Ferizaj – Prishtinë, i pandehuri derisa ishte duke drejtuar automjetin “VW Golf 19E”, ngjyrë hiri, me targa *numri i targave...*, nga pakujdesia duke menduar me mendjelehtësi se deri te aksidenti nuk do të vij, ka rrezikuar jetën e njerëzve duke shkel Ligjin mbi Trafikun Publik, duke vepruar në kundërshtim me nenin 13 par.4 dhe nenin 51 par.4 të Ligjit për Sigurinë e Komunikacionit Rrugor, Ligji nr.02/L-70, në atë mënyrë që

¹³⁹Aktgjykim P.nr.3811/2016 dt.28/02/2017 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), dt. 28/02/2017.

duke lëvizur prapa në rrugën një kahore e cila është rrugë magjistrale, duke lëvizur me automjetin e tij në mënyrë të gabuar, si dhe duke mos i respektuar shenjat e komunikacionit, goditet në pjesën e pasme të anës së majtë nga automjeti “Opel Kadet”, ngjyrë e kuqe, me targa *numri i targave...*, i cili në pamundësi të shmangies së goditjes, e godet me pjesën e përparme të anës së djathtë, me ç’rast M. K. dhe M. K., tani të dëmtuarit i shkaktohen lëndime të lehta trupore të kualifikuara me dëmtime të lehta trupore që kanë shkaktuar dëmtim të përkohshëm të shëndetit.

Gjykata shqyrtoi Aktakuzën dhe kërkesën për shqiptimin e urdhrit ndëshkimor dhe gjeti se Aktakuza dhe kërkesa ishte e bazuar në bazë të nenit 495 të KPPK-se, gjeti se ishin plotësuar kushtet nga neni 493 i KPP-ës, që pa u mbajtur shqyrtimi gjyqësor të merrej vendim për urdhër ndëshkimorë si në dispozitiv.

Gjykata, vlerësoi se në rastin konkret ekzistonin provat të cilat ishin të mjaftueshme për të vërtetuar fajësinë e të pandehurit, se kishte kryer veprën penale për të cilën akuzohej, sipas aktakuzës së prokurorisë, kjo vërtetohej nga provat si vijojnë: nga raporti i aksidentit me numër të rastit 2015-AR-2228, dt.08/09/2015, raportet mjekësore në emër të dëmtuarve, ekspertiza mjeko-ligjore e ekspertve mjeko-ligjor Dr.V. H. dhe Dr. F. D., e datës 03/05/2016, ku lëndimet janë kualifikuar dëmtime të natyrës së lehtë trupore, mendim dhe konstatim i ekspertit të komunikacionit rrugor ing. A. G. e datës 09/11/2015, që konstaton lëshimet e të pandehurit, si dhe prova tjera nga shkresat e lëndës, të gjitha këto vërtetonin veprimet në kuptim të veprës penale me të cilën akuzohet i pandehuri.

Sipas KPRK-së, për veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.6 lidhur me par.1 të KPRK-ës, dënimi për këtë vepër penale është se kryerësi dënohet me dënim me gjobë apo burgim deri në një (1) vit.

Sipas KPRK-së, për veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.1 lidhur me par.6 të KPRK-ës, dënimi për këtë vepër penale është se kryerësi dënohet me dënim me gjobë apo burgim deri në një (1) vit.

Gjykata në përputhje me nenin 73 të KPRK-se, me rastin e caktimit të lartësisë së dënimit me gjobë, vlerësoi rrethanat në matjen e dënimit, duke vlerësuar se një dënim i tillë ishte adekuat dhe i përballueshëm në raport me gjendjen ekonomike të të pandehurit dhe me këtë dënim do të arrihej qëllimi i dënimit, i cili parashihet me nenin 41 të KPRK-ës dhe se i pandehuri do të përmbahej dhe do të kishte sidomos kujdes të shtuar në trafikun

publik, në mënyrë që të mos rrezikohet jeta, shëndeti dhe pasuria materiale e personave në trafikun publik.

Në mbështetje të nenit 463 të KPP-së, pala e dëmtuar për realizimin e kërkesës pasurore juridike u udhëzua në kontestin civilo - juridik.

- **Gjykata Themelore në Prishtinë**, me datë **06/03/2017**¹⁴⁰ merr ka vendosur të dënoj të pandehurin **SH. G.**, për veprën penale **“Rrezikim i trafikut publik”** parashikuar nga neni 378 par.6 lidhur me par.1 të KPRK-ës, **me gjobë në shumë prej 200.00 € (dyqindë euro)**, pasi rezultoi se më dt.19/09/2016, rreth orës 11:10h, në rrugën “Agim Ramadani”, tek Ministria e Arsimit në Prishtinë, i pandehuri me automjetin e markës “VW Golf”, ngjyrë e bardhë, me targa *numri i targave...*, ka qenë i përfshir në aksident trafiku, i cili në kundërshtim me nenin 150/1 të LSKRR-së, nga pakujdesia i njëjti nuk ka përshtatur shpejtësinë e lëvizjes, kushteve dhe rrethanave të krijuara në rrugë, në atë mënyrë që me tu afruar tek vendkalimi për këmbësorë, ku ka qenë i obliguar të ndalet, me pjesën e përparme të anës së majtë të automjetit të tij e godet në këmbën e majtë këmbësoren – tani të dëmtuarën M. B., e cila në ato momente ishte duke kaluar rrugën, me ç ‘rast shkaktohet aksident në trafik me lëndime të lehta trupore, ku lëndime merr M. B..

Gjykata shqyrtoi Aktakuzën dhe kërkesën për shqiptimin e urdhrit ndëshkimor dhe gjeti se Aktakuza dhe kërkesa ishin të bazuar në bazë të nenit 495 të KPPK-se, gjeti se ishin plotësuar kushtet nga neni 493 i KPP-ës, që pa u mbajtur shqyrtimi gjyqësor të merrej vendim për urdhër ndëshkimorë si në dispozitiv.

Gjykata, vlerësoi se në rastin konkret ekzistonin provat të cilat ishin të mjaftueshme për të vërtetuar fajësinë e të pandehurit, se kishte kryer veprën penale për të cilën akuzohej, sipas aktakuzës së prokurorisë, kjo vërtetohej nga provat si vijojnë: nga raporti i aksidentit me numër të rastit 2016-AR-2511, dt.19/09/2016, raportet mjekësore në emër të dëmtuares, ekspertiza mjeko-ligjore e ekspertit mjeko-ligjor Dr.F. D., e datës 12/11/2016, ku lëndimet janë kualifikuar dëmtime të natyrës së lehtë trupore, mendim dhe konstatim i ekspertit të komunikacionit rrugor ing. B. S. e datës 18/11/2016, që konstaton lëshimet e të pandehurit, si dhe prova tjera nga shkresat e lëndës, të gjitha këto vërtetonin veprimet në kuptim të veprës penale me të cilën akuzohej i pandehuri.

¹⁴⁰ Aktgjykim P.nr.5507/2016 dt.06/03/2017 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), datë 06/03/2017.

Sipas KPRK-së, për veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.1 lidhur me par.6 të KPRK-ës, dënimi për këtë vepër penale është se kryerësi dënohet me dënim me gjobë apo burgim deri në një (1) vit.

Gjykata në përputhje me nenin 73 të KPRK-se, me rastin e caktimit të lartësisë së dënimit me gjobë, vlerësoi rrethanat në matjen e dënimit, duke vlerësuar se një dënim i tille ishte adekuat dhe i përballueshëm në raport me gjendjen ekonomike të të pandehurit dhe me këtë dënim do të arrihej qëllimi i dënimit, i cili parashihet me nenin 41 të KPRK-ës dhe se i pandehuri do të përmbahej dhe do të kishte sidomos kujdes të shtuar në trafikun publik, në mënyrë që të mos rrezikohet jeta, shëndeti dhe pasuria materiale e personave në trafikun publik.

Në mbështetje të nenit 463 të KPP-së, pala e dëmtuar për realizimin e kërkesës pasurore juridike u udhëzua në kontestin civilo - juridik.

- **Gjykata Themelore në Prishtinë**, me datë **01/03/2017¹⁴¹**, ka vendosur të dënoj të pandehurin **K. N.G**, për veprën penale ***Rrezikim i trafikut publik*** parashikuar nga neni 378 par.6 lidhur me par.1 të KPRK-ës, **me gjobë në shumë prej 200.00 € (dyqindë euro)**, pasi rezultoi se më datë 05/10/2015, rreth orës 23:36, në Prishtinë, në rrugën “Bulevardi i Dëshmorëve”, i pandehuri K. G., për derisa ishte duke drejtuar automjetin e tipit “VW Golf 1J”, me targa të regjistrimit *numri i targave...*, ngjyrë hiri, ka shkel ligjin mbi trafikun rrugor, ka rrezikuar jetën e njeriut dhe të pasurisë në atë mënyrë, që nga pakujdesia ka vepruar në kundërshtim me nenin 126.1 të LSKRS, ngase nuk e ka mbajtur distancën e nevojshme të siguri së kur lëviz pas mjetit tjetër, në mënyrë që mos të rrezikoj sigurinë e komunikacionit, ashtu që me pjesën e parë bllaore e godet në pjesën mbrapa automjetin “VW Passat”, me targa të regjistrimit *numri i targave...*, ngjyrë hiri, të cilën e drejtonte i dëmtuari A. Q., i cili nga inercioni i goditjes ku i fundit e godet me pjesën e parë bllaore në pjesën mbrapa automjetin “Mercedes”, me targa të regjistrimit *numri i targave...*, ngjyrë e zezë të cilën e drejtonte i dëmtuari D. B., i cili në atë momente ishte ndalur para tij, me ç „rast si pasojë shkaktohen dëme materiale në automjete, ndërkaq sipas ekspertizës mjeko ligjore i dëmtuari dhe pasagjeri Q. Q., pësojnë lëndime të lehta trupore me pasoja të përkohshme në shëndet.

¹⁴¹Aktgjykim PP/II.nr.6355/2015, dt.14.12.2016 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), dt. 01/03/2017.

- Gjykata shqyrtoi Aktakuzën dhe kërkesën për shqiptimin e urdhrit ndëshkimor dhe gjeti se Aktakuza dhe kërkesa ishin të bazuar në bazë të nenit 495 të KPPK-se, gjeti se ishin plotësuar kushtet nga neni 493 i KPP-ës, që pa u mbajtur shqyrtimi gjyqësor të merrej vendim për urdhër ndëshkimorë si në dispozitiv.

Gjykata, vlerësoi se në rastin konkret ekzistonin provat të cilat ishin të mjaftueshme për të vërtetuar fajësinë e të pandehurit, se kishte kryer veprën penale për të cilën akuzohej, sipas aktakuzës së prokurorisë, kjo vërtetohet nga provat si vijojnë: nga raporti i aksidentit me numër të rastit 2015-AR-2489, dt.05/10/2015, raportet mjekësore në emër të dëmtuarve, ekspertiza mjeko-ligjore e ekspertit mjeko-ligjor Dr.N. H. e datës 26/10/2016, ku lëndimet janë kualifikuar dëmtime të natyrës së lehtë trupore, mendim dhe konstatim i ekspertit të komunikacionit rrugor ing. A. M. e datës 18/10/2016, që konstaton lëshimet e të pandehurit, si dhe prova tjera nga shkresat e lëndës, të gjitha këto vërtetohin veprimet në kuptim të veprës penale me të cilën akuzohej i pandehuri.

Sipas KPRK-së, për veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.6 lidhur me par.1 të KPRK-ës, dënimi për këtë vepër penale është se kryerësi dënohet me dënim me gjobë apo burgim deri në një (1) vit.

Sipas KPRK-së, për veprën penale Rrezikim i trafikut publik nga neni 378 par.1 lidhur me par.6 të KPRK-ës, dënimi për këtë vepër penale është se kryerësi dënohet me dënim me gjobë apo burgim deri në një (1) vit.

Gjykata në përputhje me nenin 73 të KPRK-se, me rastin e caktimit të lartësisë së dënimit me gjobë, vlerësoi rrethanat në matjen e dënimit, duke vlerësuar se një dënim i tillë ishte adekuat dhe i përballueshëm në raport me gjendjen ekonomike të të pandehurit dhe me këtë dënim do të arrihej qëllimi i dënimit, i cili parashihet me nenin 41 të KPRK-ës dhe se i pandehuri do të përmbahej dhe do të kishte sidomos kujdes të shtuar në trafikun publik, në mënyrë që të mos rrezikohet jeta, shëndeti dhe pasuria materiale e personave në trafikun publik.

Në mbështetje të nenit 463 të KPP-së, pala e dëmtuar për realizimin e kërkesës pasurore juridike u udhëzua në kontestin civilo - juridik.

KAPITULLI V: SISTEMI I SHPËRBLIMIT TË DËMIT NGA AUTOMJETET NË KOSOVË.

5.1. Rregullat për shkaktimin e dëmit nga automjetet

Rregullat e Ligjit Nr. 02/L-70 "Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor"¹⁴² përcaktojnë parimet dhe kushtet me të cilat rregullohet sektori i sigurisë në rrugë të harmonizuar me përvojat më të mira ndërkombëtare.

Me këtë ligj përcaktohen bazat kryesore të ndërsjella të marrëdhënieve dhe sjelljeve të pjesëmarrësve si dhe subjekteve tjera në komunikacionin rrugor, kushtet bazë që duhen ti përmbushin rrugët shikuar në zhvillimin e komunikacionit rrugor, sistemi i shenjave të komunikacionit, dhe shenjat që japin personat e autorizuar zyrtar, detyrat në rast aksidentit në komunikacion rrugor, përgatitja e kandidatëve për shofer, dhënia e provimit për shofer, si dhe kushtet për të fituar të drejtën për drejtimin e mjetit; mjetin tërheqës, pajisjet dhe pajimet të cilat duhen ti kenë mjetet, dimensionet, masa e përgjithshme dhe ngarkesa boshtore e mjetit si dhe kushtet të cilat duhet ti plotësojë mjeti në komunikacion. Në kuadër të fushëveprimit të këtij ligji zbatohet ligji në fuqi për kundërvajtjet.

Lëvizja e këmbësorëve me këtë ligj rregullohet me nenet 141 e deri 149 (kap. 20). Kurse, obligimet e shoferëve ndaj këmbësorëve rregullohen përmes nenit 150 deri 153 (kap. 21)¹⁴³.

E kam përmendur këtë për arsye se në kohën e fundit gjithnjë e më shumë po dëmtohen këmbësorët në rradhë të parë e pastaj edhe biçiklistët/ motoçiklistët krahas vozitësve.

Rregullat për shkaktimin e dëmit nga automjetet burojnë nga Ligji Nr. 04/L-077 Për marrëdhëniet e detyrimeve, i cili në nenin 9, përcakton ndalimin e shkaktimit të dëmit, ku thuhet : " Secili person ka për detyrë të përmbahet nga veprimi që mund t'i shkaktojë dëm tjetrit."¹⁴⁴

I njëjti Ligj rregullon edhe obligimet e përmbushjes së detyrimeve. Në kreun e dytë (fq.31/neni 140 deri 145 rregullohet Përgjegjësia në bazë të fajësisë. Kurse, në kreun e pestë përcaktohen rregullat e përgjegjësisë për dëmin nga sendi i rrezikshëm ose nga veprimi i rrezikshëm. Ndërsa në kreun e shtatë (fq. 37) rregullohet Shpërblimi i dëmit (I) dhe Vëllimi i

¹⁴² Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*"- (botuar ne Gazeten Zyrtare te Republikes se Kosoves Nr. 4 / 14 Korrik 2011).

¹⁴³ Nenet 141-149 (kapitulli 20) dhe 150-153 (kapitulli 21) I Ligjit 02/L-70.

¹⁴⁴ Ligji Nr. 04/L-077 "Për Marrëdhëniet e Detyrimeve", fq.2, neni 9.

shpërblimit të dëmit (II) dhe Rregullat për shpërblim të dëmit në rast vdekjeje , lëndimit trupor dhe dëmtimit të shëndetit (III).¹⁴⁵

5.2. Shpërblimi i dëmit

Njeriut në jetë i ndodhin ngjarje të rëndësishme, duke filluar nga ato më të rëndat e deri te problemet me moshën e tij e cila, shoqërohet me rënien e nivelit të jetesës. Njerëzit dhe pasuria materiale vazhdimisht kanë qenë të rrezikuara nga fatkeqësitë, të cilat kanë qenë të shkaktuara nga ngjarjet e stihive natyrore si dhe nga ato njerëzore¹⁴⁶. Njerëzit në mënyrë permanente kanë luftuar kundër këtyre fatkeqësive. Ata së pari kanë bërë çdo gjë që ka qenë në mundësitë e tyre për t'i zvogëluar dhe evituar fatkeqësitë dhe me këtë poashtu edhe pasojat që rrjedhin nga këto. Së dyti, pasi të kenë ndodhur fatkeqësitë ose ngjarjet është bërë çdo gjë për evitim të pasojave nga këto fatkeqësi, të përtërihet e tërë ajo që është shkatërruar ose dëmtuar apo prishur. Aktiviteti i parë në esencë ka qenë preventivë, kurse i dyti sigurim”.¹⁴⁷

Sipas kësaj, sigurimin si funksion dhe si aksion e hasim me paraqitjen dhe zhvillimin e njerëzimit. Studimi i zhvillimit të sigurimit, shpie në njohuritë, sipas të cilave që nga paraqitja e njeriut e deri më tash vetë njeriu dhe begatia e tij, përkatësisht pasuria u janë nënshtruar rreziqeve të ndryshme, të shkaktuara nga faktorë të ndryshëm. Me vetë këtë njeriu në mënyrë të vazhdueshme u nënshtrohet rreziqeve. Shpeshherë njeriu si individ nuk ka qenë në gjendje që të mbrohet vetë. Për këtë arsye që moti ka filluar që në bashkëpunim me të tjerët të organizohet në dhënien e ndihmës ose në pengimin e dëmeve, që kanë mund të parashihen dhe të evitohen. Prandaj edhe në organizimin e ndihmës së këtillë qëndron edhe paraqitja dhe zhvillimi i sigurimit. Në praktikë shpesh ndodh që dëmi të shkaktohet nga sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme. Kjo çështje është aktualizuar sidomos te kompensimi i dëmit, sepse kompensimi i tij ka qenë i vështirë të realizohet nga personat përgjegjës si dhe nga organizatorët e veprimtarive të ndryshme. Prandaj, për këtë arsye, është shtruar çështja e ndarjes së kompensimit të dëmit midis disa subjekteve. Kjo ndarje e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar është bërë e mundshme me anë të rregullave të sigurimit. Rastet e fatkeqësive të

¹⁴⁵ Ligji Nr.04,L-077 , po aty.

¹⁴⁶ Bakraqi, Xh. (2007). “*Menaxhmenti i Rrezikut dhe Sigurimet*”, Prishtinë, fq.26.

¹⁴⁷ Po aty.

ndryshme si aksidentet me automobila, zjarret, tërmetet dhe format e tjera të dëmeve të shkaktuara nga faktori njeri, janë shkaktarë të dëmeve të mëdha dhe të vogla. Këto dëme përveç tjerash kanë edhe pasoja ekonomike sepse me manifestimin e tyre zvogëlohet pasuria e subjekteve të veçanta. Rregullat e sigurimit zbatimin me të madh e gjejnë në lëmin e përgjegjësisë për sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme. Dëmet nga sendet e rrezikshme po bëhen gjithnjë e më të shumta si për nga numri i rasteve ashtu edhe për nga vëllimi i tyre. Ato janë aq të mëdha sa që është shumë vështirë që pronarët e sendeve të rrezikshme apo shfrytëzuesit e sendeve të tilla t'i paguajnë dëmet e tilla. Shpeshherë mundë të ndodh që personi i dëmtuar nuk e merr dëmshpërblimin, edhe pse dihet personi përgjegjës. Prandaj edhe rrugëdalja për marrjen e shpërblimit për dëmin e shkaktuar është rregulluar me anë të sigurimit. Me anë të rregullave të sigurimit sigurohet subjekti i cili rrezikohet që t'i shkaktohet dëmi, ashtu edhe subjekti, aktiviteti i të cilit mund t'i shkaktojë dëm tjetrit. Me këto rregulla dikush siguron pasurinë ose jetën e vet dhe integritetin trupor, kurse dikush tjetër sigurohet nga përgjegjësia për dëmin. I dëmtuari që është i siguar ka të drejtë të kërkojë shpërblimin e dëmit edhe në rastin kur dëmtuesi është insolvent-pra kur s mund ta kompensoj dëmin, ndërsa dëmtuesi që është i siguar nga përgjegjësia, dëmin nga aktiviteti i vet ia bartë bashkësisë së sigurimit për të shpërblyer dëmin.

Në këtë mënyrë, rreziku për dëmin e shkaktuar i bartet subjektit tjetër për të kompensuar atë¹⁴⁸. Nga kjo shihet se sigurimi është i dobishëm dhe i një rëndësie të veçantë si për të dëmtuarin, ashtu edhe për personin përgjegjës. Personit të dëmtuar sigurimi i siguron dëmshpërblimin edhe në atë rast kur personi përgjegjës nuk është në gjendje që ta paguajë dëmshpërblimin, për shkak të mungesës së pasurisë së tij. Personi përgjegjës ka edhe dobi nga sigurimi, sepse ia ngarkon kompanisë së sigurimit obligimin për dëmin e vetë eventuale, të cilin mundë ta shkaktonte me veprimtarinë e vetë të rrezikshme. Me sigurimin nga dëmi nënkuptohet marrëdhënia juridike midis siguresit dhe të siguarit e krijuar në bazë të kontratës ose të ligjit, ku siguresi obligohet që t'i paguajë shumën e siguarit të siguarit, po që se ndodhë rasti i siguarit, ndërsa i siguarit obligohet që siguresit t'i paguajë preminë e sigurimit në momentin e krijimit të marrëdhënies midis tyre. Rregullat e sigurimit zbatohen në përgjegjësinë për sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme. Në marrëdhënien e sigurimit krijohen raportet midis siguresit dhe të siguarit, personit të tretë dhe shfrytëzuesit të

¹⁴⁸ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë, fq.177.

sigurimit. Te rregullat e sigurimit, siguruesi, i siguruari, shfrytëzuesi, personi i tretë, premia e sigurimit, shuma e siguruar, rasti i siguruar dhe rreziku janë shprehjet dhe gjërat më me rëndësi të sigurimit dhe organizimit të tij. Prandaj edhe në çdo marrëdhënie të sigurimit janë të pranishme dhe kryejnë rol të rëndësishëm. Për këtë dhe arsye të tjera këto shprehje kërkojnë që të analizohen më për së afërmi.

a) Sigurues është bashkësia e sigurimit të pasurisë dhe personave, të cilën mund ta krijojnë ndërmarrjet ekonomike dhe subjektet e tjerë juridik. Pra siguruesi e siguron të siguruarin nga dëmi. Ai detyrohet që t’ia shpërblej dëmin e shkaktuar të siguruarit nëse paraqitet rasti i siguruar.

b) I siguruari është subjekt që sigurohet nga dëmi, duke u lidhur me siguruesin me detyrim që t’ia paguajë preminë e sigurimit personit fizik ose personit juridik. Pra, i siguruar është ai subjekt në jetën e të cilit paraqitet rasti i siguruar prandaj, edhe e fiton të drejtën që siguruesi t’ia paguajë shumën e siguruar.

c) Shfrytëzuesi i sigurimit është subjekt të cilit duhet t’i paguajë siguruesi shpërblimin në bazë të sigurimit nëse paraqitet rasti i siguruar. Ai nuk është palë që krijohet me sigurimin nga dëmi. Ai është subjekt i veçantë në lidhje me sigurimin nga dëmi. Pra shfrytëzuesi është subjekt që nuk merr pjesë në lidhjen e kontratës për sigurim por vetëm fiton dobi nga kjo kontratë. P.sh; kur djali krijon marrëdhënie të sigurimit me siguruesin, me të cilin siguruesi detyrohet, nëse paraqitet rasti i siguruar në jetën e babait të këtij djali, shumën e siguruar t’ia paguaj nënës së djalit. Në këtë rast nëna e djalit është shfrytëzuese e sigurimit.

ç) Personi i tretë nga kontrata e lidhur për sigurim, e fiton të drejtën që pavarësisht dhe në mënyrë të drejtpërdrejtë, të kërkojë përmbushjen e prestit në dobi të vetë edhe pse në aktin e lidhjes së kontratës për sigurimin nuk ka marrë pjesë personalisht, e as që është paraqitur me anë të autorizuesit. P.sh: ekziston rasti kur lidhet kontrata për sigurimin e jetës ndërmjet siguruesit dhe të siguruarit, që shuma e siguruar t’i jepet ndonjë subjekti të afërm të të siguruarit kur shkaktohet rasti i siguruar.

d) Premia e sigurimit është çmimi i rrezikut. Premia jepet për rrezik të caktuar dhe mbulon rrezikun e caktuar. Me këtë premi mbulohet shuma e siguruar dhe gjërat e tjera rreth sigurimit. Ajo është element esencial i kontratës së sigurimit që obligohet t’i japë i siguruari siguruesit. Premia është shumë që paguhet në fondin sigurues. Ajo është element i

qenësishëm i sigurimit dhe në esencë paraqet krijimin e mjeteve monetare për përtëritjen e pasurisë së shkaktuar, përkatësisht për pagesën e shumave të sigururara”¹⁴⁹.

Premia në sigurim është shumë parash, të cilën i siguruari, përkatësisht kontraktuesi i sigurimit ia paguan siguruesit, përkatësisht institucionit të specializuar për sigurim në bazë të marrëveshjes së lidhur për sigurim. Sipas kësaj premia e sigurimit mundë të thuhet se është çmimi i rrezikut. Ndërmjet rrezikut dhe premisë ekziston lidhshmëria më e ngushtë. Çmimi i rrezikut, pra, pagesa në fondin për sigurim quhet ose premi për sigurim ose kontribut, varësisht nga ajo se a bëhet fjalë për sigurim vullnetar apo për sigurim obligues.

e) Shuma e siguruar është detyra e siguruesit që duhet ta paguajë nëse paraqitet rasti i siguruar apo është shuma në para e paraparë me kontratë ose me dispozitë ligjore, e cila paguhet kur shkaktohet rasti i siguruar. Kjo shumë e siguruar dallohet në rastin kur bëhet sigurimi i personave, i sendeve dhe sigurimi nga përgjegjësia. Te sigurimi i personave shuma e siguruar barazohet me shpërblimin nga sigurimi që paguan siguruesi kur shkaktohet rasti i siguruar, andaj edhe ka më tepër rëndësi. Në sigurimin e sendeve, shuma e siguruar nuk barazohet me shpërblimin nga sigurimi, por është në kufij të tij. Se çfarë do të jetë shuma e siguruar varet nga vlera e sendit të siguruar. Te sigurimi nga përgjegjësia shuma e siguruar shpeshherë ka lartësinë e pakufizuar për mbulim, por kjo nuk është rregull dhe zakonisht zbatohet te sigurimi i automjeteve.

Nga kjo shihet se, pagesa e shpërblimit nga sigurimi paraqet plotësimin e detyrës bazë në sigurimin premisor nga ana e siguruesit. I siguruari, përkatësisht kontraktuesi i sigurimit paguan një shumë të caktuar (preminë e sigurimit) në bazë të parimeve të reciprocitetit dhe solidaritetit, kurse siguruesi obligohet, kur të krijohet rasti i siguruar (rreziku) se do t’ia paguajë të siguruarit ose ndonjë personi të tretë kompensimin, përkatësisht shumën e kontraktuar (shpërblimin nga sigurimi)”¹⁵⁰.

f) Rasti i siguruar është ngjarje, shkaktimi i së cilës paraqet realizimin e rrezikut që është përfshirë me sigurim. Me shkaktimin e këtyre ngjarjeve të parapara sipas ligjit, krijohet obligimi i siguruesit për të paguar shumën e siguruar. Ky rast duhet të ndodhë derisa të ekzistojë sigurimi, ose rasti kur thuhet se siguruesi është i detyruar që t’i paguajë shpërblimin të siguruarit vetëm në qoftë se shkaktohet ngjarja që paraqet rastin e siguruar, p.sh duhet të

¹⁴⁹ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë, fq.187.

¹⁵⁰ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë, fq.190-198.

shkaktohet vdekja në qoftë se është siguruar jeta, duhet të zhduket sendi që është i siguruar . Pra rasti i siguruar është ngjarje e ardhshme e pasigurt dhe e pavarur nga vullneti i kontraktuesve. Rasti i siguruar definohet në kushtet e përgjithshme të sigurimit si çdo ngjarje e pavarur dhe befasuese nga vullneti i sigurveesit, i cili vepron kryesisht nga jashtë.

g) Rreziku është ngjarje e ardhshme dhe e dëmshme. Rreziku është ngjarje në mbështetje të së cilës lidhet sigurimi (rasti i siguruar) dhe duhet të jetë ngjarje e ardhshme e pasigurt, e pavarur nga vullneti i kontraktuesve. Pra nga kjo rrjedh se rreziku është njëri nga elementet thelbësore pa të cilin nuk mund të ekzistojë sigurimi. Rreziku nënkupton paraqitjen e një ngjarje ekonomike të dëmshme. Ky është përkufizim themelor dhe njëkohësisht edhe përkufizimi më i gjerë për rrezikun. Rrezik është vetë ngjarja, psh; zjarri, aksidenti, breshëri etj, i cili sjell zbatimin e obligimit të sigurveesit që të bën pagesën, pra kompensimin e dëmit të krijuar, të mbuluar me kushtet e sigurimit. Nga e gjithë kjo mund të konkludojmë se rreziku nënkupton lëndën e sigurimit¹⁵¹.

Sigurimi i përgjegjësisë civile është një nga degët më të reja të sigurimit. Revolucioni industrial në shekullin e nëntëmbëdhjetë është një nga nxitësit kryesor për shfaqjen dhe krijimin e sigurimit të përgjegjësisë, kur edhe tek e drejta e përgjegjësisë qytetare erdhën ndryshime të mëdha. Ndonëse forma e parë e sigurimit kundër përgjegjësisë është regjistruar në ligjin detar që në vitin 1681, formën e parë të sigurimit të përgjegjësisë civile të automjeteve e hasim vetëm në vitin 1825 në praktikën e kompanive franceze të sigurimeve "L'Automedon " dhe " La Siene"¹⁵².

Sigurimi i përgjegjësisë është ligji ose marrëveshja që parashikon një sërë marrëdhëniesh juridike ndërmjet tre subjekteve: sigurveesit, të cilat përmes parimeve të mbledhura merr mbi vete pasojat e dëmtimit të pronës së siguruar , të të siguruarit i cili është lehtësuar nga një pasojë e përgjegjësisë civile për shkak të një ngjarje të tillë që përfshinë dëmin dhe personi i tretë të cilit i bëhet kompensimi nga kompensimi i sigurimit në rast se i njëjti nga kjo ngjarje vuan dëmin. Gjithashtu sipas autorit Shulejiq në veprën e tij thekson se "Të kuptuarit modern që përgjegjësia për dëmin nuk është e lidhur domosdoshmërisht për fajin, pranohet atëherë kur edhe fillon përdorimi në masë i materialeve të rrezikshme dhe zbatimi i aktiviteteve në rritje me rrezikshmëri të lartë. Sigurimi ofron mbrojtje dhe siguri siguron kundër rrezikut që

¹⁵¹ Dauti, N. (2004). *E drejta e detyrimeve*, Pjesa e Përgjithshme, Prishtinë, fq 98.

¹⁵² Shulejiqit, P.(1967). "*Sigurimi i përgjegjësisë civile*", Prishtinë, faqe 17.

shkakton dëmin për çka ipet përgjegjësi civile dhe gjithashtu siguron mbrojtje për personat e plagosur dhe ajo që është më e rëndësishme është që do të kompensohet dëmi, e jo kush duhet fajësuar për dëmin e shkaktuar”. Një situatë e tillë konsiston në faktin se siguruesi merr përsipër që palës së tretë apo palës së dëmtuar në vend të siguruarit t’ia bëj pagesën e dëmit deri në shumën e siguruar, që rezulton nga një ngjarje negative për të cilën i siguruari kishte përgjegjësi civile. Pra, sigurimi i detyrueshëm nga përgjegjësia është rruga që palës së dëmtuar t’i bëhet kompensimi i dëmit në kurriz të të gjithë atyre që me veprimtarinë e tyre e krijojnë një rrezik të shkaktimit të dëmit. Pala e dëmtuar ka të drejtë të kërkojë drejtpërdrejtë nga siguruesi kompensimin në lidhje me dëmin. Një nga llojet më të mëdha të sigurimit të përgjegjësive dhe i cili haset më së shpeshti në praktikë është sigurimi i detyrueshëm nga përgjegjësia për dëmet e shkaktuara me përdorimin e mjeteve motorike dhe sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësive civile të automjeteve. Paraqitja e sigurimit nga përgjegjësia civile e shoferëve të automjeteve duhet thënë se ishte vetëm një rrjedhojë logjike e shfaqjes dhe zhvillimit të automjeteve, e me progresin industrial dhe atij teknik/teknologjik që domosdoshmërisht shoqëron rrezikun në rritje për shfaqjen e dëmtimit të gjërave apo njerëzve nga këto pajisje komplekse të cilat përdoren në jetën e përditshme¹⁵³.

Fundi i shekullit të kaluar dëshmoi një progres të jashtëzakonshëm të forcave prodhuese, shkencës dhe teknologjisë dhe faji për dëmin e shkaktuar nga operimi i këtyre makinave të ndryshme ishte vështirë por shpesh edhe e pamundur të përcaktohet. Gjithnjë e më shpesh shkaktohen dëme që paraqiteshin pa asnjë faj dhe lindi nevoja për të gjetur personin përgjegjës për kompensimin e atij dëmi. Pra, paraqitet nevoja për instalimin e përgjegjësive objektive për shkaktimin e dëmit, që do të thotë përgjegjësive pa faj. Sipas këtij koncepti të ri të gjithë ata që krijojnë rrezikun duhet dhe në qoftë se ky rrezik bie në kurriz të të tjerëve, të mbajnë pasojat pavarësisht nga ekzistenca e gabimit. Kësisoj, pikëpamja subjektive është zëvendësuar me atë objektive dhe se koncepti i gabimit është zëvendësuar me konceptin e rrezikut.

Pas shfaqjes së makinave të para me motorët me djegie të brendshme, në vitin 1885 dhe 1886 viti, ku vlen të përmendet se dizajnuesit e kësaj makine kanë qene G. Daimler dhe K. Benz, fillon një zhvillim i shpejtë i automjeteve dhe përdorimi në masë i mjeteve motorike

¹⁵³ Shulejiqit, P.(1967). “*Sigurimi i përgjegjësive civile*”, Prishtinë, faqe 35.

kështu që sot mund të thuhet se përdorimi i automjeteve është bërë sinonim i kohës moderne dhe pa automjete nuk ka tregti të zhvilluar e as transport dhe turizëm në një vend¹⁵⁴.

Megjithatë, edhe pse njerëzimi ka pasur dobi të shumta nga përdorimi i mjeteve motorike ai gjithashtu pësoi edhe dëme të mëdha nga përdorimi i këtyre mjeteve motorike dhe ka krijuar një numër të rreziqeve të reja, përkatësisht numri i dëmeve dhe viktimave në aksidentet e trafikut është gjithnjë duke u rritur . Përgjegjësia është shpesh e vështirë dhe ndonjëherë e pamundur që të përcaktohet, për shembull: tek dëmet e shkaktuara rastësisht. Për këtë arsye ishte e nevojshme të gjendet një zgjidhje për pyetjen se si të mbrohen ekonomikisht personat përgjegjës dhe për të garantuar personave të dëmtuar një siguri dhe mbrojtje efektive. Në një masë më të madhe apo më të vogël, të gjithë janë të ekspozuar ndaj rrezikut edhe ata që ngasin automjetin edhe ata jashtë tij. Rreziqet nga dëmi kërcënojnë jo vetëm pjesëmarrësit e trafikut: shoferët , pasagjerët , këmbësorët por edhe shumë persona të tjerë të cilëve nga përdorimi i mjeteve motorike mund tu shkaktohet dëmtimi i pronës apo dëmtimi për shkak të lëndimit ose vdekjes së ndonjë personi tjetër”.

5.3. Ligji për Sigurimet

Meqenëse mund të ndodh që personi i dëmtuar mos ta merr dëmshpërblimin edhe pse dihet personi përgjegjës për dëmin, atëherë si rrugëdalje për marrjen e shpërblimit për dëmin e shkaktuar është rregulluar me anë të sigurimit. Përmes rregullave të sigurimit sigurohet subjekti i cili rrezikohet që t’i shkaktohet dëmi, ashtu edhe subjekti, aktiviteti i të cilit mundë t’i shkaktojë dëm tjetrit. Me këto rregulla dikush siguron pasurinë ose jetën e vet dhe integritetin trupor, kurse dikush tjetër sigurohet nga përgjegjësia për dëmin. I dëmtuari që është i siguruar ka të drejtë të kërkojë shpërblimin e dëmit edhe në rastin kur dëmtuesi është insolvent- pra kur s mund ta kompensoj dëmin, ndërsa dëmtuesi që është i siguruar nga përgjegjësia, dëmin nga aktiviteti i vet ia bartë bashkësisë së sigurimit për të shpërblyer dëmin. Ligji mbi sigurimin e përgjegjësisë parashikon një sërë marrëdhëniesh juridike ndërmjet tre subjekteve: siguruesit, të cilat përmes primeve (të sigurimit) të mbledhura merr mbi vete pasojat e dëmtimit të pronës së siguruar, të të siguruarit i cili është lehtësuar nga një pasojë e përgjegjësisë civile për shkak të një ngjarje të tillë që përfshinë dëmin dhe personi i tretë të cilit i bëhet kompensimi nga kompensimi i sigurimit në rast se i njëjti nga kjo

¹⁵⁴ Enciklopedia e Institutit Leksikografik , Vëllimi I, Zagreb, faqe 297-298.

ngjarje vuan dëmin. Rreziku për dëmin e shkaktuar i bartet subjektit tjetër për të kompensuar atë¹⁵⁵. Nga kjo shihet se sigurimi është i dobishëm dhe i një rëndësie të veçantë si për të dëmtuarin, ashtu edhe për personin përgjegjës. Përsoneit të dëmtuar sigurimi i siguron dëmshpërblimin edhe në atë rast kur përsonei përgjegjës nuk është në gjendje që ta paguajë dëmshpërblimin, për shkak të mungesës së pasurisë së tij. Përsonei përgjegjës ka edhe dobi nga sigurimi, sepse ia ngarkon kompanisë së sigurimit obligimin për dëmin e vetë eventuale, të cilin mundë ta shkaktonte me veprimtarinë e vetë të rrezikshme. Me sigurimin nga dëmi nënkuptohet marrëdhënia juridike midis siguresit dhe të sigurvearit e krijuar në bazë të kontratës ose të ligjit, ku siguresi obligohet që t'i paguajë shumën e sigurvearit të sigurvearit, po që se ndodhë rasti i sigurvearit, ndërsa i sigurveari obligohet që siguresit t'i paguajë preminë e sigurimit në momentin e krijimit të marrëdhënies midis tyre.

Kjo lëmi në Kosovë është rregulluar përmes ligjeve si ne vijim:

- Ligji nr. 04/L-018 - Ligji për sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia¹⁵⁶ botuar në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës nr.4 ne Korrik 2011 (i cili ka 44 nene),
- Ligji nr.02/L-70 - Ligji për Sigurinë në Komunikacionin rrugor, dhe
- Ligji Nr. 04/L-077 - Ligji për Marrëdhëniet e Detyrimeve;

Me Ligjin për sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia rregullohet lëmia e sigurimit nga autopërgjegjësia për dëmet që u janë shkaktuar palëve të treta dhe që me këtë ligj përcaktohet si sigurim i detyrueshëm. Subjekt i sigurimit është pronari i mjetit motorik, i cili para përdorimit të tij duhet të kontrakttoj sigurimin për mbulimin e përgjegjësisë për dëmet e shkaktuara palëve të treta në rast vdekje, lëndimeve trupore, dëmtimit të shëndetit apo dëmtimit në pasuri. Kontrata e sigurimit të autopërgjegjësisë mbulon dëmet edhe ndaj pasagjerëve, duke përfshirë këtu edhe dëmet në gjësende që gjenden në mjetin motorik dhe shërbejnë për përdorim personal.

Ndërsa, për mjetet motorike të KFOR dhe me prefikset: UN, EU, OSCE dhe CD, duhet të kenë dëshmi sigurimi të autopërgjegjësisë të pranueshme nga BQK-ja, respektivisht Byroja dhe që të paktën ofron mbulesë siguresi të përcaktuara me këtë ligj.

Sipas Ligjit, si dëshmi për sigurimin e detyrueshëm lëshohet Polica e sigurimit të autopërgjegjësisë, e cila mund të kontraktohet vetëm nga sigures të licencuar nga BQK-ja

¹⁵⁵ S. Alishani, A. (2002). *E Drejta e Detyrimeve pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë, fq.190-198.

¹⁵⁶ Ligji nr. 04/L-018 - "Ligji për sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia;

dhe e cila është unike për tërë territorin e Republikës së Kosovës. Polica e sigurimit është në fuqi duke filluar saktësisht nga data dhe ora e lëshimit të policës dhe nënshkrimit të kontratës në mes të siguruesit dhe poseduesit të policës. Në rastet kur ndryshon pronësia e mjetit motorik gjatë periudhës së sigurimit, të drejtat dhe përgjegjësitë, që rrjedhin nga kontrata e sigurimit, i kalojnë pronarit të ri dhe vlejnë deri në afatin e përfundimit të kontratës së sigurimit¹⁵⁷.

Pronari i mjetit motorik detyrohet të lidhë kontratë të sigurimit sipas paragrafit 1. të nenit 3 të këtij ligji dhe kushtet e sigurimit janë pjesë përbërëse e kontratës së sigurimit dhe duhet t'i dorëzohen të siguruarit me rastin e lidhjes së kontratës. Pra, bazuar në këtë Ligj, kur mjeti motorik pajiset me dokument regjistrimi, autoriteti përgjegjës e lëshon këtë dokument, vetëm pas prezantimit të policës së sigurimit të autopërgjegjësisë së mjetit motorik, pra para se të inkuadrohet në trafik dhe deri sa të pajiset me dokument të regjistrimit, duhet të pajiset me sigurim të autopërgjegjësisë. Drejtuesi i mjetit motorik është i detyruar të mbajë me vete policën e sigurimit ose provë tjetër me të cilën provohet kontraktimi i sigurimit të autopërgjegjësisë, si dhe ta paraqesë atë sa herë që i kërkohet nga personi zyrtar. Poashtu, në rast aksidenti, drejtuesi është i detyruar të japë të dhënat personale dhe të dhënat që lidhen me sigurimin të autopërgjegjësisë të gjithë personave të përfshirë në aksident, të cilëve mund t'u lindë e drejta për dëmshpërblim nga baza e këtij sigurimi.

Sipas ligjit, sigurimi nga autopërgjegjësia mbulon¹⁵⁸:

1. dëmet në persona dhe pasuri të shkaktuara palëve të treta nga përdorimi i mjetit motorik.
2. dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik, përfshinë gjithashtu dëmin e shkaktuar palëve të treta përmes gjësendeve të cilat bien nga mjetet motorike apo çdo gjë tjetër që është i lidhur me mjetin motorik.
3. dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik palëve të treta nga drejtuesi i paautorizuar i mjetit motorik.

Ky sigurim nuk mbulon dëmet në sende të cilat transportohen, përveç nëse ato shërbejnë për përdorim personal të pasagjerëve. E drejta për kompensim të dëmit material dhe jomaterial bëhet në pajtim me dispozitat e "Ligjit për marrëdhëniet e detyrimeve"¹⁵⁹.

¹⁵⁷ Po Aty.

¹⁵⁸ Ligji nr. 04/L-018 - "Ligji për sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia.

¹⁵⁹ Ligji Nr. 04/L-077 - Ligji për Marrëdhëniet e Detyrimeve.

Me sigurimin e auto-përgjegjësisë nuk ofrohet mbulesë siguruese dhe nuk kanë të drejtën e dëmshpërblimit:

- a) drejtuesi i mjetit motorik i cili është përgjegjës për aksidentin;
- b) pronari, bashkëpronari dhe çdo shfrytëzues tjetër i mjetit motorik, me të cilin është shkaktuar aksidenti, për dëmet në sende;
- c) bashkudhëtari që me vullnetin e vet ndodhet në mjetin motorik me përdorimin e të cilit është shkaktuar dëmi, kur provohet nga siguruesi se bashkudhëtari ishte në dijeni se automjeti ishte i vjedhur apo i grabitur;
- d) bashkudhëtari që ndodhet me vullnetin e vet në një mjet të pasiguruar me të cilin është shkaktuar aksidenti, kur provohet se bashkudhëtari ishte në dijeni të kësaj rrethane;
- e) personi i dëmtuar për shkak të:
 - 1. përdorimit të mjetit motorik në manifestime sportive në rrugë apo pjesë rrugësh të palejuara për shfrytëzim drejtuesve tjerë, për qellim të arritjes së shpejtësive maksimale apo për t'u stërvitur për gara;
 - 2. veprimit të energjisë bërthamore gjatë transportit të materialeve radioaktive;
 - 3. operacioneve apo manovrave ushtarake, revoltave apo akteve terroriste, nëse provohet se dëmi është në lidhje kauzale me ngjarje të tilla;
 - 4. veprimit të fuqisë madhore si dhe rastet tjera të përjashtimit me ligj të përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar me mjetin motorik.

Me ligj, detyrimi i siguruesit nga kontrata e sigurimit të autopërgjegjësisë është i kufizuar me shumën e detyrueshme të sigurimit e vlefshme sipas ligjit, në ditën e aksidentit, përveç kur është kontraktuar një shumë më e lartë e sigurimit¹⁶⁰. Shuma e detyrueshme minimale e sigurimit për kontraktimin e sigurimit të autopërgjegjësisë, sipas paragrafit 1. të këtij neni, është si më poshtë:

- 1. për dëme në persona, për rast të siguruar, pavarësisht nga numri i personave të dëmtuar një milion (1.000.000) Euro
- 2. për dëme në pasuri, për rast të siguruar, pavarësisht nga numri i personave të dëmtuar dyqind mijë (200.000) Euro.

¹⁶⁰ Ligji nr. 04/L-018 - "Ligji për sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia;

3. për dëme të shkaktuara nga përdorimi i autobusit dhe mjeteve motorike të destinuara për transportin e lëndëve të rrezikshme, zbatohet dyfishi i shumave minimale të sigurimit të përcaktuara në nën-paragrafët 2.1. dhe 2.2. të këtij paragrafi.

Në rast se ka disa palë të dëmtuara nga një ngjarje dhe vlera totale e dëmit e tejkalon shumën e sigurimit të përcaktuar në paragrafin 2. të këtij neni, të drejtat e palëve të dëmtuara ndaj siguruesit zvogëlohen në mënyrë përpjesëtimore.

Vendimin mbi ndryshimin e lartësisë së shumave minimale të sigurimit e miraton Qeveria e Republikës së Kosovës, me propozimin e BQK-së. Ky ndryshim i shumave publikohet në gazetën zyrtare të Kosovës. Kurse, BQK-ja përcakton për siguruesit kornizat e kontraktimit të mbulesës siguruese mbi shumën minimale të sigurimit.

Sa i përket shtrirjes territoriale të sigurimit, bazuar në këtë ligj, kontrata për sigurimin e detyrueshëm të autopërgjegjësisë, mbulon dëmet e shkaktuara në Republikën e Kosovës. Sigurimi nga autopërgjegjësia, përpos dëmeve të shkaktuara në Republikën e Kosovës, mbulon edhe dëmet në territoret e shteteve anëtare të sistemit të kartonit të gjelbër, nëse nuk është kontraktuar ndryshe.

Sipas nenit 16 të këtij Ligji¹⁶¹, për mjetin motorik të regjistruara jashtë Kosovës dhe i cili hynë në territorin e Republikës së Kosovës duhet të jetë i pajisur me kartën e gjelbër të vlefshme për territorin e Republikës të Kosovës apo dokument tjetër të vlefshëm siguri që garanton mbulesë siguri të auto-përgjegjësisë, më së paku në shumat e përcaktuara me nenin 13 të këtij ligji.

Byroja Kosovare e Sigurimeve është e autorizuar për njohjen e vlefshmërisë së dokumenteve ndërkombëtare të sigurimit, sipas paragrafit 1. të këtij neni, e cila lidhur me këtë e njofton paraprakisht autoritetet përgjegjëse për kontrollin kufitar. Poashtu, Byroja është kompetente për organizimin dhe zbatimin e sistemit të sigurimit kufitar të autopërgjegjësisë.

Neni 18 i këtij ligji rregullon dëmshpërblimin nga përdorimi i mjetit motorik të pasiguar, dhe sipas paragrafit 1. Të këtij neni: "Personi i dëmtuar të cilit i është shkaktuar dëmi brenda territorit të Republikës së Kosovës nga një mjet motorik, pronari i të cilit nuk është i mbuluar nga siguri i autopërgjegjësisë, ka të drejtë të kërkojë dëmshpërblimin e dëmit nga Byroja"¹⁶².

¹⁶¹ Neni 16 i Ligjit nr. 04/L-018 - "Ligji për sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia.

¹⁶² Neni 18 par.1 i Ligjit nr. 04/L-018 - Ligji për sigurimin e detyrueshëm nga autopërgjegjësia.

Në rastet kur dëmi është shkaktuar nga mjeti motorik sipas paragrafit 1. të këtij neni, Byroja garanton për detyrime në kuadër të limiteve të përcaktuara sipas nenit 13 të këtij ligji. Byroja mund t’ia delegojë trajtimin dhe pagesën e këtyre dëmeve njërit prej anëtarëve të vet ose një strukturë të specializuar për trajtimin e dëmeve të licencuar nga BQK-ja, e cila është e detyruar të trajtojë dhe të paguajë dëmin me shpenzimet e fondit të kompensimit. Poashtu, Byroja ka të drejtë regresi për këto dëme nga personi përgjegjës dhe atë për shumën e paguar, shpenzimet dhe kamatat.

Në rast aksidenti, pjesëmarrësit e përfshirë në një aksident rrugor, përveç raportit të aksidentit të hartuar nga policia rrugore, duhet të plotësojnë, nënshkruajnë dhe shkëmbejnë formularin e “Raportit evropian të aksidentit”. Ky formular i plotësuar dhe i firmosur shërben si dëshmi për aksidentin me rastin e parashtrimit të kërkesës për dëmshpërblim si dhe për raportimin e rastit nga i siguruari. Siguruesi është i detyruar që me rastin e kontraktimit të sigurimit të autopërgjegjësisë, së bashku me policën e sigurimit, t’i dorëzojë të siguarit edhe formularin e “Raportit evropian të aksidentit”. Gjithashtu, edhe drejtuesi i mjetit motorik është i detyruar të mbajë me vete formularin nga paragrafi 1. i këtij neni dhe ta këmbëjë me pjesëmarrësin tjetër në aksident. Organet e autorizuar për mbikëqyrjen e trafikut, organet gjyqësore dhe organet apo institucionet tjera, që zbatojnë procedura pas një aksidenti të trafikut ose kanë në dispozicion të tyre të dhëna për aksidentin dhe të aksidentuarit, janë të detyruara të veprojnë sipas kërkesave të shoqërive të sigurimit dhe Byrosë, përkitazi me dërgimin e të dhënave dhe dokumentacionin përkatës për aksidentin e trafikut dhe të aksidentuarit, të nevojshme për trajtimin e kërkesave për dëmshpërblim. Me Ligj rregullohet edhe e drejta në parashtrimin e kërkesës për dëmshpërblim (neni 25), procedura e kërkesave për dëmshpërblim (neni 26) dhe trajtimi i kërkesave për dëmshpërblim (neni 27).¹⁶³

5.4.Trajtimi i kompensimit të dëmit nga sigurimi i detyrueshem nga autopërgjegjësia

Kompensimi i dëmeve nga auto-përgjegjësia është rregulluar me Ligjin Nr.04/L-018 “ Për Sigurimin e detyrueshëm nga Autopërgjegjësia” (Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës/ nr.4/ 14 korrik 2011.¹⁶⁴

¹⁶³ Ligji, po aty- e drejta në parashtrimin e kërkesës për dëmshpërblim (neni 25), procedura e kërkesave për dëmshpërblim (neni 26) dhe trajtimi i kërkesave për dëmshpërblim (neni 27);

¹⁶⁴ Ligji Nr.04/L-018 “ Për Sigurimin e detyrueshëm nga Autopërgjegjësia”

Ndërsa, Banka Qendrore e Republikës së Kosovës në harmoni me Ligjin e lartëpërmendur ka aprovuar “Rregulloren mbi Procedurat e trajtimit të kërkesave për Kompensimin e dëmeve nga sigurimi i detyrueshëm nga auto-përgjegjësia” (më 27 dhjetor 2012).¹⁶⁵

Në preambulën e saj thuhet: “Kjo rregullore ka për qëllim të promovoj trajtim të drejtë dhe të barabartë të policë mbajtësve dhe të dëmtuarve nga Siguruesit. Përmes kësaj rregulloreje përcaktohen procedurat për pranimin, regjistrimin, trajtimin, pagesën dhe kontrollimin e kërkesave për dëmshpërblim që rrjedhin nga sigurimi i detyrueshëm nga autopërgjegjësia. Kjo Rregullore vlen për të gjithë Siguruesit e licencuar nga BQK-ja për shitjen e sigurimit të detyrueshëm nga auto përgjegjësia si dhe për Byronë Kosovare të Sigurimeve në lidhje me përgjegjësitë e saj për trajtimin e dëmeve që janë detyrime të Fondit të Kompensimit.”¹⁶⁶

Unifikimi i procedurës së trajtimit të dëmit përcatohet me nenin 3 ku thuhet se:

“Unifikimi i procedurës së trajtimit të dëmit nga sigurimi i autopërgjegjësisë i referohet”:

- Paraqitjes dhe evidentimit të dëmeve
- Rrjedhës dhe përpunimit të kërkesave për zhdëmtim deri në vendimin për kompensim
- Procedurës së ankesës
- Mbikëqyrjes, kontrollit dhe ekzekutimit të pagesës së kërkesës për kompensim dëmi.
- Evidentimit të rasteve që janë në procedura gjyqësore
- Arkivimit të rasteve të përfunduara¹⁶⁷.

Pra, Rregullorja ka synim kryesor Trajtimin e dëmeve nga sigurimi i autopërgjegjësisë që bëhet nga Siguruesi, i siguruari i të cilit është shkaktar i dëmit.(neni 4.)

Kërkesën për kompensimin duhet dorëzuar tek personi i autorizuar nga Siguruesi dhe me rastin e pranimin të kërkesës për kompensim dëmi, personi i autorizuar ka për detyrë që ta verifikojë vlefshmërinë e mbulesës siguruese.

Kuptohet, kërkesa për kompensim bëhet në formë të shkruar nga i dëmtuari personalisht, përmes përfaqësuesit ligjor apo nga i autorizuari i tij.Nëse kërkesa e parashtruar nuk është e kompletuar me prova dhe dokumentacion të nevojshëm për të vendosur për kompensimin,

¹⁶⁵ Bordi i Bankes Qendrore e Republikës së Kosovës miratoi këtë Rregullore me 27 dhjetor 2012);

¹⁶⁶ Rregulloren mbi Procedurat e trajtimit të kërkesave për Kompensimin e dëmeve nga sigurimi i detyrueshëm nga auto-përgjegjësia” (neni 1 dhe 2);

¹⁶⁷ Rregullorja,po aty;

Siguruesi është i detyruar që brenda afatit ligjor (3 ditë) të këkon kompletimin e saj. Kërkesa për kompensim dëmi duhet të paraqitet në zyrën qendrore apo në degët e Siguruesit në njërën nga mënyrat si:

a) drejtpërdrejtë, b) me postë, c) me postë elektronike (e-mail) apo d) me faks,.

Kërkesa për kompensimin e dëmit bëhet me plotësimin e formularit unik: “Paraqitja e kërkesës për kompensimin e dëmit nga sigurimi i autopërgjegjësisë”.¹⁶⁸

Personi i autorizuar i Siguruesit, verifikon nëse kërkesa për kompensim dëmi është e kompletuar, ndërsa “dokumentacioni i nevojshëm për kompensimin e dëmit sipas kësaj Rregullore është si në vijim:

1. Për dëmet në mjete motorike dhe pasuri:

a) Kërkesa për kompensim dëmi (forma unike);

b) Raporti i aksidentit – nga policia, origjinali ose kopja e vërtetuar.;

c) Raporti Evropian mbi Aksidentin;

d) Kopja e policës së sigurimit;

e) Certifikata e regjistrimit të mjetit motorik (kopje);

f) Fotokopja e letërnjoftimit dhe kartelës bankare si dhe të dhënat për adresën dhe numrin e telefonit;

g) Autorizimi për të drejtën e realizimit të dëmit i vërtetuar nga noteri i licencuar ose organet tjera kompetente për vërtetime të autorizimeve;

h) Procesverbali mbi dëmtimin e mjetit motorik, me foto të mjetit motorik të dëmtuar;

i) Dëshmi për pronësinë në pronën e dëmtuar, dëshmi mbi shfrytëzimin e pronës dhe procesverbali mbi dëmtimin;

j) Si pasojë e mos shfrytëzimit të mjetit motorik – për fitimin e humbur, në rastet kur mjete motorik përdoret për qëllime komerciale, dëshmi nga Administrata Tatimore e Kosovës

k) Sipas nevojës, Siguruesi mund të kërkojë edhe ndonjërin nga dokumentet si në vijim:

i. Foto dokumentacion

ii. ekspertizën e ekspertit të komunikacionit të bërë gjatë zhvillimit të procedurës penale.

iii. vendimin e plotfuqishëm nga gjykata kompetente,

iv. deklaratën e të siguruarit në lidhje me aksidentin,

v. deklaratën e servisit,

¹⁶⁸ Bazuar në Rregulloren e miratuar nga BQK-ja;

vi. Pro fatura ku specifikohen vlera e pjesëve të dëmtuara, puna, materiali i punës etj.

vii. Faturat fiskale mbi riparimin e automjetit.

2. Për kompensimin e dëmit në persona me pasojë lëndimit është i nevojshëm dokumentacioni nga paragrafi 1 i këtij neni si dhe :

- a) Certifikata e lindjes ose letërnjoftimi i të dëmtuarit;
- b) Dokumentacioni mjekësor origjinal (raporti i emergjencës apo dëshmi tjetër mjekësore që vërteton lëndimin në ditën e aksidentit, fletë lëshimin nga spitali dhe raportet e kontrolleve mjekësore.
- c) Në raste të veçanta, raportet shitesë nga ekzaminimet e ndryshme radiologjike, dhe ekzaminimet tjera specialistike, nëse kërkohen nga Siguruesi.
- d) Faturat mbi shpenzimet e mjekimit;
- e) Dëshmi për lartësinë e të ardhurave të realizuara gjatë kohës së pushimit mjekësor dhe të ardhurave që do të realizonte gjatë periudhës së paafësisë për punë të tij;
- f) Në rast të paafësisë së përkohshme ose të përhershme dëshminë mbi të ardhurat personale nga marrëdhënia e punës. Nëse i dëmtuari nuk është i punësuar, merret si bazë mesatarja e pagës sipas kualifikimit që ka i lënduari;

3. Për Dëmet në persona me pasojë vdekjen:

- a) Vërtetimi mbi vdekjen i lëshuar nga Institucioni shëndetësor ;
- b) Certifikatën origjinale mbi vdekjen, certifikatën origjinale të martesës, certifikatën origjinale mbi bashkësinë familjare dhe certifikata origjinale të lindjes për të gjithë parashtruesit e kërkesës / të dëmtuarit;
- c) Prova për profesionin dhe të ardhurat e të ndjerit;
- d) Dokumentet e mjekimit (nëse i ndjeri ka qenë në mjekim) si dhe shpenzimet tjera eventuale para vdekjes;
- e) Shpenzimet e zakonshme të varrimit.
- f) Ndonjë dokument tjetër që i dëmtuari e konsideron të arsyeshëm për ta mbështetur ndonjë kompensim që lidhet me shpenzimet e mundshme që janë bërë si pasojë e rastit të vdekjes.”¹⁶⁹

Rregullorja përcakton Trajtimin e kërkesave për kompensim dhe Afatet e trajtimit dhe pagesës së dëmit (në nenin 7), Kompensimin e mjeteve motorike (neni 8), Kompensimin e

¹⁶⁹ Rregullorja, Neni 5;

dëmit material në rast vdekje, lëndimeve trupore dhe rrezikimit të shëndetit (neni 9) dhe Kompensimin e dëmit jo material (neni 10). Detyrimet e Siguruesve ndaj lëndëve në procedurë gjyqësore janë rregulluar me nenin 15 të Rregullores. Kurse, Ekzekutimi i pagesës së dëmit percaktohet me nenin 17 të saj. “Dispozitat e kësaj rregulloreje do të aplikohen edhe nga Byroja Kosovare e Sigurimeve dhe për dëmet që janë detyrime të Fondit të Kompensimit.”¹⁷⁰

5.4.1. Dëmi material dhe format e tij

Dëmi material (dëmi financiar) ka si pasojë cenimin e pasurisë së të dëmtuarit në kuptimin e ngushtë ekonomik, pra humbjen ose pakësimin e pasurisë nga aksidenti i ndodhur. Dëmi material nënkupton humbjen e pësuar nga zvogëlimi i pasurisë, si dhe fitimin e munguar si pasojë e aksidentit. Në rastin e parë objekt i dëmit është pakësimi, humbja e një interesi pasuror aktual, pra e një pasurie që i përket të dëmtuarit në çastin e shkaktimit të dëmit. Në rastin e fitimit të munguar kemi të bëjmë me pamundësinë e përfitimit të një interesi pasuror të ardhshëm, pra të një pasurie që ende nuk i përket të dëmtuarit në çastin e shkaktimit të dëmit.

Format e dëmit material, mbi bazën e të cilave jepet kompensim janë:

- a) Mbajtja e humbur e anëtarëve të familjes, në rastet e vdekjes së bashkëfamiljarit
- b) Humbja e fitimit për shkak të paaftësisë së përhershme, të plotë ose të pjesshme për punë të të lënduarit.
- c) Fitimi i munguar për shkak paaftësisë së përkohshme për punë;
- d) Shpenzimet e mjekimit dhe të rehabilitimit;
- e) Shpenzimet për kujdesin dhe ndihmën e huaj nga personi i tretë;
- t) Dëmtimi i sendeve që përdoren për nevoja personale, rrobat etj;
- g) Shpenzimet e varrimit dhe ngritjes së përmendores mbivarrore¹⁷¹.

¹⁷⁰ Neni 19 i Rregullores;

¹⁷¹ Neni 13 i Rregullores për përcaktimin e kritereve për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia, miratuar nga bordi i Bankës Qëndrore të Republikës së Kosovës, më 31 gusht 2016.

5.4.2. Mbajtja e humbur dhe fitimi i humbur

Mbajtja e humbur për shkak të vdekjes së bashkëfamiljarit nënkupton të drejtën e kompensimit në lidhje me dëmin pasuror të pësuar në formën e fitimit të munguar, si një pamundësi për të përfituar, në njëdhën normale të jetës, solidaritetin dhe kontributin e të ndjerit, jo vetëm si përkujdesje në tërësi, por edhe si mbështetje ekonomike e tij për familjen në të ardhmen. Mbajtja e humbur e anëtarëve të familjes kompensohet nëpërmjet pagesës së rentës mujore (pagesës mbi baza mujore) të vlerës që do të përfitohej në çdo muaj nëse vdekja nuk do të kishte ndodhur, ose të pagesës së pëmjëhershme të të gjitha rentave të ardhshme (vlera e tashme e pritshme e tyre, duke marr për bazë tabelat e mortalitetit dhe normën e interest për të diskontuar pagesat e ardhshme). Mbajtja e humbur merr në konsiderim kontributin financiar në familje të të ndjerit nëse do të vazhdonte të ishte gjallë deri në moshën e daljes në pension dhe për atë kohë sa për bashkëfamiljarët do të ekzistonin kushtet ligjore. Në qoftë se i lënduari për shkak të paaftësisë së plotë ose të pjesshme për punë e humb fitimin, ose mundësitë e zhvillimit dhe të përparimit të tij të mëtejshëm janë humbur ose janë pakësuar, siguruesi përgjegjës ose BKS-ja ka për detyrë t'i paguajë të lënduarit rentën e caktuar në të holla, si shpërblim për këtë dëm. Humbja e fitimit duhet të provohet me dokumentacion nga personi i lënduar dhe do të kompensohet kur provohet se lëndimi ka pasojë që shprehen me zvogëlim të aktivitetit punues (invaliditetit), të përhershëm ose të përkohshëm, si dhe për rastet e vërtetuara të paaftësisë së përkohshme për punë. Për rastet kur personi i lënduar vijon punën normalisht dhe nuk ka humbje të të ardhurave (të fitimit) sipas njëdhës normale të jetës, pra kur merr pagën si më parë, ose vazhdon të njëjtat veprimtari punuese e jetësore nuk llogaritet humbje e fitimit. Personat e papunësuar në momentin e aksidentit duhet të provojnë se ata nuk mund të kryejnë veprimtaritë jetësore e punuese si më parë dhe pagesa do të ndërpritet nëse ata fillojnë punë. Gjatë vlerësimit të lartësisë së fitimit të humbur merret në konsiderim fitimi që ka mundur të pritej në mënyrë të bazuar sipas njëdhjes së rregullt të gjërave ose sipas rrethanave të veçanta, e realizimi i të cilit është penguar nga veprimi i dëmtuesit ose nga lëshimi që të ndërmerret veprimi. Kompensimi i mbajtjes së humbur ose fitimit të munguar, në formën e rentës mujore në të holla, si rregull, paguhet në fillim të çdo muaji. Në marrëveshje me përfituesit/ të dëmtuarit, në vend të pagesës së rentës mujore mund të paguhet një shumë e përgjithshme, lartësia e të cilës do të caktohet sipas lartësisë së rentës mujore dhe kohëzgjatjes së mundshme me përljashtim të kushteve ligjore të përfituesit/të dëmtuarit, me zbritje të kamatave (diskontimin)

përkatëse, sipas metodologjisë së përcaktuar më poshtë në këtë rregullore. Vlera e llogaritur e mbajtjes së humbur, në formë të rentës mujore ose të pagesës së menjëhershme (kapitalizuar), nuk mund të jetë më e madhe nga ajo që do të fitonte i dëmtuari nga personi të cilit i është shkaktuar vdekja po të mbetet gjallë¹⁷².

5.4.3. Dëmi jomaterial dhe format e tij

Format (kategoritë) e dëmit jomaterial, për të cilat mund të kërkohet dëmshpërblim, janë:

- a) dhembjet shpirtërore për shkak të zvogëlimit të aktivitetit të përhershëmjetësor;
- b) dhembjet fizike për shkak të lëndimeve trupore të pësuar;
- c) frika për shkak të lëndimeve të pësuar nga aksidenti për pasojat e mundshme ose për vdekjen, si dhe frika e intensitetit të lartë e përjetuar ose që do të përjetohet si rrjedhojë e aksidentit.
- d) dhembjet shpirtërore për shkak të dëmtimit të pamjes së jashtme (shëmtimit)
- e) dhembjet shpirtërore për shkak të vdekjes së personit të afënn (fëmijës, prindit, bashkëshortit).
- f) dhembjet shpirtërore për shkak të vdekjes së vëllezërve dhe motrave në rast se mes tyre dhe personit të vdekur në momentin e ndodhjes së aksidentit ka ekzistuar bashkëjetesa e vazhdueshme.
- g) dhembjet shpirtërore për shkak të invaliditetit të rëndë të personit të afënn (bashkëshortit, prindit, fëmijëve)¹⁷³.

5.4.4. Kompensimi për dhembjet shpirtërore për shkak të zvogëlimit të aktivitetit të përgjithshëm jetësor

Dhembjet shpirtërore për shkak të zvogëlimit të aktiviteteve të përgjithshme jetësore si pasojë e lëndimeve të marra në aksidentin e trafikut, shprehin gjendjen shpirtërore (psikike) të aksidentuarit, për shkak të kufizimit ose të pamundësimin të ushtrimit të aktiviteteve të deriatëhershme jetësore, përkatësisht të aktiviteteve për të citat mund të supozohet se do t'i ushtronte në të ardhmen, po mos të kishte ndodhur lëndimi.

¹⁷² Neni 14 i Rregullores për përcaktimin e kritereve për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia, miratuar nga bordi i Bankës Qëndrore të Republikës së Kosovës, më 31 gusht 2016.

¹⁷³ Neni 30 i Rregullores për përcaktimin e kritereve për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia, miratuar nga bordi i Bankës Qëndrore të Republikës së Kosovës, më 31 gusht 2016.

Kompensimi për dhembjet shpirtërore për shkak të zvogëlimit të aktiviteteve të përgjithshme jetësore, që i ka përjetuar i aksidentuari, që i përjeton aktualisht dhe që do t'i përjetojë në të ardhmen, ka karakter të kompensimit në të hoUa për pasojat (mundimet), që paraqiten në përpjekje të sforcuara fizike me rastin e ushtrimit të aktiviteteve themelore të rëndomta jetësore dhe në shkurtimin e disa kënaqësive dhe gëzimeve, nga të cilat është privuar për shkak të lëndimeve të marra dhe për të cilat mund të supozohet me siguri se i aksidentuari do t'i ushtronte në të ardhmen. Lartësia e kompensimit varet nga lloji i lëndimeve, nga pjesa e trupit që u është ekspozuar lëndimeve, nga mosha e të lënduarit dhe nga përqindja e zvogëlimit të aktivitetit të përgjithshëm jetësor. Përqindja e zvogëlimit të aktivitetit të përgjithshëm jetësor caktohet nga mjeku censor apo mjeku në cilësinë e ekspertit (institucionit përkatës- p.sh Ministria e Punës dhe Mirëqenies Sociale) përkatësisht, në bazë të dokumentacionit mjekësor dhe vizitës së drejtpërdrejtë të të lënduarit, në përputhje me *iitabela e përcaktimit të përqindjes së zvogëlimit të aktivitetit jetësor*¹⁷⁴.

5.4.5. Kompensimi për dhembjet trupore

Kompensimi për dhimbjet trupore - fizike pranohet deri në ditën kur ato ndërpriten, e më së largu deri në përfundimin e mjekimit. Dhembjet fizike që paraqiten për shkak të lëndimeve trupore të pësura në aksident shprehen në forma të ndjenjës, që e përjeton dhe e duron personi në gjendje të vetëdijshme kur i shkaktohen lëndimet trupore:

a) për dhembjet fizike të shkaktuara nga lëndimet e pësura nga aksidenti, të cilat kanë lënë tek i aksidentuari pasoja të përhershme, të shprehura në zvogëlimin e aktivitetit jetësor mbi 30% dhe atë:

- për dhimbjet me intensitet posaçërisht të rëndë dyqind (200) euro për orë, por me limit gjer në njëmijë (1,000) euro në total,
- për dhimbjet me intensitet të rëndë, deri në njëqind e pesëdhjetë (150) euro, për një ditë, por me limit gjer në shtatëqind e pesëdhjetë (750) euro në total,
- për dhimbjet me intensitet të mesëm, prej shtatëdhjetë e pesë (75) euro, në ditë
- por me limit gjer në tremijë e shtatëqind e pesëdhjetë (3,750) euro në total.

¹⁷⁴ Neni 31 i Rregullores për përcaktimin e kritereve për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia, miratuar nga bordi i Bankës Qëndrore të Republikës së Kosovës, më 31 gusht 2016.

Për të gjitha këto forma të dëmit për dhimbje fizike, limiti maksimal nuk mund ta kalojë shumën mbi pesëmijë e pesëqind (5,500) euro në total.

b) Për dhembjet fizike të shkaktuara nga lëndimet e pësura si pasojë e aksidentit, të cilat kanë lënë tek i aksidentuari pasoja të përhershme, të shprehura në zvogëlimin e aktivitetit jetësor nën 30% dhe atë:

- për dhimbjet me intensitet posaçërisht të rëndë deri në njëqind (100) euro për orë, por me limit gjer në pesëqind (500) euro në total,
- për dhimbjet me intensitet të rëndë, deri në pesëdhjetë (50) euro për një ditë, por me limit gjer në dyqind e pesëdhjetë (250) euro në total,
- për dhimbjet me intensitet të mesëm, deri në tridhjetë (30) euro në ditë, por me limit gjer në njëmijë e shtatëqind e pesëdhjetë (1,750) euro në total.

Për të gjitha këto forma të dëmit për dhimbje fizike, limiti maksimal nuk mund ta kalojë shumën mbi dy mijë e pesëqind (2,500) euro në total.

c) Për dëmtimet të kategorizuara në lëndime të lehta trupore:

Për dhimbjet fizike të lehta trupore, limiti maksimal nuk mund ta kalojë shumën mbi treqind e pesëdhjetë (350) euro në total.

5.4.6. Kompensimi për frikën

Kompensimi për pasojat që lë frika tek i aksidentuari përcaktohet varësisht nga intensiteti dhe kohëzgjatja e frikës.

a) Frika parësore është ndjenja intensive me kohëzgjatje të shkurtër (disa sekonda), që shfaqet, perceptohet dhe përtjetohe nga personi i aksidentuar në momentin e aksidentit.

b) Frika dytësore është ndjenjë që e përtjeton personi i aksidentuar nga aksidenti i trafikut dhe pas aksidentit, lëndimeve të marra dhe e lidhur me ecurinë e mjekimit, si dhe me pasojat e mundshme.

Intensitetin dhe kohëzgjatjen e frikës e cakton mjeku kompetent, në bazë të dokumentacionit të verifikuar mjekësor për mjekimin e të lënduarit dhe të ekzaminimit të drejtpërdrejtë. Kompensimi për Frikën parësore dhe Frikën dytësore caktohet në proporcion të 70% të vlerës së dedikuar për dhembje fizike, me përtjashtim në raste të veçanta sidomos te fëmijët dhe gratë shtatzëna të involvuar në aksident të cilët edhe pa pësuar lëndime dhe dhimbje mund të përtjetojnë frikë. Frika primare dhe sekondare për persona me lëndime të lehta trupore nuk mund të caktohet mbi shumën treqind (300) euro. Në rastet kur raportet

mjekësore janë pa diagnoza, pa përshkrime të lëndimeve apo vetëm me përshkrim të ankesave subjektive në proporcion me dëmin e shkaktuar në automjet, frika mund të caktohet deri në shumën prej njëqind e pesëdhjetë (150) euro¹⁷⁵.

5.4.7. Kompensimi për dhembje shpirtërore për shkak të shëmtimit (dëmit estetik)

Kompensimi për dhembje shpirtërore për shkak të shëmtimit jepet për të kompensuar vuajtjet që përtjeton i lënduari për shkak të ndryshimeve të pariparueshme të ndodhura si pasojë e aksidentit, dëmtime të paraqitura në fytyrën e ndryshuar, që nuk mund të përmirësohet me çfarëdo lloji ndërhyrje kirurgjike (operacione plastike), të ndryshimeve trupore (shtrembërimi, paraliza e pjesëve të caktuara të trupit, shkurtimi ose humbje e ndonjë pjese të trupit) që nuk është e mundur të mënjanohen dhe që janë shumë të mdukshme, si edhe të ndryshimeve në trup që janë të dukshme në raste të caktuara (në plazhe e në pishina, gjatë ushtrimit të aktiviteteve sportive dhe në situata të ndryshme, në të cilat i lënduari ua ekspozon pjesët e lënduara të trupit shikimeve të të pranishmëve). Lartësia e kompensimit përcaktohet në varësi të shkallës së shëmtimit, të gjinisë dhe moshës së të lënduarit, të cilën e përcakton mjeku censor në bazë të kontrollimit të të lënduarit dhe të dokumentacionit burimor mjekësor për lëndimet e marra dhe ecurinë e mjekimit të tyre. Shkallën e shëmtimit e përcakton mjeku - censori në bazë të kontrollimit të të lënduarit dhe të dokumentacionit mjekësor për lëndimet e marra dhe ecurinë e mjekimit të tyre¹⁷⁶.

5.4.8. Kompensimi për dhembje shpirtërore për shkak të vdekjes ose invaliditetit tepër të rëndë të personit të afërm

Dhembja shpirtërore për shkak të vdekjes ose të invaliditetit tepër të rëndë të personit të afërm është ndjenjë subjektive, që manifestohet si çrregullim i gjendjes psikike, i vuajtjes, i pikëllimit dhe i dhembjes, si edhe për rastet kur është e ditur se ndjenjat ose çrregullimet e këtilla do të ndodhnin në të ardhmen për shkak se do të dihet për vdekje, ose për invaliditetin tepër të rëndë të personit të afërt që e ndrydh psikikën dhe paraqitësit e kërkesës. Te personat e moshës jomadhore këto dhimbje shpirtërore manifestohen edhe në formën e

¹⁷⁵ Neni 32 i Rregullores për përcaktimin e kritereve për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia, miratuar nga bordi i Bankës Qëndrore të Republikës së Kosovës, më 31 gusht 2016.

¹⁷⁶ Neni 33 i Rregullores për përcaktimin e kritereve për vlerësimin e dëmeve jomateriale nga autopërgjegjësia, miratuar nga bordi i Bankës Qëndrore të Republikës së Kosovës, më 31 gusht 2016.

humbjes së dashurisë së prindit, të kujdesit dhe të mbajtjes, që prindi do t'ia ofronte sikur të ishte gjallë, ose sikur të mos ishte invalid i rëndë, gjë që fëmija për shkak të moshës së tij nuk ka mundur ta pëljerojë, por është e ditur se do ta përjerojë gjatë rritjes. Kompensimi në rast të invaliditetit tepër të rëndë (mbi 60%) të bashkëfamiljarit do të përcaktohet për prindërit, fëmijët dhe bashkëshortin bashkëjetues në lartësi prej 50% të kompensimit, që përfiton për dhimbjet shpirtërore në rast të vdekjes së anëtarit të ngushtë të familjes¹⁷⁷.

5.5. Hulumtimi: Zbatimi i përgjegjësisë civile tek dëmet e shkaktuara nga automjetet në Kosovë

Sa i përket Kosovës, mbi bazën e intervistimeve arrijmë në përfundimin se për fat të keq tek ne nuk janë zhvilluar ende format e kompensimit për dëmin sikurse ne vendet e BE-së, por në të shumtën e rasteve kompanitë e sigurimeve bëjnë trysni që kompensimi i dëmeve të jetë minimal. Si rregull, disa herë më pak se sa në vendet e BE-së . Qëllimi i sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile e automjeteve është se ajo mbulon humbjet e shkaktuara nga një automjet. Krijimi dhe zhvillimi i këtij lloji të sigurimit është i lidhur ngushtë me shfaqjen, zhvillimin dhe përdorimin e gjerë të mjeteve motorike. Dëmet nga posedimi dhe përdorimi mjeteve motorike janë të ndryshme dhe të shumta. Është pothuajse e pamundur që të listojmë të gjitha llojet e dëmit të tillë që kanë shkaktuar pasoja fatale , dëmtime shëndetësore dhe lëndime të personave, lëndimet dhe vrasjet e kafshëve, shkatërrimin dhe dëmtimin e sendeve të ndryshme , interesit, etj.

Në aksidentet e trafikut në mbarë botën janë duke u rritur dëmet ndaj një numri të madh të personave dhe dëmet ndaj pronës me vlerë të lartë. Këto viktime të mëdha dhe dëmtime të pronës që ndodhin si pasojë e përdorimit të mjeteve motorike, të tilla si aksidentet e trafikut, ato duhet të inkurajojnë veprimtarinë më të madhe të çdo sistemi ekonomik që të marrin të gjitha masat në dispozicion për zvogëlimin e këtyre pasojave. Megjithatë , pasojat materiale të aksidenteve janë vetëm një pjesë e dëmit dhe nuk japin një tablo të vërtetë të madhësisë së tyre aktuale , për shkak se si një çështje të veçantë duhet të shtohet ndikimi në pasojat sociale të viktimave dhe autorëve të aksidenteve të trafikut.

Përmbajtja dhe objektivat për sigurimin kundrejt përgjegjësisë civile të shoferëve tregojnë se ky sigurim do të veprojë vetëm kur është fjala për dëmin e shkaktuar nga një automjet. Pra, elementi i parë i një ngjarje të siguar në sigurimin e detyrueshëm të automjeteve është

¹⁷⁷ Po aty, neni 34.

padyshim fakti se dëmi i shkaktuar me përdorimin e mjeteve motorike dhe kjo do të kompensohet nga dëmtuesi në qoftë se ajo mund t'i atribuohet përdorimit të një automjeti .

Edhe pse tek koncepti i përdorimit të mjeteve motorike, në praktikë, shpesh ndodhin paqartësi dhe dilema te cilat i shkaktojnë shumë probleme si siguruesit ashtu dhe të plagosurve, pra palëve të treta. Automjetet janë ato që mund të shkaktojnë dëm për mjedisin dhe pa kontakt të drejtpërdrejtë fizik dhe disa prej dëmeve të tilla në natyrën e gjërave i atribuohen përdorimit të mjeteve motorike.

Sipas rregullave të sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të shoferëve siguruesi nuk është i detyruar të kompensojë dëmin, në qoftë se ai është shkaktuar nga një automjet në lidhje me të cilin nuk ka sigurim të detyrueshëm, siç është për shembull: një tramvaj apo automjet I ushtrisë, ndërsa në anën tjetër edhe në sigurimi e detyrueshëm të kompanive tona të sigurimit nuk specifikohet se kur do të konsiderohet dëmi i shkaktuar në një automjet. Me këtë rast edhe ligji për të mbrojtur interesat e pretenduesve të palës së tretë, interpreton gjerësisht konceptin e përdorimit të një automjeti. Ligji ynë thotë se kompania e sigurimeve detyrohet të kompensojë dëmin ndaj palës së tretë dhe i cili është shkaktuar drejtpërdrejtë duke përdorur automjetin.

Dëmet e shkaktuara nga përdorimi i drejtpërdrejtë i automjeteve motorik si më të zakonshmet janë ato që janë të shkaktuara ndërsa automjeti është në lëvizje. Për shembull, automjeti u përplas me një automjet tjetër ose goditi automjetin që ishte në rrugë, ose mbi këmbësorët, etj. Në raste të tilla, është më e lehtë për të përcaktuar dëmin e shkaktuar me përdorimin e automjeteve se sa në rastin e dëmtimit të tërthortë, dëmi i shkaktuar në një automjet nga guri i hedhur gjatë lëvizjes së mjeteve motorike.

Vendet individuale evropiane në legjislacionin e tyre kanë krijuar përgjegjësi të rreptë ndaj pronarëve të mjeteve motorike.

Për shembull , seksioni n.7 i ligjit gjerman të trafikut rrugor - parashikon se pronari i automjetit është përgjegjës për dëmet e shkaktuara gjatë përdorimit të automjetit. Një përdorim i tillë përfshin stacionimin e automjeteve dhe rastet kur automjeti lëviz dhe ka një ndikim në situatën e trafikut.¹⁷⁸

¹⁷⁸ Ligji Gjerman të trafikut rrugor (StVG)/ Straßenverkehrsgesetz (StVG), 1952/12/19 (Ligji Federal Gazeta IS 837; BGBl III / FNA 9231-1/.

Poashtu, brenda nenit 7, seksionit të dytë StVG detyrimi që të kompensohet për dëmet është e përjashtuar në raste kur një aksident trafiku ka ndodhur për shkak të forcës madhore. Gjithashtu sipas nenit 17 pjesës 3 të StVG, pronari i automjetit mundet për të shmangur përgjegjësinë, në rastin kur në një aksident trafiku janë përfshirë automjete të shumta , nëse provohet se aksidenti ishte i pashmangshëm dhe kur pronari i automjetit të dëmtuar ka vepruar në mënyrë të arsyeshme dhe me kujdes.

Kompensimi apo riparimi i dëmit është përgjegjësi e dëmtuesve, ose personit përgjegjës që ndodh si rezultat i dëmeve të shkaktuara. Me qëllimin e kompensimit nënkuptojmë një turp që ka për të kompensuar jo vetëm në të holla, kështu që në fushën e përfitimeve nga mbulimi i sigurimit do të thotë shkallën e kompensimit që siguruesi është i detyruar ta përmbushë në rast të ndodhjes së ngjarjes së sigurimit . Fusha e përgjegjësisë së siguresit mund të shihet edhe përmes shumës së kompensimit të pagueshëm nga siguruesi të cilën ia paguan palës së dëmtuar , por edhe për nga llojet dhe format e dëmit të mbuluar nga sigurimi.

Qëllimet prioritare të kompensimit për dëmin, në të gjitha rastet erdhe madje për ato në trafik është kthimi pra i kushteve që kanë ekzistuar para të shkaktimit të dëmit. Pra, prioritet ka riparimin e pasojave të dëmshme dhe nëse kthimi i tillë është i mundur, përdoret për kompensimin monetari dhe i cili duhet të korrespondojë me sasinë e dëmit të shkaktuar dhe për të vepruar si një dëmshpërblim real.

Kësisoj, pagesa e kompensimit (shuma e siguruar) është obligim themelor i siguresit për të siguruarin, kur ngjarja ndodh dhe duhet mbuluar nga sigurimi. Megjithatë, për të përmbushur këtë detyrim siguruesi ka përcaktuar më parë dëmin. Pasi ta ketë përcaktuar dëmin dhe shumën e saj , siguruesi e përmbushë detyrimin ndaj të sigurvearit të sigurvearit duke ia paguar/kompensuar shumën e siguruar. Detyrimi i siguresit për t'i respektuar të drejtat dhe interesat e palës së dëmtuar, nga dita e pranimit të kërkesës për dëmin dhe në përcaktimin e ankimeve trajtohen me kujdes dhe urgjentisht në mënyrë që çdo ankesë , vërejtje apo apel jepet një përgjigje e qartë dhe me kohë në të njëjtën formë në të cilën është marrë ankesa .Në rast se siguruesi brenda periudhës të sigurvearit s kohore statusore, dmth. pala e dëmtuar nuk paraqet një ofertë të arsyetuar për kompensim, i dëmtuari mund të paraqesë një padi kundër kompanisë siguruese.

Që nga futja e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve në sistemin tonë kemi dy sisteme të obligimeve të sigurimit të siguresit për aksidentin: sistemin kasko apo sigurim i plotë dhe një sistem të mbulimit të kufizuar. Tek sigurimi i detyrueshëm i

përgjegjësisë civile e automjeteve që nuk është e mundur të parashikohet shuma maksimale e mundshme të dëmit , siguruesi për arsye ekonomike duhet ditur paraprakisht kufirin e sipërm apo lartësinë për të mbuluar obligimet e veta dhe duhet të marrë parasysh sasinë e rrezikut të supozuar.

Me futjen e mbulimit të kufizuar në praktikën tonë kanë ndodhur dilema: nëse shuma minimale e siguruar duhet të merr përgjegjësinë e sigurimit për një ngjarje apo ndaj palës së dëmtuar dhe se në çfarë mënyre është paguar dëmshpërblimi nëse shuma e siguruar nuk është e mjaftueshme për të mbuluar të gjitha kërkesat për kompensim.

Problemet ndodhin në rastet kur më shumë se një person vuan dëme dhe kur dëmi i përgjithshëm e tejkalon shumën e siguruar.

Në mesin e vendeve që e kanë futur sistemin e mbulimit të kufizuar ka dallime të mëdha në mënyrën e përcaktimit të kufirit të sipërm të siguruesit të përgjegjësisë dhe lartësinë e saj. Një nga kriteret bazë dhe më të përdorura për të përcaktuar shumën e siguruar është lloji i automjetit në të cilin dëmi ishte shkaktuar. Disa shtete , në përcaktimin e shumës së siguruar kanë përdorur kriteret që përfaqësojnë llojet e dëmtimit (për shembull, kanë vendosur individualisht shumat e siguruara për kostot e trajtimit, paaftësisë së përkohshme apo paaftësisë së përhershme për punë , ndihmës etj.).

Legjislacionet e vendeve të caktuara që nuk janë në përputhje të plotë me sasinë e detyrimeve të siguruesit nga një ngjarje e siguruar kanë miratuar të ashtuquajturin sistem të përzier të mbulimit. Sistemi gjithashtu i ofron palës mbrojtje të plotë pasi ajo përmban fitim të elementeve të kufizuara dhe të pakufizuara të mbulimit. Vendet që i përkasin këtij sistemi nuk mund të bazohen në karakteristikat e caktuara dhe të grupuara, pasi që secili prej tyre shfaqet me zgjidhjet e veçanta. Megjithatë, shumica prej tyre, në rastin e dëmtimit të personave zgjedhin sistem të pakufizuar mbulimi. Nga e gjithë kjo ne mund të konkludojmë se mbrojtja e plotë e personave të lënduar dhe të sigurvearit d.m.th. pronarëve të automjeteve me kusht që kufizojnë fushëveprimin e mbulimit të sigurimit që është i pakufizuar. Mbulimi më pak i favorshëm është reflektuar, për shembull, në rastin e aksidentit të komunikacionit me pasoja serioze, viktima të rënda dhe me pasoja të përhershme dhe një sasi shumë të lartë të kompensimit, sepse ai është i detyruar të paguajë një pjesë të kërkesës për dëmet gjatë afatit të kontraktuar të mbulimit.

Në mënyrë të veçantë, i siguruari shpesh nuk ka mundësi ekonomike për të kompensuar sasi të mëdha të dëmshpërblimit (p.sh. gjendja e keqe financiare, papunësia, etj.) gjë që do të çojë

në raste të gjata dhe të shtrenjta gjyqësore. Mbulimi pafund është zgjidhje e pranueshme dhe për shkak të numri të vogël të aplikacioneve që kalojnë nivelin minimal të fushës së mbulimit dhe të një numri të madh të pronarëve të mjeteve motorike. Sigurisht, në disa raste mund të jetë i përshkruar përjashtimi ose kufizimi i fushës së mbulimit në mënyrë që të shmangët abuzimi (p.sh.në rastin e përdorimit të mjeteve motorike në veprimtari terroriste).

Në anën tjetër, një sistem i kufizuar i mbulimit do të jetë më i favorshëm në rastin kur parashihen shuma të larta të mbulimit të sigurimit, sepse kjo pastaj do ti ofrohet në thelb një sistemi të mbulimit të pakufizuar. Në fakt, sa më e ulët shuma e sigurimit poashtu më e ulët është edhe mbrojtja e dhënë nga sigurimi i detyrueshëm ndaj përgjegjësisë civile të automjeteve.

Për këtë arsye, vendet kanë futur sistemin e mbulimit të kufizuar duke marr parasysh rritjen e vazhdueshme të shumës minimale të sigurimit. Gjithashtu, duhet theksuar se Direktiva e BE-së detyron anëtarët e saj për të rritur kufijtë e tyre në përputhje me Rregulloret evropiane. Shtetet janë të prirur për përshtatje graduale, në mënyrë që BE-ja aktualisht nuk e ul shumën prej 2.500.000 euro.¹⁷⁹ Edhe në vendin tonë janë duke u bërë përpjekje për të rritur sasinë minimale të mbulimit në sigurim të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve, për të arritur mbrojtjen e plotë të personave të lënduar që është edhe qëllimi i një sistemi modern të sigurimit të përgjegjësisë së detyrueshme.

Pra, qëllimi i sigurimit të detyrueshëm është që të sigurojë kompensim për palën e dëmtuar (të tilla si siguruesi do të zbatojë detyrimin e tij në rastin kur ajo ekziston në bazë të kontratës dhe të sigurimit të kushteve të përfunduar, në një mënyrë që do të siguroj palën e dëmtuar) dhe pastaj , në sfond , rreth çështjes së përgjegjësisë dhe të mbajnë barrën e fundit të këtyre përfitimeve – në marrëdhëniet në mes të siguruesit dhe të siguruarit. Dëmshpërblimi është shuma e paguar nga siguruesi pas ndodhjes së ngjarjes së sigurimit. Termi "lartësi e dëmit" tregon se ne kemi një sasi monetare që i jepet palës së dëmtuar sipas ligjit nga siguruesi.

Përgjegjësia e sigurimit mbulon dëmet e pësuar nga pala e dëmtuar dhe i siguruari duhet të paguajë në përputhje me ligjin si dhe kushteve të sigurimit dhe përgjegjësisë sipas kontratës së sigurimit të detyrueshëm. Nga ana tjetër, siguruesi është i detyruar të paguajë

¹⁷⁹ Direktiva 72/166/EEC, "Për sigurimin e përgjegjësisë civile që rezulton nga përdorimi i mjeteve motorike dhe zbatimin e detyrimeve që sigurojnë një përgjegjësi të tillë.

dëmshpërblimin për të cilën i siguruari është përgjegjës, por jo edhe dëmet për të cilat nuk është përgjegjësi civile e të siguarit.

Kështu, përgjegjësia civile e të siguarit është kufiri i sipërm i përgjegjësisë së siguruesit ndaj palës së dëmtuar, të cilën e pranon jurisprudenca. Në të njëjtën kohë, duhet gjithmonë të mbajmë parasysh faktin se dëmshpërblimi nga sigurimi nuk e ka karakterin e dëmeve në aspektin e rregullave të përgjithshme të së drejtës civile sepse siguruesi nuk është një e keqe - pra personi përgjegjës për dëmin, por ai është një nga palët në kontratën e sigurimit e cila është një angazhim i madh për të dhe realizimi i ngjarjes së sigurimit në vlerë të asaj që është rënë dakord. Sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë civile të shoferëve parasheh përgjegjësi të siguruesit e që rrjedhin nga përgjegjësia e pronarëve të mjeteve motorike si të siguarve dhe atë për dëmin e shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i mjeteve motorike dhe të kushtëzuara nga detyrimi i siguar.

Parakushtet për realizimin e të drejtave të palës së dëmtuar nga siguruesit janë:

- se ka përgjegjësi civile të siguarit,
- obligimi i siguruesit është i kufizuar në shumën që ai ka kryer sigurimin,

Pala e dëmtuar në aksident e realizon kërkesën në bazë të përgjegjësisë civile të automjeteve duke parashtruar një kërkesë për kompensim drejtpërdrejtë në kompaninë e sigurimeve ose siguruesit, pavarësisht nga sistemi i sigurimit të detyrueshëm - është ende një përgjegjësi për dëmin e personit i cili ka shkaktuar dëmin. Kështu, zhdëmtimi i një personi i cili ka pësuar dëme nga përdorimi i automjetit, nënkupton një kërkesë për kompensim të paguar për një person i cili është përgjegjës për dëmin. Pavarësisht marrëveshjes së lidhur për sigurimin e detyrueshëm, sigurimi i mjeteve motorike ndaj përgjegjësisë për dëmet e shkaktuara palëve të treta nënkupton se personi i siguar nuk është i liruar nga përgjegjësia ndaj personit të cilit iu shkaktua dëmi nga përdorimi i automjetit siguar.

Kjo është detyra e pronarit të mjetit motorik, ose atyre që janë të përfshirë në një aksident rrugor, pra është detyruar për të informuar kompaninë përgjegjëse të sigurimit e cila e ka siguar shkaktarin e dëmit në aksident brenda 15 ditësh nga dita kur ka pasur një aksident trafiku. Procedura e ushtrimit të së drejtës për kompensim fillon formalisht me rekurs, ose paraqitjen e një kërkesë për kompensim direkt me kompaninë e sigurimeve. Pretendimin për dëmet, nëse nuk është me shkrim, me një përshkrim të shkurtër të një ngjarjeje duhet të përfshijë dëshminë e dëmit si dhe të dhënat personale të pjesëmarrësve dhe informacionet mbi politikën e sigurimit të dëmtuesve.

Pas marrjes së kërkesës siguruesi është i detyruar të kërkojë që këto të dhëna të regjistrohen në një libër të veçantë të dëmeve që nga data e pranimi me urdhër të marrjes. Pas pranimi të kërkesës për kompensim siguruesi është e nevojshme që ta përcakton bazën dhe shumën e kësaj kërkesë për të siguruar aplikantin me një ofertë të arsyetuar dhe për një tarifë të paguar për kompensim dëmi brenda 15 ditësh nga marrja e një kërkesë për dëmet. Nëse paraqitet një kërkesë për dëmet që nuk është e plotë, është e nevojshme që kompania e sigurimeve brenda tetë ditësh nga marrja e kërkesës me shkrim ti drejtohet kërkuarit dhe të kërkojë dokumentacionin e plotë.

Përgjithësisht, në qoftë se brenda 15 ditëve nga marrja e kërkesës për dëmshpërblim nuk është e mundur për të përcaktuar bazën dhe shumën e kësaj kërkesë, kompania përgjegjëse është e detyruar që të angazhohet që brenda 45 ditësh nga marrja e kërkesës për dëmtimin e pronës nga data e marrjes së kërkesës për dëmet ndaj personave dhe për të siguruar aplikantin me një ofertë të arsyetuar të kompensimit, pra për t'ia paguar dëmin.

Në rast se detyrimi i siguarit kontestohet pjesërisht apo është kontestuar shuma e kompensimit për shkak se është e diskutueshme ose nuk mund të përcaktojë llogaritjen përfundimtare të dëmeve brenda afatit të caktuar, siguruesi është i detyruar të llogarisë dhe të paguajë pjesën e pakontestueshme e detyrimeve të tij.

Gjithashtu, siguruesi është i detyruar për të zgjidhur dhe të paguar dëmet e justifikuara mirëpo edhe të refuzojnë kërkesat që janë të pabazuara. Prandaj, në rast se nuk ka bazë për kompensim, ajo me shkrim dhe përmes një shpjegimi e njofton paditësin në afat prej tetë ditësh nga dita e përcaktimit të mungesës së bazave, dhe në përputhje me afatet kohore për marrjen e vendimeve për kompensim.

Mund të konkludojmë se pala e dëmtuar, për të zbatuar të drejtën e saj për kompensim nga siguruesi i cili është nën një kontratë të sigurimit të përgjegjësisë së detyrueshme të automjeteve mbi detyrimin, mund të aplikojë në gjykatën kompetente.

Pa marrë parasysh se çfarë përgjegjësie është parakusht për dëmshpërblim nga ana e siguarit, personi mund të paraqesë një kërkesë të drejtpërdrejtë kundër siguarit, pa vendosjen e përgjegjësinë e të siguarit i cili kishte shkaktuar dëmin. Veprimi i drejtpërdrejtë është i pavarur nga padia kundër të siguarit dhe mosmarrëveshjes kur është iniciuar drejtpërdrejtë detyrimi për dëmet.

Shuma e siguruar, është një nga faktet vendimtare për përcaktimin e madhësisë së rreziqeve të marra përsipër nga sigurimi i përgjegjësisë civile të automjeteve. Shuma e siguruar

përfaqëson detyrimin maksimal të shoqërisë së sigurimit për aksidentet. Lartësia e shumës nga përgjegjësia e siguruar ndikon në arritjen e funksioneve themelore të sigurimit të automjeteve dhe mbrojtjen e personave të lënduar dhe mbrojtjen e të siguruarit ose të dëmtuesve për shkak se, siç u vu në dukje, sa më e lartë shuma e siguruar është më e lartë se përgjegjësia dhe funksioni mbrojtës i ofruar nga ky sigurim.

Detyrimi i kompanisë së sigurimit në bazë të sigurimit të detyrueshëm ndaj përgjegjësisë civile të automjeteve përgjegjësia është shuma e siguruar dhe e kufizuara, ose shuma e siguruar nëse kontrata e sigurimit është negociuar në shumë më të lartë.¹⁸⁰ Prandaj, shuma e siguruar është përcaktuar me ligj në mënyrë që kompania e sigurimit apo siguresi nuk mund të hyjë në kontrata për sigurimin kundrejt përgjegjësisë civile të shoferëve nën shumën që është e përcaktuar nga të njëjtit.

Lartësia e shumës minimale të sigurimit që mund të ketë sigurimi ndaj përgjegjësisë civile të automjeteve do të përcaktohet nga Qeveria, në propozim të Bankës Qendrore të Kosovës – BQK-së si mbikëqyrëse e kompanive të sigurimit. Nga kjo rrjedh se ligjvënësi ka përcaktuar shumën më të ulët të sigurimit për dëmet monetare dhe atë: shuma më e ulët e siguruar për kompensim për dëmin material të personave dhe shuma e ulët e sigurimit për dëmin jopasuror ndaj personave.

Literatura thekson se detyrimet e siguresit janë të themeluara në bazë të shumës së rënë dakord, që do të thotë se shuma e aplikueshme e sigurimit tregohet në polisën e sigurimit. Në disa vende në rajon mundet të kontraktohet lartësia e shumës së siguruar. Kështu, sipas nenit 85, paragrafi 1 i Ligjit për sigurim të Republikës së Kroacisë (Gazeta Zyrtare e Republikës së Kroacisë " numër 9/94, 02/11) theksohet se "detyrimi I shoqërisë së sigurimit në bazë të sigurimit të mjeteve motorike nuk mund të jetë një ngjarje që e tejkalon shumën për të cilën propozimi i Drejtorisë për mbikëqyrjen e shoqërive të sigurimit dhe miratuar nga Qeveria Kroate, nëse kontrata e sigurimit nuk është përcaktuar në sasinë më të madhe ".Për këtë në mënyrë të qartë është dhënë limiti i kontraktimit të lejuar dhe shumave më të larta të siguruara se ato të përcaktuara, duke paguar edhe primet përkatëse të sigurimit.

Kontrata e sigurimit ndaj përgjegjësisë civile të automjeteve në Kroaci mund të zgjerohet dhe parashihet shuma e detyrimeve të kompanisë në aksident dhe atë:

¹⁸⁰ Byroja Kosovare e Sigurimit (BKS);

- për 50% shumë të lartë , me premium më të madhe 5%;
- dy herë për një shumë më të lartë , me premium më të madhe për 10%;
- tri herë për një shumë më të lartë , me premium më të madhe për 15%;
- për shumë katërfish më të lartë , me premium më të madhe për 20%;
- shuma të tetë fish më të lartë me rritjen e primeve për 35%.

Sigurimi i përgjegjësisë së mbajtësit të së drejtës së automjetit përcakton jo vetëm përmbajtjen e kontratës së sigurimit, por edhe kushte të caktuara dhe siguruesi imponon detyrime deri në përfundimin e të ashtuquajturës polisë sigurimi. Gjithashtu, kufiri në lidhje me shumat më të ultë të siguruara, të cilat janë të përcaktuara me ligj , tregon se qëllimi kryesor i sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve është duke siguruar një fond për të mbuluar dëmet që kanë pësuar palët e tretë/paditësit.

"Në praktikë, futja e mbulimit të kufizuar të shumës së siguruar ka rezultuar në shfaqjen e një serie të tërë të situatave të reja disa prej të cilave ende shkaktojnë vështirësi në përpunimin dhe zgjidhjen e kërkesave të dëmit. Këtu kryesisht i referohemi atyre situatave në të cilat shuma e siguruar shpesh është e pamjaftueshme për të mbuluar dëmet e shkaktuara nga një ngjarje negative .Praktika e sotme tregon se situata të tilla ka edhe më shumë, sidomos nëse marrim parasysh se jo shumë kohë më parë kriteret për përcaktimin e kompensimit të drejtë për dëmtime të rënda jopasurore është zgjeruar në mënyrë të konsiderueshme. Në të kaluarën gjykatat kanë përcaktuar shumën e sigurimit për të vlerësuar kufijtë e përgjegjësisë së siguruesit vetëm me ankesën që kompensimi tejkalon kufirin ose kufirin e përgjegjësisë së siguruesit"¹⁸¹

Një nga gjërat që ndodh në sistemet e mbulimit të kufizuar – kur sigurimi kufizon shumën e siguruar është situata kur e njëjta nuk është e mjaftueshme. Pyetja është se çfarë ndodh në qoftë se shuma e siguruar nuk është e mjaftueshme për të bërë kompensimin dhe zgjidhjen e të gjitha kërkesave për dëmet që ndodhin në lidhje me "një ngjarje negative.Kush ka përparësi në zgjidhjen? Nëse ka vetëm një palë të plagosur apo nëse është rënë dakord ose shuma e përcaktuar e siguruar është e pamjaftueshëm, për shkak se shuma e dëmit e tejkalon shumën e sigurimit, gjë që relativisht edhe ndodhë.Këtu, pagesa e gjithë shumës së siguruar

¹⁸¹ Dedijer M . (2010). *Natyra ligjore e kufijve të siguruesit përgjegjësia për dëmet e shkaktuara palëve të treta, probleme Bashkëkohore në sigurimin e pasurisë dhe personave, procedurës*, Paliq , P.66.

është ndërprerë për shkak se siç thamë obligimi i tij është i kufizuar në shumën e siguruar. Gjërat pra komplikohen kur shuma e dëmit e tejkalon shumën e siguruar dhe kur ka disa të plagosur.

Pra, çfarë ndodh me këtë rast nëse siguruesi e ka shteruar shumën e sigurimit dhe më pas duket e lartë kërkesa për kompensim. Disa nga përgjigjet e pyetjeve rreth dilemave dhe zgjidhjet që kanë të bëjnë me fushën e përfitimeve dhe shumën e siguruar jepet nga jurisprudenca:

- detyrimet e sigurimeve paguhen sipas kontratës së sigurimit të pronarëve të automjeteve motorike kundër përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar ndaj palëve të treta nga shuma e rënë dakord dhe çmimit të siguruar,

- kufiri I sigurimit të përgjegjësisë do të përcaktohet nga dëmi i përgjithshëm në një rast, pavarësisht nga numri i personave të lënduar,

- shumën e dëmeve për të vendosur shkallën e sigurimit të përgjegjësisë komuniteti është llogaritur duke pjesëtuar të hollat në shumën e dëmit të marur kur ajo ishte bërë, dhe dëmi jo-monetar apo jopasuror do të përcaktohet në bazë të çmimeve ose kritereve në kohën e ngjarjes së dëmit. Dëmi kompensohet edhe në monedhë të huaj duke e llogaritur me kursin e këmbimit. Që do të përcaktohet në baza vjetore në shumën e normave referencë të interesit të Bankës Qendrore Evropiane për operationet e saj kryesore të rifinancimit,

- nëse është specifikuar asisoj që shuma e dëmeve nuk tejkalon shumën e siguruar nga kompania e sigurimit ajo është e detyruar të kompensojë plotësisht për dëmet. Nëse shuma e dëmit është përcaktuar me metodën e paragrafit të mësipërm dhe është më e madhe se shuma e siguruar, kompania e sigurimit është e detyruar të paguajë një pjesë të dëmit në proporcion në mes të shumës së siguruar dhe shumës të përcaktuar të dëmit,

- Interesi i mospagimit dhe shpenzimet gjyqësore imponohen pavarësisht afatit të sigurimit;

Nga sa u tha më sipër, konkludojmë se kompensimi i drejtë i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi I mjeteve motorike, pra të shkaktuara si pasojë e aksidenteve në trafik nga siguruesit është shumë e rëndësishme. Në fakt, të plagosurit të cilët dëmi nuk I kompensohet në mënyrë të drejtë, si rregull ai hyn në procedura civile gjyqësore dhe për këtë arsye shtynë kohën e pagesës dhe nga ana tjetër rrit numrin e rasteve. Kjo ka treguar se kompensimi i shpejtë dhe i barabartë kontribuon në kënaqësinë e palëve të dëmtuara por krijon vetvetiu edhe një besim më të madh në sistemin e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve.

Dëmi dhe mbulimi i tij: Si pasojë e aksidenteve në trafik zakonisht paraqitet dëmtimi ose shkatërrimi i mjeteve motorike dhe gjërave në të, dëmtimi i një automjeti që do ti kompensohen pronarit ose zhvlerësohet duke zbatuar rregullat e përgjithshme të së drejtës civile mbi kompensimin e dëmit ose në bazë të sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësia civile nga shoferët, ose pagesën e përfitimeve të sigurimit në bazë të kontratës për sigurim të plotë të mjeteve motorike (nga marrëdhënia juridike i siguruari - siguruesi).

Pronarët e mjeteve motorike, të cilët kanë të drejtën e kompensimit për dëmet në automjet, raportojnë dëmin tek kompanitë të sigurimit dhe presin që të kompensohen për dëmin. Problemet e përcaktimit të dëmtimit të automjeteve¹⁸², lartësia e dëmit material dhe mënyra e kompensimit varet nga faktorët e mëposhtëm:

- Vlera e mjeteve të siguruara ose të dëmtuara;
- shkalla e dëmtimit (dëmi i përgjithshëm ose i pjesshëm);
- mënyrat e përfundimit të polisës së sigurimit;
- kostot e tjera që ndikojnë në shumën e dëmeve dhe tarifat";

Përcaktimin e shkallës së dëmtimit (se ashtu-quajtur regjistrimi i dëmit) është një nga fazat më të rëndësishme të përpunimit të një kërkesë për dëmet. Për të arritur kërkesën për kompensim nga siguri shuma e kompensimit të automjetit duhet të krijohet me pjesëmarrjen e personave përgjegjës.

Gjithashtu , në mënyrë për të vlerësuar mire dëmin e shkaktuar në automjet është e nevojshme për të realizuar vlerësimin e menjëhershme të sigurimit duke vlerësuar automjetin e dëmtuar dhe gjendja e tij ekzistuese të përcaktohet dhe kjo zakonisht arrihet duke regjistruar dëmtimin e automjetit dhe me dokumentimin e fotove).

Varësisht nga shkalla e dëmtimit dhe metoda e tarifave të vlerësimit dallojmë dy situata:

- kompensimi në rast të dëmtimit të pjesshëm të automjetit,
- kompensimi në rast të shkatërrimit të automjetit (i ashtuquajtur dëmtim i përgjithshëm);

Llogaritja e shumës së dëmeve ndaj pronave varet nga fakti nëse ka pasur një humbje të pjesshme apo të plotë . Për këtë ndarje me rëndësi është fakti se dëmi goditi tërë vlerën e gjërave dhe kështu çoi në shkatërrimin e saj kështu që humbja është totale apo vetëm ka ndodhur një dëmtim i pjesshëm i saj .Dëmi i përgjithshëm mund të ndodhë në dy forma: a)

¹⁸² M. Šibonjić & Z. Petrović. (1986). “*Problemet e përcaktimit të dëmtimit të automjeteve , shërbimet publike*”, fq, 28.

si një humbje aktuale totale ose humbja aktuale totale; dhe b) si humbje totale ose humbje totale e prejardhur e cila përsëri mund të jetë në formën e humbjes teknike totale dhe humbje konstruktive totale. Humbja teknike totale ndodh kur dëmtimi i automjetit është i tillë që të dhënat tregojnë se nuk mund të riparohet .Kurse, humbje ekonomike totale ndodh kur dëmtimi i automjetit është i tillë që automjeti mundet teknikisht të riparohet, por riparimi nuk është ekonomikisht i qëndrueshëm.¹⁸³

Në këtë rast, shuma e kompensimit përcaktohet nga kostoja e automjeteve dhe elementeve të reja për përcaktimin e kohës dhe amortizimit funksional, duke e vlerësuar automjetin në ditën e dëmit dhe me çmimet në kohën e llogaritjes dhe pagesës së kompensimit. Kjo vlerë është reduktuar më pas me vlerën e mbetur, nëse pjesa tjetër e ka atë dhe nëse pjesa tjetër i mbetet pronarit të automjetit të shkatërruar dhe vetëm ka marrë shumën e paguar ndaj palës së dëmtuar, pra pronarit të automjetit të shkatërruar.

Lartësia e dëmtimit të mjeteve motorike përcaktohet në bazë të procesverbalit të dëmit, raportit plotësues për dëmet, ekspertizës si dhe provave tjera materiale nga të cilat mund të përcaktojmë shkallën e dëmtimit nga aksidenti. Përveç dëmeve aktuale, pala e dëmtuar ka të drejtë për kompensim për të ashtuquajtur fitim të humbur, i cili në mënyrë të arsyeshme mund të pritët nga shfrytëzimi i një automjeti nëse ai nuk do të ishte i dëmtuar në aksident (dëmit për shkak të pamundësisë për të përdorur automjetin apo humbja e një makine-ditë). Duhet të theksohet se elementet për llogaritjen e taksës për automjetet jashtë përdorimit nuk janë të përcaktuara përmes akteve ligjore e as industria e sigurimeve s'i ka përcaktuar në mënyrë unike. Siguruesit në shumë mënyra mund të përcaktojnë kohëzgjatjen e periudhës ose numrin e ditëve që automjeti nuk është duke u përdorur, në shumë mënyra duke përcaktuar koston e një makine-ditë dhe për këtë arsye në shumë mënyra të përcaktojnë shumën e kompensimit për mos-shfrytëzimin e automjetit.

Prandaj, është mendim i ynë se baza për arritjen e një zgjidhje të pranueshme, si për pronarin e mjeteve motorike dhe kompanitë e sigurimeve, paraqet një kuptim të qartë të elementeve të cilat do të varen nga fushëveprimi i buxhetit të sigurimit dhe se për këtë arsye në mënyrë të përshtatshme do të përcaktohet: koha e automjeteve jashtë përdorimit, elementet e koston së

¹⁸³ Ristiq, M. (2009). *Vlerësimi i dëmtimit të automjeteve* , në Simpoziumin e 7-të mbi trafikun - ekspertiza teknike dhe vlerësimi i dëmit , Vrnjacka Banja , fq.401.

automjeteve dhe shumës së fitimit për pronarët e automjeteve, etj. si dhe llojin dhe moshën e automjetit , tipin e automjetit dhe të transportit që kryen (transporti publik ose transportit për nevojat e veta) etj .

Në të drejtën krahasuese, situata është e ndryshme. Kështu, për shembull, në Gjermani baza për llogaritjen e tarifave për shfrytëzimin e automjetit vendoset nga viti 1961 dhe me modifikime të caktuara dhe ndryshime, në përputhje me ndryshimet në rregulloret dhe kodet e praktikës së modifikuar dhe që në praktikë ende zbatohen dhe ku kjo çështje nuk është trajtuar në mënyrë adekuate dhe as mbështetur metodologjisht. Gjithashtu në vendet e Evropës Perëndimore, si edhe në Britani të Madhe, shpenzimet për shkak të pamundësisë së përdorimit të automjeteve në rrjedhën e riparimeve të tyre njihen për aq kohë sa nevojitet të bëhet riparimi i tij, pra deri në momentin kur automjeti mund të kthehet në përdorim. Ndërsa gjithashtu ka rëndësi nëse automjeti është përdorur për të kryer aktivitetet e punës apo jo dhe në këtë drejtim, në mënyrë që të ushtrojë të drejtën e tij, të dëmtuarin i cili kryen veprimtari profesionale me automjetin e vet - një taksì, autobus, etj. Duhet të provojë se ai i ka shkaktuar dëm gjatë periudhës që automjeti është jashtë përdorimit.

Kompensim i rregullt për dëmtimin e një automjeti të bëhet në para të gatshme, përmes zëvendësimit ose riparimit, si një formë e kompensimit të dëmeve dhe mundësisë që i siguruari ose personi i tretë i plagosur të kompensohet për pronën e shkatërruar apo të një automjeti, si dhe artikujve të siguruara apo të dëmtuara kështu që siguruesi i tij paguan sigurimin e kompensimit në shumën e shumës së siguruar të automjetit në ditën e pagesës.

Në rast të dëmtimit të një automjeti në aksident trafiku, pala e dëmtuar ka të drejtë për kompensim për shpenzime të veçanta. Kjo kryesisht përfshin kostot e: emergjencës, automjetit për transferim në shërbimin më të afërt për riparim. Në çdo rast pala e dëmtuar duhet të sigurojë prova mbi dëmin e përjetuar si dhe vlerën apo shumën e dëmit, sikurse edhe dëshminë se dëmi ka ndodhur dhe është shkaktuar në lidhje me një aksident trafiku, si psh. një raport të policisë , fotografi , faturat e pjesëve, etj. Në rastin kur siguruesi ka kompensuar dëmin në pjesë të konsiderueshme, lartësia e punës se jo-rikuperueshme do të llogaritet duke aplikuar përqindjen e punëve të diskutueshme mbi shumën totale të dëmeve dhe çmimeve në ditën e gjykimit.

Në rast mosmarrëveshjeje, kompensimi për dëmin e përgjithshëm të automjetit pas pagesës vullnetare të pjesshme, do të përcaktohet nga ajo që së pari do të vendoset se në çfarë përqindje të totalit të dëmit është bërë kompensimi dhe a është paguar sipas çmimeve në kohën

e pagesës, pastaj llogaritet shuma e dëmit të përgjithshëm të çmimet në kohën e dënimit të fituara nga përqindja për pjesën të cilën ajo ka mbetur e pa zhdëmtuar dhe në këtë mënyrë arrihet tek një shumë e dhënë për viktimën. Pra, nëse ishte shkaktuar një dëm i përgjithshëm ndaj një automjeti dhe pronarit të tij i është paguar pjesërisht kompensimi, pastaj në mënyrë që të marrin dëmin material mbi këtë bazë duhet të përcaktohet së pari shuma totale e dëmtimit dhe çmimeve në kohën e gjykimit, atëherë shuma e zvogëlon përqindjen për të cilën kompensohet pjesërisht kështu që i jepet kompensimi për masën që humbja totale ka mbetur e pambuluar.

Kurse, kur vlerësohet shuma e humbur e fitimit gjykata merr parasysh fitimet që mund të priten në mënyrë të arsyeshme në rrjedhën normale të gjërave ose në rrethana të veçanta dhe realizimi i të cilit u pengua me veprimin e dëmtuesit. Kështu , për shembull, një shofer taksie i cili ishte i plagosur me fajin e një automjeti tjetër, që e bën atë në gjendje të mos gjenerojë të ardhura e që i kishte realizuar më parë rregullisht, ai (taksisti) ka të drejtë që përveç dëmeve për automjetin e shkatërruar ose dëmtuar të realizojë të drejtën e kompensimit dhe atë mbi humbjen e të ardhurave që nga dita e shkaktimit të dëmit të bërë ndaj tij e deri në ditën e gjykimit dhe bazuar në të dhënat të cilat iu dëshmon autoriteteve kompetente mbi të ardhurat e përfituara në periudhën e fundit para dëmtimit. Kjo zgjidhje është e drejtë, ngase një shofer taksie mbetet pa mjetin bazë për punë dhe për këtë arsye dështon për të përdorur automjetin e tij gjatë kohës së riparimit ai humb të ardhura për shkak të automjetit të dëmtuar në aksident trafiku dhe për shkak të pamundësisë për të ushtruar rregullisht veprimtarinë taksit.

Nëse automjeti i dëmtuar në aksidenti trafiku i merr rreth 15 ditë për t'u riparuar atëherë kjo do të ishte edhe periudha për kompensimin e fitimit të humbur të cilën masë e marrin zakonisht gjykatat në praktikën e vendimeve të tyre.

"Cessans lucrum - një përfitim që pritet në rrjedhën normale të gjërave dhe që me rastin e veprimeve të dëmshme paraqitet si fitim i humbur dhe përbën një formë të dëmit konkret, kështu që duhet të dallohet nga të ardhurat e humbura, si dhe dëmi abstrakt ".¹⁸⁴

Në aksidentet e trafikut rreziku i lëndimit është më i larmishëm Gjithashtu, një numër i madh i aksidenteve në trafik janë me pasoja shqetësuese dhe kemi raste të shumta të vdekjeve, dëmeve apo lëndimeve të rënda, etj.¹⁸⁵

¹⁸⁴ Shih: Enciklopedia Ligjore, *administrimin modern në vitin 1979* , p 642.

Dëmtim fizik ose shëndeti i dëmtuar dhe shkalla e paaftësisë se pjesshme për të punuar si dhe personat që kanë të drejtë për kompensim dhe shuma maksimale e kompensimit për dhimbjet e pësura për shkak të vdekjes ose paaftësisë së rëndë të një personi¹⁸⁶. Në këtë mënyrë, ligjvënësi i prirur për një koncept të detyrueshëm për sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve, që do të thotë një ngushtim të heqjes së ligjit civil ekzistues në mbulimin e sigurimit dhe futjen e mbulimit të detyrueshme të një përgjegjësie civile - mbulimi ligjor, si në aspektin e shumës së mbulimit, shumat e ashtuquajtura të kufizuara, apo kompensim për sigurimin e detyrueshëm të automjeteve dhe shkallën e mbulimit dhe përjashtimin e formave të caktuara të dëmit nga tarifat¹⁸⁷.

Në rast se shuma e ofruar e kompensimit të dëmit është më e ulët se pretendimet e palës së dëmtuar, siguruesi është i detyruar t'i ofrojë palës së dëmtuar pjesën e padiskutueshme të detyrimeve të saj. Megjithatë, në praktikë, ndodh që siguruesit kanë abuzuar institutin e zgjidhjes duke arritur kështu t'i bindin palët e dëmtuara të pranojnë shuma të pjesshme dhe të heqin dorë nga pjesa tjetër e kërkesave të tyre.

Është mendim i yni se kjo praktikë nuk është e mirë, sepse një palë e tretë e dëmtuar dhe që ekonomikisht qëndron dobët dhe në shumicën e rasteve do të pranojë një zgjidhje të tillë, duke e ditur se do të hyjë në mosmarrëveshje dhe që afatet për zgjidhjen e tyre zgjasin në mënyrë të konsiderueshme për të arritur kompensimin në bazë të sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve.

Në kushtet e dëmit material, në rast të vdekjes, lëndimit trupor apo dëmtimit të shëndetit të një personi - do të thotë të gjitha ato dëme për të cilat personi ka pasur shpenzimet të trajtimit, apo ka humbur të ardhurat, dëmi duhet të kompensohet.

Ky kompensimi duhet të përfshinë:

- kostot e trajtimit dhe rehabilitimit;
- mbulimin e humbjes së të ardhurave gjatë paaftësisë së përkohshme për punë;

¹⁸⁵ D Pscheidl, *Trendët në pagesën e dëmit jopasuror në disa vende evropiane*, Gazeta e Ligjit të Sigurimeve, nr 4/2006, fq. 12.

¹⁸⁶ Ognjanović S. (2011). *Kompensimi i dëmit të personave nga siguri i detyrueshëm i përgjegjësisë së automjeteve*. fq 325.

¹⁸⁷ Ognjanović S. po aty;

- mbulimin e humbjes së të ardhurave në rast të paaftësisë së përhershme apo të pjesshme ose të plotë për punë;
- kompensimin për jetën e humbur;
- shpenzimet e varrimit;
- kostoja e kujdesit dhe ndihmës së dikujt tjetër.

Dëmi jopasuror, si pasojë e aksidenteve në trafik përfshinë:

- dhimbjen fizike,
- frikën e vuajtur,
- dhimbjen mendore për shkak të aktiviteteve të zvogëluara jetësore,
- dhimbjen mendore apo shëmtimin,
- dhimbjen emocionale për vdekjen e një personi të afërt,
- dhimbjen emocionale e aftësisë së kufizuar veçanërisht të një personi të afërt.

Dëmi jopasuror duhet kompensuar pavarësisht nga ndonjë dëm material. Në përcaktimin e shumës së kompensimit për dëmin jopasuror duhet marrë parasysh një sërë faktorësh p.sh., intensitetin dhe kohëzgjatjen se dhimbjes fizike, përqindjen e reduktimit të aktiviteteve të përgjithshme të jetës si dhe moshën e personit të dëmtuar, gjendjen e tij shëndetësore të përgjithshme, llojin dhe natyrën e lëndimeve dhe do të përcaktohet shuma e kompensimit. Rregulloret e kompanive përshkruajnë në detaje kriteret për secilën nga format e veçanta të dëmit jopasuror (dhimbje fizike, frikë, mjerim, etj.) dhe shumat maksimale të kompensimit. Për përcaktimin e shumës maksimale të kompensimit, ne besojmë se Qeveria e Kosovës si autoritet ekzekutiv duhet miratuar një rregullore të re dhe e cila do të funksionalizon zbatimin e ligjit. Brenda kufijve të përcaktuara do të vendosin gjykatat për dëmet duke aplikuar rregullat e përgjithshme dhe shumat për kompensim në para për dëmin e shkaktuar. Prandaj, lartësia e secilës kërkesë mund të përcaktohet vetëm nga gjykata, kufiri maksimal mund të vendoset vetëm me ligj. Nga sa u tha më sipër, mund të konkludojmë se kompensimin e dëmeve e rregullon ligjvënësi apo organi ekzekutiv duke përcaktuar kriteret për dëmet monetare të palëve dhe duke aprovuar rregulloret. Rregullorja mbi kompensimin për dëmet ndaj personave në trafik duhet rishikuar, posaçërisht implementimi me luajal i saj. Në fund kjo do të kontribuojë për besim më të madh në sistemin e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve.

Në vendet e Bashkimit Evropian, një person i plagosur në një aksident trafiku ka të drejtë për kompensim dhe për të gjitha shpenzimet që kanë të bëjnë me riparimin e shëndetit të tij të dëmtuar.

Në Gjermani, kompensimi paguhet për shpenzimet e trajtimit mjekësor gjersa është e nevojshme dhe për sa i përket kostos së siguruesit trajtimi mjekësor sigurimeve shoqërore dhe sëmundjet kanë të drejtë për kompensim nga siguruksi i personit përgjegjës. Gjithashtu, me koston e trajtimit mjekësor në tarifë përfshihen tarifat e mjekëve , produkteve mjekësore dhe shpenzimeve të lidhura me masat terapeutike dhe rehabilituese dhe kjo është e mundur për t'iu kompensuar kostot e mjekësisë alternative, nëse ata janë të përshtatshëm për trajtimin ose përmirësimin e shëndetit të të plagosurit. Në rastin e aksidenteve të vogla për kompensim në përgjithësi përfshihen kompensim për dhimbje dhe vuajtje , si dhe rimbursimin e shpenzimeve mjekësore. Kështu, në § 253 Seksionin II i Kodit Civil gjerman (BGB) vë në dukje se "...për shkak të shëndetit ose lëndimit trupor ... kompensim adekuat në të holla mund të kërkohej në rast të ndonjë dëmi që nuk është material".¹⁸⁸

Në disa vende, pagesa do të ekzekutohet nëse kushtet e caktuara janë plotësuar dhe disa prej pagesave përfshijnë kufizime të caktuara. Për shembull, në ligjin britanik rimbursimin e shpenzimeve të trajtimit të dëmtuarit mund të pyesin nëse ata nuk janë paguar nga sigurimi shëndetësor dhe sigurimet shoqërore. Prandaj , nëse personi i plagosur nuk kishte sigurimin shëndetësor nëpërmjet organizatave shtetërore , kostot e shërbimeve mjekësore të cilat janë marr për të si pacient privat mbajnë peshën e përgjegjësisë civile. Në Portugali nëse asnjë kompani sigurimi s pranon të paguajë shpenzimet, pala e dëmtuar mund të angazhojë vetëm një mjek ose viziton vetëm institucionin në të cilin e udhëzoi personi përgjegjës , ndërsa në jurisprudencën austriake të dëmtuarit ia njohin shpenzimet tek një kirurg i famshëm për një operacion të rëndë kur këto nuk mund të bëjë ndonjë kirurg.

Mënyra për të vlerësuar dëmin ndryshon nga vendi në vend. Për të përcaktuar sa më shumë dëme psh. lëndimet fizike janë marrë parasysh shumë faktorë , duke përfshirë koston e shtrimit në spital dhe rehabilitimin të ardhurat etj., edhe pse në disa vende atje janë të

¹⁸⁸ § 253 Seksionin II i Kodit Civil gjerman (BGB).

fiksuara sipas lartësisë mbulimi për dëmet e tilla (psh). në Danimarkë , Spanjë , Britani të Madhe , Tajlandë , Brazil, Kili).¹⁸⁹

Në disa vende, të tilla si, Belgjika, duke marrë parasysh statusin e palës së dëmtuar ,merren edhe studentë të privilegjuar, të papunët, pensionistët, etj. Mbulimi për lëndime trupore dhe dëme të pronës në shumicën e vendeve ende merren parasysh , megjithatë, shpesh neglizhohet mbulimi që duhet të paguhet për dhimbje të përjetuara psikike dhe në disa vende ka një mënyrë të pazakontë të dëmeve (duke përfshirë në Sudan, për shembull , vlerësimet e mbulimit sipas numrit të deveve, ndërsa në disa vende paguhet një shumë totale e dëmeve nëse lëndimi trupor ka lidhje me të lënduar ne të dy krahët ose të dyja këmbët , si dhe kompensim vetëm pjesshëm nëse viktima ka lënduar vetëm një krah ose një këmbë).

Në çdo rast, është e qartë se vlerësimi i dëmit jopasuror nuk është një çështje e thjeshtë dhe se shumë faktorë duhet të merren parasysh për të vlerësuar dëmin e bërë në mënyrë adekuate. Sikurse u dëshmuar sigurimi i detyrueshëm i përgjegjësisë civile të automjeteve iu siguron personave të lënduar një gamë shumë të gjerë të mbulimit. Megjithatë, disa lloje të dëmeve të shkaktuara nuk mbulohen nga sigurimi i detyrueshëm, pavarësisht nëse dëmi është shkaktuar nga një automjet dhe nëse i siguruari është përgjegjës për të. Kjo ndodh për të siguruar një bazë të detyrimit për të paguar dëmet edhe në qoftë se është fjala për dëmin që siguruari nuk është e nevojshme që ta rimbursojë. Duhet të theksohet se ndryshe nga dëmtimi i tillë, pretendon se siguruari nuk është i detyruar të rimbursojë , për shkak se ajo nuk është e detyrueshme për ta bërë këtë ose personi përgjegjës për dëmin. Mbajtësi i gjërave të rrezikshme mund të përjashtohet nga përgjegjësia , nuk duhet të provojë se pala e dëmtuar ose një palë e tretë përgjegjëse për shkaktimin e dëmit , ajo është e mjaftueshme për të provuar se pa veprimet e këtyre personave dëmi nuk do të kishte ndodhur.

Rastet e përjashtimit nga detyrimi strikt të mbajtësit të gjërave të rrezikshme, sikurse edhe personi i angazhuar në aktivitete të rrezikshme, rregullohet nga dispozitat. Është i mundur në rastet kur dëmi ka ndodhur për shkak të forcës madhore e të cilat nuk mund ti parashikojnë , dhe pasojat e të cilit nuk mund të shmangen apo të eliminohen.

Rastet më të shpeshta në jurisprudencën e përgjegjësisë së përbashkët dhe bashkë-përgjegjësisë janë në dëmin e shkaktuar në aksident. Shkaktari i këtij lloji të dëmit është

¹⁸⁹ Karakteristikat normative dhe menaxhimit të f motorike palës së tretë me përgjegjësi të sigurimit në botë, Motor Insurance Punës Buletini Group, 2003.,p ,13 (www.aida.org.uk , 2013/09/17. vit .);

vlerësuar, ndërsa vëllimi i bashkë-përgjegjesisë është e përcaktuar dhe në varësi të gjitha rrethanave të rastit, meqenëse kur ka elemente të shumta për të përcaktuar marrëdhëniet që janë me rëndësi juridike për shkaktimin e dëmit dhe masën e personave bashkë-përgjegjëse, në praktikën gjyqësore ka një model të marrëdhënieve të bashkë-përgjegjesisë së bartësve të gjërave të rrezikshme dhe të viktimës, ose të një pale të tretë.

Vlerësimi i të gjitha rrethanave me rastin e përcaktimit të fushës së bashkë-përgjegjesisë të personave mbi bazën e përgjegjesisë së përbashkët, është gjithashtu një standard ligjor, nga i cili varet shkalla e përgjegjesisë së këtyre personave.

Megjithatë, kur flasim për përjashtimet nga sigurimi i detyrueshëm të përgjegjesisë civile të shoferëve ajo është në lidhje me përjashtimin e tillë, ku siguruesi zakonisht mbulon dëmet ndaj palëve të treta, por nuk e mbulon përgjegjësinë ndaj të siguruarit, d.m.th. personit përgjegjës, mbulimi i personave të siguruar që me ligj ose kontratë sigurimi të detyrueshëm përjashtohen, shpjegon shumë arsye morale, shoqërore dhe juridike në rastin e përjashtimit.

Përjashtimi i dëmeve mund të bëhet tek:

- pala e dëmtuar (e cila është më pak e zakonshme) dhe
- të siguruarit (si rregull).

Ky përjashtim mund të grupohet si në vijim:

- dëmet e shkaktuara nga përdorimi i automjete në rrethana veçanërisht të rrezikshme,
- dëmet që rezultojnë nga përdorimi i automjetit të siguruar tek ngarkimi ose shkarkimi i automjeteve, atëherë dëmi i shkaktuar automjetit të siguruar gjatë transportit të tij për mjete të tjera të transportit (target, etj.).

Me hulumtimin e bërë kam tentuar të pasqyrojë zbatimin e përgjegjesisë kontraktuale nga shkaktimi i dëmeve në Kosovë nga automjetet në komunikacion dhe përvojat mbi zbatimin e saj praktik. Si çdo hulumtim edhe ky ka hasur gjithashtu në vështirësi me gjetjen e pyetjeve në përgjigjet e pyetësorit të dërguar kompanive të sigurimit dhe BQK-së në Republikën e Kosovës. Në vijim po japim përgjigjet dhe të dhënat e përpunuara nga Pyetësi.

5.6. Analiza e të dhënave të mbledhura përmes Pyetësorit

Nga pyetja - A zbatohet plotësisht Përgjegjësia Kontraktuale të shkaktimi i dëmit?

Përgjigjja është: Po, sepse çdo i siguruar apo i dëmtuar me Ligjin Nr.04/L-18 mbi sigurimin e detyrueshëm nga auto-përgjegjësia duhet të kompensohet për dëmin që ju ka shkaktuar pa fajin e tij.

Nga pyetja - Nëse Po ju lutem përshkruani në çfarë mase?: Rezulton se zbatimi i saj është në nivel të kënaqshëm.

Nga pyetja se - Në çfarë (%) përqindje? Rezulton përgjigjja me 38, 6% .

Nga pyetja - Ju lutem përshkruani arsyet sipas mendimit tuaj se pse na ndodh kjo? Rezulton përgjigjja se “Nuk mund të determinohen arsyet ekzakte”, ngase duhet një analizë më e thellë.

Në pyetjen se - Cili është mendimi apo propozimi i juaj për t’i kontribuar ndërrimit të gjendjes? Rezulton përgjigjja se ”Nxjerrja, apo hartimi i Kritereve për trajtimin e dëmeve jo-materiale” - është parakusht për të kontribuar në ndryshimin e gjendjes, sepse kriteret aktuale nuk i plotësojnë të gjitha kërkesat.

Në pyetjen se - Sa raste apo vlere të dëmeve dhe kompensimit të tyre keni pasur gjatë dy (2) viteve të fundit (2012/2013) pranë institucionit/organizatës tuaj ? Rezulton përgjigjja se në mesatare me:

2012: janë paguar 31 milion dëme bruto. Apo rreth 26% *sipas raportit vjetor të BQK-se(duke i përfshirë edhe dëmet nga BKS-ja *Byroja Kosovare e Sigurimeve rezulton në 41%.

2013: janë paguar 43,6 milion dëme bruto. Apo rreth 38,6% *sipas raportit vjetor të BQK-se(duke i përfshirë edhe dëmet nga BKS-ja *Byroja Kosovare e Sigurimeve rezulton në 53%.

Në grafikun e mëposhtëm është dhënë përqindja (%) e realizimit të dëmeve:

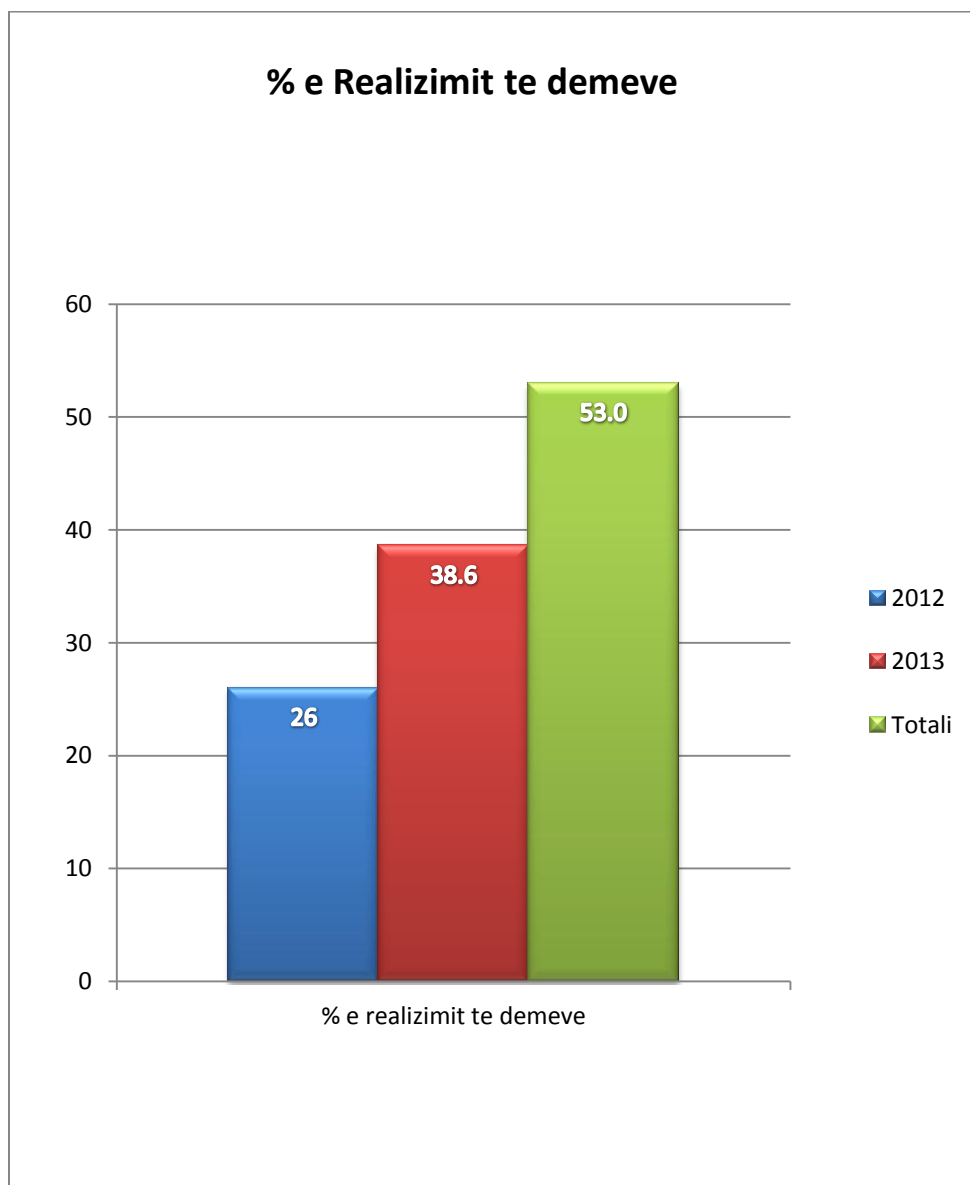


Fig.10. Përqindja (%) e realizimit të dëmeve

Kurse vlera e dëmeve të kompensuara është dhënë në grafikun më poshtë:

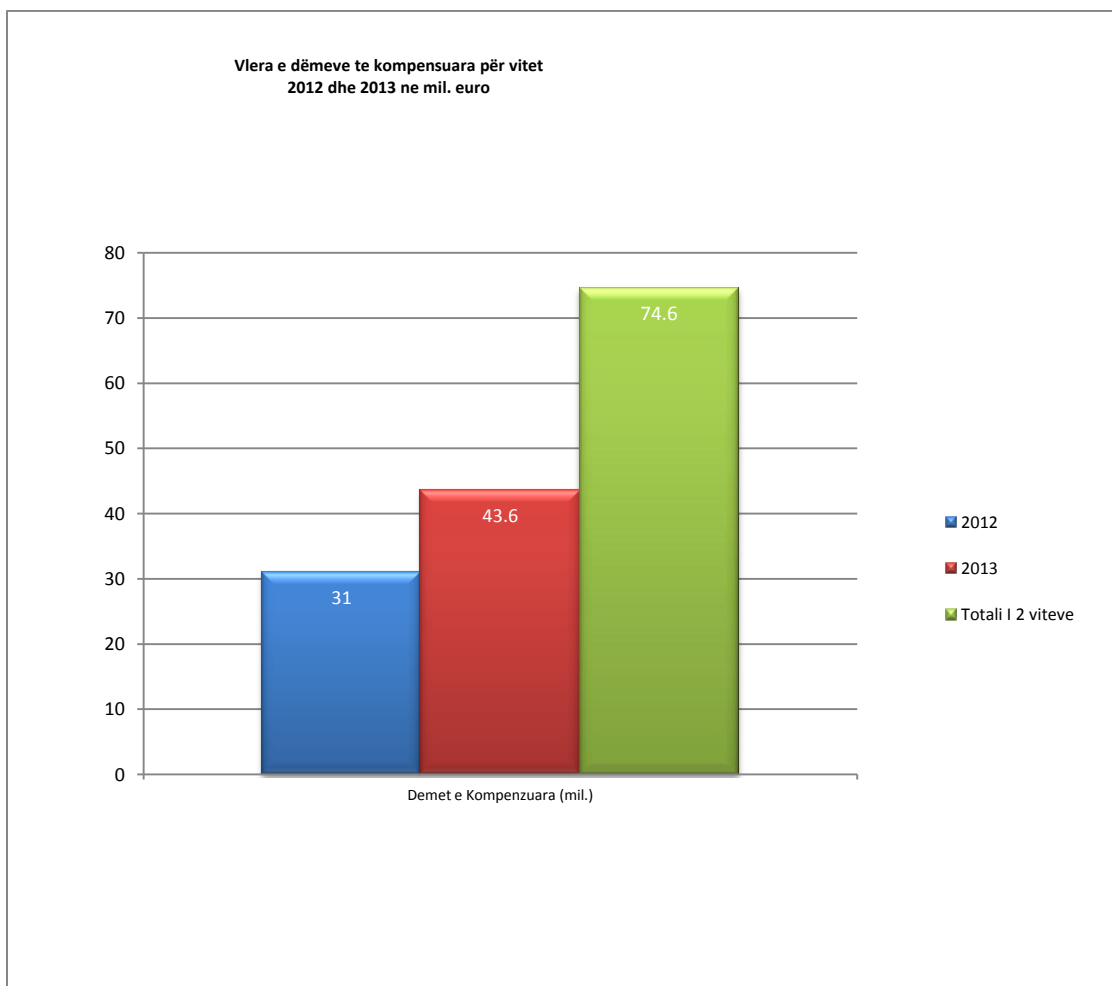


Fig.11. Vlera e dëmeve të kompensuara në mil. Euro

Në pyetjen - Ju lutem a mund të shpjegoni sa konteste keni pasur poashtu në dy (2) vitet e fundit 2012 dhe 2013 lidhur me kompensimin e dëmit nga aksidentet në komunikacion? Rezulton përgjigjja se është çështje e Gjykatave dhe nuk kemi të dhëna as për 2012 as për vitin 2013.

Në pyetjen - Ju lutem a mund të shpjegoni shumën e cila është realizuar si kompensim i dëmit të shkaktuar nga aksidentet në komunikacion në dy (2) vitet e fundit 2012 dhe 2013? Rezulton përgjigjja se në total për të dy vitet janë realizuar kompensimet në totalin prej 74,6 milion Euro.

KAPITULLI VI: PËRGJEGJËSIA CIVILE NGA DËMET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETET NË RASTIN E AKSIDENTEVE RRUGORE NË SHQIPËRI.

6.1. Analizë juridike e Ligjit nr 10076, datë 12.02.2009.

Ky Ligj¹⁹⁰ rregullon sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit dhe perbehet nga 60 nene dhe është hartuar duke marrë parasysh përmissimin e bazës ligjore, të sigurimit të detyrueshëm dhe përfshirjen e disa produkteve të reja të sigurimit në sektorin e transportit. Në një kohë që tregu i sigurimeve mori një zhvillim shumë të shpejtë u pa i nevojshem ndryshimi i legjislacionit në këtë fushë në mënyrë që të relizohet një mbrojtje sa më e mirë e konsumatorit dhe përafrimit me standartet ndërkombëtare. Disa nga aktet ndërkombëtare ku është mbështetur hartimi i këtij ligji është direktiva 72/166/EEC, “Për sigurimin e përgjegjësisë civile që rezulton nga përdorimi i mjeteve motorrike dhe zbatimin e detyrimeve që sigurojnë një përgjegjësi të tillë”¹⁹¹.

Direktiva shpreh se i vetmi qëllim i kontroleve kufitare për sigurimin e detyrueshëm është ndërgjegjësimi i përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorrike, për të mbrojtur interesat e personave që mund të jenë viktime të aksidenteve të shkaktuara nga automjetet e tilla. Lidhur me heqjen e kontroleve mbi kartonat jeshil, bazuar normalisht në një shtet anëtar që hyn në territorin e një shteti tjetër anëtar, ajo mund të bëhet me anë të një marrëveshje midis Byrove së gjashtë siguruesëve kombëtare. Secila zyrë kombëtare do të garantojë kompensim në përputhje me dispozitat e ligjit kombëtar në lidhje me ndonjë humbje apo lëndim, që jep të drejtën e kompensimit të shkaktuar në territorin e tij nga një prej këtyre mjeteve, nëse janë apo jo të siguruar. Ligji kombëtar i secilit shtet anëtar duhet të sigurohet, për sigurimin e detyrueshëm të mjeteve kundër përgjegjësisë civile që të jetë i vlefshëm në të gjithë territorin e Komunitetit Ligji kombëtar mund të parashikojë përjashtime për persona të caktuar dhe për lloje të caktuara të automjeteve. Direktivë tjetër është ajo e 84/5/ECC “Për përafrimin e legjislacionit lidhur me sigurimin e përgjegjësisë civile që

¹⁹⁰ Ky ligj ka hyrë në fuqi më datë 12.02.2009, botuar në fletoren zyrtare më 04.03.2009, nr 29.

¹⁹¹ 31972L0166 Council Directive 72/166/EEC of 24 April 1972, Brussels on the approximation of the laws of Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and to the enforcement of the obligation to insure against such liability. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31972L0166:en:HTML>

rezulton nga përdorimi i mjetit motorrik”, amenduar me direktivat 88/357/EEC, 90/232/EEC, direktivën 2000/26/EC dhe direktivën 2005/14/EC.

Ashtu si është shprehur edhe në relacionin e projektligjit “*Per sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit*”, ligji 10076 sjell të implementuara produkte të reja të sigurimit të detyrueshëm. Ndryshe nga ligji i mëparshëm që përfshinte vetëm përgjegjësinë për dëmin e shkaktuar palës së tretë që rezulton nga përdorimi i mjeteve motorrike ky ligj ka zgjeruar produktet e sigurimit të detyrueshëm. Ai ka parashikuar sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik i trajtuar në kapitullin II të ligjit. Këtu përfshihet sigurimi i detyrueshëm për aksidentet që u shkaktohen pasagjerëve të cilët udhëtojnë në linjat e transportit public,¹⁹² autobuzëve urban, interurban dhe ndërkombëtar, të transportit të punëtorëve, taksive, mjeteve lundruese detare, lumore dhe liqenore qoftë për qëllim transporti apo turistik, avionëve, si dhe mjeteve të transportit mbi shina dhe teleferikë, etj. Sigurimi i një përgjegjësie civile të tillë është tashmë një standart i vendosur në disa vende të BE-së i cili nxitet nga fakti i rritjes së rasteve të aksidenteve të pasagjerëve të cilët udhëtojnë në këto mjete transporti të pambuluara nga kontratat e MTPL-së¹⁹³. Sipas kësaj kontrate sigurimi pasagjerët përfitojnë edhe në rastet e aksidenteve dhe dëmtimeve nga shkaqe natyrore por jo vetëm, të cilat ndodhin pa përgjegjësinë e drejtuesit apo pronarit të mjetit të transportit të trajtuara këto të fundit në kapitujt III, VII dhe VIII të këtij projektligj. Krahas përafrimit me direktivat dhe standartet, përfshirja e këtij produkti është në koherencë me një nisëm tjetër ligjore “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, në të cilën është përfshirë detyrimi për sigurimin e përgjegjësisë ndaj palëve të treta që rezulton nga përdorimi i avionëve. Trajtimi i dëmeve në drejtim të përmirësimit të trajtimit të dëmeve. Përsa i përket trajtimit të dëmeve ligji ridimension të drejtën e palës së dëmtuar për të kërkuar dëmshpërblim. Pala e dëmtuar ka të drejte përveç drejtimit të kërkesës për dëmshpërblim tek siguruesi i shkaktarit të demit, është parashikuar si mundësi edhe kërkesa për dëmshpërblim tek siguruesi me të cilin është lidhur kontrata e sigurimit të detyrueshëm (siguruesi i

¹⁹² Neni 17

¹⁹³ Sigurimi I detyrueshëm sipas ligjit në fuqi ,duke patur për qëllim, përveç të tjerash mbrojtjen e interesave financiare të të sigurguruarit kundrejt kërkesave për dëmshpërblim që vijnë nga palë të treat të dëmtuara në aksidente automobilistike. www.atlantik.com.al.

drejtpërdrejtë) neni 11¹⁹⁴ dhe neni 12 flet për Procedurat dhe afatet për rregullimin e shpërblimit të dëmeve. Më konkretish neni parashikon:

1. Siguruesi përgjegjës është i detyruar të trajtojë çdo kërkesë për dëmshpërblim dhe në përfundim të trajtimit të saj, duhet:

a) të njoftojë palën e dëmtuar për masën e dëmshpërblimit të vlerësuar prej tij, kur është vërtetuar detyrimi i siguruesit përgjegjës për të paguar dëmshpërblim, që rrjedh nga sigurimi i përgjegjësisë ndaj palëve të treta;

b) në rast të refuzimit të kërkesës për dëmshpërblim, të njoftojë me shkrim palën e dëmtuar për refuzimin dhe shkaqet ligjore që çojnë në këtë refuzim.

2. Siguruesi përgjegjës është i detyruar të trajtojë kërkesën për dëmshpërblim dhe të kryejë njoftimin përkatës, sipas pikës 1 të këtij neni, brenda afateve të mëposhtme:

a) për dëme jopasurore, brenda 90 ditëve nga data e plotësimit të dokumentacionit, që shoqëron kërkesën për dëmshpërblimin;

b) për dëme pasurore, brenda 30 ditëve nga data e marrjes së kërkesës për dëmshpërblimin.

3. Në rast se siguruesi përgjegjës nuk i përgjigjet palës së dëmtuar brenda afateve të përcaktuara në pikën 2 të këtij neni, kjo e fundit ka të drejtë të ngrejë padi civile kundër siguruesit përgjegjës.

Kjo skeme dëmshpërblimi është e realizueshme vetëm kur ka aksidente ndërmjet dy ose më shumë mjeteve motorrike me kontrate sigurimi të detyrueshme si dhe kur ka marrëveshje ndërmjet shoqërive për zbatimin e kësaj skeme. Ligji gjithashtu cilëson edhe llojet e dëmeve të cilat mbulon kontrata e sigurimit të detyrueshëm në dëme pasurore dhe shëndetsore, por edhe të dëmeve që i shkaktohen integritetit fizik dhe psikologjik të palës së dëmtuar. Përsa i përket krijimit të qëndres së informacionit të sigurimeve dhe informacionit që duhet të administrojë kjo qëndër ligji parashikon se objekt i veprimtarisë së qendres është standartizimi i praktikave, shmangja e rasteve të mashtrimit si dhe dëmshpërblimi i palës së dëmtuar në kohën dhe masën e duhur. Neni 38 i ligjit rendit detyrat që ka kjo qender ndër të cilat mund të përmendnim krijimin e një sistemi elektronik për ruajtjen dhe administrimin e të gjithë të dhënave që vijnë nga shoqëritë e sigurimit dhe që lidhen me të gjitha llojet e

¹⁹⁴ Pala e dëmtuar, bazuar në sigurimin, sipas pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, ka të drejtë të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim të siguruesit, përgjegjës i pronarit të mjetit, me të cilin është shkaktuar aksidenti.

sigurimeve, mbledhja dhe ruajtja e të dhënave për mjetet motorike, të dhënat e kontratave për të gjitha llojet e sigurimeve përfshirë këtu edhe ¹⁹⁵ kartonin jeshil dhe kontratat e sigurimit kufitar, të dhëna për subjektet që veprojnë në sektorin publik të pasagjerëve. I gjithë informacioni i mbledhur nga qendra vihet në dispozicionin e personave të autorizuar në përputhje me kushtet dhe procedurën e përcaktuar nga ligji në fjalë. Funkzioni i kësaj qendre bëhet i mundur nëpërmjet kontributit financiar që ofrohet nga shoqëritë e sigurimit. Çdo strukture apo veprimtari e qendres së informacionit miratohet me rregullore të autoritetit.

6.2. E drejta për dëmshpërblim në rastin e aksidenteve rrugore në Shqipëri.

Shkaktimi i dëmit është një nga fushat me më shumë probleme dhe që haset më së shumti në praktikë. KC e ka parashikuar se personi që në mënyrë të paligjshme dhe me faj i shkakton një tjetri ose pasurisë së tij një dëm, atëhere ai detyrohet të shpërblejë dëmin që ka shkaktuar.¹⁹⁶ , Personi që ka shkaktuar dëmin nuk përgjigjet kur përgjigjet se nuk ka faj. Në këtë dispozitë janë përfshirë elementi subjektiv, sic është faji në dy format e tij dhe përjashtimi nga përgjegjësia kur provohet mungesa e fajit, ashtu edhe elementët objektivë, si veprimi ose mosveprimi i paligjshëm dhe ekzistenca e dëmit, si rrjedhim i shkeljes ose cënimit të të drejtave dhe interesave të mbrojtura nga rendi juridik. Pra për të vënë në vend një të drejtë të shkelur apo një interes të dëmtuar personi mund të ndjeë rrugën gjyqësore duke ngritur padinë e dëmit pasuror dhe jopasuror. Padia civile mund të ngrihet edhe para se të ketë përfunduar procedimi penal dhe para se gjykata të japë një vendim të formës së prerë për ta shpallur personin shkaktar të aksidentit fajtor. Ka mendime se dëmi civil mund të jepet edhe në qoftë se nuk është shpallur dhe nuk është dhënë dënimi penal me kusht që fakti që ka shkaktuar dëmin të paraqesë ekstremet e një krimi¹⁹⁷

Në rastin e ndodhjes se një aksidenti ndërmjet dy mjeteve motorike pala e dëmtuar ka të drejtë të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim tek siguruesi, përgjegjes i pronarit të mjetit me të cilin është shkaktuar aksidenti duke e njoftuar atë për dëmin e shkaktuar. Njoftimi bëhet me shkrim a me rrugë elektronike. Kërkesa për dëmshpërblim përfshin si dëmet pasurore dhe

¹⁹⁵ Certifikata Ndërkombëtare e Sigurimit Motorik, është sigurim i detyrueshëm ndërkombëtar për automjetet që udhëtojnë jashtë territorit të Shqipërisë dhe mbulon përgjegjësinë e palëve të treta jashtë territorit të RSH.

¹⁹⁶ Neni 608 KC.

¹⁹⁷ Galgano.F 1999/372

ato jopasurore. Pas marrjes së kërkesës siguruesi përgjegjës është i detyruar të trajtojë cdo kërkesë për dëmshpërblim dhe në përfundim të shqyrtimit siguruesi duhet:

a) te njoftojë palën e dëmtuar për masën e dëmshpërblimit të vlerësuar prej tij, kur është vërtetuar detyrimi i siguruesit përgjegjës për të paguar dëmshpërblim që rrjedh nga sigurimi i përgjegjësisë ndaj palës së treta. Përlllogaritja e dëmit bëhet me ane të një vlerësuesi dëmsh të pavaruar ose të shoqërisë.

b) në rast refuzimi të kërkesës për dëmshpërblim të njoftojë me shkrim palën e dëmtuar për refuzimin dhe shkaqet ligjore që cojnë në këtë refuzim.

2. Siguruesi duhet gjithashtu të trajtojë kërkesën për dëmshpërblim brenda afateve kohore të përcaktuara në këtë ligj (ligji 10076/2009). Kështu për dëmet pasurore kërkesa duhet të trajtohet brenda 30 ditëve nga data e marrjes së kërkesës për dëmshpërblim, për dëmet jo pasurore brenda 90 ditëve nga data që është plotësuar dokumentacioni që duhet të shoqërojë kërkesën për dëmshpërblim.

Në rast se shoqëria e sigurimit nuk respekton afatet ligjore të parashikuara në ligj, pala e dëmtuar ka të drejte sipas nenit 12 pika 3 të këtij ligji, t'i drejtohet gjykatës me padi civile kundër siguruesit përgjegjës. Mbrojtja e të drejtave civile që ligji i siguron personave fizikë ose juridikë bëhet nga gjykata nëse ajo nuk ka qënë e mundur të realizohet në rrugë jashtë gjyqësore dhe pikërisht padia është mjeti që vë në lëvizje gjykatën¹⁹⁸. Mosrespektimi i afateve gjithashtu i jep të drejtë palës së dëmtuar të përfitojë interesin e pagueshëm për cdo ditë vonesë në shlyerjen e dëmshpërblimit nga siguruesi përgjegjës, duke filluar nga data e paraqitjes së kërkesës për dëmshpërblim. Kjo procedure nuk është e zbatueshme në rastet e aksidenteve ku janë përfshirë mjete motorike të regjistruara jashtë shtetit, te pajisura me karton jeshil. AMF mbikeqyr funksionimin e sistemit të dëmshpërblimit dhe rregullat e ndjekura nga shoqëritë e sigurimit për të garantuar mbrojtjen e të sigurve, kryerjen me korrektësi të procedurave të dëmshpërblimit dhe qëndrueshmërinë e shoqërive. Nëse shoqëritë e sigurimit shkelin dispozitat e parashikuara nga ligji autoriteti merr masa administrative ndaj tyre, të cilat janë të parashikuara në mënyrë taksative.

Neni 14: a) shpall publikisht, me shpenzimet e veta , të dhëna rreth praktikave të gabuara të shoqërive të sigurimit, b) tërheq miratimin për anëtarët e organev edrejtuese të shoqërisë së sigurimit,

¹⁹⁸ Vasili..J. (2010). *Procedura Civile, Shtëpia Botuese” Real Stamp”* Tiranë, fq 59.

c) tërheq përkohësisht ose përfundimisht licencën për kryerjen e veprimtarisë përkatëse të sigurimit, kur vëren një numër të lartë të rasteve të shkeljes

Sipas qëllimit që ato kanë shpërblimet e dëmeve jashtëkontraktore teorikisht ndahen:

- **Shpërblim me karakter rehabilitues, riparues (restitucion)** _synon në rivendosjen e të dëmtuarit në gjëndjen e mëparshme. Riparimi mund të jetë në natyrë, duke u rivendosur gjëndja e mëparshme, ose në para, ose të dyja si p.sh dëmet pasurore;
- **Shpërblimi me karakter kompensues** - synon në rivendosjen e situatës së mëparshme të të dëmtuarit, duke zëvendësuar dëmin me një senda veprim që e “zbut” dëmin. Tipike është tek dëmet jopasurore ku synohet të kompensohet dëmi me anë të vlerës në para.
- **Shpërblimi me karakter ndëshkues**- E gjendur më tepër tek e drejta anglo-saksone ku shpërblimi më tepër se sa për të riparuar, kompensuar dëmin e të dëmtuarit, vendoset shumëfish më i lartë për të dënuar dëmtuesin që të mos e kryej më këtë veprim si dhe të parandalohet shoqëria.
- **Shpërblimi me karakter simbolik**- ka më tepër karakter sadisfaksues, për palën e dëmtuar, për shkak të rrethanave të ndryshme dhe dëmit të vogël të pësuar. E përdorur shpesh nga GJEDNJ në vendimet e saj.

Kontrata e sigurimit të detyrueshëm mbulon:*Dëmtim apo humbje të pronës; Dëme jopasurore në rast vdekje; Dëme jopasurore të dëmtimeve trupore; Dëme jopasurore të përkeqësimit të shëndetit.*

Kontrata e sigurimit lidhet me detyrimin që pronari i mjetit motorik të mbajë përgjegjësi për dëmet që mund ti shkaktohen palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti. Demet që mund ti shkaktojë përdoruesi i këtij mjeti mund të prekin pronën e tij ose humbjen e saj, në këtë rast pëersonin të tretë i është shkakuar një dëm pasuror¹⁹⁹ ndërsa nëse përdoruesi i këtij mjeti shkakton dëmtime trupore ose edhe vdekjen si pasojë e dëmtimit të automjetit të tij, atëhere personi ka pësuar një dëm jopasuror.²⁰⁰ Jo gjithmonë ekziston e drejta për dëmshpërblim.

¹⁹⁹ Dëmi i pësuar si pasojë e dëmtimit apo humbjes së pasurisë.

²⁰⁰ Është dëmi biologjik moral dhe ekzistencial që vjen si rezultat i vdekjes, dëmtimeve trupore dhe përkëqsimeve të shëndetit, që pësojnë palët e dëmtuara dhe të afërmit e tyre.

6.2.1. Subjektet që përfitojnë dhe përjashtohen nga dëmshpërblimi

*Ligji ka parashikuar disa raste në të cilat disa subjekte nuk gëzojnë të drejtën e dëmshpërblimit*²⁰¹. Subjekti i parë është drejtuesi i mjetit shkaktar të aksidentit si dhe trashëgimtarët ligjorë të tij. Është mëse normale që ligjvënësi ka bërë këtë përjashtim për dëmshpërblim pasi shkaktari i aksidentit²⁰² i ka sjellë një dëm palës tjetër qoftë ky dëm pasuror ose jopasuror, dhe normalisht këtij subjekti i lind e drejta për të dëmshpërblyer jo për tu dëmshpërblyer, pasi ngjarja aksidenti ka ardhur si pasojë e fajit të tij gjatë përdorimit të mjetit motorik.

Subjekt tjetër është pronari, bashkëpronari si dhe cdo përdorues tjetër i mjetit shkaktar të aksidentit për dëmet që ata vetë kanë pësuar nga ky aksident. Ky parashikim ka një arsyetim shumë të thjeshtë. Nëse je shkaktar i aksidentit atëherë nuk mund ti drejtohesh shoqërisë së sigurimit apo palës tjetër me kërkesën për dëmshpërblim sepse je palë fajtoresh dhe nuk ka asnjë klauzolë ligjore që të legjitimojë për të kërkuar dëmshpërblim.

Cdo pasagjer që ndodhet me vullnetin e vet në një mjet të pasiguruar shkaktar të aksidentit të drejtuar nga një sigurues i pautorizuar, kur provohet se pasagjeri ishte në dijeni të kësaj rrethane si dhe cdo person i cili ka përvetësuar mjetin motorik në mënyrë të kundërligjshme dhe është dëmtuar gjatë përdorimit të këtij mjeti.

Përvec subjekteve që humbasin të drejtën për dëmshpërblim ligji parashikon edhe rastet kur i siguruari humbet të drejtën për dëmshpërblim. *Kështu i siguruari humbet të drejtën e dëmshpërblimit që rrjedhin nga sigurimi kur drejtuesi nuk e përdor mjetin sipas destinimit; kur drejtuesi i mjetit nuk ka lejen e drejtimit për kategorinë e mjetit; drejtuesi i mjetit nuk ka leje drejtimi për shkak konfiskimi a ndalimi nga autoritetet përkatëse; kur drejton mjetin nën ndikimin e alkooli ose shkakton dëmin qëllimisht. Përjashtim ben gjithashtu edhe rasti kur aksidenti ndodh për shkak të defekteve teknike dhe drejtuesi ka qënë në dijeni të këtyre defekteve.*

Ligji parashikon se shpërblehen për dëmet pasurore dhe jopasurore këto subjekte:

- a) personat e tretë jashtë automjetit së bashku me humbjat apo dëmtimet e sendeve personale të tyre,

²⁰¹ Neni 23 i ligjit nr 10076.

²⁰² Ngjarja ku rezulton dëm nga përdorimi I mjetit të transportit.

b) pasagjerët e mjetit të dëmtuar dhe humbjet apo dëmtimet që kanë pësuar sendet e tyre personale

c) trashëgimtarët dhe të afërmit e viktimave që kanë vdekur a janë dëmtuar nga mjeti.

Do të doja të ndalesha pak në pikën e tretë të subjekteve që përfitojnë dëmshpërblim pikërisht të afërmit dhe trashëgimtarët. Lidhur me këtë pjesë gjykatat në shume raste kanë mbajtur qëndrime të ndryshme përsa i përket rrethit të personave që përfitojnë dëmshpërblim por çështja tashmë është e sqaruar mjaft mirë në Vendimin Unifikues të Kolegjeve të Bashkuara nr 12, datë 14.09.2007. Ky vendim në fakt përbën pjesën më të rëndësishmë në bazën ligjore të kërkesave për dëmshpërblim nga palët e dëmtuara. Një nga pikat që e bën mjaft të rëndësishëm këtë vendim është pikërisht fakti se ai ka zgjeruar rrethin e personave që përfitojnë dëmshpërblim. Kështu gjykata citon se në zbatim të neneve 608, 625 dhe 643/a e vijues të K.Civil, kolegjet kanë unifikuar se: *Cdo subjekt i cënuar në të drejta dhe interesa të ligjshme personale e pasurore nga fakti i paligjshëm, edhe nëse nuk është ai vetë subjekti pasiv i këtij fakti, ka të drejtën subjektive, legjitimitetin aktiv, për të kërkuar dëmshpërblimin e dëmit pasuror dhe jopasuror të pësuar. Ky legjitimim aktiv në parim, nuk kushtëzohet me gëzimin e cilësisë së trashëgimtarit të një personi të dëmtuar, por vetëm më cilësinë e vetë paditësit si i dëmtuar nga fakti i paligjshëm.* Pra në rastin e shkaktimit të vdekjes nga fakti i paligjshëm, gëzojnë legjitimitet aktiv për kërkimin e dëmshpërblimit të dëmit paoror e jopasuror të dëmtuar pjestarët e familjes së viktimës. Në rastin e dëmtimit të shëndetit , legjitimitet aktiv ka vetë personi i dëmtuar i cënuar në shëndetin e tij dhe referuar edhe rrethanave edhe pjestarët e afërt të familjes së tij. Në të dyja rastet legjitimitetin aktiv e ka edhe personi që pretendon se bashkjetonte me viktimën pa lidhur martesë me të dhe në rrethana përjashtimore edhe persona të tjerë në lidhje më të afërt të gjinisë apo krushqisë me viktimën.

6.3. BSHS dhe fondi i kompesimit

Në rastet kur kemi të bëjmë me një aksident dhe shkaktar i tij është një mjet motorik i pasiguruar Një mjet quhet i tillë kur nuk është lidhur kontrata për sigurimin e përgjegjësisë që rezulton nga përdorimi i automjetit, ose periudha e sigurimit ka përfunduar dhe kontrata e sigurimit nuk është rinovuar pra pronari i tij nuk është i mbuluar nga sigurimi i përgjegjësisë ndaj palës së tretë atëherë pala e dëmtuar së cilës i është shkaktuar dëmi,

brenda territorit të Shqipërisë ka të drejtë të kërkojë kompesimin e dëmit nga BSHS²⁰³. Në këtë rast Byroja është organi që garanton kufijtë e përgjegjësisë të përcaktuara nga ligji. Këtë përgjegjësi Byroja mund ta delegojë edhe në ndonjërin prej shoqërve të sigurimit ose një strukture të specializuar për trajtimin e dëmeve dhe kjo e fundit është e detyruar të paguajë dëmin me anë të Fondit të kompesimit. Byrosë në këtë rast i lind e drejta të kërkojë rimbursim për shumën e paguar, nga personi përgjegjës për shkaktimin e dëmit, së bashku me shumën e paguar Byroja mund të kërkojë edhe pagesën e shpenzimeve të tjera duke shtuar edhe interesat.²⁰⁴ Këtë të drejtë Byroja mund ta realizojë duke ngritur një padi regresi. Në nenin 627 KC është rregulluar marrëdhënia ndërmjet personit që ka shpërblyer dëmin me shkatarrët e tjerë të tij. Në dispozite parashikohet: *“Personi që ka shpërblyer dëmin ka të drejtë të kërkojë nga secili shkaktar i dëmit pjesën e tij në përpjestim me shkallën e fajësisë së secilit dhe të tërësisë së pasojave të rrjedhura”*.

Në rast se i dëmtuari është i siguruar në skemën vullnetare a shtetërore të sigurimeve shoqërore, shoqëritë e sigurimit kompensojnë të gjitha pagesat e bëra për dëmet shëndetësore, pensionin, pagesat e invaliditeti etj. E njëjta situatë është edhe për rastet e kompesimit për dëmet e shkaktuara nga përdorimi i automjeteve të paidentifikuara. Mjet motorik i paidentifikuar është mjeti për të cilin nuk ka qënë e mundur të bëhet as identifikimi as identifikimi i mjetit dhe as i siguresit përgjegjës. Pala e dëmtuar dërgon kërkesën për dëmshpërblim tek Byroja dhe ka të drejtë të dëmshpërblehet për dëmet jopasurore që vijnë si rezulta i vdekjes, dëmtimeve trupore apo përkeqsimet e shëndetit. Pala e dëmtuar ka të drejtë gjithashtu të kërkojë dëmshpërblim për dëmtimet që i janë shkaktuar sendit që kalon vlerën 25.000, deri në shumën e përcaktuar nga neni 26 i ligjit 10076, duke përfshirë vetëm dëmtimet e mjetit motorik. Në lidhje me Fondin e kompesimit ekziston një rregullim ligjor i posacëm: *“Rregullorja për Krijimin, Llogaritjen, Financimin, Administrimin e Fondit të Kompesimit dhe Kryerjen e Pagesave Të Dëmeve”*²⁰⁵. Objekti i kësaj rregulloreje ashtu sic përcaktohet në nenin 1 është, përcaktimi rregullave në lidhje me Fondin e Kompesimit. Ky fond ka për qëllim pagesën e dëmeve pasurore dhe jopasurore sipas parashikimeve të ligjit 10076, datë 12.02.2009 dhe miratohet çdo vit nga AMF. Organi

²⁰³ Neni 29 i Ligjit 10076.

²⁰⁴ Interes i pagueshëm është penaliteti i normës zyrtare së interes të pagueshëm nga një debitor në rastin kur ai nuk përmbush detyrimin financiar brenda afateve kohore të përcaktuara.

²⁰⁵ Rregullore miratuar me vendim bordi nr 3, datë 21.03.2012

administrues i Fondit të Kompesimit është BSHS dhe përbëhet nga kontributi që japin cdo vit secila nga shoqëritë e sigurimit, anëtare të BSHS si dhe burime të tjera të parashikuara në ligjin 10076/45 pika 3. Një parshikim tjetër ligjor i bërë nga ligji është edhe ai për dokumentin ndërkombëtar të sigurimit,²⁰⁶ i njohur ndryshe edhe si kartoni jeshil. Çdo drejtues mjeti që hyn në territorin e RSH është i detyruar të jetë i pajisur me këtë dokument. Në mënyrë që të bëhet njohja e vlefshmërisë së këtij dokumenti ndërkombëtar Byroja duhet të njoftojë paraprakisht përgjegjëse të kontrollit kufitar dhe këto të fundit janë të detyruara të sigurojnë më përpikmëri përmbushjen e kërkesave të parashikuara nga ligji. Përsa i përket të drejtës për kompesin ligji sanksionon se pala së cilës i është shkaktuar dëm në territorin e vëndit tonë, nga një mjet motorik me regjistrim të huaj dhe të pajisur me karton jeshil atëhere ajo ka të drejtë ti drejtohet Byrosë për dëmshpërblim. Trajtimi i dëmit në këtë rast duhet të bëhet në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare për sigurimin e detyrueshm të përgjegjësisë nga përdorimi i mjeteve motorike. Në rastet kur drejtuesi i mjetit motorik nuk ka një dokument ndërkombëtar të vlefshëm për sigurimin e përgjegjësisë atëhere ai është i detyruar të lidhë kontratën e sigurimit kufitar e cila ka një periudhë vlefshmërie në territorin e RSH për 15 dite. Nëse nuk e lidh këtë kontratë atëhere ai nuk lejohet të futet në territorin e RSH. Në mënyrë të përmbledhur mund të themi se BSH është subjekti përgjegjës për tu përgjigjur për dëmet e shkaktuara nga:

- a) pronarët përdoruesit e automjeteve që janë të pasiguruara dhe dëmi është shkaktuar në Republikën e Shqipërisë;
- b) automjeteve të paidentifikuar;
- c) në rastet kur shoqëria e sigurimit ndërpret veprimtarinë si rezultat i falimentimit a mbylljes;
- d) mjeti motorik është me regjistrim të huaj dhe i pajisur me karton jeshil (dokument i siguracionit ndërkombëtar sipas Marrëveshjes së Kretës²⁰⁷) dhe shkakton dëm në territorin e RSH.
- e) mjeti motorik është me regjistrim të huaj dhe i pasiguar.

²⁰⁶ Neni 32 i Ligjit 10076 .

²⁰⁷ Marrëveshja e Kretës është marrëveshje që rregullon marrëdhëniet e ndërsjella ndërmjet zyrave kombëtare të vendeve anëtare të sistemit të kartonit jeshil.

6.4. Dokumentacioni bazë i një praktike dëmi

Menjëhere pas pariqties së kërkesës për dëmshpërblim shoqëria e sigurimit, bën regjistrimin e kërkesës për dëmshpërblim nga pala e dëmtuar dhe hap dosjen e dëmit. Dosja e dëmit është e vectnaë për çdo person, mjet transporti, apo pronë të dëmtuar në një aksident. Shoqëria e sigurimit është e detyruar të pajisë palën e dëmtuar me numrin e regjistrimit të kërkesës për dëmshpërblim pasi ai shërben si vërtetim se pala e dëmtuar që ka paraqitur një kërkesë të tillë është regjistruar. Shoqëria duhet të pajisë palën e dëmtuar me një formular që përmban udhëzime, instruksione dhe listën e dokumenteve të nevojshme për plotësimin e dosjes së dëmit si dhe çdo informacion tjetër që ka lidhje me trajtimin e dosjes së dëmit. Të gjithë këtë procedurë ai duhet ta raportojë në regjistrin elektronik të dëmeve sipas rregullave të përcaktuara në Rregulloren **nr. 36, datë 30.04.2009 "Për rregjistrin elektronik të dëmeve të sigurimeve të detyrueshme motorike"**²⁰⁸ brenda 1 dite pune nga momenti i hapjes së dosjes së dëmit. Objekt i kësaj rregulloreje është përcaktimi i procedurave për raportimin elektronik të të dhënave të dëmeve të sigurimeve të detyrueshme motorike përkufizimi i informacionit, ambjenti i nevojshëm dhe detyrimet përkatëse me qëllim projektimin, realizimin, mirëmbajtjen dhe ndryshimet në regjistrin e dëmeve. Shoqëria e sigurimit përgjegjëse është e detyruar të trajtojë çdo kërkesë për dëmshpërblim që rrjedh nga kontrata e sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit. Dosja e dëmit duhet të përmbajë të dhëna²⁰⁹ që lidhen me *elementët e identifikimit të dosjes* (numri i dosjes, kodi i degës ku hapet dosja, data dhe vendi i aksidentit); *elementët e identifikimit të palës së dëmtuar* (emër, mbiemër, adresa, nr tel/ të dhëna për mjetin e dëmtuar/ të dhëna identifikuese të pronës së dëmtuar, të dhëna për policën e sigurimit); *elementët e identifikimit të shkaktarit të dëmit* (ID, emër, mbiemër, adresa, nr tel, elementët e policës së sigurimit, përfshirë dhe një kopje e saj), në rast se shkaktari është pronari i mjetit të transportit, (nr. tel, elementët e policës së sigurimit, përfshirë dhe një kopje e saj), *elementët e identifikimit të pronarit të mjetit shkaktar të dëmit* (ID, emër, mbiemër, adresa, nr tel, elementët e policës së sigurimit, përfshirë dhe një kopje e saj) në rast se shkaktari është drejtues i ndryshëm nga pronari i mjetit të transportit, njoftimi ose kërkesa e palës së dëmtuar për të kërkuar dëmshpërblim e

²⁰⁸. Ndryshuar me vendim Bordi Nr.79, datë 29.06.2011 ,ndryshuar me vendim Bordi Nr. 148, datë 23.11.2011

²⁰⁹ Neni 4/5 rreglluore nr 53.

protokolluar në regjistrin e shoqërisë së sigurimit, formulary “ vërtetim miqësor I ngjarjes-njoftim i rastit të sigurimit“, procesverbal i konstatimit të shkeljes nga policia rrugore, vendimi i prokurorisë për ngjarjen, kur në një aksident ka të vdekur ose të plagosur rëndë, vendim i formës së prerë i gjykatës për përgjegjësitë në aksident. Për dëmet shëndetësore praktika e dëmit duhet të përmbajë disa dokumenta të tjerë specifikë sic janë: certifikata familjare dhe personale, vërtetim i të ardhurave neto personale për tri vitet e fundit, dokumenti i vlerësimit të dëmit. Për dëmet shëndetsore me pasojë vdekjen dosjes duhet ti basgkangjiten: skeda e vdekjes, certifikata e vdekjes, dëshmia e trashëgimisë. Për paaftësinë e përhershme duhet raporti i paaftësisë për punë, të gjitha document mjekësore. Të njëjtat dokumente duhen edhe për paaftësinë e përkohshme vetem se në këtë rast edhe raportin e paaftësisë i dëmtuari duhet të dorëzoje së përkohshme. Për dëmet material dokumentat specifikë që duhet të disponohen janë:m dokumenti i pronësisë së mjetit ose objektit të dëmtuar, akt ekspertimi i dëmit, akt vlerësim dëmi, foto të mjetit shkaktar i dëmit, foto të mjetit të dëmtuar. Shoqëritë e sigurimit gjatë administrimit të të dhënave personale të subjekteve zbatojnë detyrimet që rrjedhin nga legjislacioni përkatës.²¹⁰

6.5. Kufiri i mbulimit të dëmeve nga shoqëritë e sigurimit

Detyrimi i shoqërisë së sigurimit që rrjedh nga kontrata e sigurimit përfaqësohet nga kufijtë minimalë të mbulimit të vlefshëm në ditën e aksidentit por megjithatë palët që kanë nënshkruar kontratën mund të vendosim kufij më të lartë mbulimi në raport me përcaktimin ligjor. Kufiri minimal i përgjegjësisë (detyrimi maksimal i siguruesit për dëmshpërblim) në ditën e aksidentit neni 26 i ligjit 10076 parashikon se për *Dëme pasurore* të shoqëruar me vdekje, dëmtime shëndetësore përkeqësim të shëndetit në një ose më shumë aksidente shpërblimi do të jetë:

Për autobuse, kamion, rimorikio 150 000 000 lekë;

Për mjete që transportojnë lëndë të rrezikshme 200 000 000 lekë;

Per Mjete të tjera(automjete të zakonshme etj.) përfshirë dhe ato të pidentifikuara 50 000 000 lekë;

Për Dëmet jopasurore të shkaktuar nga një aksident ose një sërë aksidentesh që vijnë nga një ngjarje sigurim dëmshpërblimet janë si më poshtë:

²¹⁰ Ligji nr. 9887, datë 10.03.2008 “Për mbrojtjen e të dhënave personale”.

Për Dëmin moral dhe ekzistencial nga vdekja a paaftësia e përhershme e pjesshme: 1 000 000 lekë;

Për Dëmin moral dhe ekzistencial nga dëmtime të tjera: 500 000 lekë;

Për Dëmin moral nga paaftësia totale, e përhershme 2 000 000 leke,

Për Dëmin ekzistencial, nga paaftësia totale e përhershme 1 500 000 lekë,

Për Dëmin biologjik nga vdekja apo pafësia totale e përhershme 1 000 000 lekë,

Kufiri minimal i përgjegjësisë për çdo person të dëmtuar në një ngjarje të sigurimit është jo më shumë se 20 000 000 lekë. Në rastet kur ka disa palë të dëmtuara nga një ngjarje dhe vlera totale e dëmit tejkalon shumën e përcaktuar nga neni 26 i ligjit atëherë të drejtat e palëve të dëmtuara ndaj shoqërisë së sigurimit do të zvogëlohen në mënyrë përpjestimore.

Parashikimit ligjore të këtij neni janë të vlefshme vetëm për mjetet motorike që janë të siguruar në republikën e Shqipërisë pasi për automjetet që janë të pajisura me karton jeshil, kufijtë e mbulimit parashikohen nga ligjet përkatëse të vendit anëtar të sistemit të kartonit jeshil, ku ndodh aksidenti.

Ligji 10076 nuk ka lënë pa parashikuar edhe sigurimin e detyrueshëm nga aksidentet në transportin publik. *Kështu janë të detyruar të lidhin kontratën për sigurimin e aksidenteve të pasagjerëve në transportin publik të gjithë pronarët e mjeteve të parashikuar në nenin 17*

- a) Autobusëve urbanë, interurbanë, transport publik ndërkombëtar, edhe në rast qiramarrje;
- b) Autobusë të transportit të puntorëve;
- c) Autobusë të shoqërive turistike;
- d) Taksive dhe makinave me qira, bashkë me drejtues ;
- e) Mjete lundruese, detare, lumore, liqenore për transport pasagjerësh/turistët përfshirë: tragetet, mjete lundruese pa motor;
- f) Këto mjete të dhëna qoftë edhe me qira, bashkë me një drejtues mjeti.
- g) Avion për transport publik ajror të pasagjerëve;
- h) Teleferikë, trena, tramvaj, metro, mjete të tjera që lëvizin mbi shina;
- i) Çdo mjet tjetër transporti i përdorur për transport publik të pasagjerëve, me pagesë.

Sipas parashikimit të nenit 18 të ligjit për sigurimin e detyrueshëm me termin **pasagjer** do të kuptohen personat që udhëtojnë në mjet pavarësisht nëse kanë blerë biletën apo jo ose përjashtohen nga pagesa, personat që ndodhen në territorin e stacionit, mol, port, aeroport, pranë mjeteve para se të hipin ose duke zbritur. Përjashtim nga ky përcaktim përbëjnë personat e punësuar në mjet ose persona që gjenden në kabinën e avionit etj, pa autorizim të

ekuipazhit, pronarit të avionit etj. Minimumi i shumës së siguruar për çdo pasagjer të mbuluar nga kontrata e sigurimit në rastet e aksidenteve në transportin publik është **në rast vdekje 2 000 000 lekë** dhe **në rast paafësie të përhershme 4 000 000 lekë**. Në një situatë të tillë ligji ka parashikuar se pasagjeri i përfshirë në aksident ose përfituesi në rastet kur pasagjeri vdes, ka të drejtë të kërkojë nga shoqëria e sigurimit me të cilën është lidhur kontrata e sigurimit, të paguajë detyrimet që rrjedhin nga kjo kontratë drejtpërdrejt nga ai. Në ligjin nr. 52/2014 “Për veprimtarinë e sigurimit dhe të risigurimit”, neni 59 pika 7 parashikon se :” *Siguruesi nuk është i detyruar të paguajë shumën, e cila tejkalon kufirin e shumës së sigurimit, përveçse kur parashikohet ndryshe nga palët në kontratë*” Në rastin e ndodhjes së ngjarjes së siguruar, siguruesi është i detyruar ti japë të sigurvearit dëmshpërblimin për shumën e sigurimit apo shumën e sigurimit sipas kësaj kontrate. Trajtimi i kërkesave dhe afatet e pagesave duhet të bëhen brenda afatit të përcaktuar në kontratë. I gjithë ky proces duhet të bëhet në përputhje me kriteret e miratuara për këtë qëllim.

Sipas nenit 13 të ligjit 10076, trajtimi i dëmshpërblimit (përcaktimi i dëmeve, llogaritja etj.) bëhet me akt nënligjor të AMF. Ky autoritet mbikëqyr funksionimin e sistemit të dëmshpërblimit dhe rregullat e ndjekura nga shoqëritë e sigurimit, për të garantuar mbrojtjen e të sigurvearve, kryerjen me korrektësi të procedurave të dëmshpërblimit dhe qëndrueshmërinë e shoqërive. Për të bërë përllogaritjen e dëmit përdoret si baze ligjore Rregullorja nr.53/2009 e AMF. Më përpara rregullimet bëheshin në bazë të Kodit Civil dhe vendimit nr. 12/2007 të Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë. Pas vendimit nr. 6, datë 17 shkurt 2012 të GJK dëmshpërblimet e kontratës së sigurimit të detyrueshëm i rregullon ligji i posaçëm dhe jo më Vendimi Unifikues i cili humbi fuqinë pas daljes së ligjit për këtë fushë. Rregullorja për trajtimin e dëmeve që mbulohen nga kontrata e sigurimit të detyrueshëm në sektorin e transportit²¹¹ sipas nenit 1 të saj ka si objekt përcaktimin e rregullave dhe procedurën e trajtimit të dëmeve që mbulohen nga kontrata e sigurimit të pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik,

- a. të përgjegjësisë së pronarit ose përdoruesit të mjetit motorik, për dëmë shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti,
- b. Të përgjegjësisë së pronarit ose të përdoruesit të avionit, për dëmë shkaktuar palëve të treta dhe pasagjerëve nga përdorimi i këtij avioni,

¹⁸⁶Vendimi nr. 6, datë 17 shkurt 2012 të GJK.

c. Të përgjegjësisë së pronarit ose përdoruesit të mjetit lundrues, për dëme shkaktyar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti.

Zbatimi i rregullores është i detyrueshëm për shoqëritë e sigurimit; Byronë Shqiptare; vlerësuesit e dëmeve në sigurime; strukturat e specializuara për trajtimin e dëmeve.

6.6. Shpërblimi dhe llojet e dëmit të pësuar

Në nenin 2 rregullorja citon të drejtën për dëmshpërblim për humbjet apo dëmet e pësuar të cilat ndahen në:

Dëme pasuror i cili shfaqet në dy forma

- a) **Dëm material** që lidhet me dëmtimin apo shkatërrimin e pronës,
- b) **Dëm me pasojë vdekjen , dëmtime shëndetësore** të përkohshme (I pjesshem ose I plotë) ose të përhershme (I pjesshem ose I plotë)

Në KC nuk është dhënë përkufizimi i dëmit si nocion i përgjithshëm juridik por në dispozita të ndryshme të tij del kuptimi i tij. Në nenin 486 KC thuhet: *Dëmi që duhet të shpërblehet nga debitori për mosekzekutimin e detyrimit përbëhet nga të gjitha humbjet e pësuar nga pakësimi i pasurisë, si dhe fitimi që mund të nxirrej në kushtet e zakonshme të tregut(fitimi i munguar)*” Kodi ynë është mjaftuar me përfshirjen në të të detyrimit për shpërblimin material duke mos përcaktuar edhe kuptimin e përgjithshëm të nocionit dëm. Në disa legjislacione të huaja koncepti i dëmit është dhënë më i plotë. Kodi Civil Francez në nenin 1382, dhe Kodi Civil Italian në nenin 2056. Në këtë Kod në shpërblimin e dëmit përfshihet edhe dëmi i paparashikueshëm në castin e shkakut të tij(neni 1225). KC ynë në nenin 642 ka parashikuar shpërblimin e dëmit për dëmtimin e shëndetit edhe mundësinë e shtimit ose pakësimit të tij në të ardhmen. Në ligjin kroat për detyrimet në nenin 155, dëmi përcaktohet si pakësim i pasurisë së dikujt(dëmi i thjeshtë) dhe pengimi i shtimit të saj (fitimi i munguar) si dhe shkaktimi i tjetrit të vuajtjes fizike a psikike ose frikes (dëmi jopasuror).

Për tu kthyer tek Kodi ynë në nenet 486 dhe 640 të K.Civil dallohet Demi pasuror i cili shfaqet si **demi aktual** apo demi emergjent (*damnum emergens*)²¹²→ objekt i dëmit është pakësimi, humbja e një interesi pasuror aktual, pra e një pasurie që i perket (*in re ipsa*)²¹³ të

²¹² <http://www.oxfordreference.com/> Humbje direkte, një lëndim që vjen direkt nga një gabim pa ndërhyrë ngjarje ose faktore të jashtëm

²¹³ <http://dictionary.law.com/default.aspx?selected=1823> *res ipsa loquitur* në latinisht ,**the thing speaks for itself**, gjeja flet për veten e saj Një doktrinë e common law e cila dëshmon neglizhencë të një personi

demtuarit ne çastin e shkaktimit te demit. Masa e shpërblimit të këtij dëmi përcaktohet në bazë të cmimeve në kohën e dhënies së vendimit nga gjykata e shkallës së parë me kusht që ky vendim të marrë formë të prerë. Nëse i dëmtuari e ndreq vetë automjetin atij i njihet shpërblimi për shpenzimet e bëra për materialet e përdorura dhe kundërvlehtë në të holla e punës që ka bërë, sipas cmimeve të kohës kur është kryer ndreqja e sendit.

Fitimi i munguar (*lucrum cessans*)²¹⁴ → kemi te bejme me pamundesine e perfitimit te nje interesi pasuror te ardhshem, pra te nje pasurie qe ende nuk i perket te demtuarit ne çastin e shkaktimit te demit. Ne parim, dallimi ndermjet demit emergjent (*quantum mihi abest*) dhe fitimit te munguar (*quantum lucrari potui*), qendron ne aktualitetin ose jo te interesit pasuror te cenuar. Në të gjitha rastet edhe kur personi që ka shkaktuar dëmin është fajtor pa keqbesim, ai do të detyrohet të dëmshpërblje personin të cilit i ka shkaktuar dëm, edhe për dëmin aktual që ka pësuar edhe për të ardhurat që ai ne menyre të logjikshme do te kishte realizuar nëse ngjarja nuk do të kishte ndodhur.²¹⁵ Ndreqja e dëmit mund të bëhet me rivendosjen në gjëndjen e mëparshme quhet edhe restitucion individual pra përmbushja në natyrë e detyrimit. Sipas nenit 476 KC ndër të tjera rivendosja bëhet e mundur me ndreqjen e sendit të dëmtuar ose shpërblimi në të holla.. Në nenin 640 krahas dëmit të pësuar dhe fitimit të munguar, është parashikuar shpërblimi i shpenzimeve të kryera në mënyrë të arsyeshme nga i dëmtuari për shmangjen ose pakësimin e dëmit, shpenzimet e nevojshme për përcaktimin e përgjegjësisë dhe masës së dëmit, si dhe shpenzimet e arsyeshme të kryera për të siguruar ndreqjen e dëmit në rrugë jashtëgjyqësore. Nëse marrim shembullin e një automjeti të dëmtuar, ai mund të ndreqet vetëm po ti zëvendësohen pjesët. Të dëmtuarit i njihen shpenzimet për sigurimin e pjesëve të reja, pa zbritur shumën e amortizimit të automjetit.

Në vendimin uniukues nr 12/2007, vdekja e femijes nga nje fakt i paligjshem perben nje ngjarje demi, e cila, perveç pasojave te renda morale e ndjesore, presupozon humbjen e mbeshtetjes ekonomike dhe te perkujdesjes, te cilen, sipas rrjedhes shkakesore normale dhe

icli ka pasur kontroll ekskluziv për cfarëdo lloj gjeje që ka shkaktuar lendimin edhe pse mund te mos kete asnje provë specifike për aktin e neglizhencës dhe pa këtë neglizhencë aksidenti nuk do të kishte ndodhur.

²¹⁴ <http://legaldictionary.lawin.org/lucrum-cessans/> .Nje nderpreje e fitimit krahasuar me damnum emergens, humbjen aktuale

²¹⁵ Sir Robert Phillimore, *Commentaries upon international law*, volem 1f Butterworth, 1871, 24 Nov 2008 f 69.

te zakonshme, nese do te arrinte moshen madhore, viktima e mitur do ta ofronte ne te ardhmen kundrejt pasjetuesve familjare te aferm te tij. Kete mungese perkujdesjeje dhe kontributi detyrohen ta kompensojne ne te ardhmen, moralisht edhe ekonomikisht, anetaret e tjere te familjes. Prandaj keta familjarë legjitimohen te kerkojne demshperblimin e demit pasuror si nje fitim i munguar. Ne mbeshtetje te neneve 608 dhe 643/ate KC(,Shpenzimet për ushqim, jetesë të fëmijve të mitur, të bashkëshortes, prindërve të paaftë për punë në ngarkim të të vdekurit tërësisht a pjesërisht, personat e tjerë që kishin të drejtën e ushqimit;Shpenzimet e varrimit të të vdekurit për aq sa i përgjigjen rrethanave familjare të të vdekurit), anetaret pasjetues te familjes, ne lidhje te afert dhe te qendrueshme me te ndjerin e mitur qe ka humbur jeten per shkak te nje fakti te paligjshem, kane të drejten e demshperblimit ne lidhje me demin pasuror te pesuar ne formen e fitimit te munguar, si nje pamundesi per te perfituar, ne rrjedhen normale te jetes, solidaritetin dhe kontributin reciprok te te ndjerit te mitur, jo vetem si perkujdesje ne teresi, por edhe si mbeshtetje ekonomike e tij per familjen ne te ardhmen. Në vlerën e dëmshpërblimit me pasojë vdekje do të shtohen edhe shpenzimet e varrimit në shumën fikse prej 250 000 lekë²¹⁶. Per efekt te legjitimitimit aktiv per kerkimin e demshperblimit nuk ka rendesi rrethana qe ne kohen e vdekjes se te miturit, prinderit dhe anetaret e tjere te familjes gezojne ose jo te ardhura te mjaftueshme per ushqim dhe jetese. Pasi te kete vertetuar lidhjen shkakesore materiale mes sjelljes se paligjshme me faj te shkaktuesit te demit dhe pasojes se demshme, paditesit familjare te viktimes kane barren e proves te vertetojne me prova pozitive mundesite konkrete, efektive, te kontributit ekonomik te viktimes ne te ardhmen qe s'mund te realizohen më si rrjedhoje e faktit te paligjshem. Gjykata ka detyrimin t'i permbahet vetem kufirit minimal të treguar nga norma, duke çmuar, sipas rrethanave te çeshtjes, caktimin ose jo nje vlere me te larte te ardhurash sesa shuma vjetore e mesiperme. Nese kerkon nje demshperblim me te larte, eshte paditesi qe ka barren e proves te vertetoje nje pretendim te tille.

Dëmi shëndetësor:

Për të përcaktuar funksionin e dëmshpërblimit të dëmit shëndetsor si fillim duhet të kuptojmë që ky dëm nuk ka natyrë pasurore. Dëmi shëndetsor duhet të kuptohet si një humbje jofunksionale, në kuptimin e fajta osepalës së dëmtuar. Pavarësisht nga intensiteti apo

²¹⁶ Neni 15 rregullorja nr 53/2009.

shkalla e fajita që I takon autorit të veprës penale, rrjedh se humbja e pësuar nga I dëmtuari nuk ndryshon, dhe për këtë arsye nuk mund të ndryshojë as dëmshpërblimi. Në fakt dëmi shëndetësor ndryshon nga të gjitha dëmet e tjera jopasurore nga një aspect kryesor pasi me ndihmën e shkencës së mjeksisë ligjore, është një dëm që në shumicën e rasteve mund të jetë jo vetëm objektiv por edhe I matur në bazë të kriterëve shkencore. Zbatimi I mjeksisë ligjore nga një ekspert mjeko ligjor, mundësojnë matjen, klasifikimin, dhe rregullimin e madhësisë së dëmit. Pra dëmtimi I shëndetit, ndryshe nga të gjitha dëmet bazohet në një gjetje të kryer sipas rregullave objective shkencore.²¹⁷ Në këtë mënyrë kompesimi për dëmtimin e shëndetit ka funksion të vërtete dëmshpërblyes, të barabartë me dëmshpërblimin e dëmit pasuror sepse tenton të zëvendësojë një dobi të humbur me një ekuivalente monetare të barabartë të zgjedhur .

Dëmi shëndetësor me pasojë vdekjen²¹⁸ Llogaritet me formulën²¹⁹:

$$D = (Tap - Kavnp \times Tap) \times Kshk \times Kmdp$$

D– dëmshpërblimi;

Tap – të ardhurat personale vjetore,

Kavnp – koeficienti i të ardhurave për vetë nevojat e personit;

Kshk – koeficienti i shumës së kapitalizuar;

Kmdp – koeficienti i moshës së daljes në pension

Lidhur me llogaritjen e të ardhurave personale nëse i ndjeri ka qënë në marrëdhënie pune dëmi do të llogaritet me pagën neto të tri viteteve të fundit para ditës së aksidentit të lëshuara nga punëdhënësi. Nëse i ndjeri ka qënë i vetpunësuar atëhere do të merret deklarimi i të ardhurave të lëshuara nga zyra e tatim taksave, e llogaritur për tri vitet e fundit të punës. Nëse i ndjeri nuk ka qënë i punësuar atëhere punë do të konsiderohet vlere e pagës neto minimale zyrtare në momentine ndodhjes së aksidentit. Si vlerë shtesë në dëmin shëndetësor me pasojë vdekjen , vlerës së dëmit do ti shtohet edhe shuma fikse 500 000 për trashëgimtarët nën moshën 16 vjec të të ndjerit, dhe shpenzimet e varrimit në shumën prej 100 000 leke.

Në rregullore, për paaftësinë e përhershme në punë parashikohet formula²²⁰:

²¹⁷ Sulce.A (2012). *Dëmi shëndetësor dhe përgjegjësitë*, Shtëpia Botuese” AlbPaper”, Tiranë, fq2/14.

²¹⁸ Neni 643-646. K.civil.

²¹⁹ Kreu III Metodologjia e përllogaritjes së dëmit shëndetësor Neni 12 -Përllogaritja e dëmit shëndetësor me pasojë vdekje Rregullore nr 53/2009.

$$D = Tap \times Kshk \times Kmdp \times Khap^{221}$$

D dëmshpërblimi;

Tap të ardhurat personale vjetore

Kshk – koeficienti i shumës së kapitalizuar;

Kmdp – koeficienti i moshës së daljes në pension;

Khap – koeficienti i humbjes së aftësisë për punë

Kodi civil ne nenin 641 parashikon se për rastet e pafatësisë së përhershme në punë(përkeqsimi i shëndetit) shpërblehet dëmi duke pasur parasysh disa faktorë të tillë si: humbje e aftësisë për punë; shpenzimet e bëra për mjekimin e tij; shpenzime të tjera që kanë lidhje me dëmin (transport, psikolog etj.) Kodi ne fakt kur gjendemi para këtij rasti, ne nenin 642, ka parashikuar mundësinë për ta ndryshuar masën e dëmshpërblimit sipas përmisimit a përkeqësimit të gjëndjes së të dëmtuarit dhe nenin 646 ka parashikuar uljen e masës së dëmit në rast se i dëmtuari ka pasur përfitime. Rregullorja nr 53 pervec dëmshpërblimit që parashikon sipas nenit 16 i shton vlerës së dëmshpërblimit edhe shpenzimet spitalore e farmaceutike të kryera nga i dëmtuari brenda periudhës së paaftësisë dhe të vërtetuar me dokumente të rregullta.²²²

Vlerësimi i dëmit me pasojë paaftësinë e përkohshme në punë²²³

Perlllogaritja e dëmit sipas nenit 19 të Rregullores, për paaftësi deri në 6 muaj bëhet me formulën.

Kur i dëmtuari është i papunë $D = Pmz \times Prd$

D dëmshpërblimi

Pmz – paga minimale zyrtare;

Prd – periudha e raporteve në ditë $d - 21$ ditë.

Kur i dëmtuari është i papunë për një periudhe të caktuar: $D = Pmz \times Ppp$ (kur i dëmtuari është i papunë)

D – dëmshpërblimi;

mz P – paga minimale zyrtare;

²²⁰ Përlllogaritja e dëmit shëndetësor me pasojë paaftësinë e përhershme në punë (përkeqësim shëndeti) neni 16 Rregullore nr 53/2009.

²²² Neni 18 i rregullores nr 53.

²²³ Neni 19 I rregullores nr 53.

pp P – periudha e paaftësisë së përkohëshme

Humbja e përkohshme e aftësisë për punë përcaktohet nga raportet mjekësore (modelarë), për një periudhë deri 6 muaj. Humbje e përkohshme e aftësisë për punë do të konsiderohen edhe rastet kur Vendimi i KMCAP përcakton paaftësi të përkohshme për një periudhë të caktuar. Kur i dëmtuari është i punësuar në sektorin privat apo publik, dëmshpërblimi mujor llogaritet si diferencë midis pagës të muajit të fundit para aksidentit dhe pagës që përfitohet nga raportet mjekësore²²⁴. Sipas nenit 646 të K.civil si pagë e të dëmtuarit merret paga që merr një punonjës i asaj kategorie me të cilën mund të barazohet edhe puna që kryente ose mund të kryente i dëmtuari. Sipas nenit 647 të K.civil edhe i mituri 16 vjeç ose kur mbush 18 vjeç ka të drejtë të kërkojë ti llogaritet dëmshpërblimi me pagën mesatare të një puntori të asaj kategorie që do të kishte fituar po të mos kishte ndodhur aksidenti. Përveç dëmshpërblimit të shprehur më sipër, të dëmtuarit i paguhen edhe shpenzimet spitalore dhe farmaceutike të kryera nga ai brenda periudhës së paaftësisë së përkohshme dhe në rastet kur i dëmtuar është i mituri nën moshën 16 vjeç ose pensionist si dëmshpërblim do të llogaritet likuidimi i shpenzimeve spitalore e farmaceutike të kryera nga ai. ***Përlllogaritja e dëmit material***²²⁵ Vlerësimi i këtij dëmi bëhet duke i ndarë mjetet në tre kategori sipas kohës së përdorimit/prodhimit²²⁶

Kategoria e parë –mjetet e vëna në qarkullim 4 vite para ditës së dëmit;

Kategoria e dytë-mjetet e vëna në qarkullim 6 vite përpara grupit të parë, pra 10 vite para ditës së dëmit;

Kategoria e tretë- mjetet e prodhuara/të vëna në qarkullim para grupit të dytë.

Në llogaritje merren parasysh amortizimi i mjetit, vlera aktuale dhe gjëndje e tij teknike, mundësia e sigurimit të pjesëve të këmbimit, riparimet. Pas kryerjes së ekspertimit të dëmit dhe vlerësimit të mjetit para ngjarjes, kryhet vlerësimi i dëmit duke e pasqyruar atë në Akt-Vlerësim Dëmi. Akt Vlerësimi detyrimsht duhet të përmbajë të dhëna mbi emrin e përfituesit të dëmit dhe të shkaktarit të dëmit në momentin e aksidentit, policën e sigurimit të

²²⁴ Neni 19/3, rregullore nr 53.

²²⁵ Neni 23 Vlerësimi i dëmit material rregullore nr 53.

²²⁶ *Kategoria e parë* –mjetet e vëna në qarkullim 4 vite para ditës së dëmit;

Kategoria e dytë-mjetet e vëna në qarkullim 6 vite përpara grupit të parë, pra 10 vite para ditës së dëmit;

Kategoria e tretë- mjetet e prodhuara/të vëna në qarkullim para grupit të dytë.

mjetit shkaktar të demit me pas në mënyrë të detajuar duhet të pasqyrohen të gjitha elemntet të cilat janë vërejtur gjatë ekspertimit fizik të mjetit të dëmtuar me qëllim që të bëhet më pas krahasimi me dokumentacionin përkatës që i korrespondon mjetit. Më pas përshkruhen dëmtimet dhe numri i pjesëve të dëmtuara dhe shënohet emërtimi i pjesës, gjendja e automjetit dhe mënyra e riparimit, në varësi të shkallës së dëmtimit. Vlera e dëmshpërblimi material në asnjë rast nuk duhet të tejkalojë vlerën aktuale të pronës së dëmtuar dhe gjithmonë në këtë vlerë duhet të përfshihen dhe shpenzimet për transportin e mjetit motorik, shpenzime ruajtjeje dhe shpenzime gjyqësore apo noteriale. Dëmshpërblimi i ofruar nga shoqëria e sigurimit palës së dëmtuar mund të jetë dëmshpërblim në vlerë monetare ose riparim të mjetit në servis

Dëmi jopasuror mund të përkufizohet si një cënim i të drejtave ose interesave vetjake të të dëmtuarit që nuk shprehet në pasurinë e tij.

Dëme jopasurore ndahen në :

- a) *Dëmi biologjik*
- b) *Dëm moral*
- c) *Dëm ekzistencial*

Demi biologjik

Dëmtimi i shëndetit vjen si pasoje e cenimit të integritetit fizik dhe/ose psikik të njeriut. Të drejtat e njeriut për jetën dhe shëndetin janë të drejta objektive që lindin dhe janë të padhunueshme e të pandashme me vetë ekzistencën e tij. Prandaj si të tilla ato mbrohen e garantohen si të drejta themelore të njeriut nga Kushtetuta (neni 3²²⁷, 15/1²²⁸ dhe 21²²⁹). Mbrojtja e shëndetit të njeriut meshirohet jo vetëm në detyrimin e shtetit për kujdesin shëndetësor (neni 15/2²³⁰ dhe 56), por edhe në të drejtën për të realizuar këtë mbrojtje në

²²⁷ Pavarësia e shtetit dhe tërësia e territorit të tij, dinjiteti i njeriut, të drejtat dhe liritë e tij janë baza e këtij shteti, i cili ka për detyrë t'i respektojë dhe t'i mbrojë.

²²⁸ Të drejtat dhe liritë themelore të njeriut janë të pandashme, të patjetërsueshme e të padhunueshme dhe qëndrojnë në themel të të gjithë rendit juridik.

²²⁹ Jeta e personit mbrohet me ligj..

²³⁰ Organet e pushtetit publik, në përmbushje të detyrave të tyre, duhet të respektojnë të drejtat dhe liritë themelore të njeriut, si dhe të kontribuojnë në realizimin e tyre.

gjykate (neni 42/2²³¹), ndermjet te tjerave, duke detyruar cilindo qe cenon integritetin e tij fizik e psikik te demshperbleje demin e shkaktuar. Ndermjet fushave te se drejtes objektive qe sanksionojne mbrojtjen e shendetit te njeriut nga veprimet a mosveprimet e paligjshme te te tretit, edhe ne KC, posacerisht ne shkronjen “a” te nenit 625, parashikohet se: *“Personi qe peson nje dem, te ndryshem nga ai pasuror, ka te drejte te kerkoje te demshperblehet kur ... a) ka pesuar nje demtim te shendetit ...”* Demtimi i shendetit, i njohur nga jurisprudenca edhe si “*demi biologjik*” apo “*demi mbi shendetin*, eshte figure e posaçme e demit jopasuror dhe si i tille, objekt kerkimi i pavarur te demshperblimit perkates. Ne dallim nga demet pasurore, demi biologjik nuk ka vlere ekonomike ne tregun e lire, cenimi i tij nuk kompensohet ne natyre dhe as nuk ka çmim ne te holla. Per efekt te mbrojtjes se shendetit, lehtesimit dhe rehabilitimit fizik e social te te demtuarit ne te ardhmen, personi pergjegjes per shkaktimin e demit biologjik detyrohet t’i paguaje atij nje demshperblim ne te holla, ne menyre te pavarur nga deme te tjera pasurore e jopasurore qe eventualisht i demtuari ka pesuar per shkak te te njejtit fakt te paligjshem., Kolegjet e Bashkuara te Gjykates se Larte kanë unifikuuar se: *Demtimi i shendetit (demi biologjik) perben, ne thelb, cenimin e se mires se shendetit, te integritetit fizik dhe/ose psikik te njeriut. Ky dem jopasuror, i parashikuar nga shkronja “a” e nenit 625 te Kodit Civil, eshte objekt kerkimi dhe demshperblimi i pavarur nga deme te tjera pasurore e jopasurore te pesuara nga i demtuari per shkak te te njejtit fakt te paligjshem.*

Meqenese jeta dhe shendeti i njeriut nuk ka çmim, ne respektim te parimit themeltar kushtetues te barazise perpara ligjit dhe ndalimit te diskriminimit sipas nenit 18 te Kushtetutes, gjykata duhet te garantoje nje gjykim uniform dhe vleresim te njejte te perqindjes e te mases se demshperblimit te demit biologjik, per çdo forme e shkalle konkrete te cenimit te perhershem a perkohshem te integritetit fizik ose psikik te te demtuarit, nese mosha eshte e njejte dhe po i njejte eshte edhe lloji i demtimit shendetsor fizik a psikik te pesuar. Demi biologjik, duke qene cenim ne integritetin fizik dhe/ose psikik te njeriut, eshte objektivisht i vertetueshem. Prandaj, ne zbatim te rregullave parimore te neneve 2, 6, 29 e vijues te K.Pr.Civile i demtuari qe kerkon demshperblimin ka barren e proves te vertetoje se

²³¹Kushdo, për mbrojtjen e të drejtave, të lirive dhe të interesave të tij kushtetues dhe ligjorë, ose në rastin e akuzave të ngritura kundër tij, ka të drejtën e një gjykimi të drejtë dhe publik brenda një afati të arsyeshëm nga një gjykatë e pavarur dhe e paanshme e caktuar me ligj.

деми ка надодхур, си дхе лидхјен шкakesоре те тјј ме фактин е палигјшем. Первећ кесаж, гјјката керкон мeндин е специализуар те експертеве мјeko-лигјоре, психиатрит, психологут не шербим те аритјес се перфундimeве перкатесе sipas bindjes се саж те бrenдshme пер вертетимин оse јо те шкактити те деми биологјик, лидхјес шкakesоре јуридике те тјј ме фактин е палигјшем, си дхе пер перцактимин е ллојит дхе шкalles перкатесе те дементити, не перқиндје пер дементити е перhershme дхе не дите пер ато те перkohshme. Мeндини и експертeве ка рeндeси пeр интензитетин шпештeсине е дхimbјеve дхе вуajтјеve пор ка рeндeси edheпeр kohzgјatјен е тyre дyкe qeне се ато qe пeрјетон I дeмтуари гјатe дхе пас мјekимит канeндиким тe vecante нe улјен е veprimtarisе јетeсоре. Нe растин е аксидентеве моторике, пер цактимин е масе се демshperblimit, referimi беhet не критерет теhнике табеларе qe перmbajне шкallen е дементити, moshen е те дементуарит, нјесине бaze те влересимит те деми дхе коeфицинтин корректues јетесор перкате, те миратуара пер кете qellim нга Министри и Финансаве не збатим те ненит 16 те Декретит нr.295, date 15.09.1992. Kolegјет е Башкуара гјithashtу канe унифкура се: *“Demshperblimi per demtimin e shendetit sipas nenit 625/a te K.Civil kerkohet ne menyre te pavarur nga kerkimi per demin pasuror te humbjes ose pakesimit te aftesise per pune, i parashikuar ne nenin 641 te K.Civil. Sipas kesaj dispozite, interesi pasuror i cenuar perkohesisht apo pergjithmone si rrjedhoje e demtimit te shendetit nga fakti i paligjshem, eshte e drejta e njeriut, e parashikuar ne nenin 49 te Kushtetutes, per te fituar mjetet e jeteses, pra edhe per te garantuar e shtuar pasurine, nepermjet punes se ligjshme te zgjedhur me vullnetin e lire te tij. Njekohesisht perben interes te ligjshem te cenuar edhe pakesimi i pasurise se te demtuarit ne formen e shpenzimeve qe ai perballon per perkujdesje dhe, ne vecanti, per mjekimin e shendetit te cenuar si rrjedhoje e panderprere e te njejtит fakt te paligjshem”*.²³²

Meqenese ky lloj деми пасурор еште нје дем и ардhshem не formen е fitimit те munguar (*lucrum cessans*), legjitimohet пер керкимин е тјј edhe personи qe еште и митур apo нук еште не марredhenie pune оse нук еште и сигуар, пра и дементуари qe нук сигурonte те арdhura не kohen е вертетимит те фактит те палигјшем qe ка шкактуар humbје оse pakesim те перhershem те aftesise пер pune. Не кете раст гјeјне збатим критерет е парashikuара не ненет 645 дери 647 те KC дхе, несе нгјарја лидhet ме нје аксидент автомобилстик, krahас тyre, edhe ато те Декретит нr.295, date 15.09.1992 (и миратуар ме лигј) дхе актеве ненлигјоре те nxјerra не

²³² Vendimi Unifikues i Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë, nr 12, datë 14.09.2007.

zbatim te tij. I demtuari qe kerkon demshperblimin sipas nenit 641 te K.Civil, pasi te provoje demtimin e shendetit, natyren e perkohshme a perhershme dhe shkallen perkatese te ketij demtimi, ka edhe barren e proves te vertetoje vleren e te ardhurave te parealizueshme më prej tij nga humbja apo pakesimi i aftesise per pune. Njekohesisht, i demtuari ka barren e proves te vertetoje edhe lidhjen shkakesore ndermjet demtimit te shendetit dhe nevojës per perkujdesje e mjekim, si dhe vleren e shpenzimeve perkatese. Per te arritur ne perfundimet e saj gjykata kerkon mendimin e specializuar te eksperteve sipas fushave perkatese. Nese caktimi i vleres se sakte te shpenzimeve per perkujdesje e mjekim rezulton i pamundur apo me kosto te larte, gjykata vendos me bindjen e saj te brendshme, sipas rrethanave te çeshtjes. Vlera e dëmshpërblimit për dhimbjet trupore fizike, dhimbje shpirtërore dhe frike të pësuar vlerësohen si më poshtë²³³. Në rast se personi i dëmtuar rezulton me paaftësi të përkohshme vlera e dëmshpërblimit do të jetë shuma fikse prej 30.000 leke, Ne rast se personi i dëmtuar rezulton me paaftësi të përhershme, vlera e dëmshpërblimit do të jetë deri në 100 000 leke e cila varion sipas shkallës së paafëtësisë .

Dëmi moral,

Dinjiteti e paprekshmeria e njeriut ne qenien fizike e psikike, paprekshmeria e jetes private, familjare e sociale, e drejta per te gezuar dhe zgjedhur me vullnet te lire menyren e jeteses, jane te drejta te personalitetit, te *drejta absolute* te njeriut dhe, si te tilla, te mbrojtura *erga omnes*²³⁴ ne raport me çdo pjestar tjetër te shoqerise. Keto te drejta jane pjese e themeleve te shtetit e te rendit tone juridik dhe gezojne mbrojtjen me te larte kushtetuese sipas neneve 3, 15, 18, 21, 42, 49, 52, 53, 54, 55 te Kushtetutes. Ne kete kuptim edhe dhimbja e brendshme e vuajtja shpirtërore, si dhe cenimi i normalitetit te jetes se njeriut ne ekzistencen e tij si individ dhe anetar i shoqerise, te shkaktuara nga vepra e paligjshme e te tretit, perbejne cenime te vlerave te lartpermendura te te drejtave te personalitetit te mbrojtura nga Kushtetuta. Ne zbatim te tyre, ne nenin 625 te Kodit Civil, parashikohet e drejta e personit per te kerkuar demshperblim nese cenohet ne “*nderin e personalitetin e tij*”. Keto cenime formesohen ne dy lloje demesh jopasurore, te sferes jashtekontraktore: ***dëmi moral*** dhe ***dëmi ekzistencial***, nderkohe qe cenimi i “*nderit*” dhe “*fyerja e kujtimit te te vdekurit*” jane shfaqje konkrete te demit moral ne rrethana specifike e te lidhura ngushte me vete personin e lenduar. Pagimi I

²³³ Sulce.A 2012/206

²³⁴ <http://definitions.uslegal.com/e/erga-omnes> -Janë te drejta ligjiore të mbrojtura nga të gjithë.

vuajtjeve dhe dhimbjeve fizike si një nga llojet e dëmit moral është njohur që në Romën e lashtë, me pranimin e padisë së shpërblimit të dëmit të ardhur nga dhimbjet dhe vuajtjet.²³⁵

Duke ju referuar arsytimit të mësipërm Kolegjet e Bashkuara arrijne në perfundimin unifikues se: “*Demi moral (pretium doloris ose pecunia doloris) është shfaqje e brendshme, e perkohshme, e turbullimit të padrejte (non iure perturbatio) të gjendjes shpirtërore të njeriut, dhimbje e vuajtje shpirtërore apo gjendje ankthi e mundimi shpirtëror që rrjedh si pasoje e faktit të paligjshëm. Cilido që peson cenime në sferën e shëndetit dhe të personalitetit të tij nga veprimet a mosveprimet e paligjshme dhe me faj të një të treti ka të drejtën të kërkojë edhe demshperblimin e dëmit moral të pesuar. Kjo e drejtë, në cilesinë e të demtuarit, i perket individualisht (ius proprius) edhe secilit prej familjareve të afert të personit që ka humbur jetën apo të cenuar në shëndetin e tij nga fakti i paligjshëm, nëse vertetohet lidhja e tyre e posaçme familjare, ndjesore dhe e bashkejteses. Demi moral i pesuar nga vete të afërmit konsiderohet si pasoje, rrjedhim i menjehershëm dhe i drejtperdrejtë i të njëjtit fakt të paligjshëm*”. Në rast dëmtimi të shëndetit apo vdekje të të afërmit, sikurse në çështjen objekt të këtij gjykimi, gjykata percakton sipas rrethanave të çështjes, rrethin konkret të personave që kanë legjitimim aktiv për të kërkuar individualisht demshperblimin e dëmit moral *ius proprius*. Si rregull, legjitimim aktiv ka secili person që ben pjesë në lidhjen me të afert gjinore familjare me të lënduarin në shëndetin e tij, perkatesisht me viktimen. Në rrethin e personave që kanë legjitimim aktiv perfshihen, në pozite të njëjte me femijën e mitur dhe bashkeshortin, perkatesisht, edhe femija kur lind i gjallë dhe personi që verteton ekzistencën e bashkejteses së qëndrueshme ndjesore dhe ekonomike (*more uxorio*) me të lënduarin a viktimen. Lidhur me shpërblimin për vdekjen e bashkëshortit kërkohet që të ketë ekzistuar bashkësia e qëndrueshme ndërmjet tyre. Fakti se kur do të quhet bashkësi e qëndrueshme zgjidhet rast për rast, por gjithmonë duhet pasur parasysh se duhet të jetë bashkësi e tillë në jetë në të cilën ekziston lidhja e qëndrueshme emocionale, seksuale, dhe ekonomike midis partnerëve. Në vendin tonë nuk është rregulluar posacwrisht bashkwjetesa si bashkim fakti midis burrit dhe gruas. Në nenin 163 të Kodit të Familjes është dhënë vetëm kuptimi dhe mundësia e lidhjes së marrëveshjes me akt noterial për pasojat e saj lidhur me fëmijët dhe pasurinë. Në parim, përveç prezumimit të thjeshtë mbi ardhjen e pasojës morale dhe afersinë gjinore, për caktimin e masës së demshperblimit, gjykata mban parasysh se çdo individ ka

²³⁵ Mandro.A. (1998). *E drejta Romake*, Shtëpia Botuese “Afërdita”, Tiranë, fq. 292, 293, 294.

personalitetin e tij, unik dhe te ndryshem nga te tjeret. Prandaj, edhe shkalla e vuajtjes se pasojave morale dhe masa konkrete e demshperblimit mund te ndryshoje rast pas rasti. Per kete qellim, gjykata shqyrton edhe rrethana konkrete te çeshtjes per te çmuar se pari shkallen efektive te dhimbjes e vuajtjes shpirtërore te shkaktuar dhe, ne lidhje me te, natyren e faktit te paligjshem apo rrezikshmerine e saj nese perben veper penale, shkallen e fajesisë dhe ne teresi menyren e sjelljes se shkaktuesit te demit ne raport me ngjarjen dhe personat e cenuar, natyren e se drejtes se cenuar dhe te pasojave te shkaktuara nga fakti i paligjshem, kushtet subjektive te te demtuarit si mosha dhe shkalla individuale e ndjeshmerise ndaj cenimit te pesuar, si dhe rrethanat qe lidhen me kushtet sociale dhe ekonomike te te demtuarit, por pa cenuar ne kete rast parimin kushtetues te barazise para ligjit dhe te ndalimit te diskriminimit te njeriut per shkak te gjendjes sociale, ekonomike, etj., ne zbatim te nenit 18/2 te Kushtetutes.

Shuma e demshperblimit per demin moral, per shkak te natyres subjektive dhe te brendshme te tij, nuk mund te llogaritet mbi tabela dhe skema te parallogaritura vetem per kete qellim. Prandaj, gjykata e cakton ate mbështetur ne parimin e dhenies se drejtesise sipas bindjes se saj te brendshme, te formuar nga shqyrtimi i te gjitha rrethanave te çeshtjes ne teresine e tyre, duke u mbështetur edhe ne kriterë eventuale normative te zbatueshme sipas natyres se te drejtes se cenuar ose, ne mungese te tyre, ne kriterë dhe elemente vleresimi te konsoliduar nga praktika gjyqesore ne zgjidhjen e çeshtjeve analoge ose ne pervoja perkatese jashtegjyqesore, duke patur gjithnje parasysh zhvillimin aktual ekonomik e social te vendit, perfshire vleren e parase ne ekonomine kombetare. Ne rastin e demit moral qe peson vete personi i cenuar ne shendetin e tij ose ne rastin e demit moral *ius proprius* te vuajtur nga te afermit e tij apo nje viktime, gjykata, per efekte te caktimit te demshperblimit, mbështetet ne vlerat perkatese te paracaktuara ne te holla ne tabelen e lartpermendur te demshperblimeve per demin biologjik qe miratohet sipas Dekretit me akt normativ te Ministrit te Financave. Ne mungese të ketyre kriterëve tabelare normative, gjykata vendos me drejtesi sipas bindjes se saj të brendshme.

Demi ekzistencial shkaktohet si rrjedhoje e cenimit te vlerave komplekse te padhunueshme te qenies njerezore, te normalitetit dhe cilesise se jetes se njeriut, te fushes se ndjenjave dhe te solidaritetit reciprok ne kuader te familjes, si dhe te shprehjes se lire e te plote te aftesive te qenies njerezore per te zhvilluar personalitetin, per t'u shfaqur e realizuar ne shoqeri edhe ne kuader te njesise baze te saj, sikurse eshte familja (nenet 53 dhe 54 te Kushtetutes). Për

dëmin ekzistencial, Kolegjet e Bashkuara të Gjykatës së Lartë kanë unifikuar se: *“Demi ekzistencial i shkaktuar nga fakti i paligjshëm i të tretit nën të drejtat e personalitetit të njeriut duke demtuar thuhet në mënyrë të përhershme shprehjen dhe realizimin e të demtuarit si njeri, shfaqjen e personalitetit të tij në botën e jashtme, duke tronditur objektivisht jetën e përditshme dhe veprimtaritë e zakonshme të tij, duke i shkaktuar përkeqesim të cilësive të jetës nga ndryshimi dhe prishja e ekuilibrit, sjelljes e zakoneve të jetës, të marrëdhënieve personale e familjare. Për shkak të një gjendjeje të tillë psiko-fizike, i demtuari nuk mund të kryejë më veprimtari të caktuara që karakterizojnë pozitivisht qenien e tij apo mund t’i karakterizojnë pozitivisht në të ardhmen, duke e detyruar të shtyhet drejt zgjidhjeve të ndryshme në jetë nga ato të dëshiruara e të pritshme apo në heqjen dorë nga këto të fundit për shkak të vërtetimit të faktit të paligjshëm. Demi ekzistencial, duke mos patur natyrë thjesht ndjesore e të brendshme, është objektivisht i vërtetueshëm”*. Përveç të tjerave, demi ekzistencial nën të demtuarin në marrëdhëniet dhe interesat e jetës familjare, sociale, kulturore, sportive, të veprimtarisë zbatuese, argetimit, të shpërndarjes, etj, të cilat çdo individ ka të drejtë t’i gëzojë dhe që ndikojnë në mënyrë të shkalleshme në ndryshime, në vlerësim dhe formim të personalitetit të gjithsecilit, në sferën psikike të të demtuarit, duke bërë që të alterohen në një masë të prekshme në kuptimin negativ, duke u shfaqur në botën e jashtme, vete marrëdhëniet e tij familjare, sociale, kulturore, afektive, etj. Sikurse në çështjen objekt të këtij gjykimi, veçanërisht në rastin e humbjes së jetës së njeriut të afërm në familje apo të demtimeve të rënda në shëndetin nga fakti i paligjshëm, marrëdhëniet familjare tronditen thellë, familja privohet e demtohet në mënyrë të pariparueshme në elemente të genesishme të vete kuptimit dhe ekzistencës së saj, në ndjenjat dhe objektivat e pritshme për një jetë normale e të konsoliduar, jetë e cila në mënyrë të papritur e të dhunshme, pëson ndryshime të karakterit përkeqësues, për shkak të faktit të paligjshëm të të tretit. Demi ekzistencial, si shfaqje e jashtme e cenimit të interesave të ligjshme lidhur me cilësinë e jetës, ndryshe nga ai moral, është objektivisht i vërtetueshëm dhe nuk mund të provohet vetëm me anë të prezumimeve të thjeshta. Për caktimin e demshpërblimit të demit ekzistencial, gjykata çmon mbi rrethanat që vërtetojnë ndryshim të dukshëm e të rëndësishëm përkeqësues të jetës së përditshme dhe impaktin aktual e të ardhshëm të këtyre ndryshimeve në interesat jopasurore dhe marrëdhëniet e të demtuarit me botën e jashtme. Në veçanti, në rastet e vdekjes apo demtimit të rëndë të shëndetit të të afërmit, për caktimin e masës së demshpërblimit ekzistencial mbahen parasysh edhe afërsia gjinore, moshë e viktimes dhe e të

demtuarit, perberja dhe gjendja e bashkejeteses ne familje, si dhe rrethana te tjera qe provojne perkeqesimin e gjendjes deri ne pamundesine e shprehjes se aftesive te demtuarit per te zhvilluar interesat dhe veprimtarine e perditshme. Sikurse ai moral, edhe demi ekzistencial ka natyre subjective, prandaj shuma e demshperblimit te tij caktohet ne menyre te pavarur nga demi moral, por duke zbatuar te njejtat kriteret dhe metoda te vlefshme per llogaritjen e demshperblimit te ketij te fundit.

6.7. Praktika gjyqësore në Shqipëri

Ndër vendimet e shumta të praktikës gjyqësore në fushën e sigurimit dhe përgjegjësisë civile të shkatur nga aksidentet në Shqipëri do të analizoj: *Vendimin Unifikues të Kolegjeve të Bashkuara Nr.12 Datë 14.09.2007*. Me vendimin nr. 12, datë 14.09.2007 Gjykata e Lartë unifikoi praktikën gjyqësore në lidhje me zbatimin e neneve 608, 609, 625, 643/a e vijues të Kodit Civil, duke u shprehur, në thelb, për subjektet që kanë të drejtën subjektive (**legjitimimin aktiv**) për të kërkuar dëmshpërblimin e dëmit pasuror e jopasuror të pësuar. Çdo subjekt i cenuar në të drejta dhe interesa të ligjshme personale e pasurore nga fakti i paligjshëm, edhe nëse nuk është ai vetë subjekti pasiv i atij fakti, ka të drejtën subjektive, legjitimimin aktiv, për të kërkuar (*ius proprius*) dëmshpërblimin e dëmit pasuror e jopasuror të pësuar duke zgjeruar kështu rrethin e personave që përfitojnë dëmshpërblim në rastet e shaktimit të dëmit. Legjitimimi aktiv, në parim, nuk kushtëzohet me gezimin e cilesisë së trashëgimitarit të një personi të demtuar, por vetëm me cilesinë e vetë paditesit si i demtuar nga fakti i paligjshëm.

- Në rastin e shaktimit të vdekjes nga fakti i paligjshëm, kanë legjitimim aktiv për kerkimin e demshperblimit te demit pasuror e jopasuror te pësuar pjesetaret e familjes se viktimes.
- Në rastin e demtimit të shendetit, legjitimim aktiv ka vetë personi i cenuar në shendetin e tij dhe, sipas rrethanave, edhe pjesetaret e afert të familjes së tij.
- Në të dy rastet, legjitimim aktiv gëzon edhe personi që pretendon se bashkejetonte me viktimen pa lidhur martesë me të (*more uxorio*) dhe, në rrethana përjashtimore, edhe persona të tjera në lidhjen me të afert të gjinise a krushqise me viktimen.

Ky vendim shprehet për figurën e dëmit biologjik apo dëmit mbi shëndetin (si figurë e posaçme e dëmit jopasuror), figurën e dëmit moral dhe atij ekzistencial, metodologjinë e përlogaritjes së masës së dëmshpërblimit etj.

Demi biologjik (Demi mbi shendetin)

Demtimi i shendetit vjen si pasoje e cenimit te integritetit fizik dhe/ose psikik te njeriut. Te drejtat e njeriut per jeten dhe shendetin jane te drejta objektive qe lindin dhe jane te padhunueshme e te pandashme me vete ekzistencen e tij. “*Demi biologjik*” apo “*demi mbi shendetin*”, eshte figure e posaçme e demit jopasuror dhe si i tille, objekt kerkimi i pavarur te demshperblimit perkates. Ne tregun e lire, cenimi i tij nuk kompensohet ne natyre dhe as nuk ka çmim ne te holla. Demtimi i shendetit (demi biologjik) perben, ne thelb, cenimin e se mires se shendetit, te integritetit fizik dhe/ose psikik te njeriut. Ky dem jopasuror, i parashikuar nga shkronja “a” e nenit 625 te Kodit Civil, eshte objekt kerkimi dhe demshperblimi i pavarur nga deme te tjera pasurore e jopasurore te pesuara nga i demtuari per shkak te te njejtit fakt te paligjshem. Meqenese jeta dhe shendeti i njeriut nuk ka çmim, ne respektim te parimit themeltar kushtetues te barazise perpara ligjit dhe ndalimit te diskriminimit sipas nenit 18 te Kushtetutes, gjykata duhet te garantoje nje gjykim uniform dhe vleresim te njejte te perqindjes e te mases se demshperblimit te demit biologjik, per çdo forme e shkalle konkrete te cenimit te perhershem a perkohshem te integritetit fizik ose psikik te te demtuarit, nese mosha eshte e njejte dhe po i njejte eshte edhe lloji i demtimit shendetsor fizik a psikik te pesuar.

Demi moral (cenimi i nderit)

Dhimbja e brendshme e vuajtja shpirtërore, si dhe cenimi i normalitetit te jetes se njeriut ne ekzistencen e tij si individ dhe anetar i shoqerise, te shkaktuara nga vepra e paligjshme e te tretit, perbejne cenime te vlerave te te drejtave te personalitetit. Keto cenime formesohen ne dy lloje demesh jopasurore, te sferes jashtekontraktore: *deminmoral* dhe *demin ekzistencial*, nderkohe qe cenimi i “*nderit*” dhe “*fyerja e kujtimit te te vdekurit*” jane shfaqje konkrete te demit moral ne rrethana specifike e te lidhura ngushte me vete personin e lenuar.

Demi moral (*pretium doloris* ose *pecunia doloris*) eshte shfaqje e brendshme, e perkohshme, e turbullimit te padrejte (*non iure perturbatio*) te gjendjes shpirtërore te njeriut, dhimbje e vuajtje shpirtërore apo gjendje ankthi e mundimi shpirtëror qe rrjedh si pasoje e faktit te paligjshem. Cilido qe peson cenime ne sferen e shendetit dhe te personalitetit te tij nga veprimet a mosveprimet e paligjshme dhe me faj te nje te treti ka te drejten te kerkoje edhe demshperblimin e demit moral te pesuar. Kjo e drejte, ne cilesine e te demtuarit, i perket individualisht (*ius proprius*) edhe secilit prej familjareve te afert te personit qe ka humbur jeten apo te cenuar ne shendetin e tij nga fakti i paligjshem, nese vertetohet lidhja e tyre e

posaçme familjare, ndjesore dhe e bashkejeteses. Demi moral i pesuar nga vete te afermit konsiderohet si pasoje, rrjedhim i menjehershëm dhe i drejtperdrejte i te njejtit fakt te paligjshëm.

Demi ekzistencial (demi mbi cilesine e jetes)

Demi ekzistencial i shkaktuar nga fakti i paligjshëm i te tretit cenon te drejtat e personalitetit te njeriut duke demtuar thuaje ne menyre te perhershme shprehjen dhe realizimin e te demtuarit si njeri, shfaqjen e personalitetit te tij ne boten e jashtme, duke tronditur objektivisht jeten e perditshme dhe veprimtarite e zakonshme te tij, duke i shkaktuar perkeqesim te cilesise se jetes nga ndryshimi dhe prishja e ekuilibrit, sjelljes e zakoneve te jetes, te marredhenieve personale e familjare. Per shkak te nje gjendjeje te tille psiko-fizike, i demtuari nuk mund te kryeje më veprimtari te caktuara qe karakterizojnë pozitivisht qenien e tij apo mund t'a karakterizojnë pozitivisht ne te ardhmen, duke e detyruar te shtyhet drejt zgjidhjeve te ndryshme ne jete nga ato te dëshiruara e te pritshme apo ne heqjen dore nga keto te fundit per shkak te vertetimit te faktit te paligjshëm.

Në lidhje me masën e dëmshpërblimit vendimi unifikues shprehet se gjykatat duhet të mbështeten në vlerat përkatëse të përcaktuara nga aktet ligjore në fuqi dhe vetëm në mungesë të këtyre kriterëve tabelare ato vendosin sipas bindjes së tyre të brendshme, duke lënë të lirë mundësinë e përcaktimit të masës së dëmshpërblimit rast pas rasti.

-Vendimi i Gjykatës Kushtetuese Nr.6, Datë 17.2.2012

Objekti i këtij vendimi është zgjidhja e konfliktit ligjor ndërmjet vendimit unifikues nr.12, datë 14.9.2007 të Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë dhe akteve të tjera ligjore në fushën e sigurimeve dhe erdhi si kërkesë e Gjykatës së shkallës së parë pasi gjatë shqyrtimit të një çështje civile me objekt detyrimin e shoqërisë “Interalbanian” sh.a. të paguajë në favor të palës paditëse F.R. etj, dëmin real pasuror dhe jopasuror të shkaktuar si pasojë e aksidentit automobilistik me pasojë vdekjen e shtetasit A.R., ka konstatuar se për zgjidhjen e mosmarrëveshjes objekt gjykimi, ajo duhet t'i referohet dy rregullimeve ligjore që kanë trajtuar në mënyra të ndryshme të njëjtat çështje, nga njëra anë vendimi unifikues i Gjykatës së Lartë, i cili është i detyrueshëm për t'u zbatuar nga gjykatat më të ulëta dhe, si i tillë, merr fuqinë e ligjit, dhe nga ana tjetër aktet ligjore në fuqi në fushën e sigurimeve. Për këto arsye, me vendimin e datës 29.9.2010, gjykata referuese ka vendosur pezullimin e gjykimit dhe

dërgimin për shqyrtim në Gjykatën Kushtetuese. Duke analizuar të gjitha Rrethanat Gjykata Kushtetuese arsyeton se qëllimi i kësaj gjykate Qëllimi i Gjykatës nuk është të vërë në diskutim vlerën që kanë vendimet unifikuese të Gjykatës së Lartë në rendin juridik dhe as detyrimin ligjor që kanë gjykatat më të ulëta që të marrin parasysh dhe zbatojnë në çështje analoge zgjidhjet e dhëna në këto vendime. Gjykata vëren se në rastin në shqyrtim mënyra si e ka paraqitur gjykata referuese këtë çështje del jashtë kuadrit të parimit të sigurisë juridike dhe atij të barazisë përpara ligjit. Gjykata thekson se çështja e shtruar para saj, në thelb, ka të bëjë me zbatimin e parimit të veprimit të ligjit të ri, të posaçëm, në kohë.

Gjykata thekson se ligji i ri nuk mund të ndërhyjë në ato marrëdhënie juridike të cilat janë zgjidhur me vendim të formës së prerë, pra midis ligjit të ri dhe çështjeve që përbëjnë *res judicata* nuk mund të ketë lidhje juridike. Në rastin në shqyrtim, në këndvështrimin e respektimit të parimit të sigurisë juridike, nuk konstatohet që qëllimi i ligjvënësit të ketë qenë miratimi i një ligji specifik *ad hoc* me qëllim që të influencojë në përfundimin e një çështjeje që është duke u shqyrtuar para gjykatës, apo rregullimi me efekte prapavepruese i marrëdhënieve që kanë lindur para hyrjes së këtij ligji në fuqi. Në këtë vendim vlerësohet se është detyrimi i gjykatës referuese dhe jo i kësaj Gjykate të verifikojë dhe përcaktojë, me qëllim identifikimin e ligjit të zbatueshëm në çështjen konkrete, momentin e lindjes së marrëdhënies objekt gjykimi në raport me momentin e hyrjes në fuqi të ligjit nr. 10076, datë 12.2.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit. Ligji i mëvonshëm nuk lidhet me përcaktimet që ka bërë më parë praktika gjyqësore përderisa, në bazë të nenit 145 të Kushtetutës gjyqtarët i nënshtrohen Kushtetutës dhe ligjeve, duke respektuar hierarkinë e burimeve të së drejtës. Si përfundim, Gjykata rithekson se në thelb kjo çështje lidhet me fuqinë e vendimit unifikues përballë efekteve në kohë të ligjit të posaçëm në fushën e sigurimeve, megjithatë, duke pasur parasysh problematikën e ngritur në kërkesë, të konfirmuar edhe nga parashtrimet e subjekteve të interesuara në seancë gjyqësore Në këtë vendim konfirmohet se nuk hyn në sferën e kompetencës së Gjykatës nëse paraqet probleme të veprimit të ligjit në kohë (siç është rasti në shqyrtim) apo kërkon vlerësime lidhur me vendosjen respektive hierarkike të normave në konflikt, të cilat si të tilla hyjnë në sferën e kompetencës së gjykatës referuese.

Kapitulli VII: PËRGJEGJËSIA CIVILE NË TË DREJTËN E BE-SË

7.1. Burimet e së drejtës të sigurimit nga përgjegjësia civile në të drejtën e BE-së dhe historiku i tyre

Duke analizuar të drejtën e BE-së në këtë fushë, mund të thuhet se pasojat e aksidenteve në komunikacion dhe shkalla e mbrojtjes së viktimave përmes sigurimeve janë përcjell dhe monitoruar vazhdimisht në nivelin e BE-së në përpjekjet e saj për të harmonizuar legjislacionet kombëtare që të sigurojnë të njëjtin nivel të mbrojtjes minimale të sigurimit në të gjitha shtetet anëtare.

BE-ja ka ende tendencë për të zgjidhur çështjet e pazgjidhura në fushën e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile nga përdorimi i automjeteve nëpërmjet harmonizimit të rregulloreve të vendeve të ndryshme që përbëjnë komunitetin evropian. Mu për këtë qëllim, BE-ja ka aprovuar direktiva të cilat të cilat kanë kontribuar në harmonizimin dhe përafrimin e mbrojtjes së viktimave nga aksidentet në komunikacion në Evropë.

Shtetet anëtare të BE-së, por edhe ato që nuk janë anëtare të BE-së, kanë rënë dakord që legjislacionin e tyre kombëtar në fushën e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve ta harmonizojnë me Direktivat Evropiane . Falë kësaj është arritur një nivel i lakmueshëm i mbrojtjes së viktimave në komunikacion apo kategorive të rrezikuara të viktimave në shtetet anëtare dhe komunitetin evropian në përgjithësi.

Sot në vendet evropiane ekziston minimumi i detyrueshëm i mbrojtjes siguruese të personave të dëmtuar në aksidentet rrugore në mënyrë që në këtë drejtim nuk ka dallime shumë të mëdha nga vendi në vend dhe me këtë përfshirja e bashkësisë ndërkombëtare në fushën e sigurimit të detyrueshëm nga përgjegjësia e shoferëve ka dhënë tashmë rezultate.

Direktivat dhe Udhëzimet janë akte juridike të cilat janë të detyrueshme për shtetet anëtare për të cilat ato lidhen në drejtim të objektivave që do të arrihen, por legjislacioneve kombëtare iu lejohe liri në zgjedhjen e formave dhe mjeteve të zbatimit ose ekzekutimit të këtyre direktivave dhe udhëzimeve. Direktiva përcakton rregullat uniforme që shtetet anëtare duhet të përfshijnë në legjislacionin e tyre kombëtar .²³⁶

Balancimi i rregullave në fushën e sigurimit të detyrueshëm nga përgjegjësia civile të shoferëve në shtetet anëtare të BE-së është qëllimi i tyre kryesor. Vendet e Bashkimit Evropian kanë miratuar pesë (5) direktiva, si dhe një numër të madh rekomandimesh të cilat

²³⁶ Direktivat dhe Udhëzimet, web faqja e BE-se;

kanë përcaktuar përgjegjësinë e sigurimit për dëmin e shkaktuar me përdorimin e mjeteve motorike²³⁷

Duhet të theksohet se Direktivat kontribuojnë në mbrojtjen e palëve të dëmtuara në aksidentet e trafikut jo vetëm në shtetet anëtare të BE-së por edhe për ata që aspirojnë të bëhen anëtarë të saj, sikurse është rasti me vendin tonë.

Ka edhe rekomandime të shumta të Bashkimit Evropian në lidhje me vendet jashtë BE-së , dhe kanë lidhje me këtë lloj të sigurimit dhe harmonizimit të tij me legjislacionin kombëtar të këtyre vendeve me atë të BE-së.²³⁸ (Burimi: Vendimi i Komisionit Evropian (OJ Nr L 33, 1999/06/02, f 25;.. OJ Nr L 343, 1997/12/13, f 24;. OJ Nr L 16, 1993/01/25, f 51;.. OJ Nr L 177 , 1991/07/05, fq 25.);

Periodha gjatë së cilës janë aprovuar këto direktiva është relativisht e gjatë (nga viti 1972 deri në vitin 2005) dhe gjithsesi kjo dëshmon për ndjeshmërinë e çështjeve dhe problemeve që lidhen me sigurimin ndërkombëtar të përgjegjësisë te automjeteve si dhe përshtatjen graduale të legjislacionit kombëtar me këto rregulla.

Direktiva e parë u miratua më 24.04.1972 (Direktiva e parë 72/166 / EEC e datës 24 prill 1972, mbi përafrimin e ligjeve të shteteve anëtare në lidhje me sigurimin kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike, si dhe për zbatimin e detyrimit për tu siguruar kundër përgjegjësisë të tillë, Journal Officiel n ° L 103 të 1972/02/05);²³⁹

Direktiva e dytë më 30.12.1983 (Direktiva e dytë 84/5 / EEC e 30 dhjetor 1983 për përafrimin e ligjeve të Shteteve Anëtare në lidhje me sigurimin kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike, Journal Officiel n ° L 008 të 1984/11/01);²⁴⁰

Direktiva e tretë më 14.05.1990 (Direktiva e tretë 90/232 / EEC e datës 14 maj 1990 mbi përafrimin e ligjeve të Shteteve Anëtare në lidhje me sigurimin kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike. Gazeta officiel n ° L129 të 1990/05/19).²⁴¹

²³⁷ http://www.diplomacy.bg.ac.rs/pdf/E_Zakonodavstvo/33-34/33_03_VColovic.pdf);.

²³⁸ Vendimi i Komisionit Evropian (OJ Nr L 33, 1999/06/02, f 25;.. OJ Nr L 343, 1997/12/13, f 24;. OJ Nr L 16, 1993/01/25, f 51;.. OJ Nr L 177 , 1991/07/05, fq 25.);

²³⁹ Direktiva e parë u miratua më 24.04.1972;

²⁴⁰ Direktiva e dytë më 30.12.1983

²⁴¹ Direktiva e tretë më 14.05.1990

Direktiva e katërt më 16.05.2000 (Direktiva e katërt 2000/26 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të datës 16 maj 2000 mbi përafrimin e ligjeve të Shteteve Anëtare në lidhje me sigurimin kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe ndryshimin e Direktivave të Këshillit 73 / 239 / EEC dhe 88/357 / EEC, Journal officiel n ° L181 e 20.07.2000);²⁴²

Direktiva e pestë më 11.05.2005 (Direktiva e pestë 2005/14 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të datës 11 maj 2005 për ndryshimin direktivave të Këshillit 72/166 / EEC , 84/5 / EEC, 88/357 / EEC dhe 90/232 / EEC dhe Direktivën 2000 / 26/ ECe Parlamentit Evropian dhe e Këshillit në lidhje me sigurimin kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike (Tekst me EEA) Journal Officiel n ° L 149 të 2005/11/06).²⁴³

Direktiva e parë hodhi themelet e rregullimit sigurimin e përgjegjësive civile të automjeteve në vendet anëtare, atëherë Komuniteti Ekonomik Evropian e që janë të rregulluara në fushën e " green card " për Shtetet Kontraktuese. Kjo kartë jeshile ose certifikatë e sigurimit , të cilën i siguruari e merr nga kompania e tij e sigurimit, pas nënshkrimit të kontratës, duke shërbyer si dëshmi se ai ka përmbushur detyrimet lidhur me sigurimin e makinës .

Ky sigurim është i vlefshëm në të gjithë Bashkimin Evropian, nuk ka rëndësi se ku mund të ndodhë aksidenti i trafikut. Në këtë mënyrë personi i siguruar nuk është i detyruar të paguajë koston shtesë të sigurimit , kur udhëton në vendet e BE-se . Në rastin e aksidenteve të trafikut një kartë jeshile , ose certifikata e sigurimit , shërben si provë e sigurimit ndaj rasteve dhe dëshmi se viktimat e aksidenteve të tilla kanë të drejtë për kompensim për dëmet e tilla.

Gjithashtu, direktiva e parë ka pasur një rëndësi të madhe për funksionimin e qetë të transportit rrugor, duke shfuqizuar sigurinë e kontrollit kufitar dhe duke futur një mekanizëm efektiv për të kompensuar viktimat e aksidenteve rrugore nga automjetet e huaja. Qëllimi i kësaj Direktive është për të hequr pengesat dhe për të lehtësuar kalimin e lirë të njerëzve dhe automjeteve. Kjo arrihet përmes një rrjeti të zyrave kombëtare në kuadër të sistemit të kartës së gjelbër, kartë kjo që lejon personat e lënduar në aksidentet e trafikut e që përfshijnë automjetet e huaja që janë të regjistruara në një Shtet Anëtar , se kërkesa për dëmshpërblim i paraqitet subjektit me seli në atdhe.²⁴⁴

²⁴² Direktiva e katërt më 16.05.2000;

²⁴³ Direktiva e pestë më 11.05.2005;

²⁴⁴ Direktiva e V-te, po aty;

Direktiva parashikon heqjen e kontrollit mbi kartat jeshile bazuar në marrëveshjen e Zyrës Kombëtare të Shteteve Anëtare, sipas të cilës çdo zyrë garanton me legjislacionin e tyre kombëtar se dëmet që rrjedhin nga përdorimi i automjeteve të huaja në territorin e saj do të kompensohen, madje edhe kur nuk është siguruar.

Direktiva shërbeu për të harmonizuar disa rregulla të sigurimit të domosdoshëm që shtetet anëtare duhet të bëjnë në legjislacionin e tyre kombëtar që pozita e viktimave të aksidenteve rrugore në Komunitet nuk do të jetë shumë e ndryshme , pavarësisht se ku ndodh një aksident trafiku.

Duhet theksuar se së pari Direktiva është ndryshuar dhe plotësuar në mënyrë që të sigurohet statusi i barabartë për viktimat e aksidenteve rrugore në të gjitha Shtetet Anëtare. Së dyti Direktiva rregullon harmonizimin e ligjeve të Shteteve Anëtare në fushën e sigurimit të përgjegjësisë së automjeteve. Kjo Direktivë gjithashtu ka rregulluar edhe pyetje në lidhje me krijimin dhe funksionimin e fondeve të garancisë për dëmet e shkaktuara nga automjetet e panjohura ose pasiguruar motorike nga të cilat kanë vuajtur palët e treta.

Në qoftë se nga aksidenti i është shkaktuar dëm një personi nga automjeti i cili nuk është siguruar ose mjete i tij nuk mund të identifikohet , personi i tretë për zhdëmtimin e tij ka të drejtë ligjore për kompensim nga fondi për sigurimin motorik në vendin ku ka ndodhur aksidenti , natyrishtë në përputhje me të gjitha rregulloret në atë vend. Prandaj , për të eliminuar dallimet në legjislacionet kombëtare me të cilat ka rezultuar një pozitë e pabarabartë tek viktimat e aksidenteve rrugore të Shteteve Anëtare,

Direktiva parashikon që në çdo Shtet Anëtar duhet të ketë një organizatë që do të kryejë kompensimin nga automjetet e panjohura dhe të pasiguruar të paktën deri në masën e përcaktuar për sigurimin e detyrueshëm (neni 1 , paragrafi 4).

Direktiva e dytë përcakton se siguri i detyrueshëm mbulon dëmtimin e personave dhe dëmtimin e pronës , e cila i eliminon dallimet e rëndësishme në legjislacionin kombëtar për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë civile të automjeteve.

Sipas Direktivës së dytë çdo Shtet Anëtar duhet të përcaktojë shumat në lartësinë e të cilave duhet të lidhet siguri i detyrueshëm . Shtetet Anëtare mund të marrin në konsideratë kufijtë më të lartë të mbulimit të sigurimit , duke përfshirë edhe mbulimin e pakufizuar , por nuk mundën për të kufizuar obligimin e siguresit për shumat nën ato të përcaktuara nga Direktiva. Me këtë ajo kompenzon sasinë minimale të sigurimit në të gjitha vendet anëtare

dhe me këtë rregullohet sigurimi i përgjegjësisë së automjeteve që pat filluar me Direktivën e parë .

Direktiva e dytë përshkruan lartësinë minimale për të mbuluar për dëmet ndaj palëve në shumën e 350,000 euro . Ndërsa shuma e përcaktuar minimale e mbulimit i referohet një personi, shumat janë shumëzuar me numrin e personave të lënduar në rast se janë në një aksident me makinë disa persona. Përveç kësaj për të rregulluar sasinë e dëmeve të shkaktuara në fytyrat e tyre, Direktiva rregullon shumën e dëmeve të shkaktuara të pronës, dmth . gjërave kështu që shuma e parashikuar prej 100.000 euro në rast të dëmtimit të pronës , pavarësisht nga numri i personave të lënduar.

Në vend të këtyre shumave, Shtetet Anëtare mund të parashikojnë se shuma minimale e mbulimit të 500.000 euro për dëmtimin e personave (kur ka disa persona të lënduar) ose shumën totale minimale e mbulimit të 600,000 euro për dëmin e personave ose për dëmtimin e gjërave nga ana e aksidentit (pa marrë parasysh se numri i personave të lënduar dhe natyra e dëmit). Këto shuma janë për kompanitë e sigurimeve të shteteve anëtare më pak të zhvilluara, ndërsa në vendet ekonomikisht të forta ato parashikohen nga legjislacioni i tyre.

Në legjislacionet kombëtare të vendeve anëtare kanë ekzistuar dallime të mëdha në aspektin e rrethit të personave të cilët janë dëmtuar dhe siguruesi ka obligim për të kompensuar dëmin që iu është shkaktuar atyre nga aksidentet dhe i cili i ka kontribuar një pozite të pabarabartë të viktimave të trafikut nga vendi në vend. Në disa vende, p.sh. kompensimi i personave të cilët i përkisnin palës se tretë ishte i gjerë duke përfshirë një bashkëshort dhe të afërmit, kurse në vende tjera ishte kufizimi tek anëtarët e familjes së ngushtë apo më të gjerë .

Ky problem është zgjidhur në kuadrin e Direktivës në mënyrë që zhdëmtimi iu ofrohet anëtarëve të familjes së personit të siguruar, shoferit apo ndonjë person tjetër civil dhe pasojat janë të mbuluara nga sigurimit.

Duhet gjithashtu të theksohet se Direktiva e dytë përcakton se nëse ligji ose kontrata parashikon disa raste se nese nuk ka asnjë detyrim të siguruesit të paguajë dëmin për të cilin është i siguruar personi përgjegjës (pronari i automjetit apo shoferi), Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë në legjislacionin e tyre mekanizmin e këtyre tarifave per zhdëmtimin dhe mbrojtjen e palëve të treta (për shembull, rastet e aksidenteve në trafik kur janë shkaktuar nga automjeti i drejtuar nga një person i cili nuk ka autorizim apo një automjet i drejtuar nga një person pa patent shofer apo personat të cilët nuk i kanë respektuar standardet teknike mbi sigurinë e automjeteve.

Direktiva e Tretë për shtetet anëtare të BE-së paraqiti një politikë uniforme dhe premtë unike të sigurimit për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësive civile të shoferëve i cili mbulon të gjithë territorin e Komunitetit . Direktiva kërkon që shtetet anëtare në legjislacionin e tyre kombëtar të sigurojnë unifikim mbi detyrimin e organizimit të sigurimit për kompensim nga mjetet motorike, kështu që sigurimi i detyrueshëm t'i mbulon të gjithë personat të cilët ishin pasagjerë në automjet si dhe që sigurimi të mbulojë të gjithë territorin e Komunitetit mbi bazën e një primi të vetëm. (Burimi: Direktiva e Këshillit e tretë EEC për harmonizimin e legjislacionit të Shteteve Anëtare në fushën e sigurimit ndaj përgjegjësive për dëmet nga përdorimi i mjeteve motorike , të ligjit European 03/03 , 2003);

Në këtë mënyrë , Direktiva rregullon në detaje karakteristikat e Fondit të Garancisë në Shtetet Anëtare të Komunitetit sikurse edhe elementet tjera në lidhje me pagesën e dëmeve në rrethana të veçanta. Direktiva e tretë ka mundësuar zgjedhje për paditësit , kur ata kanë pësuar dëmtime në një shtet ku shuma e sigurimit është e ultë që të arrijnë një kompensimi më të favorshëm. Ky rregull zbatohet për të gjitha palët e prekura , duke përfshirë edhe shtetasit e vendit ku ka ndodhur një aksident. Për shembull , nëse një qytetar grek i cili ka pësuar një dëm nga aksidenti me automjet në Greqi dhe i cili është i vendosur në Gjermani , ka të drejtë të marrë dëmshpërblim nën kushtet e së drejtës gjermane, nëse kjo është më e favorshme për të.

Për këtë arsye, Shtetet Anëtare duhet të marrin masa për të siguruar që sigurimi i detyrueshëm ka për të mbuluar dëmet e përgjegjësive civile nga përdorimi i automjeteve motorike sipas një primi të vetëm dhe duke u bazuar në politikat që zbatohen në të gjithë territorin e BE-së.

Prandaj, mund të konkludojmë se në rast të një aksidenti trafiku në një vend tjetër, pala e dëmtuar ka të drejtë të kompensimit të dëmeve në përputhje me rregulloret në atë vend ose në vendin e tij në qoftë se pagesa është më e favorshme në këtë mënyrë . Këto rregulla ndryshojnë nga vendi në vend mirëpo pala e dëmtuar ka të drejtë për pagesën minimale.

Gjithashtu, Direktiva e tretë në interes të realizimit të shpejtë të së drejtës për kompensim, parashikon që shtetet anëtare do të marrin të gjitha masat ndaj pretenduesve që sa më shpejt që të jetë në dispozicion informacioni në lidhje me atë që siguresi të ketë përfunduar përgjegjësinë e sigurimit për dëmin e shkaktuar nga një automjet i cili është i përfshirë në aksident.

Duke marr pasur parasysh qëllimet e ndryshme të mbulimit të sigurimit, dmth . kompensimin nga fondet e sigurimeve në Shtetet individuale anëtare, kjo Direktivë plotëson dy Direktivat e mëparshme në lidhje me përmbajtjen e sigurimit kundër përgjegjësisë civile për të gjithë personat që kanë pësuar dëme në të njëjtin trafik mund të marrin përfitime të ngjashme dhe brenda një afati të arsyeshëm.

Vlen të potencohet se kontributi më i madh i Direktivës së tretë është i lidhur me pagesën e dëmeve nga Fondi Garantues ose me rregullimin e mundësisë së kontaktit të drejtpërdrejtë të palës së dëmtuar ndaj kësaj organizate për pagesën e dëmeve.

Pavarësisht harmonizimit të ligjeve të shteteve anëtare të BE-së , në lidhje me sigurimin e përgjegjësisë detyrueshëm të automjeteve , me qëllim të përmirësimit të mbrojtjes së viktimave të aksidenteve rrugore , doli se e drejta për kompensim në një vend të huaj ishte e vështirë për t'u arritur. Kësisoj Direktiva e tretë ka kontribuar në përmirësimin e mbrojtjes së viktimave të aksidenteve të trafikut , kryesisht për shkak se rregullat e tij në masë të madhe kanë lehtësuar kalimin e kufijve të tyre të brendshëm i cili kontribuon në krijimin e tregut unik.

Direktiva e katërt përcakton rregullat për personat të cilët kanë pësuar dëme në një shtet tjetër dhe iu ofron të drejtën për të marrë kompensim në vendin e tyre. Gjegjësisht , praktika ka dëshmuar paaftësinë e sistemit të kartës së gjelbër dhe sistemi nuk i zgjidh të gjitha problemet e palës së dëmtuar andaj në këtë rast duhet të zbatohen për kompensim në një vend tjetër. Direktiva e katërt parasheh të gjitha masat që duhet të merren nga Shtetet Anëtare në mënyrë që të ketë të drejtën për kompensim të huaj të demit në vendin e tij . Direktiva rregullon procedurën e kompensimit të personave që janë banor i përhershëm në një Shtet Anëtar , nëse dëmi i vuajtur në një vend të huaj nga një aksident trafiku të shkaktuar nga automjetet të cilat janë të vendosura rregullisht në një shtet anëtar , përveç në shtetin ku është plagosur. Kështu , pala e dëmtuar mund t'i adresohet drejtpërdrejt siguruesit të personit i cili e shkaktoi aksidentin , në vend që të pres për personin kontaktues të sigurimit të tyre.

Sipas Direktivës ²⁴⁵, shtetet anëtare të BE-së duhet gjithashtu:

- të sigurojnë që pala e dëmtuar mund të kontaktoj drejtpërdrejt kompaninë e sigurimit që të sigurojë përgjegjshmërinë e personit i cili është përgjegjës për aksidentin, pra dëmtuesit;

²⁴⁵ Direktiva e IV-te;

- vendosin sanksione , në mënyrë që të përshpejtojnë kompensimin kur ai shtyhet për më vonë nga përgjegjës sigurimeve gjatë 3 muajve me pagesën e taksave;
- krijimi i qendrave të informacionit detyrë parësore e të cilit do të jetë për të gjetur automjetin që shkaktoi aksidentin, si dhe siguruesin e automjetit;
- të sigurojnë kushtet për emërimin e një përfaqësuesi për rregullimin e dëmit nga kompanitë e sigurimeve. Qëllimi i emërimit të përfaqësuesit për të rregulluar dëmin është që t'ia mundësojë personit të dëmtuar zhdëmtimin në vendin e banimit të tij;
- të krijojë kushte për themelimin e departamentit për dëmet, në rastet kur nuk caktohet një përfaqësues për rregullimin e dëmeve , apo kur vonohet padrejtësisht vendimi ose kur nuk është e mundur për të identifikuar siguruesin.

Kështu , ne mund të konkludojmë se objektivat e Direktivës ishin kompensimi i shpejtë dhe kostot minimale ligjore. Për këtë arsye, për të mundësuar të drejtën për kompensim ndaj palës së dëmtuar nuk është e mjaftueshme që siguruesi të ketë një komisionar në shtetin ku pala e dëmtuar ka vendbanimin e zakonshëm , por është e nevojshme për të siguruar masat që sigurojnë kompensimin e shpejtë.

Gjithashtu , ne mund të konkludojmë se ideja për të ngritur Direktivën e katërt për sigurimin kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike , ndodh kryesisht për shkak të nevojës për të rregulluar numrin në rritje të kërkesave për zhdëmtim në trafikun ndërkombëtar, kuptohet nga personat që vuajnë dëmet në një vend të huaj si dhe ankesat në lidhje me ngadalësinë në zgjidhjen e tyre . Direktiva ka prezantuar rregulla të reja për të lehtësuar zgjidhjen më të shpejtë të aksidenteve të trafikut në vendet e tjera se sa në shtëpinë e palës së dëmtuar ose të një mekanizmi efektiv për trajtimin e aksidenteve të tilla .

Megjithatë, duhet theksuar se Direktiva e katërt është në shumë mënyra një direktivë bazë për shkak se ajo nuk refuzon standardet kombëtare që do mund të jenë me përfitim më të madh për palën e dëmtuar , por vetëm për aq sa ka të bëjë me kërkesat për kompensim në lidhje me aksidentet e trafikut që kanë ndodhur në një vend të huaj. Një pengesë e rëndësishme e Direktivës së katërt është se pala e dëmtuar mbetet e vetme dhe me ballafaqimin e saj me probleme ligjore si pasojë e një aksidenti trafiku në një vend të huaj . Edhe pse është shumë e rëndësishme që personi i dëmtuar për të marrë këshillat e duhur ligjore në fillim , shumë sisteme ligjore ofrojnë shumë pak mundësi për rimbursimin e tarifave të avokatit nëse padia zgjidhet nga gjykata. Ka pasur nevojë për masa të reja dhe

zgjidhje më të mira për funksionimin e sigurimit të detyrueshëm të automjeteve dhe për të eliminuar mangësitë ekzistuese.

Kësisoj, Parlamentin Evropian, gjatë sesionit të tij të parë në vitin 2005 aprovoi një qëndrim të përbashkët të quajtur Direktiva e pestë në sigurimin kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e automjeteve e që është praktikisht vazhdimi i mëparshëm i Direktivës së katërt.

Direktiva e pestë²⁴⁶ 2009/103/ KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 16 shtatorit 2009, në lidhje me sigurimin kundër përgjegjësisë civile që rezulton nga qarkullimi i automjeteve dhe kontrollin e detyrimit për të siguruar këtë përgjegjësi, kodifikoi direktivat e mëparshme përsa i përket sigurimit të përgjegjësisë civile që rezulton nga qarkullimi i automjeteve. Sipas Kësaj Direktive siguri i përgjegjësisë civile që buron nga qarkullimi i automjeteve (sigurimi i automjeteve) ka një rëndësi të veçantë për qytetarët e BE, qoftë në cilësinë e tyre si kontraktueses qoftë në cilësinë e tyre si palë e dëmtuar në rast aksidenti. Vijnë si pjesë e një sinistrit. Përf forcimi dhe konsolidimi i tregut të brendshëm të sigurimit të automjeteve duhet të përbëjë një objektiv themelor të veprimtarisë së komunitetit në sektorin e shërbimeve financiare. Në këtë Kuadër secili Shtet Anëtar duhet të marrë të gjitha masat që përgjegjësinë civile në lidhje me qarkullimin e automjeteve që qarkullojnë në mënyrë të pavarur në territorin e shteteve anëtare të mbulojnë nga siguracioni. Dëmet e mbuluara si dhe metodat e këtij siguri përcaktohen në kuadër të këtyre masave nga secili Shtet Anëtar në përputhje me përmbajtjen e Direktivës.

Mekanizmat e sigurimit të parashikuara në Direktivën kundër përgjegjësisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike kanë të bëjnë me procedurat e strukturuar (të tilla si identifikimi i pronarit të mjeteve motorike dhe kompania e sigurimeve, komunikimi në gjuhën e palës së dëmtuar, etj.) Megjithatë, problemet specifike të aksidenteve rrugore në një vend të huaj vazhdojnë " Duke pasur parasysh se ato përballen me problemet e ndryshme dhe kostot e larta të paraqitura në rastet kur ato paraqesin kërkesë për kompensimin e dëmit ".²⁴⁷

Direktiva e Pestë ka bërë disa përmirësime dhe harmonizimin e sistemit të rregullimit të sigurimit kundër përgjegjësisë civile e shoferët , dhe paraqet një modifikim të katër mëparshme. Ndërsa Direktiva e pestë ka pasur ndryshime të rëndësishme , të gjitha zgjidhjet

²⁴⁶ Direktiva e V, 2009/103/ KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 16 shtatorit 2009.

²⁴⁷ V.Çoloviqi: "Sigurimi i automjeteve Ndërkombëtar (Gjelbër Card System) (2007)

e bëra tashmë kanë pasur një bazë në direktivat e mëparshme. Prandaj, zgjidhjet që kjo Direktivë i ka dhënë për disa çështje praktike të cilat kanë kontribuar në funksionimin e tregut evropian të vetëm.²⁴⁸

Qëllimi i Direktivës së pestë është për të lehtësuar zbatimin e rregullave të Direktivës së Katërt , si dhe dispozitave të tjera të caktuara të Direktivës e që në veçanti ka të bëjë me regjistrimin e automjeteve, shumën minimale të mbulimit, Fondin e Garancisë dhe paraqitjen e kërkesave të bëra për kompensim nga ana e personave të lënduar”..

Gjithashtu, sipas te njëjtit autor: “Direktiva e re merr parasysh më mirë sigurimin e mbrojtjes së pjesëmarrësve jo të –motorizuar sidomos kategorisë së viktimave në trafik . Parlamenti aprovon poashtu shumën për dëmin minimal të pranuar në rast të aksidenteve dhe për tarifat e paguara për këmbësorët dhe çiklistët e plagosur (neni 4.2.) sa herë që Kodi Civil i lejon Shtetet Anëtare të BE-së.”

Kështu që këmbësorët dhe çiklistët janë të mbrojtur si persona të cilat janë të " dobët " në lidhje me automjetin , por duhet thënë se që të dytë në shumë situata mund edhe të jenë përgjegjës për ndodhjen e aksidenteve, të cilat duhet të jenë të përmendura në Direktivën e pestë.

Duhet theksuar se çështja e mbrojtjes së çiklistëve dhe këmbësorëve është rregulluar shumë ndryshe në Shtetet Anëtare të BE-së . Disa nga Shtetet Anëtare sigurojnë mbrojtje për këmbësorët dhe çiklistët pavarësisht çështjes së përgjegjësisë për dëmin që kanë shkaktuar nga një automjet , por ka edhe vende në të cilat merret parasysh shkalla e përgjegjësisë për dëmin që kanë shkaktuar , apo për përgjegjësinë e të provuarit , të cilat natyrisht iu bëjnë të vështirë pozitën e personave të lënduar.

Direktiva e pestë për sigurimin e automjeteve vendos prime të reja dhe rritë sasinë minimale për mbulimin e demit të shkaktuar në një aksident trafiku .²⁴⁹

Për lëndimet trupore tarifa minimale do të jetë 1.000.000 euro për viktimë , dhe 5.000.000 euro, pavarësisht nga numri i personave të lënduar , në rast se një aksident me makinë i ka plagosur disa njerëz , ndërsa për dëmin material apo në rast të dëmtimit të pronës, tarifa minimale për një direktivë të rishikuar është 1.000.000 euro për aksidentin.

²⁴⁸ Direktiva e Pestë e BE-se,po aty;

²⁴⁹ Po aty;

7.2. Rregullat për sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve në shtetet anëtare të BE-së dhe ndikimi i tyre në të drejtën tonë

Qëllimi kryesor i Direktivës së pestë është balancimi i rregullave për sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve në Shtetet Anëtare të BE-së. Direktiva ka kontribuar në mbrojtjen e palëve të dëmtuara në aksidentet e trafikut, jo vetëm në vendet anëtare të BE-së, por edhe në vende të tjera të cilat nuk janë anëtare. Pra, edhe vendi ynë, edhe pse nuk është anëtar i BE-së ka legjislacion pozitiv për sigurimin në përgjithësi, duke përfshirë edhe ato të sigurimit të përgjegjësisë civile të drejtuesve të automjeteve në përputhje me ligjin. Sipas autorit Çolloviq, i cili analizon ndikimin e direktivave të BE-së në sistemin e mëparshëm, ku thotë: “ Në legjislacionin tonë Direktiva e BE-së ndikuar kryesisht në thelbin e detyrave statusore të siguruesit ndaj siguruesit, një ndikim të madh sigurisht që kanë pasur në përmirësimin e situatës së viktimave të aksidenteve të trafikut.”²⁵⁰

Futja e institucionit të Fondit të Garancisë në sistemin e brendshëm juridik është harmonizimi me " ligjin e Bashkimit Evropian, më konkretisht me direktivën e dytë e cila i detyron shtetet (anëtarë), për të krijuar një sigurim fondin e garancisë. Qëllimi i themelimit të Fondit të Garancisë është sigurisht mbrojtja ekonomik e udhëtarëve në transportin publik dhe paditësve palës së tretë (pasojat Dëmi i shkaktuar pasiguruar, automjete panjohur, ose një automjet i cili është i siguruar nga siguruesi nga shoferët me përgjegjësi ndaj të cilat falimentimit), dhe arsimi i tij përcakton shpërndarjen e barabartë të barrës së rrezikut për të gjitha kompanitë e sigurimeve.

Nën ndikimin e një direktive të tretë, kompania e sigurimeve pranuan zgjerimin e konceptit të një pale të tretë dhe pasagjerëve në automjet. Megjithatë, në kontrast me Direktivën pala e tretë nuk konsiderohet (përveç shoferit) dhe as pronarët e automjeteve. Direktiva e tretë është në legjislacionin tonë dhe ka pasur një ndikim tek kushtet e përcaktuara dhe detyrimet e Fondit të Garancisë për të kompensuar dëmin ndaj palës së dëmtuar.

Edhe pse në krahasim me tre të parët, Direktiva e katërt për disa kohë që të ketë një ndikim, dhe rëndësi më të madhe për vendin tonë, për shkak se Direktiva përcakton rregullat e një natyre të tillë që ata të mund të zbatohet vetëm në anëtare të BE-së shtetet “.

²⁵⁰ Çolloviq V., po aty;

Megjithatë, edhe Kosova nuk është ende anëtare e sistemit ndërkombëtar të kartës së gjelbër, duhet të përafron rregullativën për kohën kur duhet të miratojë standardet evropiane të mbrojtjes së viktimave të aksidenteve të trafikut. Megjithatë, në akordancë me Direktivën e pestë, Byroja Kosovare e Kompanive të Sigurimeve të Kosovës aplikon posedimin e detyrueshëm të Raportit European në lidhje me raportimin e aksidentit. Kjo është një formë standarde që përdoret në të gjithë Europën në rastin e dëmtimit të vogël , p.sh. tek aksidentet e vogla të trafikut, ku nuk ka dëmtime dhe të plagosur dhe ku dëmi është më pak se 500 euro, dhe ku nuk është e nevojshme për të thirrur policinë në hetim.

Sa i përket procedurave të përfshirjes në një aksident rrugor , pas përfundimit të raportit evropian mbi aksidentin, pala e dëmtuar duhet që pa kryer ndonjë riparim të automjetit që me automjetin e tij për të ardhur në kompaninë e sigurimeve sa më shpejt të jetë e mundur me të cilin automjet i siguruar ka shkaktuar dëmin dhe për regjistrimin e dëmit dhe vlerësimin e dëmtimit të automjetit. Pra, ajo çfarë është e rëndësishme për palën e dëmtuar në aksident është që para se të bën regjistrimin e dëmit nga personi i autorizuar siguresi nuk ka kryer ndonjë riparim në automjet.

Pjesëmarrësit në aksident janë të detyruar të paraqesin dokumentacionin e plotë i cili bëhet sipas procedurës standard. Gjithashtu , në qoftë se asnjë nga pjesëmarrësit në një aksident nuk posedon raportin evropian mbi aksident, policia do të kryejë hetimet ndërsa zbatohen procedurat standarde për të kryer raportin e dëmit.

Nga gjithë kjo mund të konkludohet sa i përket sigurimit kundër përgjegjësisë civile të automjeteve është se industria e sigurimeve në vendin tonë ka përparuar dukshëm dhe se është duke bërë përmirësimin dhe avancimin e rregullativës vazhdimisht duke punuar në normalizimin e ligjeve dhe rregullave dhe veçanërisht duke zbatuar përvojën e vendeve evropiane.

7.3. Burimet ndërkombëtare të së drejtës nga sigurimi i përgjegjësisë civile të automjeteve

Me zhvillimin e mëtijshëm të vendeve evropiane dhe me diversitetin e normave juridike të legjislacioneve kombëtare në fushën e përgjegjësisë civile të automjeteve paraqitet nevoja për një zgjidhje që do të sigurote mbarëvajtjen e komunikacionit apo trafikut rrugor. Pas shumë përpjekjeve, në Romë më 1936 Instituti Ndërkombëtar për barazimin e së drejtës private caktoi koordinatat për unifikimin e sigurimeve motorike dhe vuri një draft preliminar të një ligji uniform mbi përgjegjësinë e automjeteve dhe normave uniforme mbi sigurimin e

detyrueshëm të automjeteve. Kësisoj, sigurimi i detyrueshëm të përgjegjësisë civile të shoferëve u verifikua dhe u shpall ndërkombëtarisht. Megjithatë, kjo nismë për unifikim nuk ka dhënë rezultatet e pritura për shkak se ajo ka treguar se në kohën e duhur ka qenë e pamundur të arrihet një ligj i vetëm evropian për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësisë së automjeteve.

Për këtë arsye, u shqyrtua mundësia për zgjerimin e biznesit të sigurimit mbi një bazë kontraktuale ndërkombëtare. Nënkomiteti mbi Trafikun Rrugor i Kombeve të Bashkuara më 24 janar 1949, lëshoi një rekomandim të OKB-së nr. 5, i cili ishte drejtuar qeverive të vendeve europiane duke i ftuar ata që të kërkojnë nga siguresit e tyre që të arrijnë një marrëveshje që do të siguronte mbulimin e sigurimit të shoferëve në vendin e vizituar.

Me këtë rekomandim të OKB-së janë dhënë rekomandimet më të mira dhe më efektive për bisedime ndërkombëtare për mënyrën e rregullimit të përgjegjësinë së sigurimit të detyrueshëm për dëmet e shkaktuara me përdorimin e mjeteve motorike.

Ai rekomandon aprovimin e kartës ndërkombëtare të sigurimit nga ana e vendeve europiane, ku funksionimi i këtij sigurimi ndërkombëtar është jashtëzakonisht i thjeshtë.²⁵¹

Ky sigurim apo kjo kartë ndërkombëtare i përket pronarit, d.m.th. një shoferi të huaj automjeti i të cilit ka shkaktuar aksidentin dhe kjo është një garanci ndaj palës së dëmtuar se atij do t'i kompensohet dëmi i shkaktuar. Në dokumentin mostër, pra kjo kartë në Rekomandimin Nr. 5 të OKB-së përcaktohen saktësisht të dhënat me një rend të gjelbër, kështu që është aprovuar një term i pranuar përgjithësisht si "green-card".²⁵²

Një kartë e gjelbër paraqet një mbrojtje të përgjegjësisë civile të automobilistëve ose pronarëve të mjeteve motorike që në rast të shkakimit të aksidentit dhe dëmtimit të palës së tretë me përdorimin e automjetit - kjo kartë garanton se me këtë rast është detyrim i kompanisë siguruese që në vend të shkaktores të dëmit të bëjë kompensimin e dëmit palëve të dëmtuara edhe jashtë vendit. Mirepo, për të funksionuar sistemi i kartës së gjelbërt (green card) është e nevojshme që të janë plotësuar dhe disa kushte sikurse: që të kontrollohet çdo

²⁵¹ Rekomandimi I OKB-se Nr.5;

²⁵² Instalimi i Kartonit të Gjelbert (sipas rekomandimit të OKB-se Nr.5);

automjet duke kaluar kufirin shtetëror dhe me këtë rast të jetë i pajisur me kartonin e gjelbër²⁵³.

Sistemi i "green card " është themeluar për të lehtësuar trafikun ndërkombëtar . Me marrëveshjet në mes të të ashtuquajturave byrove kombëtare të shteteve anëtare të sistemit të kartonit të gjelbër sigurohet se një kartë e gjelbër është e lëshuar për një automjet të veçantë dhe sigurimin e mjetit motorik që mbulojnë. Sot në Shtetet Anëtare të BE-së mbi bazën e Direktives së parë në lidhje me sigurimin e detyrueshëm të automjeteve , Byroja Kombëtare pranon për te paguar kompensimin ndaj personave të lënduar. Ajo nuk është një kontratë e sigurimit, por konfirmim se sigurimi i mbulon dëmet edhe jashtë vendit.

7.4. Konventa Europiane mbi Përgjegjësinë Civile për dëmet e shkaktuara nga automjetet

Sa për rregullimin e mëtejshëm të komunitetit ndërkombëtar në fushën e sigurimit të përgjegjësisë së automjeteve Këshilli i Evropës (viti 1959), në Strasburg sjell Konventën Evropiane mbi sigurimin e detyrueshëm kundër përgjegjësisë për dëmin që rezulton nga përdorimi i mjeteve motorike. Kështu Konventa e Strasburgut , e cila ishte nënshkruar nga 11 shtetet anëtare të Këshillit të Evropës dhe më vonë nga disa shtete të tjera, ku Shtetet Anëtare janë zotuar se , në legjislacionin e tyre mbi sigurimin kundër përgjegjësisë civile e automjeteve për dëmet e shkaktuara ndaj palëve të treta do zbatojnë dispozitat e Konventës.²⁵⁴

Konventa mes tjerash ka rekomanduar : futjen e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësisë civile te automjeteve , formimin e fondeve të garancisë , pranimi i sigurimit ndërkombëtar si provë e mbulimit të sigurimit , dhe është e garantuar që edhe i plagosuri ka drejtë të paraqesë një kërkesë të drejtpërdrejtë për kompensim ndaj siguruesit apo personit përgjegjës, etj. Legjislacioneve kombëtare iu është lënë hapësirë për rregullimin e shumës minimale të siguruar.

Duke punuar për të përmirësuar mbrojtjen e viktimave të aksidenteve të trafikut të ne vitin 1973 u miratua Konventa Evropiane mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmin shkaktuar një

²⁵³ Ognjanoviq , S .: Sistemi i sigurimit ndërkombëtar të mjeteve motorike –E drejta ,Teoria dhe Praktika , 5-6 / 2003 , fq . 59 CURKOVIC , M . Ndërkombëtare Kartela e sigurimit të automjeteve motorike ,Zagreb , 1990. yr ., fq . 48-49;

²⁵⁴ Konventa e Strasburgut (1959);

automjeti . Konventa ka të bëjë me çështjet më të rëndësishme të përgjegjësisë qytetare . Ajo ka themeluar parimin se baza e përgjegjësisë civile është bazuar tek rreziku nga përdorimi i makinave motorike si gjëra të rrezikshme dhe jo vetëm në supozimin e fajit.

Konventa përcakton objektivin kryesor të fajit për dëmin e shkaktuar nga një automjet , mbajtësi i një automjeti përgjegjës për dëmin e shkaktuar nga automjeti pavarësisht nga faji.

255

Qëllimet që janë arritur nga Konventa , janë kryesisht:

- përmirësimin e sistemit të llogaridhënies në aspektin se me zhvillimin e shumëfishtë të trafikut rrugor në këtë drejtim kemi edhe një rritje të numrit të aksidenteve të trafikut;
- harmonizimin e regjimit ligjor të përgjegjësisë e cila ndryshon nga vendi në vend Brenda shteteve anëtare të Këshillit të Evropës ; dhe
- për të përmirësuar situatën e viktimave të aksidenteve të trafikut;

Konventa , në bazë të nenit 2, zbatohet për përgjegjësinë civile për dëmet e shkaktuara nga një automjet në aksident trafiku . Është e nevojshme për t'u përmbushur dy kushte : që dëmi të jetë shkaktuar nga automjeti ' , e cila është një lidhje shkakësore midis dëmit të shkaktuar dhe të mjeteve motorike dhe se dëmi rezulton nga aksidenti i trafikut . Në nenin 4 të Konventës është themeluar parimin se “mbajtësi i automjetit është përgjegjës për dëmin e shkaktuar nga një automjet ”. ²⁵⁶

Prandaj , përgjegjësia është e bazuar në rrezik dhe i cili rrjedh nga automjeti si një gjë e rrezikshme. Shumë e rëndësishme është pyetja për të përcaktuar se kush është personi të cilit i bie përgjegjësia dhe zgjidhjet mund të jenë të ndryshme: pronari i automjetit , shoferi apo të tjerët.

Pyetja me të cilën gjithashtu merret Konventa është kompensimi i palës së plagosur. Viktimat apo personat e dëmtuar në aksident duhet të kompensohen plotësisht nga zotëruesi i një automjeti . Gjithashtu , në qoftë se konstatohet faji i personave të tretë të dëmtuar, kompensimi mund të jetë reduktuar apo edhe mohuar plotësisht, në varësi të rrethanave në të cilat është bërë dëmi dhe në këtë drejtim edhe në varësi të shkallës së fajit të dëmtuarit. Parimi i mësipërm zbatohet në mënyrë të barabartë mes personave që transportohen në një

²⁵⁵ Konventa Evropiane mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmin shkaktuar një automjeti(1973);

²⁵⁶ Konventa Evropiane mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmin ,po aty;

automjet dhe për personat jashtë tij, si dhe për anëtarët e familjes të cilët janë në automjetin transportues.

Megjithatë , në bazë të nenit 10 të Konventës parashikohet që disa anëtarë të familjes mund të përjashtohen në qoftë se sipas ligjit kombëtar të një shteti kjo e drejtë e kompensimit nuk njihet.

Konventa , ndër të tjera, rregullon çështjen kur në një aksident me makinë dy ose më shumë automjete shkaktojnë dëme të personave të cilët nuk kanë karta te pronës , bashkërisht dhe individualisht përgjegjës për dëmet me mbajtësin e automjetit .

Dëmtimi që sipas nenit 11 të Konventës janë të përjashtuara janë: dëmtimi për shkak të ndodhjes së rrezikut bërthamor (kompensimi i këtij dëmi është i qeverisur nga Konventa e Parisit për përgjegjësinë bërthamore), dëmi i shkaktuar nga akti i drejtpërdrejtë i luftës , akteve armiqësore, rebelimit, luftës civile, si dhe dëmet e shkaktuara për shkak të tërmeteëve, uraganeve dhe shpërthimet vullkanike, etj. Për më tepër , të përjashtuarit për dëmin e shkaktuar duke përdorur automjetin për qëllime të tjera por jo për qëllime të transportit. Kjo na çon në përfundimin se kjo ka të bëjë me përjashtimin për dëmet që janë shkaktuar nga e ashtuquajtura "forcës madhore ".

Në fund duhet theksuar se Konventa parashikon dhe se cilat çështjet duhet rregulluar nga ligji kombëtar²⁵⁷ . Këto janë:

- shtrirjen dhe kufijtë si dhe shumën e dëmeve,
- paraqitjen e padisë kundër personave të tjerë pranë siguruesit dhe realizimin e kërkesave të rimbursimit,
- çështjen e njohjes së personit të dëmtuar në një udhëtim dhe çështja e pëlqimit e palës së dëmtuar me shkeljen e shoferit;

Këto janë pyetje shumë të rëndësishme të cilat nuk mund të injorohen kur flasim për nevojën për unifikimin e ligjeve kombëtare. Megjithatë, besojmë se kjo do të marr kohë deri në bashkimin e ligjit , sidomos kur është fjala për dëmin material , për dëmet për zhvlerësimin e aftësitë e jetës , për vuajtjet e dhimbjes, etj , sepse në këtë aspekt ka ndryshime shumë të mëdha.

²⁵⁷ Konventa Evropiane mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmin, po aty;

7. 5. Sigurimi i detyrueshëm ligjor

Njeriut në jetë i ndodhin ngjarje të rëndësishme, duke filluar nga ato më të rëndat e deri te problemet me moshën e tij e cila, shoqërohet me rënien e nivelit të jetesës. Për këtë arsye, shoqëria është e interesuar që vështirësitë e ndryshme ekonomike që krijohen në këto raste të zbuten, të lehtësohen nëpërmjet një programi apo rrjeti të gjërë të sigurimeve shoqërore, bazuar në dispozita ligjore.

Sipas Dr. Xhevat Bakraçi tek “Menaxhmenti i Rrezikut dhe Sigurimet”, ai thekson; “Njerëzit dhe pasuria materiale vazhdimisht kanë qenë të rrezikuara nga fatkeqësitë, të cilat kanë qenë të shkaktuara nga ngjarjet e stihive natyrore si dhe nga ato njerëzore.”²⁵⁸

Njerëzit në mënyrë permanente kanë luftuar kundër këtyre fatkeqësive. Ata së pari kanë bërë çdo gjë që ka qenë në mundësinë e tyre që t’i zvogëlojnë dhe evitojnë fatkeqësitë, e me këtë edhe pasojat që rrjedhin nga këto dhe së dyti pasi të ndodhnin fatkeqësitë ose ngjarjet është bërë çdo gjë që të evitohen pasojat nga këto fatkeqësi, të përtërihet e tërë ajo që është shkatërruar ose prishur.

Aktiviteti i parë në esencë ka qenë preventivë, kurse i dyti sigurim”. Sipas kësaj, sigurimin si funksion dhe si aksion e hasim me paraqitjen dhe zhvillimin e njerëzimit.

Studimi i zhvillimit të sigurimit, shpie në njohuritë, sipas të cilave që nga paraqitja e njeriut e deri më tash vetë njeriu dhe begatia e tij, përkatësisht pasuria u janë nënshtruar rreziqeve të ndryshme, të shkaktuara nga faktorë të ndryshëm. Me vetë këtë njeriu në mënyrë të vazhdueshme u nënshtrohet rreziqeve. Shpeshherë njeriu si individ nuk ka qenë në gjendje që të mbrohet vetë.

Për këtë arsye që moti ka filluar që në bashkëpunim me të tjerët të organizohet në dhënien e ndihmës ose në pengimin e dëmeve, që kanë mund të parashihen dhe të evitohen. Prandaj edhe në organizimin e ndihmës së këtillë qëndron edhe paraqitja dhe zhvillimi i sigurimit.

Në praktikë shpesh ndodh që dëmi të shkaktohet nga sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme. Kjo çështje është aktualizuar sidomos te kompensimi i dëmit, sepse kompensimi i tij ka qenë i vështirë të realizohet nga personat përgjegjës si dhe nga organizatorët e veprimtarive të ndryshme. Prandaj, për këtë arsye, është shtruar çështja e ndarjes së kompensimit të dëmit

²⁵⁸ Bakraçi, Xh. (2007). “Menaxhmenti i Rrezikut dhe Sigurimet”, Prishtinë, fq 163.

midis disa subjekteve. Kjo ndarje e përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar është bërë e mundshme me anë të rregullave të sigurimit.

Rastet e fatkeqësive të ndryshme si aksidentet me automobila, zjarret, tërmetet dhe format e tjera të dëmeve të shkaktuara nga faktori njeri, janë shkaktarë të dëmeve të mëdha dhe të vogla. Këto dëme përveç tjerash kanë edhe pasoja ekonomike sepse me manifestimin e tyre zvogëlohet pasuria e subjekteve të veçanta.

Rregullat e sigurimit zbatimin me të madhe e gjejnë në lëmin e përgjegjësisë për sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme.

Dëmet nga sendet e rrezikshme po bëhen gjithnjë e më të shumta si për nga numri i rasteve ashtu edhe për nga vëllimi i tyre. Ato janë aq të mëdha sa që është shumë vështirë që pronarët e sendeve të rrezikshme apo shfrytëzuesit e sendeve të tilla t'i paguajnë dëmet e tilla. Shpeshherë mundë të ndodh që personi i dëmtuar nuk e merr dëmshpërblimin, edhe pse dihet personi përgjegjës. Prandaj edhe rrugëdalja për marrjen e shpërblimit për dëmin e shkaktuar është rregulluar me anë të sigurimit.

Me anë të rregullave të sigurimit sigurohet subjekti i cili rrezikohet që t'i shkaktohet dëmi, ashtu edhe subjekti, aktiviteti i të cilit mundë t'i shkaktojë dëm tjetrit. Me këto rregulla dikush siguron pasurinë ose jetën e vet dhe integritetin trupor, kurse dikush tjetër sigurohet nga përgjegjësia për dëmin. I dëmtuari që është i siguar ka të drejtë të kërkojë shpërblimin e dëmit edhe në rastin kur dëmtuesi është insolvent, ndërsa dëmtuesi, që është i siguar nga përgjegjësia, dëmin nga aktiviteti i vet ia bartë bashkësisë së sigurimit për të shpërblyer dëmin.

Dr. Alajdin, Alishani thotë se “Në këtë mënyrë rreziku për dëmin e shkaktuar i bartet subjektit tjetër për të kompensuar atë”.²⁵⁹

Nga kjo shihet se sigurimi është i dobishëm dhe i një rëndësi të veçantë si për të dëmtuarin, ashtu edhe për personin përgjegjës. Personit të dëmtuar sigurimi i siguron dëmshpërblimin edhe në atë rast kur personi përgjegjës nuk është në gjendje që ta paguajë dëmshpërblimin, për shkak të mungesës së pasurisë së tij. Personi përgjegjës ka edhe dobi nga sigurimi, sepse i'a ngarkon kompanisë së sigurimit obligimin për dëmin e vetë eventuale, të cilin mundë ta shkaktonte me veprimtarinë e vetë të rrezikshme.

²⁵⁹ Alishani A, vep e cit.fq 168.

Me sigurimin nga dëmi nënkuptohet marrëdhënia juridike midis siguruesit dhe të siguruarit e krijuar në bazë të kontratës ose të ligjit, ku siguruesi obligohet që t'i paguajë shumën e siguruar të siguruarit, po që se ndodhë rasti i siguruar, ndërsa i siguruari obligohet që siguruesit t'i paguajë preminë e sigurimit në momentin e krijimit të marrëdhënies midis tyre. Rregullat e sigurimit zbatohen në përgjegjësinë për sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme. Në marrëdhënien e sigurimit krijohen raportet midis siguruesit dhe të siguruarit, personit të tretë dhe shfrytëzuesit të sigurimit.

Te rregullat e sigurimit, siguruesi, i siguruari, shfrytëzuesi, personi i tretë, premia e sigurimit, shuma e siguruar, rasti i siguruar dhe rreziku janë shprehjet dhe gjërat më me rëndësi të sigurimit dhe organizimit të tij. Prandaj edhe në çdo marrëdhënie të sigurimit janë të pranishme dhe kryejnë rol të rëndësishëm. Për këtë dhe arsye të tjera këto shprehje kërkojnë që të analizohen më për së afërmi.

a) Sigurues është bashkësia e sigurimit të pasurisë dhe personave, të cilën mund ta krijojnë ndërmarrjet ekonomike dhe subjektet e tjerë juridik. Pra siguruesi e siguron të siguruarin nga dëmi. Ai detyrohet që t'ia shpërblej dëmin e shkaktuar të siguruarit nëse paraqitet rasti i siguruar.

b) I siguruari është subjekt që sigurohet nga dëmi, duke u lidhur me siguruesin me detyrim që t'ia paguajë preminë e sigurimit personit fizik ose personit juridik.

Sipas Dr. Nerxhivane Dautit “i siguruar është ai subjekt në jetën e të cilit paraqitet rasti i siguruar prandaj, edhe e fiton të drejtën që siguruesi t'ia paguajë shumën e siguruar”.

c) Shfrytëzuesi i sigurimit është subjekt të cilit duhet t'i paguajë siguruesi shpërblimin në bazë të sigurimit nëse paraqitet rasti i siguruar. Ai nuk është palë që krijohet me sigurimin nga dëmi. Ai është subjekt i veçantë në lidhje me sigurimin nga dëmi.

Pra shfrytëzuesi është subjekt që nuk merr pjesë në lidhjen e kontratës për sigurim por vetëm fiton dobi nga kjo kontratë. P.sh; kur djali krijon marrëdhënie të sigurimit me siguruesin, me të cilin siguruesi detyrohet, nëse paraqitet rasti i siguruar në jetën e babait të këtij djali, shumën e siguruar t'ia paguaj nënës së djalit. Në këtë rast nëna e djalit është shfrytëzuese e sigurimit.

ç) Personi i tretë nga kontrata e lidhur për sigurim, e fiton të drejtën që pavarësisht dhe në mënyrë të drejtpërdrejtë, të kërkojë përmbushjen e premtimit në dobi të vetë edhe pse në aktin e lidhjes së kontratës për sigurimin nuk ka marrë pjesë personalisht, e as që është paraqitur me anë të autorizuesit. Psh: ekziston rasti kur lidhet kontrata për sigurimin e jetës

ndërmjet siguruesit dhe të siguruarit, që shuma e siguruar t'i jepet ndonjë subjekti të afërm të të siguruarit kur shkaktohet rasti i siguruar.

d) Premia e sigurimit është çmimi i rrezikut. Premia jepet për rrezik të caktuar dhe mbulon rrezikun e caktuar. Me këtë premi mbulohet shuma e siguruar dhe gjërat e tjera rreth sigurimit. Ajo është element esencial i kontratës së sigurimit që obligohet t'i japë i siguruari siguruesit. Premia është shumë që paguhet në fondin siguries. Ajo është element i qenësishëm i sigurimit dhe në esencë paraqet krijimin e mjeteve monetare për përtëritjen e pasurisë së shkaktuar, përkatësisht për pagesën e shumave të sigururara.

Premia në sigurim është shumë parash, të cilën i siguruari, përkatësisht kontraktuesi i sigurimit ia paguan siguruesit, përkatësisht institucionit të specializuar për sigurim në bazë të marrëveshjes së lidhur për sigurim. Sipas kësaj premia e sigurimit mundë të thuhet se është çmimi i rrezikut. Ndërmjet rrezikut dhe premisë ekziston lidhshmëria me e ngushtë. Çmimi i rrezikut, pra, pagesa në fondin për sigurim quhet ose premi për sigurim ose kontribut, varësisht nga ajo se a bëhet fjalë për sigurim vullnetar apo për sigurim obligues.

e) Shuma e siguruar është detyra e siguruesit që duhet ta paguajë nëse paraqitet rasti i siguruar apo është shuma në para e paraparë me kontratë ose me dispozitë ligjore, e cila paguhet kur shkaktohet rasti i siguruar. Kjo shumë e siguruar dallohet në rastin kur bëhet sigurimi i personave, i sendeve dhe sigurimi nga përgjegjësia. Te sigurimi i personave shuma e siguruar barazohet me shpërblimin nga sigurimi që paguan siguruesi kur shkaktohet rasti i siguruar, andaj edhe ka më tepër rëndësi. Në sigurimin e sendeve, shuma e siguruar nuk barazohet me shpërblimin nga sigurimi, por është në kufij të tij. Se çfarë do të jetë shuma e siguruar varet nga vlera e sendit të siguruar. Te sigurimi nga përgjegjësia shuma e siguruar shpeshherë ka lartësinë e pakufizuar për mbulim, por kjo nuk është rregull dhe zakonisht zbatohet te sigurimi i automjeteve.

Dr. Bakraçi thekson se “Nga kjo shihet se, pagesa e shpërblimit nga sigurimi paraqet plotësimin e detyrës bazë në sigurimin premisor nga ana e siguruesit. Pra, i siguruari, përkatësisht kontraktuesi i sigurimit paguan një shumë të caktuar (preminë e sigurimit) në bazë të parimeve të reciprocitetit dhe solidaritetit, kurse siguruesi obligohet, kur të krijohet rasti i siguruar (rreziku) se do t'ia paguajë të siguruarit ose ndonjë personi të tretë kompensimin, përkatësisht shumën e kontraktuar (shpërblimin nga sigurimi)”.²⁶⁰

²⁶⁰ Bakraçi, Xh. (2007). “*Menaxhmenti i Rrezikut dhe Sigurimet*”, Prishtinë, fq 168.

f) Rasti i siguruar është ngjarje, shkaktimi i së cilës paraqet realizimin e rrezikut që është përfshirë me sigurim. Me shkaktimin e këtyre ngjarjeve të parapara sipas ligjit, krijohet obligimi i sigurvehit për të paguar shumën e siguruar. Ky rast duhet të ndodhë derisa të ekzistojë sigurimi, ose rasti kur thuhet se sigurvehi është i detyruar që t'i paguajë shpërblimin të siguruarit vetëm në qoftë se shkaktohet ngjarja që paraqet rastin e siguruar, psh duhet të shkaktohet vdekja në qoftë se është siguruar jeta, duhet të zhduket sendi që është i siguruar . Pra rasti i siguruar është ngjarje e ardhshme e pasigurt dhe e pavarur nga vullneti i kontraktuesve. Rasti i siguruar definohet në kushtet e përgjithshme të sigurimit si çdo ngjarje e pavarur dhe befasuese nga vullneti i sigurvehit, i cili vepron kryesisht nga jashtë.

g) Rreziku është ngjarje e ardhshme dhe e dëmshme. Rreziku është ngjarje në mbështetje të së cilës lidhet sigurimi (rasti i siguruar) dhe duhet të jetë ngjarje e ardhshme e pasigurt, e pavarur nga vullneti i kontraktuesve . Pra nga kjo rrjedh se rreziku është njëri nga elementet thelbësore pa të cilin nuk mund të ekzistojë sigurimi. Rreziku nënkupton paraqitjen e një ngjarje ekonomikisht të dëmshme. Ky është përkufizim themelor dhe njëkohësisht edhe përkufizimi më i gjerë për rrezikun. Rrezik është vetë ngjarja, psh; zjarri, aksidenti, breshëri etj, i cili sjell zbatimin e obligimit të sigurvehit që të bën pagesën, pra kompensimin e dëmit të krijuar, të mbuluar me kushtet e sigurimit. Nga e gjithë kjo mund të konkludojmë se rreziku nënkupton lëndën e sigurimit.

Kapitulli VIII: KONKLUSIONE DHE REKOMANDIMET

8.1. Konkluzione

Rreziku nga demet që mund të shkaktohen nga arsyet e shumta e veçanërisht atyre në komunikacion ka qenë permanent në jetën njerëzore. Prandaj, njerëzit gjithnjë janë përpjekur t'i kundërvihen në forma të ndryshme këtij fenomeni - dëmit. Por, prapëseprapë demet të cilat iu shkaktohen njerëzve do të ekzistojnë derisa të ekzistojë vet njerëzimi.

Përgjegjësia deliktore civile në kuptimin e ngushtë është kur dëmi i shkaktohet tjetrit me veprimin kundraligjshëm dhe me fajin e dëmtuesit, pra të atij që e kryen veprimin, prandaj përgjegjësia për dëmin paraqitet si pasojë e dëmit të shkaktuar. Në marrëdhëniet juridike të detyrimit secili subjekt juridik është i detyruar që të përmbahet nga veprimet dëmtuese për subjektin tjetër dhe subjektit tjetër po që se i shkakton dëm, atëherë është i detyruar për t'ia kompensuar.

Kurse, përgjegjësia subjektive për dëmin e shkaktuar, është lloj i përgjegjësisë juridike civile, në të cilën personi përgjegjës përgjigjet për dëmin që e ka shkaktuar me veprimin e tij deliktor, ku sipas kësaj ai është fajtor për dëmin e shkaktuar. Përgjegjësia subjektive ose ndryshe siç njihet si përgjegjësia sipas fajit është një prej bazave të përgjegjësisë për dëmin e shkaktuar.

Kjo përgjegjësi të shkaktimi i dëmit ka ekzistuar në të kaluarën, ekziston në të drejtën bashkëkohore dhe do të ekzistojë në të ardhmen, si në të drejtën tonë të aplikueshme po ashtu edhe në të drejtat e tjera të botës së qytetëruar.

Sigurimi nga dëmi nënkupton marrëdhënien juridike midis siguruesit dhe të siguruarit të krijuar në bazë të kontratës ose të ligjit, ku siguruesi obligohet që t'i paguajë shumën e siguruar të siguruarit, po që se ndodhë rasti i siguruar, ndërsa i siguruari obligohet që siguruesit t'i paguajë preminë e sigurimit në momentin e krijimit të marrëdhënies midis tyre.

Rregullat e sigurimit zbatohen në përgjegjësinë për sendet dhe veprimtaritë e rrezikshme. Në marrëdhënien e sigurimit krijohen raportet midis siguruesit dhe të siguruarit, personit të tretë dhe shfrytëzuesit të sigurimit. Te rregullat e sigurimit, siguruesi, i siguruari, shfrytëzuesi, personi i tretë, premia e sigurimit, shuma e siguruar, rasti i siguruar dhe rreziku janë shprehjet dhe gjërat më me rëndësi të sigurimit dhe organizimit të tij. Prandaj edhe në çdo marrëdhënie të sigurimit janë të pranishme dhe kryejnë rol të rëndësishëm.

Me sigurimin e përgjegjësisë civile të automjeteve është mbuluar përgjegjësia civile për demet që iu shkaktohen palëve të treta nga përdorimi i automjeteve. Sigurimi i detyrueshëm

i përgjegjësisë civile të automjeteve ka për synim kryesisht mbrojtjen e palëve të dëmtuara. Në praktikë, këtij kompensimi i janë dhënë shpesh preferenca dhe prioritet në krahasim me dëmtimin e pronës.

Rëndësia e sigurimit të detyrueshëm për dëmet e vogla të automjeteve pasqyrohet në faktin se gjithashtu ajo është e pashmangshme në të gjitha vendet. Në të gjithë botën, e veçanërisht në vendet e BE-së dëmet ndaj personave gëzojnë mbrojtje të veçantë - jo vetëm duke u dhënë atyre një avantazh mbi dëmtimin e pronës por për ata përshkruajnë një sasi më të lartë të shumës së sigurimit të detyrueshëm dhe në disa raste, shpërblimi i tyre është bërë dhe i pavarur nga çështja e përgjegjësisë.

Sa i përket Kosovës dhe Shqipërisë, arrijmë në përfundimin se për fat të keq në këto vende nuk janë zhvilluar ende format e kompensimit për dëmin sikurse në vendet e BE-së, por në të shumtën e rasteve kompanitë e sigurimeve bëjnë trysni që kompensimi i dëmeve të jetë minimal, apo thënë ndryshe kjo praktike jokorrekte është bërë si një rregull, dhe ky kompensim rezulton disa herë më i ulët se sa në vendet e BE-së.

Problemet kryesore të tregut të sigurimeve në Kosovë dhe Shqipëri lidhen me nivelin e ulët të raportit dëm/prim. Ndryshe nga vendet e tjera, tek ne paguhen thjesht dëmet dhe jo detyrimet që kanë shoqëritë e sigurimit ndaj klientëve të tyre duke u favorizuar këtu edhe nga mënyra e hartimit të kontratave. Këtu do të ishte shumë efiksase ndërhyrja e AMF në monitorimin e hartimit të tyre.

Problematikë tjetër është ëshë numri i lartë automjeteve të pasiguruara duke rënduar kështu në kostot e sistemit të sigurimeve. Kjo ka ardhur si pasojë e moszabtimit në praktikë të financimit të skemës së fondit të kompesimit megjithë rregullimin në legjislacion.

Lënia në harresë nga ana e kompanive të sigurimit të vlerave të ulëta të dëmeve dhe trajtimi vetëm i dëmeve me vlerë të lartë ka rritur stokun e dëmeve të pa paguara, duke sjellë si rrjedhojë edhe mosrespektimin e afateve ligjore për trajtimin e një rasti dëmi.

Një aspekt tjetër që vlen të silllet në vëmendje ka të bëjë me kostot që duhet të paguajë i siguruari për të përfituar dëmshpërblimin që i takon. Shpenzimet fillojnë që nga vlerësimi që i bëhet dëmit, shërbimet e servisit apo kostot gjyqësore e avokatore. Informimi në trajtimin e dëmeve motorike dhe kryesisht ato shëndetsore, përfituesit apo personat e dëmtuar nuk janë të informuar për detyrimet dhe të drejtat që jep ligji për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit.

8.2. Rekomandime

Krahas konkluzioneve e shoh të arsyeshme qënë vijim të jap edhe këto rekomandime:

1. Rekomandimi i parë ka të bëj me implementimin e tërësishëm dhe striktë të Legjislacionit aktual për kufizimin e shpejtësisë së automjeteve dhe me kete edhe mbrojtjen e kalimtarëve. Kjo me qëllim të veprimit në mënyrë preventive në zvogëlimin e aksidenteve në trafik, të cilat janë shpeshtuar kohëve të fundit në Kosovë dhe Shqipëri dhe me këtë edhe zvogëlimin e dëmeve të shkaktuara nga automjetet.

2. Rekomandimi i dytë ka të bëj me nevojën që Legjislacioni aktual në Kosovë dhe Shqipëri të unifikohet edhe më shumë me atë European dhe të ndjek praktikën më të mira europiane sa i përket rregullimit të përgjegjësisë për dëmet që shkaktohen nga automjetet. Kjo për arsye se legjislacioni i këtyre vendeve përse i përket përgjegjësisë civile që buron nga shkaktimi i dëmit në rastin e aksidenteve rrugore, duhet përafëruar me atë të BE-së në vazhden e Procesit të Integritetit European.

3. Rekomandimi i tretë : Çështja e shpërblimit të dëmit të shkaktuar nga automjetet paraqet çështje të rëndësishme së veçantë, meqë me rastin e përcaktimit të lartësisë së shumës për kompensimin e dëmit paraqiten mangësi edhe nga ana e siguruesve prandaj, palët e dëmtuara i drejtohen gjykatave dhe kjo ndikon në rritjen e numrit të çështjeve gjyqësore për shpërblimin e dëmit pranë gjykatave në Kosovë dhe Shqipëri, gjë që sjell dhe një mbingarkesë me çështje dhe që po ndikon në zvarritjen e tyre duke shkaktuar vonesa të mëdha. Andaj, përcaktimi i afateve dhe shumave prekluzive për kompensimin e dëmit për qytetarët do të mundësonte që më të shpejtë dhe në tërësi të realizojnë të drejtën për shpërblim të dëmit.

4. Rekomandimi i katërt- Gjithashtu operimi i shoqërive të huaja shikohet si një mundësi për të sjellë në tregun kosovar dhe shqiptar përmisimin e praktikave të detajimit të procedurave të trajtimit të dëmeve. Një vlerësim duhet bërë edhe për shoqëritë e përmbarimit privatë të cilët kanë dhënë efekte në rritjen e pageses së dëmeve, pasi janë pikërisht këto shoqëri që kanë bërë të mundur ekzekutimin e detyrimeve që kanë pasur shoqëritë e sigurimeve. Duke qënë se peshën kryesore në raportin dëmë- prime e zënë sigurimet motorike, nëse cmimet

dhe mbajtja e rezervave bëhet në bazë të rregullave më të drejta, atëherë kjo do të ndikojë në mënyrë positive në përmisimin e këtij raporti.

5. Rekomandimi i pestë- Përsa i përket informimit mendoj se siguresit duhet të përmbushin këtë detyrim gjatë periudhës së vlefshmërisë së kontratës, edhe nëpërmjet faqes zyrtare, postës, faksit, postës elektronike, si dhe nënshkrimit elektronik të sigurt. Në kuadër të mbrojtjes së konsumatorit, mendoj që ndërmjetëve në sigurim, përvec kërkesave për licensim, një theks i rëndësishëm duhet të vihet mbi informimin e konsumatorit përpara nënshkrimit të kontratës, gjatë zbatimit të kontratës, si dhe pas nënshkrimit të saj.

6. Rekomandimi i gjashtë-Në realizimin e të drejtës për shpërblim të dëmit për shkak të shkakimit të vdekjes apo dëmtimeve trupore a cënimit të shëndetit në jurisprudencën e Kosovës dhe Shqipërisë nuk është krijuar një standard në segmentin e vëllimit dhe lartësisë së shumës për shpërblim të dëmit. Në lidhje me këtë çështje, rekomandojmë zbatimin e standardit për njëshpërblim të drejtë të dhimbjeve të një njeriu mesatar sepse dëmtimet e njejta mund të shkaktojnë dhimbje që mund të ndjehen me intensitete të ndryshme nga njerëz të ndryshëm në rrethana të ngjajshme.

7. Rekomandimi i shtatë- Në jurisprudencën e Kosovës dhe Shqipërisë nuk është krijuar ndonjë praktikë për ndikimin e paragjytimeve dhe pasojave në jetën kulturore, rekreative-sportive, seksuale etj, në vëllimin dhe lartësinë e shpërblimit të dëmit. Në rastet e shkakimit të dëmtimeve trupore apo cënimit të shëndetit mund të flitet edhe edhe për dëmtimin e mirëqenies, nëse viktimat ballafaqohet me operacione të kufizuara në ecje, sport, kulturë, etj. I lidhur ngushtë me cënimin e shëndetit apo dëmtimet trupore është edhe paragjykimi estetik dhe seksual. Paragjykimi estetik është i ndërlidhur me gjininë, moshën, profesionin e të dëmtuarit, vendin e lëndimit, etj. Ndërsa, paragjykimi seksual është pozicion i pavarur tek viktimat dhe ndërlidhet me humbjen e gëzimit të jetës. Dëmtimi seksual përkufizohet si pamundësi për të pasur marrëdhënie normale seksuale dhe për ushtrimin e funksionit riprodhues. Rekomandojmë që jurisprudenca e Kosovës dhe ajo Shqiptare në përcaktimin e të drejtës për shpërblim të dëmit të shkatuar në aksidentet automobilistike me pasojat për trupin dhe shëndetin e njeriut, për të kënaqur

parimin e drejtësisë dhe humanizimit duhet të marrë për bazë edhe paragjykimet dhe pasojat që kanë të bëjnë me çështjet në fjalë.

8. Rekomandimi i tetë- E drejta për shpërblim të dëmit material mund të jetë objekt i qarkullimit juridik me rastin e vdekjes dhe për shkak të vdekjes së titullarit të saj. Qarkullimi dhe bartja me anë të trashëgimisë është karakteristike edhe për të drejtën për të kërkuar shpërblimin e dëmit material të shkaktuar në aksidentet automobilistike, sepse kjo e drejtë ka karakter pasuror. Objekt i pasurisë trashëgimore është komponenti pasuror i një të drejte, e cila nuk lidhet me personalitetin e titullarit të saj. Meqenëse pasojat me humbje të jetës në aksidentet automobilistike janë të shpeshta dhe ky koncept jo rrallë herë zbatohet nga gjykata që shyrton çështjet e trashëgimisë, rekomandojmë që të plotësohet legjislacioni mbi institutin e trashëgimit në dispozitat që i referohen pasurisë trashëgimore dhe të parashikohet si zgjidhje ligjore trashëgimia mortis causa e të drejtës për shpërblim të dëmit material në aksidentet automobilistike. Në këtë mënyrë njohja dhe realizimi i kësaj të drejte do të arrijnë nivelin e kënaqshëm.

BIBLIOGRAFIA

- BURIME PARËSORE:

- 1) Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë, Miratuar me ligjin nr.7850, datë 29.7.1994, i ndryshuar.
- 2) Kodit Civil Francez, 17 shkurt 1804.
- 3) Ligji nr.02/l-70 *Për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor*". 11 Janar 2007, i Republikës së Kosovës.
- 4) Ligji nr.04/l-018 *Për Sigurimin e Detyrueshëm nga Autopërgjegjësia*"- (botuar ne Gazeten Zyrtare te Republikes se Kosoves Nr. 4 / 14 Korrik 2011)
- 5) Ligji nr. 04/l-077 *Për Marrëdhëniet e Detyrimeve*" . 10 Maj 2012, i Republikës së Kosovës.
- 6) Ligji Gjerman i trafikut rrugor (*StVG*)/ *Straßenverkehrsgesetz (StVG)*, 1952/12/19 " (Ligji *Federal Gazeta IS 837; BGBl III / FNA 9231-1*.
- 7) Ligji 295 datë 15.09.1992 "*Për sigurimin e detyrueshëm të mjeteve motorike per përgjegjësinë ndaj personave të tretë*" në Republikën e Shqipërisë.
- 8) Ligji nr 10076, datë 12.02.2009, "*Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit në Republikën e Shqipërisë*".
- 9) Ligji nr. 9887, datë 10.03.2008 "*Për mbrojtjen e të dhënave personale*" në Republikën e Shqipërisë.
- 10) Ligji nr 10197, daë 10.12.2009 "*Për sipërmarrjet e investimeve kolektive*", në Republikën e Shqipërisë.
- 11) Rregullore nr. 36, datë 30.04.2009, "*Për rregjistrin elektronik të dëmeve të sigurimeve të detyrueshme motorike*".

- BURIME DYTËSORE:

- 1) Alajdin S. Alishani. (2000) *Parimet themelore te Ligjit mbi marëdhëniet e detyrimeve*, Prishtinë.
- 2) Alajdin S. Alishani. (2001). *Studime nga e drejta e detyrimeve I*, Prishtinë.
- 3) Alajdin S. Alishani. (2002). *Edrejta e detyrimeve-Pjesa e përgjithshme*, Prishtinë.
- 4) Alajdin S. Alishani. (2006). *Studime nga e drejta e detyrimeve II*, Prishtinë.

- 5) Alishani,A. (1985). *E drejta e Detyrimeve, Pjesa e Përgjithshme*, ETMM, Prishtinë.
- 6) Aliu,A. (2004) *E Drejta Sendore (Pronësia)*,UP, Prishtinë,.
- 7) Aliu,A. (2008). *E drejta Civile, Pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë,
- 8) Babiq, M. (2008). ”*Dëmi -pasurordhe kompensimi i tij, përcaktimi juridik i dëmit*. Prishtinë.
- 9) Babiq, M.(2008) *Dëmi -pecuniary dhe kompensimi i tij*.
- 10) Bakraçi,Xh. (2007). *Menaxhmenti i Rrezikut dhe Sigurimet*, Prishtinë.
- 11) Bicaj,K. (2010). *E Drejta familjare, Leksione të autorizuara*, Prishtinë.
- 12) Bicaj,K. (2011). *Metodologjia e Shkrimit Ligjor, (Teknika legjislativ-ligjerata të autorizuara)*, Prishtinë.
- 13) Çavdar.K. & Mr. Kimo Çavdar. (2008). *Ligji për marrëdhënie të Detyrimeve - komente, sqarime, praktik gjyqësore dhe regjistri i lëndëve*, Shkup.
- 14) Çoloviq, V. (2007). *Sigurimi i automjeteve Ndërkombëtar (Gjelbër Card System)*,.
- 15) Crniq,I. (2008). *Odshtetno pravo*, Zagreb.
- 16) D, Pscheidl.*Trendët në pagesën e dëmit jopasuror në disa vende evropiane*, Gazeta e Ligjit të Sigurimeve , nr 4/2006.
- 17) Dauti, N. (2008). *E Drejta e Detyrimeve, Pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë,
- 18) Dedijer M . (2010). *Natyra ligjore e kufijve të siguruesit përgjegjësia për dëmet e shkaktuara palëve të treta, probleme Bashkëkohore në sigurimin e pasurisë dhe personave, procedurës*, Paliq.
- 19) Deliaj, H. Mitrush, F. (2009). *Dëmi Ekzistencial, Revista Shqiptare për Studime Ligjore, Takimi i IV, Instituti Alb-Shkenca*, Tiranë.
- 20) Dhima,K. (2007) . *E drejta Romake*, Tiranë.
- 21) Elezi,I. (2007). *E drejta penale*, Tiranë.
- 22) *Enciklopedia e Institutit Leksikografik, Vëllimi I*, Zagreb.
- 23) *Enciklopedia Ligjore, Administrimi modern në vitin 1979*.
- 24) Etemi. M. (1998). *Detyrimet dhe kontratat*, Tiranë.
- 25) Galgano, F. (2003). *E drejta Private, 1. Hyrje-Pronësia*, Tiranë.
- 26) Gams, A. *Hyrje në të Drejtën Civile, Përktheu, Presheva,F. ETMM*

- 27) *Gazeta Zyrtare e RSFJ-së "nr . 15/65 dhe korrigjimet gjer ne vitin 1967.*
- 28) Gorenc,V.(2010). *Bazat e së Drejtës Tregtare Statusore dhe Kontraktore*, Viktory, Prishtinë.
- 29) Gruda, Z. (2007). *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, Furkan ISM-Shkup.
<http://www.juridicainternational.eu/index.php?id=12617>.
- 30) Jakov, R. (1982)*Obligaciono pravo*, Beograd.
- 31) Jakovec. (1985) .Sigurimi i detyrueshëm për dëmin e shkaktuar nga automjetet.
- 32) Jakupi,A. (2005). *Metodologjia e punës Shkencore Kërkimore, Ligjërata të autorizuara*, UP, Prishtinë,
- 33) Janno Lahe, *Forms of Liability in the Law of Delict: Fault-Based Liability and Liability without Fault*, Juridica International, X, 2005,
- 34) Journal officiel n ° L129 të 1990/05/19 - Direktiva e tretë 90/232 / EEC e datës 14 maj 1990.
- 35) Journal of the EU: “*European Union Legislation*”, a journal of the EU.
- 36) Journal Officiel n ° L 008 të 1984/11/01 - Direktiva e dytë 84/5 / EEC e 30 dhjetor 1983;
- 37) Journal Officiel n ° L 103 të 1972/02/05 - Direktiva e parë 72/166 / EEC e datës 24 prill 1972;
- 38) Journal Officiel n ° L 149 të 2005/11/06 – Direktiva e pestë 2005/14 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 11 maj 2005 për ndryshimin direktivave të Këshillit 72/166 / EEC , 84/5 / EEC, 88/357 / EEC dhe 90/232 / EEC dhe Direktivën 2000 / 26 / ECe Parlamentit Evropian dhe e Këshillit;
- 39) Journal officiel n ° L181 e 20.07.2000 - Direktiva e katërt 2000/26 / EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të datës 16 maj 2000;
- 40) Kanuni i Lekë Dukagjinit,
- 41) Klarić,P. (2003). *Odshtetno pravo*, Edicioni i katërt, Zagreb, , fq.16;
- 42) Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë,
- 43) Kroger, N. *Ligji Dëshmëpërblimi në Gjermani - Zhvillim dhe Legjislacionit dhe Juridiksionin*, (2013/05/25)
- 44) Lubisha , M .(1977). *E drejta e detyrimeve*, Prishtinë, fq. 155.

- 45) M. Šibonjić & Z. Petrović. (1986). “*Problemet e përcaktimit të dëmtimit të automjeteve , shërbimet publike*”.
- 46) Mandro.A. (1998). *E drejta Romake*”, Shtëpia Botuese “Afërdita”, Tiranë.
- 47) Milloshević, L.(1977). *E Drejta e Detyrimeve, Pjesa e Përgjithshme*, Prishtinë.
- 48) Morina,I. (2010) *E drejta Komparative në Fushën e së Drejtës Private*, UP, Prishtinë,
- 49) Ognjanović,S. (2003). *Sistemi i sigurimit ndërkombëtar të mjeteve motorike –E drejta,Teoria dhe Praktika*«, 5-6 / , fq . 59. CURKOVIC, M. (1990). *Ndërkombëtare Kartela e sigurimit të automjeteve motorike*, Zagreb. yr . fq. 48-49;
- 50) Policia e Kosovës – Policia e Trafikut, Raportit të Policisë së Kosovës 2010-2014;
- 51) Pscheidl, D. (2006). *Trendët në pagesën e dëmit jopasuror në disa vende evropiane*, Gazeta e Ligjit të Sigurimeve, nr 4, f 0,12.
- 52) Puhan,I. (1989). *E drejta romake*, Prishtinë.
- 53) Radišić,J. (1982). *Obligaciono pravo*, Beograd.
- 54) Renault – Brahinsky, C. (2011-2012). *L’essentiel du Droit des obligations*, , 7-e édition, Gualino, lextenso éditions, Paris, fq.100.
- 55) Ristić, M. (2009). *Vlerësimi i dëmtimit të automjeteve* , në Simpoziumin e 7-të mbi trafikun - ekspertiza teknike dhe vlerësimi i dëmit , Vrnjacka Banja , fq.401.
- 56) Salihu, I. (2005). *E Drejta Penale, Pjesa e Përgjithshme*, UP, Prishtinë.
- 57) Shulejić, P. (1967). *Sigurimi i përgjegjësisë civile*, Beograd, , faqe 17;
- 58) Šibonjić, M. Petrović ,Z.(1986) *Problemet e përcaktimit të dëmtimit të automjeteve , shërbimet publike*.
- 59) Sir Robert Phillimore, *Commentaries upon international law*, volem 1f Butterworth, 1871, 24 Nov 2008.
- 60) Smaka, R. (1996). *E Drejta*, Fakulteti Ekonomik, UP, Prishtinë.
- 61) Smaka, R.(2008). *E Drejta Biznesore*, Universiteti Mbretëror Iliria, Prishtinë-Tiranë.
- 62) Statuti i Byrore Kosovare te Sigurimit, Prishtine;
- 63) Sulce.A (2012). *Dëmi shëndetsor dhe përgjegjësitë*, Shtëpia Botuese” AlbPaper”, Tiranë.
- 64) Tutulani.M, (2001).*Shkaktimi i dëmit dhe Kontrata, Njohuri për Ligjin*, Horizont, Tiranë,
- 65) Vasili..J. (2010). *Procedura Civile*, Shtëpia Botuese” Real Stamp” Tiranë.

- **PRAKTIKE GJYQËSORE:**

- 1) Vendimi i Gjykatës Kushtetuese nr. 6, datë 17 shkurt 2012.
- 2) Vendimi Unifikues i Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë, nr 12, datë 14.09.2007.
- 3) Aktgjykim P.nr.4379/2016, dt.14/02/2017 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), datë 14/02/2017.
- 4) Aktgjykim P.nr.3811/2016 dt.28/02/2017 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), dt. 28/02/2017.
- 5) Aktgjykim P.nr.5507/2016 dt.06/03/2017 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), datë 06/03/2017.
- 6) Aktgjykim PP/II.nr.6355/2015, dt.14.12.2016 i Gjykatës Themelore në Prishtinë (Divizioni Penal), dt. 01/03/2017.

- **BURIME NGA INTERNETI**

- 1) http://www.diplomacy.bg.ac.rs/pdf/E_Zakonodavstvo/33-34/33_03_VColovic.pdf);
- 2) [http://www.oag-rks.org/repository/docs/Raporti - Policia e Trafikut 220406.pdf-fq.16](http://www.oag-rks.org/repository/docs/Raporti_-_Policia_e_Trafikut_220406.pdf-fq.16));
- 3) <http://www.gdv.de/2011/12>);
- 4) http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz3_regional/backu_vortrag_eng.pdf;2013/05/25/;
- 5) http://intra.intereuropeag.com/download/konferenz1_regional/eng_kroeger.pdf,2013/05/25);
- 6) <http://www.aida.org.uk>, 2013/09/17;
- 7) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31972L0166:en:HTML>
- 8) <http://www.oxfordreference.com/>
- 9) <http://dictionary.law.com/default.aspx?selected=1823>
- 10) <http://legaldictionary.lawin.org/lucrum-cessans/> .
- 11) <http://definitions.uslegal.com/e/erga-omnes/>

ANEX A - LISTA E TABELAVE:

Tabela 1: Renditja sipas Aksidenteve fatale për kokë banori.....	91
Tabela 2: Paraqitja grafike dhe tabelare për shtetet e rajonit.....	95
Tabela 3: Trendet e aksidenteve 2011-2017.....	104
Tabela 4: Aksidentet dhe lëndimet sipas Llojit të rrugëve (2017).....	105
Tabela 5: Aksidente me të vdekur sipas pjesëmarrësve dhe llojit të rrugës (2017).....	106
Tabela 6: Llojet e aksidenteve (2017).....	107
Tabela 7: Tipi i shfrytëzuesve të rrugës – 2017.....	107
Tabela 8: Pjesa e rrugës – 2017.....	109
Tabela 9: Faktorët shkaktarë të aksidenteve në komunikacion.....	110

ANEX B - LISTA E FIGURAVE:

Fig. 1 - Paraqitja e numrit të aksidenteve dhe personave të vdekur në trafik.....	95
Fig. 2 - Mosvënja e rripit të sigurisë sigurisë.....	96
Fig. 3 - Mosrespektimi i semaforit nga ngasësit e makinave.....	97
Fig. 4 - Mosrespektimi i vendëkalimit për këmbësorë nga ngasësit e makinave.....	97
Fig. 5 - Përdorimi i celularit nga ngasësit e makinave.....	98
Fig. 6 - Mosrespektimi i semaforit nga këmbësorët.....	99
Fig. 7: Aksidentet sipas llojit të rrugëve.....	106
Fig.8: Shpërndarja e viktimave të aksidenteve sipas llojit të pjesëmarrësve në aksident.....	76
Fig.9: Grup-mosha e këmbësorëve të vdekur apo të lënduar në aksidente.....	77
Fig.10. Përqindja (%) e realizimit të dëmeve.....	161
Fig.11. Vlera e dëmeve të kompensuara në mil. Euro.....	167

ANEX C: PYETËSORI

MERITA MUHARREMI: PËRGJEGJESIA CIVILE NGA DËMET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETET NË KOSOVË

UNIVERSITETI I TIRANËS

Studimet e Doktoraturës

PYETËSORI

Ju faleminderit për të marrë pjesëmarrjen Tuaj në plotësimin e këtij Pyetësoari.

Emri im është Merita Muharremi. Ky pyetësor është për një hulumtim që unë jam duke ndërmarr për Zbatimin e Përgjegjësisë Civile nga shkaktimi i dëmeve nga automjetet në komunikacion në Kosovë, si pjesë e disertacionit në Universitetin e Tiranës.

Pyetësori përbëhet nga një grup prej 10 pyetjeve.

Hulumtues:

Ky hulumtim është kryer nga Merita Muharremi (meritajoni04@hotmail.com);

Hulumtimin është duke u mbikëqyrur nga Prof. Dr. _____;

INFORMACION PËR PJESËMARRËSIT:

1. Pjesëmarrja në këtë hulumtim është krejtësisht vullnetare, informatat që ju do të siguron këtu do të mbahen konfidenciale dhe emri do të jetë anonim në studim.
2. Përderisa nuk është përcaktuar në mënyrë specifike ndryshe, i gjithë informacioni do të bëhet me kujdes anonim, dhe të gjitha të dhënat për burimet origjinale do të trajtohen si konfidenciale.
3. Ky hulumtim do të jetë bosht i shqyrtimit në disertacionin tim pranë Universitetit të Tiranës.

Pyetje :

Pozita e juaj aktuale në Institucionin/Organizatën tuaj:

.....

.....

Kontakti me ju:

Adresa e E-mail-it: (zyrtar ose privat)

.....

Numri i tel. mobil: (zyrtar ose privat)

.....

A zbatohet plotesishte Pergjegjesia Kontraktuale te shkaktimi i dëmit?

Po.....

Jo.....

Nëse Po ju lutem përshkruani në çfarë mase?:

Në nivel të kënaqshëm.....

Jo të kënaqshëm

Mirë.....

Në masë të konsiderueshme.....

Nëse mundeni ju lutem përshkruani edhe në çfarë (%) përqindje?

..... %.

Nëse Jo ju lutem përshkruani arsyet sipas mendimit tuaj se pse ne ndodh kjo?

.....

.....

.....

.....

.....

Cili është mendimi apo propozimi i juaj për t'i kontribuar ndërrimit të gjendjes?

.....

.....

.....

.....

Sa raste te dëmeve dhe kompensimit të tyre keni patur gjatë dy (2) viteve të fundit (2012/2013) pranë institucionit/organizatës tuaj ?

2012:.....
.....

2013:.....
.....

Ju lutem a mund të shpjegoni sa konteste keni pasur poashtu në dy (2) vitet e fundit 2012 dhe 2013 lidhur me kompensimin e dëmit nga aksidentet në komunikacion?

2012:.....
.....

2013:.....
.....

Ju lutem a mund të shpjegoni shumën e cila është realizuar si kompensim i dëmit të shkaktuar nga aksidentet në komunikacion në dy (2) vitet e fundit 2012 dhe 2013?

2012:.....
.....
.....

2013:.....
.....
.....