



**LIGJ**  
**Nr. 10 076, datë 12.2.2009**

**PËR SIGURIMIN E DETYRUESHËM NË SEKTORIN E TRANSPORTIT,**  
**NDRYSHUAR ME LIGJI NR. 10455, DATË 21.7.2011**

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI**  
**I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

**VENDOSI:**

**KREU I**  
**DISPOZITA TË PËRGJITHSHME**

**Neni 1**  
**Objekti**

Ky ligj rregullon sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit.

**Neni 2**  
**Fusha e veprimit**

1. Sigurimi i detyrueshëm në sektorin e transportit përfshin:
  - a) sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik;
  - b) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit ose të përdoruesit të mjetit motorik, që më poshtë do të referohet si sigurimi i pronarit, për dëmet shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti;
  - c) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit ose të përdoruesit të avionit, që më poshtë do të referohet si sigurimi i pronarit, për dëmet shkaktuar palëve të treta dhe pasagjerëve nga përdorimi i këtij avioni;
  - ç) sigurimin e përgjegjësisë së pronarit ose të përdoruesit të mjetit lundrues, që më poshtë do të referohet si sigurimi i pronarit, për dëmet shkaktuar palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti.
2. Dispozitat e këtij ligji nuk zbatohen për kategori të veçanta mjeteve motorike të Forcave të Armatosura, të cilat përcaktohen me udhëzim të përbashkët të Ministrit të Mbrojtjes dhe të Ministrit të Financave.

**Neni 3**

## Përkufizime

Në këtë ligj termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Aksident” është ngjarja, ku rezulton dëm nga përdorimi i mjetit të transportit.
2. “Mjet transporti” është mjeti motorik, avioni dhe mjeti lundrues.
3. “Mjet motorik” është mjeti që lëviz në tokë, por jo mbi shina, me anë të fuqisë motorike, pavarësisht nga numri i rrotave. Mjet motorik është edhe rimorkioja dhe gjysmërimorkioja, të bashkuara ose jo me mjetin motorik tërheqës.
4. Përdorues i një mjeti transporti” është një person fizik apo juridik, që përdor mjetin e transportit me miratimin e pronarit.
5. “Drejtnes” është personi që drejton mjetin e transportit.
6. “Policë sigurimi” është kontrata e sigurimit, sipas përkufizimit të dhënë në ligjin “Për veprimtarinë e sigurimit, të risigurimit dhe ndërmjetësimit në sigurime dhe risigurime”.
7. “Dëm pasuror” është dëmi i pësuar si rezultat i dëmtimit apo i humbjes së pasurisë.
8. “Dëm jopasuror” është dëmi biologjik, moral dhe ekzistencial, që vjen si rezultat i vdekjes, dëmtimeve trupore dhe përkeqësimeve të shëndetit, që pësojnë pala e dëmtuar ose të afërmit e saj.
9. “Palë e siguruar” është personi, interesi pasuror i të cilit është i siguruar.
10. “Palë e dëmtuar” është çdo person që ka pësuar dëme, të cilit i lind e drejta të kërkojë dëmshpërblim, sipas këtij ligji, për humbjet apo dëmtimet e pësuar, të shkaktuara nga mjeti i transportit.
11. “Sigurues i drejtpërdrejtë” është shoqëria e sigurimit, me të cilën pronari i mjetit motorik të dëmtuar ka kontratë për sigurimin e përgjegjësive për dëme shkaktuar palëve të treta.
12. “Sigurues përgjegjës” është shoqëria e sigurimit, me të cilën pronari i mjetit të transportit, që ka shkaktuar dëmin, ka lidhur kontratën e sigurimit të përgjegjësive për dëme shkaktuar palëve të treta.
13. “Mjet motorik i pasiguruar” është mjeti, sipas pikës 3 të këtij neni, për të cilin nuk është lidhur kontrata për sigurimin e përgjegjësive, që rezulton nga përdorimi i mjetit, ose periudha e sigurimit ka përfunduar dhe kontrata e sigurimit nuk është rinovuar.
14. “Mjet motorik i paidentifikuar” është mjeti, sipas pikës 3 të këtij neni, për të cilin nuk ka qenë e mundur të bëhet as identifikimi i mjetit dhe as i siguruesit përgjegjës.
15. “Avion” është çdo mjet transporti, sipas përcaktimeve të dhëna në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.
16. “Transportues ajror” është çdo operator, që ka një dëshmi aftësie ose një licencë tjetër ekuivalente, për të vepruar në transportin ajror.
17. “Përdorues avioni” është personi, i cili përcakton mënyrën e përdorimit ose të veprimit të avionit, ose personi, në emër të të cilit është regjistruar avioni në regjistrin shqiptar të avionëve civilë ose në ndonjë regjistr tjetër të barasvlershëm të avionëve.
18. “Fluturim i avionit” në lidhje me:
  - a) pasagjerët dhe bagazhet e tyre personale, të vendosura në bordin e avionit, është periudha gjatë së cilës pasagjerët transportohen me avion;
  - b) mallrat dhe bagazhin e regjistruar, është periudha e transportimit të mallrave dhe bagazheve nga koha e regjistrimit të bagazhit ose dorëzimit të mallrave tek transportuesi përkatës ajror deri në kohën e dorëzimit të tyre të marrësi ose pritësi i autorizuar;

c) palët e treta, është periudha e përdorimit të avionit nga koha e ndezjes së motorëve për ngritjen nga sipërfaqja e tokës deri në kohën kur avioni ulet në sipërfaqen e tokës dhe motorët e tij janë tërësisht të fikur, si dhe lëvizja e një avioni me përdorimin e forcave për rimorkimin, shtyrjen apo lëvizjen e tij.

19. “Mjet lundruar” dhe “mjet i vogël lundruar” janë çdo mjet transporti i destinuar për lundrim, sipas përcaktimeve të Kodit Detar.

20 “Zona e shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil” është territori i shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil, sipas rregullave apo marrëveshjeve të këshillit të byrove.

21. “Territori, ku mjeti motorik ka qëndrim të përhershëm” është territori i shtetit:

a) targën e regjistrimit të të cilit mban mjeti motorik, pavarësisht nëse targa është e përhershme apo e përkohshme;

b) që lëshon targën e sigurimit ose çdo shenjë tjetër dalluese, analoge me targën e regjistrimit, të konceptuar për mjetet motorike, në rastet kur, për tipa të veçantë mjetesh motorike, targa e regjistrimit nuk është e nevojshme;

c) në të cilin përdoruesi i mjetit motorik ka, kryesisht, qëndrimin, në rastet kur tipi i caktuar i mjetit nuk ka nevojë për targë regjistrimi apo për karton sigurimi ose ndonjë shenjë tjetër dalluese, analoge me targën e regjistrimit;

ç) në të cilin ka ndodhur aksidenti rrugor, në rastet kur mjeti i transportit, i përfshirë në aksident, nuk ka targë regjistrimi ose targa e regjistrimit nuk i përgjigjet apo nuk i përket më atij mjeti.

22. “Marrëveshja e Kretës” është marrëveshja që rregullon marrëdhëniet e ndërsjella ndërmjet zyrave kombëtare të vendeve anëtare të sistemit të kartonit jeshil.

23. Kartoni jeshil” është certifikata ndërkombëtare e sigurimit, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes së Kretës.

24. “SDR (*Special Drawing Rights*)” është njësia bazë e llogaritjes, e përcaktuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar.

25. “MTOM (*Maximum Take Off Mass*)” është masa maksimale e lejueshme e avionit në çastin e ngritjes, e cila i përgjigjet masës specifike, të certifikuar për çdo lloj avioni, siç është deklaruar në certifikatën përkatëse të kushteve të fluturimit të avionit.

26. “Autoritet” është Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.

27. “Byro” është Byroja Shqiptare e Sigurimit.

28. “Interes i pagueshëm” është penaliteti i normës zyrtare të interesit të pagueshëm nga një debitor, në rastin kur ai nuk e përmbush detyrimin financiar brenda afateve kohore të përcaktuara.

#### Neni 4

### **Detyrimi për t’u siguruar**

1. Pronari i çdo mjeti transporti, përpara përdorimit të mjetit, është i detyruar të lidhë një kontratë sigurimi, sipas pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, si dhe të sigurojë rinovimin e saj për aq kohë sa mjeti i transportit do të mbetet në qarkullim.

2. Kur mjeti i transportit është subjekt i detyrimit për t’u regjistruar apo licencuar dhe, sipas ligjit, duhet të ketë një certifikatë regjistrimi apo licencimi, autoritetet përgjegjëse mund ta lëshojnë certifikatën e regjistrimit ose ndonjë dokument tjetër, të barasvlershëm me të, vetëm pasi pronari i mjetit të transportit provon me dokumente se e ka lidhur kontratën e sigurimit, sipas këtij ligji.

3. Kur mjete i transportit, në përputhje me ligjet për regjistrimin, është i regjistruar në emër të përdoruesit të mjetit të transportit, dispozitat e këtij ligji, të cilat janë të vlefshme për pronarin e mjetit të transportit, janë, përkatësisht, të zbatueshme edhe për përdoruesit e këtij mjeti.

#### Neni 5

### **Personat e tjerë të mbuluar në sigurim**

Sigurimi i përgjegjësishë së pronarit të mjetit të transportit për dëme shkaktuar palëve të treta mbulon edhe dëmet e shkaktuara nga përdorimi i mjetit prej personave të tjerë, kur këta e përdorin mjetin me miratimin e pronarit.

#### Neni 6

### **Detyrimet e drejtuesit të mjetit**

1. Gjatë përdorimit të mjetit të transportit në trafik, drejtuesi është i detyruar të mbajë me vete policën e sigurimit ose çdo provë tjetër të lidhjes së kontratës së sigurimit, si dhe ta paraqesë atë sa herë i kërkohet nga personi zyrtar i autorizuar.

2. Në ndryshim nga pika 1 e këtij neni, transportuesi ajror ose drejtuesi i avionit është i detyruar ta paraqesë policën e sigurimit ose ndonjë provë tjetër të lidhjes së kontratës së sigurimit të detyrueshëm para lëvizjes së avionit, me kërkesë të personit të autorizuar.

3. Në rast aksidenti, drejtuesi është i detyruar të japë të dhënat personale dhe të dhënat, që lidhen me sigurimin e detyrueshëm, sipas këtij ligji, tek të gjithë personat e përfshirë në aksident, të cilëve mund t'u lindë e drejta të kërkojnë dëmshpërblim.

#### Neni 7

### **Detyrimi për të dhëna**

Organet e autorizuara për mbikëqyrjen e trafikut, organet gjyqësore dhe organet e tjera, që zbatojnë procedura pas një aksidenti të trafikut ose kanë në dispozicion të tyre hollësi për aksidentin, u sigurojnë shoqërive të sigurimit dhe byrosë të dhënat për aksidentin e trafikut, për trajtimin e kërkesës për dëmshpërblim.

#### Neni 8

### **Kontrata e sigurimit të detyrueshëm**

1. Siguruesi është i detyruar të lidhë kontratën e sigurimit të detyrueshëm, në përputhje me parashikimet e këtij ligji, me kushtet e sigurimit dhe tabelën e primeve të sigurimit.

2. Siguruesi nuk mund të refuzojë kërkesën për të lidhur kontratën e sigurimit, kur aplikuesi pranon kushtet, sipas të cilave siguruesi e zbaton këtë sigurim.

3. Kushtet e sigurimit janë pjesë e pandashme e kontratës së sigurimit dhe i bëhen të ditura të siguruarit si gjatë lidhjes së kontratës, edhe me nënshkrimin e saj.

4. Kushtet e sigurimit përcaktojnë marrëdhëniet ndërmjet palëve kontraktuese, përveç atyre të parashikuara në këtë ligj.

5. Përgjegjësia e siguruesit, që rrjedh nga kontrata e sigurimit, fillon nga përfundimi i orës 2400 të ditës së përcaktuar në dokumentin e sigurimit si datë e fillimit të mbulimit dhe

përfundon me mbarimin e orës 2400 të ditës së përcaktuar si datë e përfundimit të mbulimit, kur nuk është përcaktuar ndryshe në kontratën e sigurimit.

6. Siguruesi duhet të vërë në dijeni, brenda 15 ditëve, qendrën e informacionit, kur vëren se ka përfunduar mbulimi në sigurim i pronarit të mjetit të siguruar prej tij.

#### Neni 9

### **Vlefshmëria territoriale e sigurimit**

1. Kontrata për sigurimin e detyrueshëm, referuar shkronjave “a” e “ç” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, mbulon dëmet ose humbjet e ndodhura në Republikën e Shqipërisë.

2. Kontrata për sigurimin e detyrueshëm, referuar shkronjës “b” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, mbulon dëmet ose humbjet e ndodhura në Republikën e Shqipërisë dhe në territoret e shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil.

3. Kontrata për sigurimin e detyrueshëm, referuar shkronjës “b” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, i referohet territorit të Republikës së Shqipërisë dhe territoreve të shteteve anëtare të sistemit të kartonit jeshil, kur nuk është rënë dakord ndryshe.

#### Neni 10\*

### **Kushtet dhe tarifat e sigurimit të detyrueshëm**

1. Autoriteti miraton rregullat për përcaktimin e kushteve të përgjithshme të sigurimit të detyrueshëm dhe nivelin e rezervave teknike dhe provigjoneve.

2. Shoqëria e sigurimit përcakton vetë tarifat e primit të sigurimit, sipas kushteve të tregut, dhe fillon t'i zbatojë ato, pasi njofton zyrtarisht autoritetin. Pavarësisht tarifave të liberalizuara të primit të sigurimit të detyrueshëm, shoqëritë e sigurimit krijojnë rezervat teknike dhe provigjonet, jo më pak se niveli i rezervave teknike dhe provigjoneve, të përcaktuara nga autoriteti, si në pikën 1 të këtij neni.

3. Kur autoriteti vëren se kushtet e përgjithshme të sigurimit nuk janë në përputhje me ligjin dhe aktet nënligjore, miraton vendime, të cilat trajtojnë mënyrën, sipas së cilës shoqëria e sigurimit duhet t'i përputhë ato.

#### Neni 11

### **E drejta e palës së dëmtuar të paraqesë kërkesë për dëmshpërblim**

1. Pala e dëmtuar, bazuar në sigurimin, sipas pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, ka të drejtë të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim te siguruesi, përgjegjës i pronarit të mjetit, me të cilin është shkaktuar aksidenti.

Kërkesa për dëmshpërblim mund të paraqitet me shkrim ose në rrugë elektronike.

2. Kërkesa për dëmshpërblim, sipas pikës 1 të këtij neni, mund të përfshijë dëmshpërblimin e dëmeve pasurore dhe jopasurore.

3. Siguruesit mund të lidhin marrëveshje ndërmjet tyre, sipas të cilave kërkesa për dëmshpërblim, që lidhet me dëmin e shkaktuar nga përdorimi i një mjeti motorik ndaj një mjeti tjetër motorik, mund të trajtohet nga siguruesi i drejtpërdrejtë i pronarit të mjetit motorik të dëmtuar.

4. Siguruesi i drejtpërdrejtë ka të drejtën e rimbursimit nga siguruesi, përgjegjës i pagesave, që lidhen me dëmshpërblimin e kryer sipas pikës 3 të këtij neni, sipas kushteve, limiteve dhe afateve të përcaktuara në marrëveshjen ndërmjet tyre.

5. Në rast aksidenti ndërmjet dy mjeteve motorike të identifikuara dhe të siguruara me kontratë sigurimi të detyrueshëm për përgjegjësinë ndaj palëve të treta, pala e dëmtuar mund ta drejtojë kërkesën për dëmshpërblim te siguruesi i drejtpërdrejtë, në rast se është lidhur marrëveshja, sipas pikës 3 të këtij neni.

#### Neni 12

### **Procedura dhe afate për rregullimin e shpërblimit të dëmeve**

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.

4. Në rast të mosrespektimit të afateve të përcaktuara në pikën 2 të këtij neni, palës së dëmtuar i lind e drejta e përfitimit të interesit të pagueshëm për çdo ditë vonesë në shlyerjen e dëmshpërblimit nga siguruesi përgjegjës, duke filluar nga data e paraqitjes së kërkesës për dëmshpërblim.

5. Procedurat, sipas pikave 2, 3 e 4 të këtij neni, nuk zbatohen për rastet e aksidenteve, ku janë përfshirë mjete motorike të regjistruara jashtë shtetit, të pajisura me karton jeshil.

#### Neni 13

### **Rregullat e trajtimit të dëmshpërblimit**

1. Rregullat për trajtimin e dëmeve, që mbulohen nga kontrata e sigurimit të detyrueshëm, sipas pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, miratohen me vendim të autoritetit.

2. Autoriteti mbikëqyr funksionimin e sistemit të dëmshpërblimit dhe rregullat e ndjekura nga shoqëritë e sigurimit, për të garantuar mbrojtjen e të siguruarve, kryerjen me korrektësi të procedurave të dëmshpërblimit dhe qëndrueshmërinë e shoqërive.

#### Neni 14

### **Masat administrative të autoritetit**

Për shkeljen e dispozitave të nenit 12 të këtij ligji, autoriteti mund të marrë ndaj shoqërisë së sigurimit, në mënyrë të përshkallëzuar, masat administrative të mëposhtme:

- a) shpall publikisht, me shpenzimet e veta, të dhëna rreth praktikave të gabuara të shoqërive të sigurimit;
- b) tërheq miratimin për anëtarët e organeve drejtuese të shoqërisë së sigurimit;
- c) tërheq, përkohësisht ose përfundimisht, licencën për kryerjen e veprimtarisë përkatëse të sigurimit, kur vëren një numër të lartë dhe të përsëritur të rasteve me shkelje.

#### Neni 15

### **Kërkesa për rimbursimin e shoqërive të sigurimit**

Kur shoqëria e sigurimit, e cila, në përputhje me këtë ligj ose me kushtet e sigurimit, e ka dëmshpërblyer palën e dëmtuar, por, sipas këtij ligji ose kushteve të sigurimit, nuk ka qenë përgjegjëse, ka të drejtë të kërkojë rimbursim nga personi përgjegjës për dëmin. Rimbursimi përfshin shumën e paguar për dëmin, shpenzimet e tjera të kryera për të dhe interesin e pagueshëm.

#### Neni 16

### **Aplikimi individual te byroja, statistikat dhe të dhëna të tjera**

1. Parashikimet e neneve 11, 12 e 15 të këtij ligji zbatohen në të njëjtën mënyrë, në rast se byroja është përgjegjëse për trajtimin e dëmeve, sipas parashikimeve në këtë ligj.

2. Për ndjekjen e procedurave dhe kryerjen e pagesave, sipas pikës 1 të këtij neni, byroja mund të ngarkojë njërin prej anëtarëve të vet.

3. Shoqëria e sigurimit dhe byroja, për rastet që trajtojnë, mbledhin, përpunojnë dhe mbajnë të dhëna statistikore dhe të dhëna të tjera për sigurimet, që i referohen nenit 2 të këtij ligji.

4. Të dhënat statistikore, të parashikuara në pikën 3 të këtij neni, janë të dhëna të veçanta për personat e siguruar, rastet e humbjeve, vlerësimet dhe dëmshpërblimet.

5. Shoqëritë e sigurimit dhe byroja janë të detyruara të përpunojnë të dhënat e parashikuara në pikën 3 të këtij neni, sipas standardeve statistikore dhe në përputhje me ligjin për mbrojtjen e të dhënave personale dhe të të dhënave të tjera.

6. Byroja përcakton përmbajtjen dhe formën e të dhënave, të parashikuara në pikën 3 të këtij neni dhe mënyrën e afatet për paraqitjen e të dhënave.

7. Byroja duhet t'i paraqesë autoritetit, me kërkesën e këtij të fundit, të dhënat e parashikuara në pikën 3 të këtij neni.

## KREU II

### **SIGURIMI I PASAGJERËVE NGA AKSIDENTET NË TRANSPORTIN PUBLIK**

#### Neni 17

### **Detyrimi për lidhjen e kontratës së sigurimit**

1. Pronarët e mjeteve të transportit publik të pasagjerëve janë të detyruar të lidhin kontratë për sigurimin e aksidenteve të pasagjerëve në transportin publik.

2. Kontrata e parashikuar në pikën 1 të këtij neni lidhet nga pronarët:

- a) e autobusëve urbanë, interurbanë dhe për transport publik ndërkombëtar, përfshirë edhe rastet kur merren me qira;
- b) e autobusëve të transportit të punëtorëve dhe autobusëve të shoqërive turistike;
- c) e taksive dhe makinave me qira, kur jepen së bashku me drejtuesin;
- ç) e të gjithë tipave të mjeteve lundruese detare, lumore dhe liqenore, përfshirë tragetet për transportin e pasagjerëve në linja të rregullta dhe transportin e turistëve, si dhe të mjeteve lundruese pa motor;
- d) e të gjithë tipave të mjeteve, të parashikuara në shkronjën “ç” të kësaj pike, të dhëna me qira së bashku me të paktën një anëtar ekuipazhi;
- dh) e avionëve të përdorur për transportin publik ajror të pasagjerëve;
- e) e teleferikëve dhe të mjeteve të transportit mbi shina, përfshirë trenat, tramvajin, metronë, si dhe të mjeteve të tjera, të cilat lëvizin mbi shina;
- ë) e gjitha mjeteve të tjera të transportit, pavarësisht nga fuqia, të përdorura për transportin publik me pagesë të pasagjerëve.

#### Neni 18

### **Pasagjerët në një mjet transporti**

1. Pasagjerë janë personat, që udhëtojnë me njërin nga mjetet e transportit, të destinuara për transportin publik, pavarësisht nëse kanë blerë një biletë, përfshirë edhe personat, të cilët ndodhen në territorin e stacionit, të molit, portit, aeroportit ose pranë mjeteve të transportit, para se të hipin ose duke zbritur, të cilët kanë qëllim të udhëtojnë, ose që kanë udhëtuar me njërin nga mjetet e transportit, me përjashtim të personave të punësuar në mjetin e transportit.
2. Ndër pasagjerët e përcaktuar në pikën 1 të këtij neni përfshihen edhe personat, që kanë të drejtë të udhëtojnë pa pagesë.
3. Personat, që gjenden në avion, në shkallë ose në kabinë, pa autorizimin e pronarit të avionit ose të ekuipazhit, nuk vlerësohen pasagjerë, sipas dispozitave të pikës 1 të këtij neni.

#### Neni 19

### **Përgjegjësia e shoqërisë së sigurimit dhe shuma e siguruar**

1. Detyrimi i një shoqërie sigurimi në kontratën e sigurimit, e parashikuar në pikën 1 të nenit 17 të këtij ligji, përfaqësohet nga shuma e siguruar, e vlefshme në ditën e ngjarjes së sigurimit, kur nuk është rënë dakord për një shumë më të madhe në kontratën e sigurimit.
2. Minimumi i shumës së siguruar për çdo pasagjer të mbuluar nga kontrata e sigurimit, sipas nenit 17 të këtij ligji, përcaktohet si më poshtë:
  - a) në rast vdekjeje 2 000 000 lekë;
  - b) në rast të paafësisë së përhershme 4 000 000 lekë.

#### Neni 20

### **E drejta për dëmshpërblim**

1. Pasagjeri i përfshirë në një aksident ose përfituesi, në rastin kur pasagjeri vdes, ka të drejtë, sipas kushteve të kontratës së sigurimit, të kërkojë që shoqëria e sigurimit, me të cilën është lidhur kontrata e sigurimit, të paguajë detyrimet që rrjedhin nga kjo kontratë drejtpërdrejt tek ai.



2. Kur pronari i një mjeti transporti, që ka lidhur një kontratë për sigurimin e pasagjerëve në transportin publik, është përgjegjës për dëmin e ndodhur, çdo kompensim i dëmeve ndaj palëve të dëmtuara, sipas sigurimit të përgjegjësive, që rezulton nga përdorimi i mjetit të transportit, nuk përfshin shumën që u përket palëve të dëmtuara, sipas sigurimit të detyrueshëm të pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik.

Neni 21

### **Pagesa e dëmshpërblimit ndaj pasagjerit të pasiguar**

1. Kur pronari i një mjeti motorik nuk ka lidhur kontratë për sigurimin e pasagjerëve, sipas dispozitave të këtij ligji dhe aksidenti ka ndodhur, pasagjeri ose personi përfitues i kontratës së sigurimit, nëse do të ishte lidhur, ka të drejtë të kërkojë pagesën e shumës së siguar nga fondi i kompensimit.

2. Byroja ka të drejtë të kërkojë nga personi përgjegjës rimbursimin e shumës së paguar, të shpenzimeve dhe të interesit të pagueshëm.

### **KREU III**

### **SIGURIMI I DETYRUESHËM I PËRGJEGJËSISË SË PRONARIT TË MJETIT MOTORIK PËR DËMET QË U SHKAKTOHEN PALËVE TË TRETA NGA PËRDORIMI I KËTIJ MJETI**

Neni 22

### **Detyrimi për sigurim**

1. Pronari i mjetit motorik detyrohet të lidhë një kontratë të sigurimit të përgjegjësive për dëmet që mund t'u shkaktohen palëve të treta nga përdorimi i këtij mjeti, me pasojë dëmtimin dhe humbjen e pronës dhe dëmin jopasuror, në rast vdekjeje, të dëmtimeve trupore dhe përkeqësimit të shëndetit.

2. Kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, mbulon edhe dëmet jopasurore, me pasojë vdekjen, dëmtimet trupore dhe të përkeqësimit të shëndetit, të pasagjerëve të mjetit, shkaktar të aksidentit, si rezultat i përdorimit të tij.

3. Sigurimi i përgjegjësive së mbajtësit të mjetit motorik nuk mbulon dëmet e sendeve, të cilat i ka marrë përsipër t'i transportojë mbajtësi i mjetit, shkaktar i aksidentit dhe që ndodhen në mjetin në çastin e aksidentit.

4. Përgjegjësia e pronarit të mjetit motorik zbatohet për dëmet e shkaktuara si nga mjeti tërheqës, edhe nga mjeti i tërhequr (rimorkio).

5. Pronarët e të dy mjeteve janë bashkërisht përgjegjës për dëmet ndaj palëve të treta, në rastet e dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjetit tërheqës apo i mjetit të tërhequr, kur këto mjete janë të lidhura në një tërësi integrale ose kur aksidenti ndodh nga shkaputja e rimorkios nga mjeti tërheqës. Në këto raste, pala e dëmtuar mund të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim të siguruesi i mjetit tërheqës ose të siguruesi i rimorkios.

6. Shoqëria e sigurimit, që paguan dëmet e palëve të treta, sipas pikës 5 të këtij neni, ka të drejtën e rimbursimit për shumën e paguar, shpenzimet dhe interesat e pagueshëm nga siguruesi i mjetit tërheqës apo siguruesi i rimorkios, në rast se pala përkatëse, e siguar, rezulton përgjegjëse për dëmet, por Brenda kuadrit të përgjegjësive të palës së siguar.

7. Me kërkesë të palës së siguruar, shoqëria e sigurimit detyrohet t'i lëshojë asaj konfirmim për të gjitha kërkesat për dëmshpërblim, që shoqëria e sigurimit ka marrë nga palët e treta dhe që lidhen me sigurimin e përgjegjësive së palës së siguruar.

8. Konfirmimi, sipas pikës 7 të këtij neni, duhet të mbulojë një periudhë të paktën 5-vjeçare dhe të lëshohet nga shoqëria e sigurimit brenda 15 ditëve nga data e marrjes së kërkesës nga pala e siguruar. Kur pala e siguruar ka me shoqërinë e sigurimit një marrëdhënie më pak se 5-vjeçare, konfirmimi i jepet për të gjithë periudhën e siguruar.

#### Neni 23

### **Përfshirja nga mbulimi në sigurim**

Bazuar në sigurimin e përgjegjësive së pronarit të mjetit motorik, nuk kanë të drejtën e dëmshpërblimit palët e mëposhtme:

a) drejtuesi i mjetit, shkakuar i aksidentit, përfshirë këtu trashëgimtarët ligjorë të tij, për dëme pasurore dhe jopasurore shkakuar nga aksidenti i këtij drejtuesi;

b) pronari, bashkëpronari dhe çdo përdorues tjetër i mjetit, shkakuar i aksidentit, për dëmet që ata vetë pësojnë nga ky aksident;

c) çdo pasagjer, që ndodhet me vullnetin e vet në mjetin motorik, shkakuar të aksidentit, të drejtuar nga një drejtues i paautorizuar, kur provohet se pasagjeri ishte në dijeni të këtyre rrethanave;

ç) çdo pasagjer, që ndodhet me vullnetin e vet në një mjet të pasiguruar, shkakuar të aksidentit, kur byroja provon se pasagjeri ishte në dijeni të kësaj rrethane;

d) personi, i cili ka përvetësuar mjetin motorik në mënyrë të kundërligjshme dhe është dëmtuar gjatë përdorimit të këtij mjeti;

dh) personi i dëmtuar në këto raste:

i) për shkak të përdorimit të një mjeti në ngjarje sportive në rrugë apo pjesë rrugësh, të palejuara për drejtim të mjetit, për arritjen e shpejtësive mesatarisht të larta apo për t'u stërvitur për gara;

ii) për shkak të pasojave të energjisë bërthamore gjatë transportit të materialeve radioaktive;

iii) për shkak të veprimeve të luftës, revoltave apo akteve terroriste, me kusht që shoqëria e sigurimit të provojë se dëmi është shkakuar nga ngjarje të tilla.

#### Neni 24

### **Humbja e së drejtës për dëmshpërblim që rrjedh nga mbulimi në sigurim**

1. I siguruari i humbet të drejtat që rrjedhin nga sigurimi kur:

a) drejtuesi nuk e përdor mjetin në përputhje me qëllimin, për të cilin ai është i destinuar të përdoret;

b) drejtuesi nuk ka leje të vlefshme të drejtimit të mjetit motorik, sipas kategorisë apo tipit të mjetit, përveç rasteve të përdorimit gjatë mësimave të drejtimit të mjetit, kur ky drejtohet nga kandidati drejtues, sipas të gjitha rregullave të përcaktuara për procesin e mësimave;

c) drejtuesit të mjetit motorik i është konfiskuar leja e drejtimit, i është ndaluar të drejtojë tipin dhe kategorinë e mjetit apo i është ndaluar përdorimi i lejes së drejtimit, të lëshuar nga një shtet tjetër për në territorin e Republikës së Shqipërisë;

ç) drejtuesi drejton mjetin motorik nën ndikimin e alkoolit, mbi kufijtë e lejuar, nën ndikimin e lëndëve narkotike apo psikoaktive;

d) drejtuesi e shkakton dëmin qëllimisht;

dh) aksidenti ndodh për shkak të defekteve të ndjeshme teknike të mjetit dhe drejtuesi ka qenë në dijeni të këtyre rrethanave.

2. Heqja e të drejtave, që rrjedhin nga sigurimi, siç përcaktohen në shkronjat “a” deri në “dh” të pikës 1 të këtij neni, nuk ka pasojë mbi të drejtën e palës së dëmtuar, për të paraqitur kërkesën për dëmshpërblim te siguroesi përgjegjës.

3. Shoqëria e sigurimit që, sipas shkronjës “d” të pikës 1 të këtij neni, ka paguar dëmet te pala e dëmtuar, ka të drejtë të rimbursojë të gjithë masën e paguar për dëmet, interesat dhe shpenzimet nga personi përgjegjës për dëmet.

#### Neni 25

### **Dëmshpërblimi në rastin e drejtimit të paautorizuar të mjetit**

1. Kur dëmi është shkaktuar nga drejtimi i paautorizuar i mjetit motorik, pala e dëmtuar mund t’i drejtohet për dëmshpërblim siguroesit përgjegjës, përveç rastit të përcaktuar në shkronjën “c” të nenit 23 të këtij ligji.

2. Drejtues i paautorizuar është personi, i cili në rastin e aksidentit drejton mjetin pa lejen e pronarit të mjetit, nuk është punësuar prej tij për të drejtuar mjetin, nuk është anëtar i familjes së tij dhe nuk e ka marrë mjetin në dorëzim nga mbajtësi.

3. Shoqëria e sigurimit, që bën dëmshpërblimin, ka të drejtë të rimbursojë, nga personi përgjegjës për dëmin, sipas pikave 1 e 2 të këtij neni, të gjithë vlerën e paguar për dëmet, shpenzimet dhe interesat.

#### Neni 26

### **Përgjegjësia e shoqërisë së sigurimit dhe shuma e siguruar (Kufiri i mbulimit)**

1. Detyrimi i shoqërisë së sigurimit, që rrjedh nga kontrata e sigurimit, e përcaktuar në nenin 22 të këtij ligji, përfaqësohet nga kufijtë minimalë të mbulimit të vlefshëm në ditën e aksidentit, përveç rastit kur në kontratën e sigurimit përcaktohet një shumë më e lartë.

2. Kufiri minimal i përgjegjësisë, që mbulohet nga kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, për dëme të shkaktuara në territorin e Republikës së Shqipërisë, është si më poshtë:

a) për dëme pasurore, me pasojë vdekjen, dëmtime shëndetësore dhe përkeqësime të shëndetit, të shkaktuara nga një aksident ose seri aksidentesh të ardhura nga një ngjarje sigurimi:

i) për autobusë dhe kamionë, përfshirë rimorkiot 150 000 000 lekë;

ii) për mjete, që transportojnë lëndë të rrezikshme 200 000 000 lekë;

iii) për mjete të tjera, përfshirë mjetet e paidentifikuara 50 000 000 lekë;

b) për dëme jopasurore, të shkaktuara nga një aksident ose seri aksidentesh, të ardhura nga një ngjarje sigurimi, si më poshtë:

i) dëmi moral dhe ekzistencial, nga vdekja apo paaftësia, e pjeshme e përhershme 1 000 000 lekë;

ii) dëmi moral dhe ekzistencial, nga dëmtime të tjera 500 000 lekë;

iii) dëmi moral, nga paaftësia totale, e përhershme 2 000 000 lekë;

- iv) dëmi ekzistencial, nga paaftësia totale e përhershme 1 500 000 lekë;
- v) dëmi biologjik nga vdekja apo paaftësia totale e përhershme 1 000 000 lekë;
- c) kufiri minimal i përgjegjësive për çdo person të dëmtuar në një ngjarje të sigurimit, sipas shkronjave "a" e "b" të kësaj pike 20 000 000 lekë;
- ç) për dëme, të lidhura me dëmtimin apo shkatërrimin e pronës, nga një ngjarje:
  - i) për autobusë dhe kamionë, përfshirë rimorkiot 15 000 000 lekë;
  - ii) për mjete, që transportojnë lëndë të rrezikshme 20 000 000 lekë;
  - iii) për mjete të tjera, përfshirë mjetet e paidentifikuara 10 000 000 lekë.

3. Në rast se ka disa palë të dëmtuara nga një ngjarje dhe vlera totale e dëmtimit tejkalon shumat e përcaktuara në pikën 2 të këtij neni, të drejtat e palëve të dëmtuara ndaj shoqërisë së sigurimit zvogëlohen në mënyrë përpjesëtimore.

4. Shoqëria e sigurimit, që i ka paguar një pale të dëmtuar një shumë më të madhe se shumata e duhur, që rezulton nga zvogëlimi përpjesëtimor i dëmshpërblimit, pasi, pavarësisht nga masat e marra, nuk mund të parashikohej që kishte palë të tjera të dëmtuara, është përgjegjëse ndaj palëve të tjera, deri në plotësimin e të gjithë shumës së përcaktuar në pikën 2 të këtij neni.

5. Kufijtë minimalë të mbulimit në sigurim të kartonit jeshil përcaktohen në ligjet përkatëse të vendit anëtar të sistemit të kartonit jeshil, ku ndodh aksidenti.

#### Neni 27

### **Kërkesa për rimbursimin e mbajtësit të sigurimit shoqëror**

1. Shoqëria e sigurimit detyrohet të kompensojë dëmet e institucioneve, që mbulojnë sigurimet e shëndetit, të pensionit, të paaftësive brenda kufijve të përgjegjësive të të siguruarve të tyre dhe brenda kufijve të përcaktuar në kontratën e sigurimit.

2. Dëme, sipas pikës 1 të këtij neni, vlerësohen shpenzimet mjekësore dhe shpenzimet e tjera të nevojshme, që kryhen në përputhje me ligjet për sigurimin e shëndetit, përfshirë edhe një masë përpjesëtimore të pensionit të palës së dëmtuar apo anëtarëve të familjes së tij.

3. Masa përpjesëtimore e pensionit përcaktohet në përputhje me ligjin për sigurimet shoqërore, si diferencë ndërmjet pensionit të paaftësisë, të përcaktuar me vendim të ISSH-së dhe pensionit të paaftësisë, që përcaktohet në rast aksidenti në punë.

4. Parashikimet e trajtuara në pikat 1, 2 e 3 të këtij neni zbatohen përkatësisht edhe në kompensimin e dëmeve të paguara nga sigurimet vullnetare të shëndetit, të pensionit, të jetës, apo sigurimeve të tjera të ngjashme me to.

#### Neni 28

### **Ndryshimi i pronësisë së mjetit**

1. Në rast se ndryshon pronësia e mjetit gjatë periudhës së sigurimit, të drejtat dhe përgjegjësitë, që rrjedhin nga kontrata e sigurimit, i kalojnë pronarit të ri dhe vlejnë deri në përfundimin e kontratës së sigurimit, përfshirë këtu edhe të drejtat e detyrimit e përcaktuara në nenin 8 të këtij ligji. Pronari i ri, brenda 8 ditëve, detyrohet të njoftojë shoqërinë e sigurimit për ndryshimin e pronësisë së mjetit dhe pasqyrimin e këtij ndryshimi në kontratën e sigurimit.

2. Organet përgjegjëse për regjistrimin e mjeteve detyrohen të njoftojnë byronë dhe qendrën e informacionit për ndryshimin e pronësisë së mjetit brenda një periudhe prej 8 ditësh kalendarike.

#### Neni 29

### **Kompensimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i një mjete motorik të pasiguruar**

1. Pala e dëmtuar, së cilës i është shkaktuar dëmi brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, nga një mjet motorik, pronari i të cilit nuk është i mbuluar nga sigurimi i përgjegjësishë ndaj palës së tretë, ka të drejtë të kërkojë kompensimin e dëmit nga byroja.

2. Në rast dëmsh dhe humbjesh, të shkaktuara nga mjete motorike, sipas pikës 1 të këtij neni, byroja garanton kufijtë e përgjegjësishë, të përcaktuara në pikën 2 të nenit 26 të këtij ligji.

3. Byroja mund t'ia delegojë trajtimin dhe pagesën e një dëmi të tillë njërit prej anëtarëve të vet ose një strukture të specializuar për trajtimin e dëmeve, e cila është e detyruar të trajtojë dhe të paguajë dëmin me shpenzimet e fondit të kompensimit.

4. Byroja ka të drejtë të rimburojë nga personi përgjegjës shumën e paguar, shpenzimet dhe interesat.

#### Neni 30

### **Kompensimi i dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve të paidentifikuara**

1. Pala e dëmtuar drejton kërkesën për dëmshpërblim te byroja për dëme, të shkaktuara nga përdorimi i mjeteve të paidentifikuara.

2. Pala e dëmtuar ka të drejtë të dëmshpërblehet për dëmet jopasurore, që vijnë si rezultat i vdekjes, dëmtimeve trupore apo përkeqësimit të shëndetit, deri në shumën e përcaktuar në pikën 2 të nenit 26 të këtij ligji.

3. Pala e dëmtuar ka të drejtë të kërkojë dëmshpërblim për dëmet, që lidhen me dëmtimin e sendit, që kalon vlerën 25 000 lekë, deri në shumën e përcaktuar në pikën 2 të nenit 26 të këtij ligji, duke përjashtuar dëmin shkaktuar mjetit motorik. Pala e dëmtuar ka të drejtë të dëmshpërblehet për këto dëme, pas pagesës nga ana e byrosë për dëmet jopasurore nga aksidente me pasojë vdekjen, dëmtimet trupore apo përkeqësimin e shëndetit.

4. Në rast të identifikimit të mëvonshëm të mjetit, shkaktar të aksidentit, apo të shoqërisë përgjegjëse të sigurimit, byroja ka të drejtë të rimburohet nga personi përgjegjës ose shoqëria e sigurimit përgjegjëse, deri në shumën e paguar për dëmet, shpenzimet dhe interesat.

5. Parashikimet e pikave 1, 2 e 3 të këtij neni zbatohen edhe në rastin kur mjeti motorik rezulton i përvetësuar në mënyrë të kundërligjshme në çastin e aksidentit.

#### Neni 31

### **Kompensimi i dëmit në rast të mbylljes apo falimentimit të shoqërisë së sigurimit**

1. Në rast se shoqëria e sigurimit ndërpret veprimtarinë, bazuar në një vendim ligjor të vlefshëm, pala e dëmtuar ka të drejtë të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim te byroja.

2. Pala e dëmtuar ka të drejtën e dëmshpërblimit deri në shumën e përcaktuar në pikën 2 të nenit 26 të këtij ligji.

3. Në rast të pagesës së dëmeve gjatë kryerjes së procedurave të falimentimit të shoqërisë së sigurimit, byroja ka të drejtë të rimburohet nga shoqëria e sigurimit, që është nën procedurat ligjore, për masën e dëmeve të paguara, shpenzimet dhe interesin e pagueshëm. Për

sa kohë zhvillohen procedurat e falimentimit, byrosë i lind e drejta e kompensimit për të gjitha shumat nga gjendja e shoqërisë së sigurimit.

#### Neni 32

### **Dokumenti ndërkombëtar i sigurimit të mjetit motorik me regjistrim të huaj**

1. Drejtuesi i mjetit motorik, i cili hyn në territorin e Republikës së Shqipërisë me një mjet, me regjistrim të huaj, duhet të jetë i pajisur me:

- a) karton jeshil, të vlefshëm në territorin e Republikës së Shqipërisë;
- b) dokument tjetër të vlefshëm, që vërteton ekzistencën e sigurimit të përgjegjësive ndaj palëve të treta, në ato raste kur ka një marrëveshje të veçantë dypalëshe, për mjetet me targë regjistrimi të shtetit tjetër, nënshkruar të kësaj marrëveshjeje.

2. Për njohjen e vlefshmërisë së dokumenteve ndërkombëtare të sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, byroja njofton, paraprakisht, autoritetet përgjegjëse për kontrollin kufitar.

3. Autoritetet përgjegjëse për kontrollin kufitar janë të detyruara të kontrollojnë përmbushjen e kërkesave, të parashikuara në pikën 1 të këtij neni.

#### Neni 33

### **E drejta për kompensim**

1. Pala e dëmtuar, së cilës i është shkaktuar dëm në territorin e Republikës së Shqipërisë nga një mjet motorik, me regjistrim të huaj dhe me dokument të siguracionit ndërkombëtar, sipas pikës 1 të nenit 32 të këtij ligji, ka të drejtë t'i kërkojë byrosë dëmshpërblim.

2. Në rastin kur dëmi shkaktohet nga përdorimi i mjetit motorik, sipas pikës 1 të këtij neni, byroja garanton përgjegjësi, sipas shumave të përcaktuara në pikën 2 të nenit 26 të këtij ligji.

3. Byroja mund t'ua delegojë shqyrtimin dhe pagesën e një dëmi të tillë anëtarëve të saj ose një strukturë të specializuar për trajtimin e dëmeve të sipërpërmendura, të cilët janë të detyruar të trajtojnë dëmin në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësive nga përdorimi I mjeteve motorike.

#### Neni 34

### **Sigurimi kufitar i përgjegjësive së mbajtësve të mjeteve motorike**

1. Drejtuesi i mjetit motorik me regjistrim të huaj, i cili nuk ka një dokument ndërkombëtar të vlefshëm të sigurimit të përgjegjësive, sipas pikës 1 të nenit 32 të këtij ligji, është i detyruar të lidhë kontratë për sigurimin e përgjegjësive nga përdorimi i mjetit motorik (sigurim kufitar), të vlefshme në territorin e Republikës së Shqipërisë, me periudhë vlefshmërie, që mbulon periudhën e qëndrimit të tij, por jo më pak se 15 ditë.

2. Kur drejtuesi i mjetit nuk ka lidhur kontratë sigurimi kufitar, sipas pikës 1 të këtij neni, ai nuk lejohet të hyjë në territorin e Republikës së Shqipërisë.

3. Monitorimi i përmbushjes së detyrimeve nga drejtuesit e mjeteve motorike, me regjistrim të huaj, sipas pikës 1 të këtij neni, kryhet nga personat e autorizuar për kontrollin e kufirit të Republikës së Shqipërisë.

4. Kur personat e autorizuar për kontrollin e trafikut vërejnë, gjatë kontrollit rutinë të trafikut, se drejtuesi/mbajtësi i mjetit nuk ka dokument ndërkombëtar të vlefshëm ose prova për ekzistencën e sigurimit të detyrueshëm të përgjegjësive, sipas pikës 1 të këtij neni, ata ndalojnë qarkullimin e mëtejshëm të mjetit motorik dhe urdhërojnë lidhjen e kontratës kufitare për sigurimin e përgjegjësive, që rrjedh nga përdorimi i mjetit motorik.

#### Neni 35

### **E drejta e kompensimit të humbjeve bazuar në sigurimin kufitar**

1. Pala e dëmtuar, së cilës i është shkaktuar dëm nga përdorimi i një mjeti motorik me regjistrim të huaj, i siguruar nga shoqëri sigurimi vendase, siç përcaktohet në pikën 1 të nenit 33 të këtij ligji, ka të drejtën të kërkojë dëmshpërblimin të shoqëria përgjegjëse e sigurimit, e cila ka lëshuar kontratën e sigurimit, ose te byroja, nëse parashikohet ndryshe.

2. Pala e dëmtuar ka të drejtën të kërkojë dëmshpërblim brenda kufijve të përcaktuar në pikën 2 të nenit 26 të këtij ligji.

3. Kur pala e dëmtuar kërkon dëmshpërblim, sipas pikës 1 të këtij neni, te shoqëria e sigurimit që ka lëshuar policën, zbatohen, në të njëjtën mënyrë, parashikimet e neneve 11, 12 e 15 të këtij ligji.

4. Kur pala e dëmtuar kërkon dëmshpërblim, sipas pikës 1 të këtij neni, te byroja, zbatohen, në të njëjtën mënyrë, parashikimet e nenit 16 të këtij ligji.

#### Neni 36

### **E drejta për kompensimin e dëmit të shkaktuar nga një mjet motorik me regjistrim të huaj, i pasiguruar**

Për kompensimin e dëmeve të shkaktuara nga përdorimi i mjetit motorik, me regjistrim të huaj, i cili nuk ka dokument të sigurimit ndërkombëtar të vlefshëm, të parashikuar në pikën 1 të nenit 32 të këtij ligji dhe as kontratë të sigurimit kufitar, sipas pikës 1 të nenit 34 të këtij ligji, zbatohen parashikimet e përcaktuara në nenin 29 të këtij ligji.

#### Neni 37

### **Formati i vërtetimit miqësor të ngjarjes**

1. Pjesëmarrësit e përfshirë në një aksident rrugor, përveç procesverbalit të konstatimit të shkeljes nga Policia Rrugore, duhet të plotësojnë, të nënshkruajnë dhe të shkëmbejnë vërtetimin miqësor të ngjarjes, sipas një formulari të miratuar nga autoriteti. Formulari i plotësuar me korrektësi mund të përdoret nga pala e dëmtuar dhe pala e siguruar për kërkesën për kompensimin e dëmit, në bazë të sigurimit të përgjegjësive për dëmet që rezultojnë nga përdorimi i mjetit motorik.

2. Shoqëria e sigurimit është e detyruar që, së bashku me policën e sigurimit, t'i dorëzojë mbajtësit të policës vërtetimin miqësor të ngjarjes.

3. Drejtuesi i mjetit motorik është i detyruar të mbajë me vete vërtetimin miqësor të ngjarjes, të cilin, me kërkesën e personave të autorizuar, e paraqet për mbikëqyrjen e trafikut dhe e dorëzon te siguroesi, në çastin e lidhjes së kontratës së re të sigurimit.

KREU IV  
QENDRA E INFORMACIONIT TË SIGURIMEVE TË DETYRUESHME

Neni 38

**Krijimi i qendrës së informacionit të sigurimeve  
dhe lloji i të dhënave që duhet të administrojë**

1. Për dhënien e statistikave të besueshme, standardizimin e praktikave, shmangien e rasteve të mashtrimit dhe dëmshpërblimin e palës së dëmtuar në kohën dhe në masën e duhur krijohet qendra e informacionit të sigurimeve të detyrueshme, e cila:

a) krijon një bazë elektronike për ruajtjen e të dhënave të përftuara nga shoqëritë e sigurimeve, që lidhen me të gjitha llojet e sigurimit të detyrueshëm, sipas nenit 2 të këtij ligji;

b) mbledh dhe ruan të dhënat e mjeteve motorike, të regjistruara në Republikën e Shqipërisë, të cilat i vihen në dispozicion nga autoritetet përkatëse, duke i lidhur këto të dhëna me të dhënat e përftuara, sipas pikes 1 të këtij neni;

c) mbledh dhe ruan të dhëna nga kontratat për të gjitha llojet e sigurimit të detyrueshëm, përfshirë certifikatat e kartonit jeshil, kontratat e sigurimit kufitar. Të dhënat, sipas kësaj pike, përmbajnë numrin e kontratës, emrin e siguruesit, emrin e të siguruarit, datën e fillimit dhe të mbarimit të kontratës, numrin e regjistrimit të makinës, si dhe të dhëna të tjera, sipas rregullave të miratuara nga autoriteti;

ç) mbledh dhe ruan të dhëna për shoqëritë e sigurimit, që ofrojnë sigurim të detyrueshëm;

d) mbledh dhe ruan nga shoqëritë e sigurimeve të dhëna për dëmet për të gjitha llojet e sigurimit të detyrueshëm, të përditësuara, por jo më vonë se një ditë nga përfundimi i të dhënës;

dh) mbledh dhe ruan të dhëna për subjektet, që veprojnë në transportin publik të pasagjerëve, të cilat kanë marrë licencë për këtë transport, të vënë në dispozicion nga autoritetet përkatëse;

e) mbledh dhe ruan të dhënat për mjetet motorike, të përjashtuara nga detyrimi për sigurim të detyrueshëm motorik, të përgjegjësive ndaj palëve të treta, si dhe të dhëna për autoritetet përgjegjëse për pagesën e dëmeve, që shkaktohen nga këto mjete motorike. Të dhënat, sipas kësaj pike, përftohen në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën 5 të nenit 39 të këtij ligji.

2. Shoqëritë e sigurimit detyrohen të furnizojnë qendrën me të dhënat e përcaktuara në pikën 1 të këtij neni, në kohë reale për çdo shitje të kontratave të sigurimit të detyrueshëm, me përjashtim të rasteve kur Autoriteti vendos ndryshe. Autoriteti miraton rregullore për mënyrën e funksionimit të qendrës së informacionit dhe për mënyrën e procedurat e raportimit të të dhënave, sipas pikës 1 të këtij neni.

3. Qendra e informacionit mbledh, përpunon e i ruan këto të dhëna dhe ua vë në dispozicion personave të autorizuar, sipas kushteve dhe procedurave të përcaktuara në këtë ligj. Periudha kohore, që duhet të ruhen të dhënat e përmendura në pikën 1 të këtij neni, është minimalisht 7 vjet, nga data e përfundimit të regjistrimit të të dhënave.

4. Në rastin e përpunimit të të dhënave personale zbatohet ligji “Për mbrojtjen e të dhënave personale”.

5. Shoqëritë e sigurimit kontribuojnë financiarisht për ngritjen dhe funksionimin e qendrës së informacionit dhe këto kontribute përdoren nga autoriteti për funksionimin,



mirëmbajtjen dhe zhvillimin e kësaj qendre. Struktura, veprimtaria e qendrës së informacionit dhe masa e kontributit financiar miratohen me rregullore të autoritetit.

#### Neni 39

### **Dhënia e informacionit palës së dëmtuar**

1. Qendra e informacionit duhet t'ua mundësojë dhënien dhe përdorimin e të dhënave, të grumbulluara sipas këtij ligji, të gjitha palëve të dëmtuara dhe pjesëmarrësve në një aksident rrugor. Ajo është e detyruar t'i japë palës së dëmtuar, sipas së drejtës që ka për kompensim, këto të dhëna:

- a) emrin e shoqërisë, selinë dhe zyrën e regjistruar të siguruesit përgjegjës;
- b) numrin e kontratës së sigurimit;
- c) emrin e adresën e shoqërisë, selinë dhe zyrën e regjistruar të përfaqësuesit të dëmeve në vendin ku jeton pala e dëmtuar.

2. Qendra e informacionit duhet të japë të dhëna për identitetin dhe adresën e pronarit ose të drejtuesit të mjetit motorik, në rastin kur pala e dëmtuar ka një interes të ligjshëm për të.

3. Qendra e informacionit duhet, gjithashtu, t'i japë palës së dëmtuar të dhëna për të drejtën për kompensim, që rrjedh nga sigurimi i detyrueshëm i pasagjerëve nga aksidentet, për emrin dhe selinë e shoqërisë së sigurimit, numrin e kontratës së sigurimit, si dhe për shoqërinë e sigurimit. Gjithashtu, kjo qendër duhet të japë të dhëna për shoqërinë e transportit publik, në rast se pala e dëmtuar ka një interes ligjor për të marrë këtë të dhënë.

4. Për të dhënat e parashikuara në pikën 1 të këtij neni, për kontratat e sigurimit, të lidhura jashtë Republikës së Shqipërisë, ose për mjetet motorike, të regjistruara jashtë Republikës së Shqipërisë, qendra e informacionit duhet të kërkojë të dhënat e nevojshme nga qendrat e informacionit në vendet përkatëse. Me kërkesën e qendrave të informacionit të vendeve të huaja, qendra e informacionit është e detyruar t'i japë të dhënat që disponon.

5. Kur qendra e informacionit nuk ka të dhëna për identitetin ose adresën e personave, sipas pikës 2 të këtij neni, ose për emrin dhe selinë e shoqërisë, sipas pikës 3 të këtij neni, i përfiton të dhënat me anë të një kërkesë të shkruar, drejtuar shoqërisë së sigurimit, që ka lidhur kontratën e sigurimit, ose autoriteteve përgjegjëse për mbajtjen e këtyre të dhënave.

6. Për marrjen e informacionit, sipas pikave 1, 2 e 3 të këtij neni, pala e dëmtuar duhet të specifikojë në kërkesën tip datën e saktë, vendin e ndodhjes së rastit të sigurimit, numrin e regjistrimit të mjetit motorik, si dhe informacion plotësues, kur ka të tillë.

7. Qendra e informacionit është e detyruar ta japë informacionin që disponon, të parashikuar sipas këtij neni, jo më vonë se 5 ditë pune nga data e depozitimit të kërkesës me shkrim nga personi i siguruar.

#### Neni 40

### **Dhënia e informacionit nga shoqëria e sigurimit**

1. Çdo shoqëri sigurimi, e cila ofron sigurim të detyrueshëm të përgjegjësive për dëmet shkaktuar palëve të treta, ose sigurimin e pasagjerëve nga aksidentet në transportin publik, raporton për kontratat e lidhura dhe për ato, të cilave u ka përfunduar afati, sipas rregullave dhe procedurave të përcaktuara nga autoriteti.

2. Shoqëritë e sigurimit, në zbatim të pikës 1 të nenit 38 të këtij ligji, duhet të depozitojnë çdo vit, pranë qendrës së informacionit, një listë të zyrave të përfaqësimit në vendet anëtare dhe informacion për përfaqësuesit e dëmeve, si dhe ta përditësojnë këtë informacion brenda 15 ditëve nga data e ndryshimit të informacionit.

#### Neni 41

### **Shkëmbimi i informacionit dhe bashkëpunimi me autoritetet publike kompetente**

1. Autoritetet përgjegjëse për monitorimin e trafikut rrugor, detar dhe ajror e të kalimit kufitar, për monitorimin e shërbimit doganor dhe administrimin e shërbimeve të transportit rrugor, duhet të furnizojnë qendrën e informacionit me të dhënat e parashikuara, sipas këtij ligji.

2. Qendra e informacionit duhet t'u japë autoriteteve përgjegjëse, sipas pikës 1 të këtij neni, informacion të përditësuar për:

mjetet e transportit, të cilat nuk kanë sigurim të detyrueshëm të përgjegjësive ndaj palëve të treta, të vlefshëm, ose për të cilat ka përfunduar dhe nuk është rinovuar afati i kontratës së sigurimit, brenda 14 ditëve;

subjektet, të cilat veprojnë në transportin publik të pasagjerëve, që nuk kanë sigurim të detyrueshëm të aksidenteve të pasagjerëve ose për të cilat ka përfunduar dhe nuk është rinovuar afati i kontratës së sigurimit, brenda 14 ditëve.

3. Autoritetet përgjegjëse, sipas pikës 1 të këtij neni, duhet të marrin masa për ndalimin e menjëhershëm të lëvizjes së mjeteve të transportit në kushtet e përcaktuara në pikën 2 të këtij neni.

4. Format, mënyrat dhe afatet e shkëmbimit të informacionit dhe të bashkëpunimit, sipas këtij neni, duhet të përcaktohen me akt nënligjor, të miratuar nga Ministria e Brendshme, Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit dhe Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare.

#### KREU V

### **BYROJA SHQIPTARE E SIGURIMIT, FONDI I GARANCISË DHE I KOMPENSIMIT**

#### Neni 42

### **Byroja Shqiptare e Sigurimit**

1. Byroja Shqiptare e Sigurimit është person juridik, me seli në Tiranë, e krijuar jo për qëllime fitimi.

2. Anëtar i byrosë është çdo sigurues, i cili është licencuar për të ushtruar veprimtari, sipas shkronjave "a" e "b" të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji. Siguruesi nuk mund të kryejë veprimtari të sigurimit të detyrueshëm, sipas shkronjave "a" e "b" të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji, pa qenë anëtar i byrosë.

3. Kontributi fillestar i siguruesit për anëtarësim në byro përcaktohet në statutin e byrosë dhe është i detyrueshëm për t'u paguar në favor të saj.

4. Byroja autorizon anëtarin e saj për të lëshuar karton jeshil, pas përmbushjes prej tij të dispozitave ligjore, nënligjore dhe të të gjitha kritereve të miratuara nga asambleja e përgjithshme e anëtarëve, në përputhje me rregullat e sistemit të kartonit jeshil.

5. Byroja është përfaqësuese kombëtare në këshillin e byrove dhe është përgjegjëse për të gjitha detyrimet, që rrjedhin nga anëtarësia në sistemin e kartonit jeshil.

6. Byroja kryen funksionet e entit kompensues, për bërjen e pagesave të parashikuara në këtë ligj. Fondet e nevojshme për pagesën e dëmshpërblimeve për kompensimet përballohen nga fondi i kompensimit.

7. Organizimi dhe funksionimi i byrosë përcaktohen në statutin e saj. Buxheti financohet nga të gjithë anëtarët e byrosë, në mënyrë të barabartë, brenda 30 ditëve kalendarike nga miratimi i tij prej autoritetit.

8. Mbikëqyrja e byrosë kryhet nga autoriteti, i cili përcakton me rregullore të veçantë rregullat dhe standardet e raportimit dhe të mbikëqyrjes.

9. Raporti vjetor financiar i byrosë i nënshtrohet kontrollit dhe vërtetimit ligjor nga shoqëria e ekspertëve kontabël të autorizuar, e cila jep opinionin e saj. Për auditimin e byrosë zbatohen kushtet dhe kriteret e auditimit të shoqërisë së sigurimit.

#### Neni 43

### **Organet drejtuese të byrosë**

1. Organet drejtuese të byrosë janë:

- a) asambleja e përgjithshme e anëtarëve;
- b) këshilli administrativ;
- c) drejtori ekzekutiv.

Asambleja e përgjithshme e anëtarëve përbëhet nga përfaqësues të shoqërive të sigurimit, anëtarë të byrosë. Çdo shoqëri sigurimi, anëtare e byrosë, përfaqësohet me një votë në mbledhjet e asamblesë. Këshilli administrativ i byrosë përbëhet nga jo më pak se 8 anëtarë nga të cilët 7 anëtarë me të drejtë vote, të zgjedhur nga asambleja e përgjithshme e anëtarëve dhe 1 anëtar pa të drejtë vote, i zgjedhur nga autoriteti. Zgjedhja e kryetarit të këshillit administrativ bëhet sipas procedurave të përcaktuara në statutin e byrosë.

2. Drejtori ekzekutiv i byrosë emërohet nga asambleja e përgjithshme, me miratimin paraprak të autoritetit. Autoriteti miraton ose jo drejtorin ekzekutiv brenda 15 ditëve nga data e depozitimit të vendimit të asamblesë. Drejtori ekzekutiv duhet të plotësojë të gjitha kërkesat ligjore dhe nënligjore të kualifikimit, përvojës dhe përshtatshmërisë së anëtarit të drejtorisë së një shoqërie sigurimi, të përcaktuara në ligjin “Për veprimtarinë e sigurimit, risigurimit dhe ndërmjetësimit në sigurime dhe risigurime”. Drejtori ekzekutiv i byrosë zgjidhet për një periudhë trevjeçare, me të drejtë riemërimi. Drejtori ekzekutiv i byrosë merr pjesë në të gjitha mbledhjet e këshillit administrativ.

3. Kompetencat, detyrat e organeve drejtuese të byrosë dhe forma e organizimit të saj përcaktohen në statutin e byrosë, i cili propozohet nga asambleja e përgjithshme dhe miratohet nga autoriteti.

#### Neni 44

### **Fondi i garancisë i kartonit jeshil**

1. Fondi i garancisë i kartonit jeshil administrohet nga byroja dhe ka për qëllim garantimin e detyrimeve financiare, që rrjedhin nga anëtarësimi në sistemin e kartonit jeshil.

2. Çdo anëtar i byrosë, i autorizuar për të lëshuar karton jeshil, duhet të depozitojë një garanci bankare pranë një banke të nivelit të dytë në Shqipëri, në favor të byrosë, në shumën që përcaktohet nga asambleja e anëtarëve, por jo më të vogël se 200 000 euro.

3. Kontributi i çdo anëtari në fondin e garancisë së kartonit jeshil, afatet për derdhjen e tij, procedura e rinovimit, si dhe afatet e rivendosjes miratohen çdo vit nga autoriteti, me propozimin e asamblesë së përgjithshme të anëtarëve.

4. Fondi i garancisë së kartonit jeshil përdoret: në rastet e mospërmbushjes së detyrimeve financiare të një anëtari të byrosë, përgjegjës për pagesën e dëmshpërblimit, sipas rregullave të sistemit të kartonit jeshil;

b) për pagesën e dëmeve të ndodhura jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, në një vend anëtar të sistemit të kartonit jeshil, në rastin kur dëmi është shkaktuar nga mjeti motorik i regjistruar në Shqipëri, i pajisur me karton jeshil fals, për të cilin byroja është përgjegjëse, sipas rregullave të sistemit të kartonit jeshil;

c) kur fondi i garancisë mund të preket nga byroja me vendim të asamblesë së përgjithshme të anëtarëve.

5. Fondi i garancisë së kartonit jeshil nuk përfshihet në llogaritjen e fondit të garancisë së shoqërisë së sigurimit, sipas përcaktimeve të ligjit që rregullon veprimtarinë e sigurimit në Shqipëri.

#### Neni 45

#### **Fondi i kompensimit**

1. Fondi i kompensimit administrohet nga byroja dhe ka për qëllim pagesën e dëmeve pasurore dhe jopasurore, të ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë, sipas parashikimeve të neneve 21, 29, 30 e 31 të këtij ligji.

2. Shoqëritë e sigurimit, të cilat ushtrojnë veprimtari në territorin e Republikës së Shqipërisë në sigurimin e detyrueshëm motorik, janë të detyruara të kontribuojnë çdo vit financiarisht në fondin e kompensimit, në përpjesëtim të drejtë me primet bruto, të shkruara në këto lloj sigurimesh, në vitin paraardhës.

3. Burime të tjera të fondit të kompensimit rrjedhin nga:

a) arkëtime nga rimbursimi i shumave nga personat përgjegjës për dëmet të byroja;

b) kontribute shtesë të shoqërive të sigurimit, kur fondi i parashikuar rezulton të jetë i pamjaftueshëm për të kryer pagesat, sipas pikës 1 të këtij neni;

c) gjobat e vëna pronarit të mjetit të transportit, kur nuk kanë lidhur kontratat e sigurimit të detyrueshëm, të parashikuara sipas këtij ligji;

ç) të ardhurat nga investimi i gjendjes së fondit të kompensimit;

d) burime të tjera, të cilat nuk ndalohen nga ligji.

4. Autoriteti, me propozimin e byrosë, vendos çdo vit shumën e kontributeve, sipas pikave 2 e 3 shkronja “b” të këtij neni dhe afatin, brenda të cilit duhet të bëhet derdhja.

5. Pagesa e dëmshpërblimit nga fondi i kompensimit bëhet vetëm për shuma, për të cilat i dëmtuari nuk ka mundësi të përfitojë nga sigurimet shoqërore ose nga ndonjë sigures tjetër, me të cilin mund të ketë lidhur një kontratë sigurimi për të përfituar dëmshpërblim dhe brenda kufijve të përcaktuar në këtë ligj.

#### Neni 46

1. Fondi i kompensimit mbahet i veçantë në llogaritë qëllimore brenda territorit të Republikës së Shqipërisë. Fondi i kompensimit mund të investohet në letra me vlerë të qeverisë dhe depozita bankare për një periudhë maturimi jo më të gjatë se 3 muaj.

2. Byroja i paraqet për miratim autoritetit rregulloren për administrimin e fondit të garancisë dhe fondit të kompensimit. Autoriteti mund të miratojë rregulla shtesë për mënyrën e mbajtjes dhe të përdorimit të aktiveve në mbulim të këtyre fondeve.

3. Byroja paraqet në autoritet çdo muaj raportin për gjendjen e aktiveve në mbulim të fondit të garancisë dhe të fondit të kompensimit.

4. Byroja është e detyruar të njoftojë menjëherë autoritetin, kur shoqëria e sigurimit vepron në kundërshtim me parashikimet e neneve 48 pika 1 e 49 pikat 1 e 2 të këtij ligji. Kur shoqëria e sigurimit nuk ka zbatuar sanksionet e parashikuara në këtë ligj për shkelje të neneve të parashikuara në këtë pikë, autoriteti i revokon shoqërisë licencën, për kryerjen e veprimtarisë së sigurimit të detyrueshëm.

#### Neni 47

##### **Trajtimi i dëmeve të ndodhura jashtë territorit**

1. Byroja ndihmon palën e dëmtuar, shtetase dhe me banim të përhershëm në Republikën e Shqipërisë, për trajtimin e kërkesës për kompensimin e dëmit të pësuar gjatë një aksidenti rrugor, i cili ka ndodhur në një shtet anëtar të sistemit të kartonit jeshil.

2. Pala e dëmtuar mund të bëjë një kërkesë, sipas pikës 1 të këtij neni, vetëm në rastet kur siguruesi përgjegjës ose përfaqësuesi i tij i dëmeve nuk kanë përmbushur detyrimet.

3. Trajtimi i dëmeve, sipas pikës 1 të këtij neni, bëhet në përputhje me angazhimet e marra përsipër në marrëveshjet ndërkombëtare shumëpalëshe.

#### KREU VI

##### **SIGURIMI I PËRGJEGJËSISË SË PRONARËVE TË AVIONËVE PËR DËMIN E SHKAKTUAR PALËVE TË TRETA**

#### Neni 48

##### **Detyrimi për të lidhur kontratën e sigurimit**

1. Pronari i avionit të regjistruar në regjistrin shqiptar të avionëve civilë duhet të lidhë një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për çdo dëm dhe/ose humbje, shkaktuar palëve të treta përgjatë përdorimit të avionit.

2. Kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, mbulon: dëme, shkaktuar palëve të treta, me pasojë vdekje, dëme trupore, përkeqësim të gjendjes shëndetësore dhe dëmtim ose shkatërrim të pasurisë, gjatë fluturimit të avionit; dëme, shkaktuar pasagjerëve, me pasojë vdekje, dëme trupore, përkeqësim të gjendjes shëndetësore, gjatë fluturimit të avionit; dëmtime ose humbje të sendeve personale të pasagjerëve, që janë të vendosura në kabinën e avionit;

ç) dëmtime ose humbje të mallrave në transport (*cargo*) dhe të bagazheve, që kanë kaluar procesin e regjistrimit.

3. Palë e tretë quhet çdo person i ndryshëm nga pasagjeri apo anëtari i ekuipazhit të fluturimit ose i kabinës së avionit gjatë fluturimit të avionit.

4. Pasagjer, sipas shkronjës “b” të pikës 2 të këtij neni, quhet çdo person, që transportohet nga një avion, me dijeninë e transportuesit ajror ose të drejtuesit të avionit. Termi pasagjer nuk përfshin personelin në detyrë të ekuipazhit të fluturimit dhe të ekuipazhit të kabinës, të cilët janë në detyrë gjatë fluturimit.

5. Në rast se avioni nuk përdoret për qëllime tregtare, kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk mbulon dëme, sipas përcaktimeve të shkronjave “c” e “ç” të pikës 2 të këtij neni.

6. Kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, mbulon edhe dëme dhe/ose humbje, që shkaktohen nga aktet e luftës apo të terrorizmit.

7. Në ndryshim nga sa parashikohet në pikën 6 të këtij neni, për avionët me MTOM deri në 500 kg, kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk mbulon dëme dhe/ose humbje, që shkaktohen nga aktet e luftës ose të terrorizmit.

8. Pronari i avionit të regjistruar jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, i cili kryen fluturime në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë, duhet të ketë kontratë sigurimi të vlefshme të sigurimit të përgjegjësive për dëmet dhe/ose humbjet e përcaktuara në pikën 2 të këtij neni, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe nga marrëveshjet ndërkombëtare.

9. Në ndryshim nga sa parashikohet në pikën 8 të këtij neni, pronari i avionit të paregjistruar në Republikën e Shqipërisë, fluturimet e të cilit nuk përfshijnë ulje ose ngritje në territorin e Republikës së Shqipërisë, por vetëm fluturime mbi këtë hapësirë, nuk e ka detyrimin e parashikuar në shkronjat “b”, “c” dhe “ç” të pikës 2 të këtij neni.

#### Neni 49

#### **Përgjegjësia e marrjes në sigurim dhe shuma e siguruar**

1. Përgjegjësia e siguresit, që rrjedh nga kontrata e sigurimit, sipas pikës 1 të nenit 48 të këtij ligji korrespondon me shumën e siguruar në fuqi në datën kur ka ndodhur humbja, përveç rasteve, kur, sipas kontratës, shuma e sigurimit është më lartë.

2. Përgjegjësia minimale për një ngjarje, e përcaktuar në kontratën e sigurimit, sipas pikës 1 të këtij neni, është si më poshtë:

a) për dëmet dhe/ose humbjet ndaj palëve të treta:

i) për *paragliders*, deltaplanët me motorr (*motor gliders*), si dhe deltaplanët që manovrohen nga toka, për të cilët MTOM është mbi 20 kg, është minimalisht 10 000 SDR;

ii) për balonat me fluturim të lirë (*unattached ballons*) me ekuipazh është minimalisht 20 000 SDR;

iii) për avionët, MTOM e të cilëve është:

- nga 20 në 500 kg	750 000 SDR
- nga 501 në 1 000 kg	1 500 000 SDR
-nga 1 001 në 2 700 kg	3 000 000 SDR
-nga 2 701 në 6 000 kg	7 000 000 SDR
-nga 6 001 në 12 000 kg	18 000 000 SDR
-nga 12 001 në 25 000 kg	80 000 000 SDR
-nga 25 001 në 50 000 kg	150 000 000 SDR
-nga 50 001 në 200 000 kg	300 000 000 SDR
-nga 200 001 në 500 000 kg	500 000 000 SDR
- mbi 500 000 kg	700 000 000 SDR

- b) për një pasagjer 250 000 SDR;
- c) për sendet personale të vendosura në kabinën e avionit 1 000 SDR;
- ç) Për mallrat në transport dhe bagazhet e pranuar (*check-in*) 17 SDR për kg.

3. Përveç sa është parashikuar në shkronjën “b” të pikës 2 të këtij neni, shuma minimale e siguruar për një ngjarje, e përcaktuar në kontratën e sigurimit, sipas pikës 1 të nenit 48 të këtij ligji, për avionë me MTOM deri në 2 700 kg, të cilët nuk përdoren për qëllime tregtare, mund të arrijë një nivel më të ulët të përgjegjësisë, por jo më të vogël se 100 000 SDR për pasagjer.

## KREU VII SIGURIMI I PËRGJEGJËSISË SE PRONARËVE TË MJETEVE TË VOGLA LUNDRUESE PËR DËMIN E SHKAKTUAR PALËVE TË TRETA

### Neni 50

#### **Detyrimi për të lidhur kontratën e sigurimit**

1. Pronari i mjeteve të vogla lundruese, me fuqi motorike më të madhe se 15 kw, që, sipas rregullave të regjistrimit të mjeteve lundruese, duhet të regjistrohet në regjistrin e mjeteve lundruese, është i detyruar të lidhë një kontratë sigurimi të përgjegjësisë për dëmet pasurore dhe jopasurore, të shkaktuara ndaj palëve të treta.

2. Në palët e treta, sipas pikës 1 të këtij neni, nuk përfshihen personat në bordin e mjetit të vogël lundrues, shkaktarë të dëmit, as personat në mjetin tjetër lundrues apo në bordin e ndonjë mjeti tjetër lundrues.

3. Pronari i mjetit të vogël lundrues të huaj, që hyn në ujërat territoriale të Republikës së Shqipërisë, duhet të ketë një kontratë sigurimi të vlefshme për përgjegjësitë ndaj dëmeve shkaktuar palëve të treta, sipas pikës 1 të këtij neni, përveçse kur ka një garanci tjetër kompensimi për dëmet apo kur përcaktohet ndryshe në marrëveshjet ndërkombëtare.

4. Dispozitat e këtij neni zbatohen edhe për përgjegjësitë e pronarëve të mjeteve të vogla lundruese me motor, gjatë lundrimit në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë.

### Neni 51

#### **Shuma e sigurimit**

1. Detyrimi i shoqërisë së sigurimit për kompensimin e dëmeve, sipas nenit 50 të këtij ligji, është i barabartë me shumën e siguruar, të vlefshme në ditën e ngjarjes së sigurimit, përveç rasteve kur në kontratën e sigurimit është përcaktuar një shumë më e lartë.

2. Shuma minimale e siguruar në kontratën e sigurimit, sipas përcaktimeve të pikës 1 të këtij neni, për çdo ngjarje të vetme është 50 000 000 lekë.

## KREU VIII KUNDËRVAJTJET ADMINISTRATIVE

### Neni 52

#### **Shkelja e dispozitave nga shoqëria e sigurimit**

1. Autoriteti vendos sanksione, me gjobë nga 100 000 deri në 300 000 lekë, ndaj shoqërisë së sigurimit dhe degës së shoqërisë së huaj, kur mbajtësit të kontratës së sigurimit nuk i vihen në dispozicion kushtet dhe termat e përcaktuar në pikën 3 të nenit 8 të këtij ligji.

2. Në rastin e shkeljeve të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni, autoriteti vendos, gjithashtu, gjobë nga 50 000 deri në 100 000 lekë për personat përgjegjës të shoqërisë së sigurimit.

3. Autoriteti vendos gjobë nga 500 000 deri në 1 000 000 lekë ndaj shoqërisë së sigurimit dhe degës së shoqërisë së huaj, kur kjo shoqëri apo degë:

a) harton një kontratë sigurimi në kundërshtim me dispozitat e pikës 1 të nenit 8 të këtij ligji;

b) zbaton kushte të përgjithshme sigurimi, në kundërshtim me nenin 10 të këtij ligji;\*

c) ushtron veprimtari në sigurimet e detyrueshme, sipas shkronjës “b” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji dhe nuk është anëtar i byrosë;

ç) nuk paguan kontributet kundrejt fondit të garancisë së kartonit jeshil dhe fondit të kompensimit, si dhe kontributet në buxhetin administrativ, në përputhje me nenet 42 pika 7, 44 pika 2, 45 pikat 2 dhe 3 shkronja “b” të këtij ligji.

4. Autoriteti vendos gjobë nga 100 000 deri në 200 000 lekë për personat përgjegjës të shoqërisë së sigurimit, në rast të shkeljeve të pikës 3 të këtij neni.

5. Autoriteti vendos gjobë nga 500 000 deri në 1 000 000 lekë ndaj shoqërisë së sigurimit dhe degës së shoqërisë së huaj, kur kjo shoqëri apo degë:

a) refuzon propozimin për lidhjen e kontratës së sigurimit në kundërshtim me pikën 2 të nenit 8 të këtij ligji;

b) fillon të zbatojë terma e kushte sigurimi dhe tarifa primesh për këta terma e kushte, si dhe për bazën teknike, që është përdorur brenda periudhës së përcaktuar në pikën 2 të nenit 10 të këtij ligji; (shfuqizuar) \*

c) nuk i jep një ofertë apo informacion të arsyetuar palës së dëmtuar, brenda afateve të përcaktuara në pikat 1 dhe 2 të nenit 12 të këtij ligji;

ç) nuk i paguan palës së dëmtuar pjesën që i korrespondon, në përputhje me dispozitat e nenit 12 të këtij ligji;

d) vepron në kundërshtim me nenin 16 të këtij ligji.

6. Në rast të konstatimit të shkeljeve të përcaktuara në pikën 5 të këtij neni, autoriteti vendos gjobë nga 50 000 deri në 100 000 lekë edhe ndaj personave përgjegjës të shoqërisë së sigurimit.

7. Autoriteti vendos gjobë nga 500 000 deri në 1 000 000 lekë ndaj shoqërisë së sigurimit, në rast të refuzimit të kontributit financiar dhe furnizimit me të dhëna, të parashikuara në pikat 3 e 5 të nenit 38 të këtij ligji.

8. Autoriteti vendos gjobë nga 50 000 deri në 100 000 lekë për personat përgjegjës të shoqërisë së sigurimit, në rast të shkeljeve të pikës 7 të këtij neni.

#### Neni 53

#### **Shkeljet nga byroja**

1. Autoriteti vendos gjobë nga 150 000 deri në 200 000 lekë ndaj drejtorit ekzekutiv të byrosë kur:



a) nuk i jep një ofertë apo informacion të arsyetuar palës së dëmtuar brenda afateve të përcaktuara në pikën 2 të nenit 12 të këtij ligji, ku byroja është e detyruar të paguajë kompensimin, sipas pikës 1 të nenit 16 të këtij ligji;

b) nuk i paguan palës së dëmtuar vlerën, që i korrespondon pjesës së padiskutueshme të dëmit, sipas nenit 12 të këtij ligji, për të cilën është e detyruar, sipas përcaktimeve të pikave 1 e 2 të nenit 16 të këtij ligji;

c) vepron në kundërshtim me nenin 16 të këtij ligji;

ç) nuk menaxhon dhe përdor fondin e kompensimit dhe garancisë, sipas mënyrës së përcaktuar me ligj apo rregullore, sipas pikës 2 të nenit 46 të këtij ligji.

2. Në rast të shkeljeve të pikës 1 të këtij neni, autoriteti vendos gjobë nga 50 000 deri 100 000 lekë edhe ndaj personave të tjerë përgjegjës të byrosë.

3. Autoriteti vendos gjobë në masën nga 100 000 deri në 500 000 lekë ndaj drejtorit ekzekutiv të byrosë kur:

a) nuk njofton autoritetin, sipas përcaktimeve të pikave 3 e 4 të nenit 46 të këtij ligji;

b) nuk i vë në dispozicion palës së dëmtuar apo çdo pale tjetër, të përfshirë në aksident, informacionin e disponueshëm dhe nuk i mundëson përdorimin e këtij informacioni, në përputhje me parashikimet e këtij ligji.

4. Në rast të shkeljeve, sipas pikës 3 të këtij neni, autoriteti vendos gjobë nga 50 000 deri në 100 000 lekë edhe ndaj personit përgjegjës të byrosë.

#### Neni 54

#### **Shkeljet nga pronari i mjetit të transportit**

Personi juridik ose fizik gjobitet me 20 000 lekë kur, në cilësinë e pronarit të mjetit të transportit, ai shkel dispozitat e pikës 1 të nenit 4 të këtij ligji.

#### Neni 55

#### **Shkeljet nga drejtuesi i mjetit të transportit**

1. Drejtuesi i mjetit të transportit gjobitet në masën 10 000 lekë kur, me kërkesë të një personi të autorizuar, ai nuk vë në dispozicion një kontratë sigurimi apo ndonjë dokument vërtetues të një kontrate sigurimi, të lidhur në përputhje me pikën 1 të nenit 6 të këtij ligji.

2. Kur automjeti i huaj, lëvizja e të cilit në territorin e Republikës së Shqipërisë është e kushtëzuar nga kontrata e sigurimit kufitar, por lëviz në këtë territor pa lidhur këtë kontratë, drejtuesi i këtij mjete motorik gjobitet në masën 20 000 lekë. Parashikimet e kësaj pike zbatohen në mënyrë të njëjtë edhe kur mjete motorik, me regjistrim të huaj, lëviz në territorin shqiptar pa sigurim kufitar, pasi i ka mbaruar afati I vlefshmërisë së kartonit jeshil.

3. Kur drejtuesi i mjetit motorik të huaj, lëvizja e të cilit në territorin e Republikës së Shqipërisë është e kushtëzuar nga sigurimi kufitar, në çastin kur largohet nga Shqipëria nuk paraqet policën e sigurimit kufitar, të lidhur për të gjithë periudhën e qëndrimit të këtij automjeti apo për kohëzgjatjen e këtij qëndrimi, pasi vlefshmëria e kartonit jeshil ka mbaruar, organet kompetente për kontrollin e kufirit nuk lejojnë lëvizjen e mëtejshme të mjetit derisa të përmbushen detyrimet, sipas pikës 2 të këtij neni.

#### Neni 56

#### **Kompetenca në miratimin e sanksioneve**

1. Gjobat, sipas neneve 54 e 55 të këtij ligji, vendosen nga organet përkatëse përgjegjëse për kontrollin e trafikut.

2. Byroja është e detyruar të njoftojë autoritetin menjëherë, kur ka dijeni për shkelje të shoqërive të sigurimit, sipas përcaktimeve të nenit 52 të këtij ligji.

3. Përveç sa është parashikuar në pikën 2 të këtij neni, byroja është e detyruar të dërgojë pranë autoritetit të gjitha të dhënat që disponon për shkeljet e shoqërisë së sigurimit.

## KREU IX DISPOZITA KALIMTARE

### Neni 57

#### **Harmonizimi i kërkesave të ligjit**

1. Shoqëria e sigurimit, e cila ushtron veprimtari në fushën e sigurimit të detyrueshëm motorik, është e detyruar të harmonizojë kushtet e sigurimit me dispozitat e këtij ligji brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit.

2. Autoriteti harmonizon funksionimin e qendrës së informacionit, në përputhje me dispozitat e këtij ligji, brenda një viti nga hyrja në fuqi e ligjit.

### Neni 58

#### **Nxjerrja e akteve nënligjore**

Ngarkohet autoriteti që, brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit, të miratojë rregullat e përcaktuara në këtë ligj.

### Neni 59

#### **Shfuqizime**

1. Ligji nr.7641, date 1.12.1992 “Për miratimin me disa ndryshime të dekretit nr.295, datë 15.9.1992 “Për sigurimin e detyrueshëm të mjeteve motorike për përgjegjësinë ndaj personave të tretë”, të ndryshuar, shfuqizohet.

2. Pikat 1 dhe 5 të nenit 100 të ligjit nr. 9267, datë 29.7.2004 “Për veprimtarinë e sigurimit, risigurimit dhe ndërmjetësimit në sigurime dhe risigurime”, të ndryshuar, shfuqizohen.\*

3. Aktet nënligjore, të dala në zbatim të ligjit nr.7641, datë 1.12.1992 “Për sigurimin e detyrueshëm të mjeteve motorike për përgjegjësinë ndaj personave të tretë”, të ndryshuar, kur nuk janë në kundërshtim me këtë ligj, shfuqizohen brenda 6 muajve nga hyrja në fuqi e ligjit.

### Neni 60

#### **Hyrja në fuqi**

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**Shpallur me dekretin nr. 6077, datë 27.2.2009 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,**

**Z. Bamir Topi**

**\* Ndryshuar me Ligjin Nr. 10455, datë 21.7.2011 botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 107,  
datë 09/08/2011**