



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.legjislacionishqiptar.gov.al

www.qpz.gov.al

Nr.20

4 mars

2009

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.10 072 datë 9.2.2009	Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr.8438, datë 28.12.1998 “Për tatimin mbi të ardhurat”, të ndryshuar	1297
Ligj nr.10 073 datë 9.2.2009	Për një shtesë në ligjin nr.9632, datë 30.10.2006 “Për sistemin e taksave vendore”, të ndryshuar	1299
Ligj nr.10 074 datë 12.2.2009	Për ratifikimin e “Marrëveshjes ushtarake të grantit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës së Turqisë”	1300
Ligj nr.10 076 datë 12.2.2009	Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit	1302
Vendim i KM nr.91, datë 27.1.2009	Për miratimin e rregullit teknik “Për kërkesat thelbësore dhe vlerësimin e konformitetit të ashensorëve”	1324
Udhëzim i MF nr.22, datë 2.3.2009	Për një ndryshim në udhëzimin nr.7, datë 16.6.2003 “Për akcizat”, i ndryshuar	1347
Udhëzim i MF dhe METE nr.14, datë 16.2.2009	Për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr.98, datë 27.1.2009 “Për përcaktimin e kritereve dhe të procedurave të shitjes së trojeve të ndërmartjeve apo të objekteve shtetërore, të veçuara, të privatizuara”	1347

LIGJ
Nr.10 072, datë 9.2.2009

**PËR DISA NDRYSHIME DHE SHTESA NË LIGJIN NR.8438, DATË 28.12.1998 “PËR TATIMIN
MBI TË ARDHURAT”, TË NDRYSHUAR**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 155 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Në ligjin nr.8438, datë 28.12.2008 “Për tatimin mbi të ardhurat”, të ndryshuar, bëhen këto ndryshime dhe shtesa:

Neni 1

Në nenin 2 “Përkufizime”, në shkronjën “b” të pikës 1 bëhen ndryshimet e mëposhtme:

a) Në nënndarjen “iii”, fjalët “shoqëri tregtare, e themeluar sipas ligjit nr.7638, datë 19.11.1992 “Për shoqëritë tregtare”” zëvendësohen me fjalët “shoqëri tregtare, e themeluar sipas ligjit “Për tregtarët dhe shoqëritë tregtare””.

b) Në nënndarjen “iv”, fjalët “format e parashikuara nga ligji nr.7638, datë 19.11.1992 “Për shoqëritë tregtare”” zëvendësohen me fjalët “format e parashikuara nga ligji “Për tregtarët dhe shoqëritë tregtare””.

Neni 2

Në nenin 8/1 “Të ardhurat e përjashtuara”, pas pikës 6 shtohet pika 7 me këtë përmbajtje:

“7. Të ardhurat e përfituara si rezultat i kompensimit financiar, për ish-pronarët dhe ish të dënuarit politikë.”.

Neni 3

Në nenin 12/3, shkronja “ll” fjalët “mbi kufijtë e përcaktuar në nenin 36/1 të ligjit nr.8560, datë 22.12.1999 “Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë”” zëvendësohen me fjalët “mbi kufijtë e përcaktuar në ligjin “Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë””.

Neni 4

Në nenin 19 “Fitimi i tatueshëm”, fjalët “në përputhje me ligjin nr.7661, datë 19.1.1993 “Për kontabilitetin”” zëvendësohen me fjalët “në përputhje me ligjin “Për kontabilitetin dhe pasqyrat financiare””.

Neni 5

Në nenin 21 “Shpenzime të panjohura” bëhen ndryshimet e mëposhtme:

a) Në pikën 1 shkronja “nj”, fjalët “mbi kufijtë e përcaktuar në nenin 36/1 të ligjit nr.8560, datë 22.12.1999 “Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë”” zëvendësohen me fjalët “mbi kufijtë e përcaktuar në ligjin “Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë””.

b) Në pikën 3, fjalët “që nuk janë themeluar sipas ligjit nr.7638, datë 19.11.1992 “Për shoqëritë tregtare”” zëvendësohen me fjalët “që nuk janë themeluar sipas ligjit “Për tregtarët dhe shoqëritë tregtare””.

Neni 6

Neni 23 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 23 Inventari

Njohja fillestare (me kosto) dhe vlerësimi i inventarit, në fund të periudhës tatimore, bëhen sipas metodave të përcaktuara në ligjin “Për kontabilitetin dhe pasqyrat financiare”, të cilat duhet të zbatohen në mënyrë sistematike.

Zhvlerësimi dhe rivlerësimi i inventarit, pas njohjes fillestare, sipas përcaktimeve të ligjit të mësipërm, nuk njihen për efekt të llogaritjes së fitimit të tatueshëm. Ky rregull zbatohet edhe për aktivet financiare dhe aktivet jomateriale.”.

Neni 7

Në nenin 25 “Rezervat speciale për bankat dhe shoqëritë e sigurimit”, fjalët “të krijuara në përputhje me ligjin nr.8081, datë 7.3.1996 “Për veprimtaritë e sigurimit dhe të risigurimit”” zëvendësohen me fjalët “të krijuara në përputhje me ligjin “Për veprimtarinë e sigurimit, të risigurimit dhe ndërmjetësimit në sigurime dhe risigurime””.

Neni 8

Neni 26 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 26 Pjesëmarrjet që përjashtohen nga tatimi mbi fitimin

Në përcaktimin e fitimit të tatueshëm të një personi rezident përjashtohen, si të ardhura, dividendët dhe ndarjet e fitimit, kur ato shpërndahen nga shoqëritë e ortakëritë rezidente, që janë subjekte të tatimit mbi fitimin, pavarësisht nga kuota e pjesëmarrjes, në vlerë ose në numër, të kapitalit aksionar, të së drejtës së votës apo të pjesëmarrjes në kapitalin fillestar apo aksionar të përfituesit.”.

Neni 9

Në nenin 33/1 “Destinimi i fitimit”, në pikën 1 fjalët “në përputhje edhe me dispozitat e nenit 56 të ligjit nr.7638, datë 19.11.1992 “Për shoqëritë tregtare”, të ndryshuar” zëvendësohen me fjalët “sipas ligjit “Për tregtarët dhe shoqëritë tregtare””.

Neni 10

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

Shpallur me dekretin nr.6073, datë 27.2.2009 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

LIGJ Nr.10 073, datë 9.2.2009

PËR NJË SHITESË NË LIGJIN NR.9632, DATË 30.10.2006 “PËR SISTEMIN E TAKSAVE VENDORE”, TË NDRYSHUAR

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1, 113 pika 1 shkronja “ç”, 155 dhe 157 pika 3 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Në ligjin nr.9632, datë 30.10.2006 “Për sistemin e taksave vendore”, të ndryshuar, në nenin 27 pika 2, pas paragrafit të parë shtohet një paragraf me këtë përmbajtje:

“Përjashtimisht për projektet e infrastrukturës, për ndërtimin e rrugëve kombëtare, të porteve, aeroporteve, tuneleve, digave, ndërtimit të infrastrukturës në energji, përfshirë makineritë dhe pajisjet për këto projekte, taksa e ndikimit në infrastrukturë të ndërtimeve të reja është 0,1 për qind e vlerës së investimit, por jo më pak se kostoja e rehabilitimit të infrastrukturës së dëmtuar.”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.6074, datë 27.2.2009 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

LIGJ
Nr.10 074, datë 12.2.2009

**PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES USHTARAKE TË GRANTIT NDËRMJET KËSHILLIT
TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS SË
TURQISË”**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të

Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja ushtarake të grantit ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës së Turqisë”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.6075, datë 27.2.2009 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

MARRËVESHJA USHTARAKE
E GRANTIT NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE
QEVERISË SË REPUBLIKËS SË TURQISË

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Republikës së Turqisë, duke riafirmuar dhe njëherë marrëdhëniet e tyre të gjata miqësore,

duke iu referuar marrëveshjes së bashkëpunimit në fushat e trajnimit ushtarak, teknikës dhe shkencës, datë 29 korrik 1992 dhe marrëveshjes së bashkëpunimit dhe trajnimit ushtarak të datës 19 nëntor 1992, dhe

me qëllim forcimin e bashkëpunimit ushtarak dhe kontributit për ristrukturimin e Forcave të Armatosura të Republikës së Shqipërisë,

kanë rënë dakord, si më poshtë:

Neni 1

Qeveria e Republikës së Turqisë do t’i japë një grant prej 969 000(nëntëqind e gjashtëdhjetë e nëntë mijë) lira turke, ekuivalente në dollarë amerikanë, Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë. Granti do të jetë i disponueshëm nga viti 2008.

Neni 2

Si pjesë e kësaj marrëveshjeje, granti prej 897 750(tetëqind e nëntëdhjetë e shtatë mijë e shtatëqind e pesëdhjetë)lira turke, ekuivalente në dollarë amerikanë, do të sigurohet në materiale dhe shërbime, 71 250(shtatëdhjetë e njëmijë e dyqind e pesëdhjetë) ekuivalente në dollarë amerikanë, do të sigurohet në formë leku, në përputhje me ligjet e brendshme përkatëse të Republikës së Turqisë.

Neni 3

Granti prej 969 000(nëntëqind e gjashtëdhjetë e nëntë mijë) lira turke, ekuivalente në dollarë amerikanë, do të realizohet në përputhje me protokollet e ndihmës financiare dhe zbatimit logjistik, të cilat do të nënshkruhen veçmas ndërmjet zyrtarëve të të dyja palëve të referuara në këtë Marrëveshje.

Neni 4

Republika e Shqipërisë bie dakord të mos ia transferojë titujt, pronësinë e artikujve/shërbimeve një vendi tjetër ose pale të tretë, pa pëlqimin paraprak të Republikës së Turqisë.

Neni 5

Marrëveshja do të hyjë në fuqi datën e marrjes së njoftimit të fundit për përfundimin e të gjitha procedurave të brendshme të nevojshme për hyrjen në fuqi të saj nga secila palë.

Kjo Marrëveshje do të qëndrojë në fuqi derisa të gjitha materialet dhe shërbimet, siç përcaktohet në protokollin e zbatimit, t'i jepen Ministrisë së Mbrojtjes së Republikës së Shqipërisë

Marrëveshja e grantit do të zbatohet nga Shtabi i Përgjithshëm Turk në emër të Republikës së Turqisë dhe nga Ministria e Mbrojtjes në emër të Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë.

Çdo mosmarrëveshje e lindur gjatë zbatimit të kësaj Marrëveshjeje do të zgjidhet me diskutime dhe bisedime dypalëshe.

Kjo Marrëveshje është përgatitur në gjuhën shqipe, turke dhe angleze. Në rast mospërputhjeje, lidhur me zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, teksti anglisht i Marrëveshjes do të mbizotërojë.

Kjo Marrëveshje është nënshkruar më 10 2008, në Ankara të Turqisë.

NË EMËR TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Altin Kodra
Ambasador i Republikës së Shqipërisë në Ankara-
Turqi

NË EMËR TË QEVERISË
SË REPUBLIKËS SË TURQISË

Semih Cetin
Gjeneral Brigade
Zëvendës drejtor i Departamentit të Zhvillimit të
Forcës dhe Menaxhimit të Burimeve

LIGJ

Nr.10 076, datë 12.2.2009

PËR SIGURIMIN E DETYRUESHËM NË SEKTORIN E TRANSPORTIT

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 përgjegjësisë 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 përgjegjësisë për dëme shkaktuar palëve të treta.
 13. “Mjet motorik i pasiguar” është mjeti, sipas pikës 3 të këtij neni, për të cilin nuk është lidhur kontrata për sigurimin e përgjegjësisë, 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 te 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 avionit me përdorimin e forcave për rimorkimin, shtyrjen apo lëvizjen e tij.

19. “Mjet lundrues” dhe “mjet i vogël lundrues” 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 avionit, 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 penalteti 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 mjeti 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 mjete.

Neni 5

Personat e tjerë të mbuluar në sigurim

Sigurimi i përgjegjësisë 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 autorizuar 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 siguarit 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 siguar 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 nivelit të primeve dhe të provigjoneve teknike, bazës teknike dhe metodikave për përlllogaritjen e primeve të sigurimeve të detyrueshme, të parashikuara në nenin 2 të këtij ligji. Rregullat e miratuara nga autoriteti, sipas kësaj pike, duhet të parashikojnë një trajtim të barabartë dhe konkurrues të shoqërive, duke përdorur baza të njëjta për përlllogaritjen e primit.

2. Shoqëria e sigurimit, sipas afateve të përcaktuara nga autoriteti, depoziton në autoritet për miratim kushtet e përgjithshme dhe tabelat e primeve të sigurimit të detyrueshëm, të shoqëruar me bazën teknike të përdorur për llogaritjen e primit. Autoriteti verifikon nëse kushtet dhe tabelat e primeve të sigurimit të detyrueshëm janë në përputhje me ligjin dhe aktet nënligjore dhe, brenda 30 ditëve nga dorëzimi i kërkesës, njofton shoqërinë e sigurimit për miratimin ose jo të tyre.

3. Kur autoriteti vëren se kushtet e sigurimit dhe tabela e primeve të sigurimit nuk janë në përputhje me ligjin dhe aktet nënligjore, parimet aktuariale dhe praktikat e tregut, miraton vendime, të cilat trajtojnë mënyrën, sipas së cilës shoqëria e sigurimit duhet t'i ndryshojë ato.

Shoqëria e sigurimit zbaton kushtet dhe tabelën e primeve të sigurimit të detyrueshëm vetëm pas miratimit nga autoriteti.

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 siguroesi, 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. Siguroesit 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 siguroesi i drejtpërdrejtë i pronarit të mjetit motorik të dëmtuar.

4. Siguroesi i drejtpërdrejtë ka të drejtën e rimbursimit nga siguroesi, 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 siguroesi 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. Siguroesi 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 siguroesit, 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 paaftësisë 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 përgjegjësisë, 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 pasiguruar

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 përgjegjësisë 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 përgjegjësisë 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 shpërbërja e rimorkios nga mjeti tërheqës. Në këto raste, pala e dëmtuar mund të paraqesë kërkesën për dëmshpërblim te siguroesi i mjetit tërheqës ose te siguroesi 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 siguroesi i mjetit tërheqës apo siguroesi i rimorkios, në rast se pala përkatëse, e siguar, rezulton përgjegjëse për dëmet, por brenda kuadrit të përgjegjësisë të palës së siguar.

7. Me kërkesë të palës së siguar, 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 përgjegjësisë 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 përgjegjësisë së pronarit të mjetit motorik, nuk kanë të drejtën e dëmshpërblimit palët e mëposhtme:

- a) drejtuesi i mjetit, shkaktar i aksidentit, përfshirë këtu trashëgimtarët ligjorë të tij, për dëme pasurore dhe jopasurore shkaktuar nga aksidenti këtij drejtuesi;
- b) pronari, bashkëpronari dhe çdo përdorues tjetër i mjetit, shkaktar i aksidentit, për dëmet që ata vetë pësojnë nga ky aksident;
- c) çdo pasagjer, që ndodhet me vullnetin e vet në mjetin motorik, shkaktar 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, shkaktar 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 shkaktuar 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 siguruari 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 rimburojë 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 siguruesit 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 pjesshme 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 përgjegjësisë 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 shuma 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 mjeti 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 përgjegjësive 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 përgjegjësive, 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 rimbursojë 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 rezultoi 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 shumën 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 përgjegjës 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 strukture 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 përgjegjës nga përdorimi i mjeteve motorike.

Neni 34

Sigurimi kufitar i përgjegjësisë 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 përgjegjësisë, sipas pikës 1 të nenit 32 të këtij ligji, është i detyruar të lidhë kontratë për sigurimin e përgjegjësisë 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 përgjegjësisë, sipas pikës 1 të këtij neni, ata ndalojnë qarkullimin e mëtejshëm të mjetit motorik dhe urdhërojnë lidhjen e kontratës kufitare për sigurimin e përgjegjësisë, 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 të 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, të 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, të 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 përgjegjësisë 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 siguruesi, 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 përfuara 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 përfuara, sipas pikës 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 përgjegjësishë 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 procedurave të 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 përgjegjësisë 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'ua japë autoriteteve përgjegjëse, sipas pikës 1 të këtij neni, informacion të përditësuar për:

mjetet e transportit, të cilat nuk kanë sigurim të detyrueshëm të përgjegjësisë 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 sigures, i cili është licencuar për të ushtruar veprimtari, sipas shkronjave “a” e “b” të pikës 1 të nenit 2 të këtij ligji. Siguresi nuk mund të kryejë veprimtaritë e 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 siguresit 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 siguri, 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 mospërbushjes 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 shumën, 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 sigurosi 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 përgjegjësisë 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 sigurimi, terma, si dhe tarifa primesh 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;
 - 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 mjeti motorik gjobitet në masën 20 000 lekë. Parashikimet e kësaj pike zbatohen në mënyrë të njëjtë edhe kur mjeti 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. Gjybat, 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, datë 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. Pika 1 e nenit 100 të ligjit nr.9267, datë 29.7.2004 “Për veprimtarinë e sigurimit, risigurimit dhe ndërmjetësimit në sigurime dhe risigurime”, shfuqizohet.

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,
Bamir Topi**

VENDIM

Nr.91, datë 27.1.2009

PËR MIRATIMIN E RREGULLIT TEKNIK “PËR KËRKESAT THELBËSORE DHE VLERËSIMIN E KONFORMITETIT TË ASHENSORËVE”

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të nenit 8 të ligjit nr.9779, datë 16.7.2007 “Për sigurinë e përgjithshme, kërkesat thelbësore dhe vlerësimin e konformitetit të produkteve joushqimore”, me propozimin e Ministrit të Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Miratimin e rregullit teknik “Për kërkesat thelbësore dhe vlerësimin e konformitetit të ashensorëve”, sipas tekstit, që i bashkëlidhet këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare dhe i shtrin efektet nga data 1 janar 2010.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

RREGULLI TEKNIK

PËR KËRKESAT THELBËSORE DHE VLERËSIMIN E KONFORMITETIT TË ASHENSORËVE

1. Fusha e zbatimit

a) Ky rregull teknik zbatohet për ashensorët që shërbejnë në mënyrë të përhershme në ndërtesa dhe konstruksione. Gjithashtu zbatohet dhe për komponentët e sigurisë që përdoren në ashensorë të tillë dhe që janë listuar në pikën 11.

b) Për qëllime të këtij rregulli teknik “ashensor” është një mjet ngritës që shërben në lartësi (kate) të veçanta me një platformë ngritëse që lëviz gjatë udhëzuesve të cilët janë të shtangët dhe të pjerrët në një kënd më të madh se 15 gradë me horizontin dhe që parashikohet për transportin e:

- i) njerëzve,
- ii) njerëzve dhe mallrave,
- iii) vetëm mallrave, por nëse platforma ngritëse lejon që një njeri mund të hyjë pa vështirësi dhe të përshtatet me pajisjet e kontrollit të vendosura brenda platformës ngritëse ose qëndrimin e njeriut brenda saj.

Pajisjet ngritëse që lëvizin sipas një drejtimi plotësisht të përcaktuar, edhe nëse jo përgjatë udhëzuesve të shtangët, janë brenda fushës së këtij rregulli teknik.

Një “platformë ngritëse” është pjesa e ashensorit në të cilën njerëzit dhe/ose mallrat mbështeten me qëllim që të ngrihen ose të ulen.

c) Rregulli teknik nuk zbatohet për:

- i) pajisje ngritëse, shpejtësia e të cilave nuk është më e madhe se 0.15m/sek,
- ii) pajisjet ngritëse të përdorura në kantieret e ndërtimit,
- iii) teleferikët, duke përfshirë mjetet hekurudhore me tërheqje me kavo,
- iv) ashensorët e projektuar dhe konstruktuar veçanërisht për qëllime ushtarake dhe policore,
- v) pajisjet ngritëse nga të cilat mund të kryhen punime,
- vi) ashensorët që përdoren në pusët e minierave,
- vii) pajisjet ngritëse që përdoren në teknikën skenike të parashikuara për ngritjen e aktorëve gjatë interpretimeve artistike,

- viii) pajisjet ngritëse të instaluar në mjetet e transportit,
 - ix) pajisjet ngritëse të vendosura në makineri dhe të parashikuara vetëm për të arritur vendin e punës duke përfshirë këtu pika mirëmbajtjeje dhe inspektimi mbi makineri,
 - x) trena të tipit kremaliere-pinion,
 - xi) shkallët lëvizëse dhe vendkalimet mekanike.
 - d) Për qëllime të këtij rregulli teknik:
 - i) “instalues i një ashensori” është personi fizik ose juridik që merr përgjegjësinë për projektimin, prodhimin, instalimin dhe vendosjen në treg të ashensorit, që vendos markimin CE dhe harton deklaratën EC të konformitetit,
 - ii) “vendosja në treg e ashensorit” është kur instaluesi për herë të parë bën të disponueshëm ashensorin për përdoruesin,
 - iii) “komponent i sigurisë” është një komponent që është listuar në pikën 11,
 - iv) “fabrikues i komponentëve të sigurisë” është personi fizik ose juridik që merr përgjegjësinë për projektimin dhe prodhimin e komponentëve të sigurisë, vendos markimin CE dhe harton deklaratën EC të konformitetit,
 - v) “ashensor model” është ashensori përfaqësues, dokumentacioni teknik i të cilit tregon mënyrën se si do të përmbushen kërkesat thelbësore të sigurisë për ashensorët që janë në konformitet me ashensorin model, i përcaktuar nga parametra objektive dhe që përdor komponentë të njëjtë të sigurisë.
- Të gjitha devijimet e lejuara ndërmjet ashensorit model dhe ashensorëve që formojnë pjesën e ashensorëve që janë në konformitet me ashensorin model specifikohen qartësisht (me vlerat maksimale dhe minimale) në dokumentacionin teknik.
- Nga llogaritja dhe/ose mbi bazën e planeve të projektimit lejohet të demonstrohet ngjashmëria e një game pajisjesh që plotësojnë kërkesat thelbësore mbi sigurinë.

e) Ky rregull teknik nuk zbatohet ose ndalohet të zbatohet për ata ashensorë, risqet e të cilëve, referuar në këtë rregull teknik, mbulohen tërësisht ose pjesërisht nga rregulla teknike të veçantë. Në këto raste ashensorë të tillë dhe risqe të tilla mbulohen nga zbatimi i atyre rregullave teknike specifike.

2. Mbikëqyrja e tregut

a) Ashensorët e mbuluar nga ky rregull teknik vendosen në treg dhe/ose në shërbim vetëm nëse ato nuk rrezikojnë shëndetin ose sigurinë e njerëzve ose sipas rastit sigurinë e pronës kur ato instalohen, mirëmbahen dhe përdoren siç duhet për qëllimin e tyre të parashikuar.

b) Komponentët e sigurisë që mbulohen nga ky rregull teknik vendosen në treg dhe/ose në shërbim vetëm nëse ashensorët ku ato instalohen nuk rrezikojnë shëndetin ose sigurinë e njerëzve dhe sipas rastit sigurinë e pronës, kur instalohen, mirëmbahen dhe përdoren plotësisht për qëllimin e tyre të parashikuar.

c) Personi përgjegjës për punën në ndërtim ose në konstruksione dhe instaluesi i ashensorit mbajnë njeri-tjetrin të informuar si për faktet e domosdoshme përkatëse, ashtu dhe për marrjen e masave që sigurojnë funksionimin e përshtatshëm dhe përdorimin e sigurt të ashensorit.

d) Hapësirat (kolona e montimit) e parashikuara për instalimin e ashensorëve nuk duhet të përmbajnë tubacione, instalime elektrike ose montime, përveç atyre që janë të nevojshme për funksionimin dhe sigurinë e ashensorit.

e) Ashensorët ose komponentët e sigurisë që nuk janë në përputhje me këtë rregull teknik mund të paraqiten në panaire, ekspozita ose në demonstrime të veçanta vetëm nëse një shënim qartësisht i dukshëm tregon se ashensorë të tillë ose komponentë të sigurisë së tij nuk janë në përputhje me këtë rregull teknik dhe nuk shiten deri sa të sillen në përputhje me këtë rregull teknik nga instaluesi i ashensorit, fabrikuesi i komponentëve të sigurisë ose përfaqësuesi i autorizuar. Gjatë demonstrimeve merren masat e nevojshme të sigurisë për të garantuar mbrojtjen e njerëzve.

3. Vendosja në treg dhe/ose shërbim dhe lëvizja e lirë

3.1 Vendosja në treg dhe/ose shërbim

a) Ashensorët e mbuluar nga ky rregull teknik plotësojnë kërkesat thelbësore mbi shëndetin dhe sigurinë, të përcaktuara në pikën 8.

b) Komponentët e sigurisë të mbuluar nga ky rregull teknik plotësojnë kërkesat thelbësore mbi shëndetin dhe sigurinë, të përcaktuara në pikën 8, ose mundësojnë që ashensorët, në të cilët ata instalohen, të plotësojnë kërkesat thelbësore të lartpërmendura.

3.2 Lëvizja e lirë e mallrave

a) Nuk pengohet, kufizohet ose ndalohet vendosja në treg dhe/ose në shërbim i ashensorëve dhe/ose komponentëve të sigurisë të cilët janë në përputhje me këtë rregull teknik.

b) Nuk pengohet, kufizohet ose ndalohet vendosja në treg e komponentëve të cilët, mbi bazën e një deklarate të fabrikuesit ose përfaqësuesit të tij të autorizuar, parashikohen të përfshihen në një ashensor që mbulohet nga ky rregull teknik.

c) Ashensorët dhe komponentët e sigurisë që mbajnë markimin CE dhe të shoqëruar nga deklarata EC e konformitetit, referuar pikës 9, konsiderohen në përputhje me të gjitha kushtet e këtij rregulli teknik, duke përfshirë dhe procedurat e vlerësimit të konformitetit të shprehura në pikën 5.1. a, pikën 5.2. a dhe pikën 12.

4. Klauzola mbi sigurinë

Kur struktura përgjegjëse e mbikqyrjes së tregut konstaton se një ashensor ose një komponent i sigurisë që mban markimin CE dhe është vënë në përdorim në përputhje me qëllimin e parashikuar, rrezikon sigurinë e njerëzve, dhe sipas rastit pronën, merr të gjitha masat e nevojshme për tërheqjen nga tregu, ndalimin e vendosjes në treg apo në shërbim ose kufizon lëvizjen e lirë të tij.

5. Procedurat e vlerësimit të konformitetit

5.1 Komponentët e sigurisë

Përpara vendosjes në treg të komponentëve të sigurisë të listuar në pikën 11, fabrikuesi i komponentit të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar:

a) (i) Kryen shqyrtimin EC të tipit, në përputhje me pikën 12 për modelin e komponentit të sigurisë, si dhe realizon kontrollet e prodhimit, në përputhje me pikën 18, nga një organ i autorizuar/organizëm i regjistruar europian për kryerjen e vlerësimit të konformitetit (këtej e tutje organizëm europian);

ii) kryen shqyrtimin EC të tipit në përputhje me pikën 12 për modelin e komponentit të sigurisë dhe vepron me një sistem të sigurimit të cilësisë sipas pikës 15; ose

iii) vepron me një sistem për sigurimin e plotë të cilësisë në përputhje me pikën 16.

b) Vendos markimin CE në çdo komponent të sigurisë dhe harton deklaratën e konformitetit që përmban informacionin e dhënë në pikën 9 dhe merr parasysh sipas rastit dhe specifikimet e dhëna në pikat 15, 16 ose 17.

c) Mban një kopje të deklaratës së konformitetit për 10 vjet nga data e prodhimit të komponentit të sigurisë për herë të fundit.

5.2 Ashensorët

Përpara vendosjes në treg një ashensor i nënshtrohet njërës nga procedurat e përshkruara në a, b, c, d dhe e, si më poshtë:

a) Nëse ashensori është projektuar në përputhje me një ashensor që i është nënshtuar shqyrtimit EC të tipit, siç referohet në pikën 12, ai konstruktohet, instalohet dhe testohet duke zbatuar:

i) inspektimin përfundimtar, siç referohet në pikën 13, ose

ii) sistemin e sigurimit të cilësisë së produktit, siç referohet në pikën 19, ose

iii) sistemin e sigurimit të sistemit të cilësisë së prodhimit, siç referohet në pikën 21.

Procedurat për etapat e projektimit dhe konstruksionit nga njëra anë, si dhe të instalimit dhe testimit nga ana tjetër kryhen në të njëjtin ashensor.

b) Nëse ashensori është projektuar në përputhje me një model ashensori që i është nënshtuar një shqyrtimi EC të tipit, siç referohet në pikën 12, ai konstruktohet, instalohet dhe testohet duke zbatuar:

i) inspektimin përfundimtar, siç referohet në pikën 13, ose

ii) sistemin e sigurimit të cilësisë së produktit, siç referohet në pikën 19, ose

iii) sistemin e sigurimit të cilësisë së prodhimit, siç referohet në pikën 21.

c) Në qoftë se ashensori është projektuar në përputhje me një ashensor për të cilin është zbatuar sistemi i sigurimit të plotë të cilësisë në përputhje me pikën 20, i shoqëruar dhe nga një shqyrtim i projektit kur ky i fundit nuk është plotësisht në përputhje me standardet e harmonizuara, ai instalohet, konstruktohet dhe testohet duke zbatuar dhe:

i) inspektimin përfundimtar, siç referohet në pikën 13, ose

ii) sistemin e sigurimit të cilësisë së produktit, siç referohet në pikën 19, ose

iii) sistemin e sigurimit të cilësisë së prodhimit, siç referohet në pikën 21.

d) Ashensori i nënshtrohet procedurës së verifikimit të njësisë, siç referohet në pikën 17, nga një organ i autorizuar/organizëm europian.

e) Në qoftë se ashensori është subjekt i sistemit të sigurimit të plotë të cilësisë në përputhje me pikën 20, plotësohet dhe me një shqyrtim të projektit, nëse ky i fundit nuk është tërësisht në përputhje me standardet e harmonizuara.

Në rastet e referuara në a, b dhe c, personi përgjegjës për projektin i dorëzon të gjitha dokumentet dhe informacionin e nevojshëm personit përgjegjës për konstruktimin, instalimin dhe testimin, me qëllim që ky i fundit të jetë në gjendje të veprojë me siguri absolute.

f) Në të gjithë rastet që referohen në pikën 5.2 a:

i) instaluesi vendos mbi ashensor markimin CE dhe harton deklaratën e konformitetit që përmban informacionin e listuar në pikën 9, dhe merr parasysh sipas rastit specifikimet e dhëna në pikat 13, 17, 19, 20 ose 21;

ii) instaluesi mban një kopje të deklaratës së konformitetit për 10 vjet nga data që ashensori është vendosur në treg;

iii) organi i autorizuar/organizmi europian me kërkesë të tij mund të marrë nga instaluesi një kopje të deklaratës së konformitetit dhe raportet e provave që përfshihen në inspektimin përfundimtar.

g) Kur ashensorët ose komponentët e sigurisë janë subjekt edhe të rregullave të tjerë teknikë mbi vendosjen e markimit CE, kjo tregon gjithashtu se ashensori ose komponenti i sigurisë është në përputhje me kërkesat e këtyre rregullave teknikë.

Megjithatë, kur një ose më shumë nga këto rregulla teknike lejojnë që prodhuesi gjatë një periudhe kalimtare të zgjedhë cilin rregull të zbatojë, markimi CE do të tregojë vetëm përputhjen me rregullat teknike që janë zbatuar nga instaluesi i ashensorit ose nga fabrikuesi i komponentëve të sigurisë. Në këtë rast, veçantitë e rregullave të zbatuara sipas publikimeve në Gazetën Zyrtare duhet të jepen në dokumentet, shënimet ose instruksionet e kërkuara nga rregullat teknike dhe që shoqërojnë ashensorin ose komponentin e sigurisë.

h) Kur as instaluesi i ashensorit dhe as fabrikuesi i komponentit të sigurisë apo përfaqësuesi i tij i autorizuar nuk plotësojnë detyrimet e paragrafëve të mësipërm, personi që vendos ashensorin ose komponentët e sigurisë në treg është përgjegjës për plotësimin e këtyre detyrimeve. Të njëjtat detyrime zbatohen edhe për fabrikuesin e ashensorit ose të komponentit të sigurisë, kur ai i përdor ato për veten e tij.

6. Markimi CE

a) Markimi CE përbëhet nga inicialet CE. Pika 10 jep modelin që përdoret në këtë rast.

b) Markimi CE vendoset në çdo kabinë ashensori në mënyrë të dukshme dhe të qartë, në përputhje me pikën 8.6 dhe vendoset gjithashtu mbi çdo komponent të sigurisë të listuar në pikën 11, ose ku nuk mundësohet, mbi një etiketë që vendoset në mënyrë të paheqshme mbi çdo komponent të sigurisë.

c) Ndalohet vendosja mbi ashensor ose mbi komponentët e sigurisë, të markave që mund të çorientojnë palët e treta si në kuptimin ashtu dhe në formën e markimit CE. Çdo markim tjetër mund të vendoset tek ashensori ose tek komponenti i sigurisë me kusht që nuk ulet dukshmëria dhe lexueshmëria e markimit CE.

Përveç atyre të parashikuara në pikën 4:

d) Kur struktura përgjegjëse e mbikëqyrjes së tregut konstaton se markimi CE është vendosur në mënyrë të parregullt, instaluesi i ashensorit, fabrikuesi i komponentëve të sigurisë apo përfaqësuesi i tij i autorizuar janë të detyruar ta sjellin produktin në përputhje, për sa u përket kërkesave, në lidhje me markimin CE dhe t'i japin fund kundërvajtjes, sipas kushteve të vëna nga struktura përgjegjëse e mbikëqyrjes së tregut.

e) Kur mospërputhja në lidhje me rregullsinë e markimit CE vazhdon, struktura përgjegjëse e mbikëqyrjes së tregut merr të gjitha masat e nevojshme për të kufizuar ose ndaluar vendosjen në treg të këtyre komponentëve të sigurisë, ose i heq nga tregu dhe ndalon përdorimin e ashensorit si dhe informon ministrinë e linjës.

7. Përfundime

Në lidhje me aspektet që i përkasin instalimit të ashensorëve, ky rregull teknik është brenda kuptimit të pikës 4 të ligjit nr.9290, datë 7.10.2004 "Për produktet e ndërtimit".

8. Kërkesat thelbësore mbi shëndetin dhe sigurinë të lidhura me projektimin dhe konstruksionin e ashensorëve dhe komponentëve të sigurisë.

8.1 Vërejtje paraprake

a) Detyrimet e lidhura me kërkesat thelbësore mbi shëndetin dhe sigurinë zbatohen nga instaluesi i ashensorit ose fabrikuesi i komponentëve të sigurisë vetëm në rastin kur ashensori ose komponenti i sigurisë është subjekt i rreziqeve kur ata përdoren sipas parashikimit.

b) Kërkesat thelbësore mbi shëndetin dhe sigurinë të dhëna në këtë rregull teknik janë të detyrueshme

për t'u plotësuar. Megjithatë, duke pasur parasysh nivelin e teknologjisë, objektivat që ato japin mund të jenë të paarrtshme. Në këto raste ashensori ose komponentët e sigurisë projektohen dhe konstruktohen në mënyrë të tillë që të përafrojnë sa më shumë kah këto objektiva.

c) Fabrikuesi i komponentit të sigurisë dhe instaluesi i ashensorit janë të detyruar të vlerësojnë rreziqet me qëllim që të identifikojnë të gjithë ato që kërcënojnë produktet e tyre. Ata pas kësaj, duke marrë parasysh vlerësimin e këtyre rreziqeve, projektojnë dhe konstruktajnë produktet në fjalë.

d) Për ashensorët, në përputhje me pikën 7, zbatohen kërkesat thelbësore të dhëna në nenin 4 të ligjit nr.9290 datë 7.10.2004 "Për produktet e ndërtimit" dhe që nuk janë të përfshira në këtë rregull teknik.

8.2. Të përgjithshme

Kur ekzistojnë rreziqe që nuk merren parasysh në kërkesat e shprehura në pikën 8, zbatohen kërkesat thelbësore mbi shëndetin dhe sigurinë të shtruar në pikën 14 të Rregullit Teknik "Për kërkesat thelbësore dhe vlerësimin e konformitetit të makinerive".

8.2.1. Platforma ngritëse

Platforma ngritëse duhet të jetë një kabinë. Kabina projektohet dhe konstruktohet për të ofruar hapësirë dhe fortësi që i korrespondon numrit maksimal të njerëzve dhe ngarkesës nominale të ashensorit të vendosura nga instaluesi.

Në rastin e ashensorëve të parashikuar për transportin e njerëzve, dhe ku përmasat e lejojnë, kabina projektohet dhe konstruktohet në atë mënyrë që veçoritë strukturore të saj të mos pengojnë ose ndalojnë hyrjen dhe përdorimin nga njerëz me aftësi të kufizuar dhe të lejojë çdo rregullim të përshtatshëm që të lehtësohet përdorimi i saj prej tyre.

8.2.2. Mjetet e varjes dhe mjetet e mbështetjes

Mjetet e varjes dhe/ose mbështetjes së kabinës, kapjet e saj dhe pjesët fundore për zgjidhen dhe projektohen, si për të siguruar një nivel të mjaftueshëm të sigurisë së përgjithshme ashtu dhe për të minimizuar rrezikun e rënies së kabinës duke marrë parasysh kushtet e përdorimit, materialet e përdorura dhe kushtet e prodhimit.

Kur përdoren litarë ose zinxhirë, për të varur kabinën duhet të jenë të paktën dy litarë ose zinxhirë të pavarur dhe secili të ketë sistemin e tij të ankorimit. Litarë dhe zinxhirë të tillë nuk duhet të kenë bashkime ose lidhje, me përjashtim të rastit kur është e domosdoshme për fiksimin ose për formimin e një laku.

8.2.3. Kontrolli i ngarkesës (duke përfshirë mbishpejtësinë)

8.2.3.1. Ashensorët duhet të projektohen, konstruktohen dhe instalohen në mënyrë të tillë që të parandalohet nisja e tyre nëse tejkalohet ngarkesa nominale në ta.

8.2.3.2. Ashensorët pajisen me një rregullues/kufizues mbishpejtësie.

Këto kërkesa nuk zbatohen për ashensorët ku projektimi i sistemit të drejtimit parandalon mbishpejtësinë.

8.2.3.3. Ashensorët e shpejtë pajisen me një pajisje që monitoron shpejtësinë dhe e kufizon atë.

8.2.3.4. Ashensorët e vënë në lëvizje me pulexho me fërkim projektohen të tillë që të sigurojnë qëndrueshmëri të litarëve tërheqës mbi pulexho.

8.2.4. Agregati i lëvizjes

8.2.4.1. Të gjithë ashensorët për pasagjerë kanë agregatin e tyre individual të lëvizjes. Kjo kërkesë nuk zbatohet për ashensorët ku kundërpeshat zëvendësohen nga një kabinë e dytë.

8.2.4.2. Instaluesi i ashensorit siguron që të jetë e pamundur hyrja tek agregati i lëvizjes dhe në pajisjet shoqëruese të një ashensori, përveç rasteve të mirëmbajtjes dhe emergjencës.

8.2.5. Sistemi i komandim-kontrollit

8.2.5.1. Sistemet e komandim-kontrollit të ashensorëve të parashikuar për përdorim nga njerëz me aftësi të kufizuara dhe të pashoqëruar, projektohen dhe vendosen duke marrë parasysh këto rrethana.

8.2.5.2. Funkcioni i komandave tregohet qartësisht.

8.2.5.3. Qarqet e kërimit të një grupi ashensorësh janë të ndarë ose të lidhura reciprokisht.

8.2.5.4. Pajisjet elektrike instalohen dhe lidhen në mënyrë të tillë që:

i) të jetë e pamundur që ato të ngatërrohen me qarqe që nuk kanë lidhje direkte me ashensorin,

ii) furnizimi i energjisë mund të ndërpritet ndërsa është mbi ngarkesë,

iii) lëvizjet e ashensorit varen nga pajisje elektrike të sigurisë në një qark të ndarë elektrik të sigurisë,

iv) një difekt në instalimin elektrik nuk provokon një situatë të rrezikshme.

8.3. Rreziqe për njerëzit jashtë kabinës

8.3.1. Ashensori projektohet dhe konstruktohet që të sigurojë pengimin e hyrjes në hapësirën (kolonën) në të cilën lëviz kabina, me përjashtim të rasteve të mirëmbajtjes ose emergjencave. Përpara se një person të hyjë në këtë hapësirë duhet bërë i pamundur përdorimi normal i ashensorit.

8.3.2. Ashensori projektohet dhe konstruktohet për të parandaluar rrezikun e përplasjes, kur kabina është në një nga pozicionet e saj ekstreme.

Kjo realizohet duke lënë një hapësirë ose një volum të lirë përtej pozicioneve ekstreme të korsës normale të kabinës.

Megjithatë në raste të veçanta, veçanërisht në ndërtesat ekzistuese ku kjo zgjidhje është e pamundur të plotësohet, parashikohen mënyra të tjera për ta shmangur këtë rrezik.

Arkitektët, inxhinierët, organet e autorizuar dhe instaluesit janë ligjërisht të detyruar të kërkojnë aprovim nga ministria, në rastet kur kërkojnë të certifikojnë ose instalojnë një ashensor të ri pa hapësirën e lirë në pozicionet ekstreme. Në këto raste të jashtëzakonshme, duhet të hartohet një raport vlerësimi me mbështetjen e verifikuar edhe të organit të autorizuar përkatës, që dorëzohet në ministri duke i dhënë mundësi asaj që të vlerësojë pamundësinë e instalimit të një ashensori “normal” me hapësirat e lira në pozicionet ekstreme.

8.3.3. Sheshpushimet në hyrje dhe dalje të kabinës pajisen me dyer me një qëndrueshmëri të mjaftueshme mekanike në lidhje me kushtet e përcaktuara të përdorimit.

Gjatë përdorimit normal, një pajisje bllokuese parandalon:

i) vënien në lëvizje, me ose pa qëllim, të kabinës nëse dyert në sheshpushim nuk janë mbyllur dhe bllokuar,

ii) hapjen e një dore në sheshpushim kur kabina është akoma duke lëvizur dhe është jashtë një zone sheshpushimi të parashikuar.

Megjithatë, të gjitha lëvizjet me dyer të hapura në sheshpushim lejohen vetëm në zona të veçanta me kushtin që niveli i shpejtësisë të jetë i kontrolluar.

8.4 Rreziqet për njerëzit brenda në kabinë

8.4.1 Kabina e ashensorit duhet të jetë plotësisht e mbyllur nga muret në të gjithë gjatësinë e saj, duke përfshirë dyert në të gjithë gjatësinë e saj, dyshme dhe tavan të përshtatshëm, me përjashtim të hapjeve të ventilimit. Dyert projektohen dhe instalohen që kabina të mos lëvizë nëse ato nuk janë mbyllur, duke përjashtuar lëvizjet në sheshpushim siç referohet në pikën 8.3.3 (i) dhe (ii), dhe ndalet në vendqëndrim nëse dyert janë të hapura.

Dyert e kabinës mbeten të mbyllura dhe të bllokuara nëse ashensori ndalon ndërmjet dy niveleve (kateve) dhe atje ka një rrezik rënie midis kabinës dhe pareteve mbrojtëse nga boshllëku ose kur nuk ka fare parete të tilla mbrojtëse.

8.4.2 Në rastin e një ndërprerjeje të energjisë ose dëmtimi të komponentëve, ashensori duhet të ketë pajisje që parandalojnë rënien e lirë ose lëvizjet e pakontrolluara ngritëse të kabinës.

Pajisja që parandalon rënien e lirë duhet të jetë e pavarur nga elementet e varjes së kabinës.

Kjo pajisje mundëson ndalimin e kabinës në ngarkesën e përcaktuar dhe në shpejtësinë maksimale të parashikuar nga instaluesi i ashensorit. Çdo ndalim i shkaktuar nga kjo pajisje, në çfarëdo kushtesh të ngarkesës, nuk duhet të provokojë një ngadalësim të tillë që do të dëmtonte njerëzit në kabinë.

8.4.3. Ndërmjet pjesës fundore të hapësirës ku lëviz ashensori dhe dyshemesë së kabinës duhet të instalohen amortizatorë.

Në këtë rast, hapësira e lirë, siç referohet në pikën 8.3.2, llogaritet me amortizatorët plotësisht të ngjeshur.

Kjo kërkese nuk zbatohet në ata ashensorë ku, për kabinat e tyre, projekti i sistemit të drejtimit nuk mund të sigurojë hapësirën e lirë siç referohet në pikën 8.3.2.

8.4.4 Ashensorët projektohen dhe konstruktohen në mënyrë të tillë që të shmangin vënien në lëvizje të tyre nëse pajisja e parashikuar në pikën 8.4.2 nuk është në gjendje pune.

8.5. Rreziqe të tjera

8.5.1. Kur dyert në sheshpushim dhe dyert e kabinës, ose së bashku, janë të motorizuara, ato përshtaten me një pajisje që parandalon rrezikun e përplasjes kur ato janë në lëvizje.

8.5.2 Kur dyert në sheshpushim, duke përfshirë dhe ato me pjesë xhami, ndihmojnë në mbrojtjen e

ndërtesës ndaj zjarrit, ato duhet të jenë të qëndrueshme ndaj zjarrit në aspektet e integritetit dhe vetive të tyre në lidhje me materialet e izolimit (mbajtjen e flakëve) dhe transmetimin e nxehtësisë (rrezatimi termik).

8.5.3. Kundërpeshat instalohen që të shmangin çdo risk nga goditjet ose nga rëniet e tyre mbi kabinë.

8.5.4. Ashensorët pajisen me mjete që t'u japin mundësi njerëzve të bllokuar në kabinë të çlirohen dhe të shpërngulen.

8.5.5. Kabinave u sigurohen dy mënyra komunikimi që lejojnë kontakt të përhershëm me shërbimin e shpëtimit.

8.5.6. Ashensorët projektohen dhe konstruktohen në mënyrë të tillë që në rastin kur temperatura në pajisjen ngritëse kalon vlerën maksimale të përcaktuar nga instaluesi i ashensorit, ato mundësojnë përfundimin e lëvizjet në progres, por refuzojnë komandat e reja.

8.5.7. Kabinat projektohen dhe konstruktohen që të sigurojnë një ventilim të mjaftueshëm për pasagjerët edhe në rastin e një ndalimi të zgjatur.

8.5.8. Kabina duhet të jetë mjaft e ndriçuar si gjatë përdorimit ashtu dhe kur hapet një derë. Gjithashtu duhet të ketë edhe ndriçimin emergjent.

8.5.9. Mënyra e komunikimit, siç referohet në pikën 8.5.5, dhe ndriçimi emergjent, siç referohet në pikën 8.5.8, projektohen dhe konstruktohen që të funksionojnë edhe pa furnizim normal të energjisë.

Koha e funksionimit të tyre duhet të jetë aq e gjatë sa të lejojë funksionimin normal të procedurës së shpëtimit.

8.5.10. Qarqet e komandimit të ashensorëve që mund të përdoren në raste zjarri projektohen dhe prodhohen në mënyrë të tillë që ashensori të mund të parandalohet nga ndalimi në kate të caktuara dhe që të lejojë përparësinë e kontrollit të ashensorit nga ekipi i shpëtimit.

8.6. Markimi

8.6.1. Përveç të dhënave minimale të kërkuara për çdo makineri në pikën 14.2.7.3 të rregullit teknik "Për kërkesat thelbësore dhe vlerësimin e konformitetit të makinerive", të miratuar me vendimit të Këshillit të Ministrave nr.1216, datë 3.9.2008, çdo kabinë mban në mënyrë të qartë dhe të dukshme pllakën që tregon ngarkesën nominale të ushtruar, vlerësuar në kilogram dhe numrin maksimal të njerëzve që mund të mbajë.

8.6.2. Nëse ashensori projektohet në mënyrë të tillë që njerëzit e bllokuar brenda në kabinë të mund të çlirohen, pa ndihmë nga jashtë, instruksionet përkatëse duhet të jenë të qarta dhe të dukshme në kabinë.

8.7 Instruksionet për përdorim

8.7.1. Komponentët e sigurisë të referuar në pikën 11 shoqërohen nga manuali i instruksioneve që hartohen, në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranuar nga instaluesi i ashensorit, në mënyrë që:

- a) montimi,
- b) lidhja,
- c) rregullimi, dhe
- d) mirëmbajtja,
- dh) të mund të kryhen saktë dhe pa rrezik.

8.7.2. Çdo ashensor shoqërohet nga dokumentacioni i hartuar në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranuar nga instaluesi i ashensorit. Dokumentacioni përmban së paku:

a) një manual instruksionesh që përmban vizatimet e punës dhe diagramet e nevojshme për përdorim normal si dhe instruksionet që lidhen me mirëmbajtjen, inspektimin, riparimin, kontrollet periodike dhe funksionet e shpëtimit, siç referohen në pikën 8.5.4.

b) një regjistër në të cilin evidentohen riparimet dhe, sipas rastit, edhe kontrollet periodike.

9. Deklarimet e konformitetit

A. Përmbajtja e deklaratës EC të konformitetit për komponentët e sigurisë

Deklarata e konformitetit hartohet në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane.

Deklarata EC e konformitetit përmban informacionin e mëposhtëm:

- a) emrin, emrin e biznesit si dhe adresën e plotë të fabrikuesit të komponentëve të sigurisë,
- b) sipas rastit, emrin e biznesit si dhe adresën e plotë të përfaqësuesit të tij të autorizuar,
- c) përshkrimin e komponentit të sigurisë, detaje të tipit ose serive dhe numrin serial nëse ka,
- d) funksionin e sigurisë së komponentit të sigurisë, nëse nuk është i qartë nga përshkrimi,
- e) vitin e prodhimit të komponentit të sigurisë,
- f) të gjithë zbatimet përkatëse që plotëson komponenti i sigurisë,
- g) sipas rastit, referimet në standardet e harmonizuara të përdorur,

h) sipas rastit, emrin, adresën dhe numrin e identifikimit të organit të autorizuar/organizëm europian i cili kryer shqyrtimin EC të tipit, siç referohet në pikën 5.1 a)(i) dhe (ii),

i) sipas rastit, referimin e certifikatës së lëshuar nga organi i autorizuar/organizmi europian mbi shqyrtimin EC të tipit,

j) sipas rastit, emrin, adresën dhe numrin e identifikimit të organit të autorizuar/organizmit europian që ka kryer kontrollin e prodhimit siç referohet në pikën 5.1 (a) (ii),

k) sipas rastit, emrin, adresën dhe numrin e identifikimit të organit të autorizuar/organizmi Europian i cili ka kontrolluar sistemin e sigurimit të cilësisë të zbatuar nga fabrikuesi në përputhje me pikën 5.1 b,

l) identifikimin e nënshkruesit të autorizuar që vepron në emër të fabrikuesit të komponentëve të sigurisë ose përfaqësuesit të tij të autorizuar.

B. Përmbajtja e deklaratës EC të konformitetit për ashensorët e instaluar

Deklarata EC e konformitetit hartohet në shqip dhe përmban informacionin e mëposhtëm:

a) emrin, emrin e biznesit dhe adresën e plotë të instaluesit të ashensorit,

b) përshkrimin e ashensorit, detaje mbi tipin ose seritë, numrin serial dhe adresën ku përshtatet ashensori,

c) vitin e instalimit të ashensorit,

d) të gjitha dispozitat përkatëse me të cilat ashensori është në konformitet,

e) sipas rastit, referimet në standardet e harmonizuara të përdorura,

f) sipas rastit, emrin, adresën dhe numrin e identifikimit të organit të autorizuar/organizmi europian që ka kryer shqyrtimin EC të tipit, siç referohet në pikën 5.2 a dhe b,

g) sipas rastit, referimin e certifikatës së shqyrtimit CE të tipit,

h) sipas rastit, emrin, adresën dhe numrin e identifikimit të organit të autorizuar/organizmi europian që ka kryer verifikimin e ashensorit, siç referohet në pikën 5.2 d,

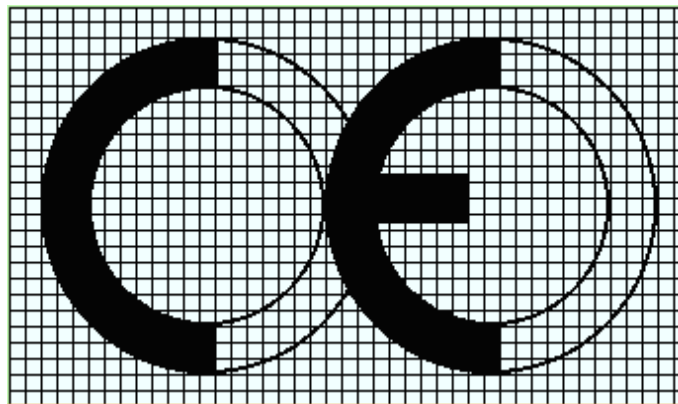
i) sipas rastit, emrin, adresën dhe numrin e identifikimit të organit të autorizuar/organizmi Europian që kryen inspektimin përfundimtar të ashensorit, siç referohet në pjesën e parë të pikës 5.2 a, b dhe c,

j) sipas rastit, emrin, adresën dhe numrin e identifikimit të organit të autorizuar/organizmi europian që ka inspektuar sistemin e sigurimit të cilësisë të zbatuar nga instaluesi i ashensorit, siç referohet në paragrafin e dytë dhe të tretë të pikës 5.2 a, b, c dhe d,

k) identifikimin e nënshkruesit që është autorizuar të veprojë në emër të instaluesit të ashensorit.

10. Markimi CE i konformitetit

Markimi CE i konformitetit përbëhet nga inicialet “CE”, siç paraqitet në formën e mëposhtme:



Nëse markimi CE zvogëlohet ose zmadhohet, respektohen përmasat e vizatimit të mësipërm të shkallëzuar.

Komponentët e markimit CE duhet të kenë të njëjtën përmasë vertikale dhe që nuk duhet të jetë më pak se 5 mm. Për komponentët e sigurisë me dimensione të vogla mund të mos merret parasysh përmasa minimale.

Markimi CE shoqërohet nga numri i identifikimit i organit të autorizuar/organizmi europian që lidhet me:

a) procedurat, siç referohen në pikën 5.1 a)(ii) ose b),

b) procedurën, siç referohet në pikën 5.2.

11. Lista e komponentëve të sigurisë siç referohen në pikën 1 a) dhe në pikën 5.1

a) Pajisje për mbylljen e derve në sheshpushim.

b) Pajisje për parandalimin e rënieve, siç referohet në pikën 8.4.2 për të parandaluar kabinën nga rënia ose nga lëvizjet e pakontrolluara ngritëse.

c) pajisje për kufizimin e mbishpejtësisë.

d) amortizator për akumulimin e goditjes,

- jo linear,

- ose me amortizim të lëvizjes së kthimit.

i) amortizator për shpërndarjen e goditjes.

e) Pajisje sigurie të përshtatura për krikë hidraulike kur ato përdoren si pajisje për të parandaluar rënien.

f) Pajisje sigurie elektrike në formën e çelësave të sigurisë që përmbajnë komponentë elektronikë.

12. Shqyrtimi EC i tipit (Moduli B)

A. Shqyrtimi EC i tipit për komponentët e sigurisë

a) Shqyrtimi EC i tipit është procedura nëpërmjet së cilës organi i autorizuar/organizmi evropian vërteton dhe deklaron se mostra përfaqësuese e komponentit të sigurisë i lejon ashensorit në të cilin ai është montuar korrektësisht, të plotësojë kërkesat përkatëse të këtij rregulli teknik.

b) Aplikimi për shqyrtimin EC të tipit paraqitet nga fabrikuesi i komponentit të sigurisë ose nga përfaqësuesi i tij i autorizuar në një organ të autorizuar/organizmi evropian të zgjedhur nga ai vetë.

Aplikimi përmban:

i) emrin dhe adresën e fabrikuesit të komponentit të sigurisë dhe të përfaqësuesit të tij të autorizuar, nëse aplikimi është bërë nga ky i fundit, dhe vendin e prodhimit të komponentit të sigurisë;

ii) një deklaratë me shkrim që i njëjti aplikim nuk është paraqitur në një organ tjetër të autorizuar/organizmi evropian;

iii) dokumentacionin teknik;

iv) një mostër përfaqësuese të komponentit të sigurisë ose detajime të vendit ku mund të shqyrtohet. Organi i autorizuar/organizmi Evropian mund të kërkojë mostra të tjera, nëse ka kërkesa të arsyetuara.

c) Dokumentacioni teknik duhet të mundësojë vlerësim të konformitetit dhe aftësinë e komponentit të sigurisë që mundëson që ashensori në të cilin ai montohet në mënyrë korrekte të jetë në përputhje me kërkesat e këtij rregulli teknik.

Për qëllime të vlerësimit të konformitetit duhet që dosja teknike të përfshijë:

i) një përshkrim të përgjithshëm të komponentit të sigurisë duke përfshirë fushën e tij të përdorimit (veçanërisht kufijtë e mundshëm për shpejtësinë, ngritjen dhe fuqinë) dhe kushtet (veçanërisht ambientet me rrezik shpërthimi dhe ekspozimin ndaj elementeve);

ii) vizatime pune ose diagrama të projektimit dhe prodhimit;

iii) kërkesat thelbësore të marra në konsideratë dhe mënyrat e adoptuara për t'i plotësuar ato (p.sh. standarde të harmonizuara);

iv) rezultatet e çdo prove ose llogaritjet e bëra ose të nënkontraktuara nga fabrikuesi;

v) një kopje të instruksioneve të montimit të komponentëve të sigurisë;

vi) hapat e ndërmarra në procesin e prodhimit që sigurojnë se seritë e prodhuara të komponentëve të sigurisë janë në përputhje me komponentin e sigurisë së kontrolluar.

d) Organi i autorizuar/organizmi evropian:

i) kontrollojnë dosjen teknike dhe vlerësojnë sa janë plotësuar synimet e dëshiruara;

ii) shqyrton komponentin e sigurisë duke kontrolluar përputhjen e tij në aspektet e dosjes teknike;

iii) kryen ose detyron kryerjen e kontroleve përkatëse dhe provave të domosdoshme për të verifikuar nëse zgjidhjet e adoptuara nga fabrikuesi i komponentit të sigurisë plotësojnë kërkesat e këtij rregulli teknik dhe lejojnë që komponenti i sigurisë të kryejë funksionin e tij, kur montohet korrektësisht në ashensor.

e) Nëse mostra përfaqësuese e komponentit të sigurisë plotëson kushtet e rregullit teknik të zbatuar në të, organi i autorizuar/organizmi evropian i lëshon aplikantit një certifikatë të shqyrtimit EC të tipit. Certifikata përmban emrin dhe adresën e fabrikuesit të komponentit të sigurisë, konkluzionet e kontrollit, kushtet e vlefshmërisë së certifikatës dhe hollësi të nevojshme për identifikimin e tipit të aprovuar.

Ministria dhe organet e tjera të autorizuar/organizma Europian mund të kërkojnë që të kenë një kopje të certifikatës dhe me një kërkesë të argumentuar të kenë një kopje të dosjes teknike dhe raportet mbi verifikimet, llogaritjet dhe provat e kryera. Nëse organi i autorizuar/organizmi europian refuzon të lëshojë certifikatën EC të shqyrtimit të tipit, ai duhet të deklarojë te fabrikuesi arsyet e hollësishme të refuzimit. Në këtë rast duhen parashikuar procedurat e apelit.

f) Fabrikuesi i komponentit të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar informon organin e autorizuar/organizmin europian për çdo ndryshim sado të vogël që ka bërë ose planifikon të bëjë mbi komponentin e aprovuar të sigurisë, duke përfshirë shtrirjet e reja ose variante që nuk janë specifikuar në dosjen origjinale teknike (shiko pikën 12 c)(i). Organi, autorizuar/organizmi europian i shqyrton këto ndryshime dhe informon aplikantin nëse certifikata e shqyrtimit EC të tipit mbetet e vlefshme.

g) Organet e autorizuar dhe sipas rastit, edhe organizmat europiane informojnë ministrinë lidhur me informacionin e mëposhtëm:

i) Certifikatat e lëshuara për shqyrtimin EC të tipit,

ii) Certifikatat e hequra për shqyrtimin EC të tipit.

Organet e autorizuar komunikojnë me njëri-tjetrin, dhe sipas rastit, edhe me organizmat europian duke dhënë informacionin përkatës lidhur me certifikatat e hequra mbi shqyrtimin EC të tipit nga çdonjëri prej tyre.

h) Certifikatat e shqyrtimit EC të tipit, si dhe dosjet dhe korrespondenca e lidhur me procedurat e shqyrtimit EC të tipit hartohen në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranuar nga organi i autorizuar/organizmi europian.

i) Fabrikuesi i komponentit të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar mban në dokumentacionin teknik kopjet e certifikatave të shqyrtimit EC të tipit dhe shtesa të tyre për një periudhë 10 vjet mbas datës që është prodhuar komponenti i sigurisë.

Kur as fabrikuesi i komponentit të sigurisë dhe as përfaqësuesi i tij i autorizuar nuk janë në Shqipëri, detyrimi për disponueshmërinë e dokumentacionin teknik e ka personi që vendos komponentin e sigurisë në treg.

B. Shqyrtimi EC i tipit për ashensorët

a) Shqyrtimi EC i tipit është procedura nëpërmjet së cilës organi i autorizuar/organizmi europian vërteton dhe deklaron se modeli i një ashensori, ose i një ashensori që nuk parashikohet të këtë shtrirje ose devijime, plotëson kërkesat e këtij rregulli teknik.

b) Aplikimi i shqyrtimit EC të tipit paraqitet nga instaluesi i ashensorit në një organ të autorizuar/organizmi europian të zgjedhur nga ai vetë.

Aplikimi përmban:

i) emrin dhe adresën e instaluesit të ashensorit,

ii) një deklaratë me shkrim që i njëjti aplikim nuk është paraqitur në një organ tjetër të autorizuar/organizëm europian,

iii) dokumentacionin teknik,

iv) detaje të vendit ku mund të shqyrtohet modeli i ashensorit. Modeli i ashensorit i paraqitur për shqyrtim duhet të përfshijë edhe pjesët fundore dhe të jetë në gjendje shërbimi të paktën në tri nivele (në lartësinë maksimale, në mes dhe në pjesën fundore).

c) Dokumentacioni teknik duhet të lejojë një vlerësim të konformitetit të ashensorit në përputhje me parashikimet e këtij rregulli teknik dhe një kuptueshmëri të projektit dhe të funksionimit të ashensorit.

Kur kërkohet për qëllime të vlerësimit të konformitetit, dokumentacioni teknik përmban:

i) një përshkrim të përgjithshëm të modelit përfaqësues të ashensorit. Dokumentacioni teknik duhet të tregojë qartësisht të gjitha shtrirjet e mundshme të ashensorëve përkundrejt modelit përfaqësues të ashensorit nën shqyrtim (shiko pikën 1 d),

ii) vizatime pune ose diagrame të projektit ose prodhimit,

iii) kërkesat thelbësore të marra në konsideratë dhe mënyrat e adoptimit për t'i plotësuar ato (p.sh., standarde të harmonizuara),

iv) një kopje të deklaratës EC të konformitetit të komponentëve të sigurisë të përdorur në prodhimin e ashensorit,

v) rezultatet e çdo prove ose llogaritje të kryer ose të nënkontraktuar nga fabrikuesi,

vi) një kopje të manualit të instruksioneve të ashensorit,

vii) hapat e ndërmarrë në procesin e instalimit që sigurojnë se seritë e prodhuara të ashensorëve janë në përputhje me kërkesat e këtij rregullit teknik.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian:

i) kontrollon dokumentacionin teknik dhe vlerëson sa janë plotësuar synimet e dëshiruara,

(i) shqyrton modelin përfaqësues të ashensorit për të kontrolluar nëse ai është prodhuar në përputhje me dosjen teknike,

iii) kryen ose detyron kryerjen e kontrolleve përkatëse dhe provave të nevojshme për të verifikuar nëse zgjidhjet e adoptuara nga instaluesi i ashensorit plotësojnë kërkesat e këtij rregulli teknik dhe mundësojnë që ashensori të jetë në përputhje me to.

e) Nëse modeli i ashensorit përputhet me kërkesat e rregullit teknik të zbatuara për të, organi i autorizuar/organizmi europian i lëshon aplikantit një certifikatë të shqyrtimit EC të tipit. Certifikata përmban emrin dhe adresën e instaluesit të ashensorit, konkluzionet e kontrollit, kushtet mbi vlefshmërinë e certifikatës dhe të dhëna të nevojshme për të identifikuar tipin e aprovuar.

Ministria dhe organet e tjera të autorizuar dhe sipas rastit dhe organizma europianë mund të mbajnë një kopje të certifikatës dhe me një kërkesë të argumentuar të kenë një kopje të dosjes teknike dhe raportet për shqyrtimet, llogaritjet dhe provat e kryera.

Nëse organi i autorizuar/organizmi europian refuzon të lëshojë certifikatën EC të shqyrtimit të tipit, ai duhet të deklarojë arsyet e detajuara të refuzimit. Në këtë rast parashikohet një procedurë apelimi.

f) Instaluesi i ashensorit informon organin e autorizuar/organizmin europian për çdo ndryshim edhe sado të vogël, që ka bërë ose planifikon të bëjë për ashensorin e aprovuar, duke përfshirë shtrirjet e reja ose devijime që nuk janë specifikuar në dokumentacionin origjinal teknik (shiko pikën 1 d). Organi i autorizuar/organizmi europian duhet të shqyrtojë ndryshimet dhe informon aplikantin nëse mbetet e vlefshme certifikata e shqyrtimit EC të tipit.

g) Organet e autorizuar dhe sipas rastit organizmat europiane informojnë ministrinë, lidhur me informacionin e mëposhtëm:

i) Certifikatat e lëshuara të shqyrtimit EC të tipit,

ii) Certifikatat e hequra mbi shqyrtimin EC të tipit.

Organet e autorizuar komunikojnë me njëri-tjetrin dhe sipas rastit, dhe me organizmat europiane duke dhënë informacionin përkatës lidhur me certifikatat e hequra mbi shqyrtimin EC të tipit nga çdonjëri prej tyre.

h) Certifikatat e shqyrtimit EC të tipit, dokumentacioni teknik dhe korrespondenca e lidhur me procedurat e shqyrtimit EC të tipit hartohen në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranura nga organi i autorizuar/organizmi europian.

i) Instaluesi i ashensorit mban dosjen teknike, kopjet e certifikatave të shqyrtimit EC të tipit dhe shtesa të tjera për një periudhë së paku 10 vjet mbas prodhimit të ashensorit të fundit në konformitet me modelin përfaqësues të ashensorit.

13. Inspektimi përfundimtar

a) Inspektimi përfundimtar është procedura me anë të cilës instaluesi i ashensorit që plotëson detyrimet e pikës 13 b, siguron dhe deklaron se ashensori që është vendosur në treg plotëson kërkesat e këtij rregulli teknik. Instaluesi i ashensorit vendos markimin CE në kabinën e çdo ashensori dhe harton deklaratën EC të konformitetit.

b) Instaluesi i ashensorit ndërmerr të gjithë hapat e nevojshëm që të sigurojë se ashensori i vendosur në treg është në përputhje me modelin e ashensorit të përshkruar në certifikatën e shqyrtimit EC të tipit si dhe me kërkesat thelbësore të shëndetit dhe sigurisë të zbatuara në të.

c) Instaluesi i ashensorit mban një kopje të deklaratës EC të konformitetit dhe certifikatën e inspektimit përfundimtar, siç referohet në pikën 13 f) për 10 vjet nga data kur ashensori është vendosur në treg.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian i zgjedhur nga instaluesi i ashensorit kryen ose detyron kryerjen e inspektimit përfundimtar të ashensorit për vendosjen e tij në treg. Duhet të kryen të gjitha provat përkatëse dhe kontrollet e përcaktuara nga standardi/et e zbatuara ose të provave të njëvlershme me to, që të sigurohet konformiteti i ashensorit me kërkesat përkatëse të këtij rregulli teknik.

Këto kontrolle dhe prova përgjithësisht mbulojnë:

i) shqyrtimin e dokumentacionit për të kontrolluar nëse ashensori është në përputhje me modelin përfaqësues të ashensorit të aprovuar, siç referohet në pikën 12 B;

ii) funksionimin e ashensorit si bosh ashtu dhe në ngarkesë maksimale që të sigurojë instalimin dhe

funksionimin korrekt të pajisjeve të sigurisë (çelësat fundorë, pajisjet e bllokimit, etj);

iii) funksionimin e ashensorit si bosh ashtu dhe në ngarkesë maksimale që të sigurojë funksionimin korrekt të pajisjeve të sigurisë në rastin e mungesës së energjisë;

iv) provën statike me ngarkesë 1.25 herë më të madhe se ngarkesa nominale. Ngarkesa nominale i referohet pikës 8.6.

Mbas përfundimit të këtyre provave, organi i autorizuar/organizmi europian kontrollon nëse ka deformime ose dëmtime që mund të komprometojnë përdorimin e ashensorit.

e) Organi i autorizuar/organizmi europian merr dokumentet e mëposhtme:

i) projektin e plotë të ashensorit,

ii) vizatimet e punës dhe diagramet e nevojshme për inspektimin përfundimtar, veçanërisht diagramet e qarkut të komandimit,

iii) një kopje të manualit të instruksioneve, siç referohet në pikën 8.7.2.

Organi i autorizuar/organizmi europian nuk kërkon vizatime të detajuara ose informacione të panevojshme për shqyrtimin e konformitetit të ashensorit me modelin e ashensorit të përshkruar në deklaratën e shqyrtimit EC të tipit.

f) Nëse ashensori plotëson kërkesat e këtij rregulli teknik, organi i autorizuar/organizmi europian, në përputhje me pikën 10, vendos ose detyron vendosjen e numrit të tij të identifikimit pranë markimit CE dhe harton certifikatën e inspektimit përfundimtar ku përmenden kontrollet dhe provat e kryera.

Organi i autorizuar/organizmi europian plotëson në faqet përkatëse të regjistrit informacionin korrespondues që referohet në pikën 8.7.2.

Nëse organi i autorizuar/organizmi europian refuzon të lëshojë certifikatën e inspektimit përfundimtar, ai deklaron shkaqet e detajuara të refuzimit dhe rekomandimet që mund të pranohen. Kur instaluesi i ashensorit aplikon përsëri për inspektim përfundimtar, ai duhet të aplikojë në të njëjtin organ të autorizuar/organizëm europian.

g) Certifikata e inspektimit përfundimtar, dokumentacioni dhe korrespondenca e lidhur me procedurat e pranura hartohen në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranura nga organi i autorizuar/organizmi europian.

14. Kriteret minimale që merren parasysh për autorizimin e organeve të autorizuara.

a) Organi, drejtori i tij dhe stafi përgjegjës për kryerjen e provave të shqyrtimit nuk duhet të jenë projektues, ndërtues, furnizues ose fabrikues të komponentëve të sigurisë ose instalues të ashensorëve të cilët ata inspektojnë, duke përfshirë dhe përfaqësuesin e autorizuar të çdonjërit nga këto palë. Në të njëjtën mënyrë, organi, drejtori i tij dhe stafi përgjegjës për mbikëqyrjen e sistemeve të sigurimit të cilësisë, siç referohen në pikën 5 të këtij rregulli teknik, nuk duhet të jenë projektues, ndërtues, furnizues ose prodhues i komponentëve të sigurisë ose instalues i ashensorëve të cilët ata inspektojnë, duke përfshirë dhe përfaqësuesin e autorizuar të çdonjërit nga këto palë. Ata nuk përfshihen as drejtpërdrejt dhe as si përfaqësues të autorizuar në projektim, konstruktim, tregtim ose mirëmbajtje të komponentëve të sigurisë ose në instalimin e ashensorëve. Kjo nuk pengon mundësinë e shkëmbimit të informacionit teknik ndërmjet fabrikuesit të komponentëve të sigurisë ose instaluesit të ashensorit dhe organit të autorizuar.

b) Organi dhe stafi i tij kryejnë provat e inspektimit dhe të mbikëqyrjes në shkallën më të lartë të integritetit profesional dhe kompetencës teknike dhe janë të lirë nga çdo presion dhe nxitje, veçanërisht financiare, që influencon në gjykimin e tyre ose në rezultatet e inspektimit, veçanërisht nga persona ose grupe personash me interes mbi rezultatet e inspektimit ose mbikëqyrjes.

c) Organi duhet të ketë në dispozicion stafin e nevojshëm dhe të zotërojë mjetet e nevojshme për të qenë në gjendje që të realizojnë plotësisht detyrat teknike dhe administrative që lidhen me inspektimin dhe mbikëqyrjen; si dhe të ketë mundësinë e disponimit të pajisjeve të veçanta për verifikime specifike.

d) Stafi përgjegjës për inspektim duhet të ketë:

i) formimin/trajnimin e mjaftueshëm teknik dhe profesional,

ii) njohuritë e nevojshme mbi kërkesat e kontrolleve që ata kryejnë dhe eksperiencë të mjaftueshme për këto kontrolle ,

(iii) aftësi për hartimin e certifikatave, regjistrimeve dhe raporteve që kërkohen mbi vërtetësinë e kryerjes së provave.

e) Duhet të jetë e garantuar paanshmëria e stafit të inspektimit. Shpërblimi i tyre nuk varet nga numri i provave që kryejnë ose nga rezultatet e këtyre provave.

f) Organi i autorizuar pajiset me sigurimin e përgjegjshmërisë civile, në përputhje me nenin 14, paragrafi 2/d i ligjit nr.9779, datë 16.7.2007 “Për sigurinë e përgjithshme, kërkesat thelbësore dhe vlerësimin e konformitetit të produkteve jo ushqimore”.

g) Stafi i organit të autorizuar ruan sekretin profesional lidhur me të gjithë informacionin e grumbulluar gjatë kryerjes së detyrave të tyre (përfshirë autoritetet kompetente kombëtare) të përcaktuara në këtë rregull teknik ose në akte të tjera ligjore ose nënligjore që ndikojnë në të.

15. Sigurimi i cilësisë së produktit (moduli E)

a) Sigurimi i cilësisë së produktit është procedura me anë të së cilës fabrikuesi i komponentit të sigurisë që plotëson kërkesat në pikën 15 b) siguron dhe deklaron se komponentët e sigurisë janë në përputhje me tipin, siç përshkruhet në certifikatën e shqyrtimit EC të tipit dhe plotëson kërkesat e rregullit teknik që zbatohen në to, si dhe siguron dhe deklaron që komponenti i sigurisë do t'i mundësojë ashensorit, në të cilin ai do të montohet në mënyrë korrekte, plotësimin e kushteve të këtij rregulli teknik.

Fabrikuesi i komponentit të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar vendos markimin CE në çdo komponent të sigurisë dhe harton deklaratën EC të konformitetit. Markimi CE shoqërohet nga numri i identifikimit i organit të autorizuar/organizmit evropian përgjegjës për mbikëqyrjen, siç specifikohet në pikën 15.2.

b) Fabrikuesi zbaton një sistem të aprovuar të sigurimit të cilësisë për inspektimin përfundimtar të komponentit të sigurisë dhe të provave, siç specifikohet në pikën 15.1 dhe është subjekt i mbikëqyrjes, siç specifikohet në pikën 15.2.

15.1 Sistemi i sigurimit të cilësisë

a) Fabrikuesi i komponentit të sigurisë paraqet një aplikim pranë një organi të autorizuar/organizmi evropian, të zgjedhur nga vetë ai, për vlerësimin e sistemit të tij të sigurimit të cilësisë për komponentët e sigurisë.

Aplikimi përmban:

i) të gjithë informacionin përkatës për komponentët e sigurisë që shqyrtohen,
ii) dokumentacionin e sistemit të sigurimit të cilësisë,
iii) dokumentacionin teknik të komponentëve të aprovuar të sigurisë dhe një kopje të certifikatave mbi shqyrtimin EC të tipit.

b) Në kuadrin e sistemit të sigurimit të cilësisë shqyrtohet çdo komponent i sigurisë dhe kryen provat referuar standardeve të harmonizuara ose provave të njëvlershme që kryhen për të siguruar përputhjen e tij me kërkesat përkatëse të këtij rregulli teknik.

Të gjitha elementet, kërkesat e adoptuara nga fabrikuesi i komponentëve të sigurisë dokumentohen në mënyrë sistematike dhe të rregullt sipas formës, procedurës dhe instruksioneve të përcaktuara me shkrim në rregulloren e ndërmarrjes. Ky dokumentacion i sistemit të sigurimit të cilësisë duhet të garantojë një interpretim uniform të programeve, planeve, manualeve dhe regjistrave të cilësisë.

Ai përmban veçanërisht një përshkrim të mjaftueshëm të:

i) objektivave të cilësisë,
ii) strukturës organizative, përgjegjësi dhe kompetencave të menaxhimit në lidhje me cilësinë e komponentëve të sigurisë,
iii) shqyrtimeve dhe provave që kryen mbas prodhimit,
iv) mënyrave të verifikimit të funksionimit efektiv të sistemit të sigurimit të cilësisë,
v) regjistrave të cilësisë si raporte inspektimi dhe të të dhënave të provave dhe të kalibrimit, si dhe raporte mbi kualifikimet e personelit përkatës.

c) Organi i autorizuar/organizmi evropian vlerëson sistemin e sigurimit të cilësisë për të përcaktuar nëse plotësohen kërkesat, siç referohen në pikën 15.1 b. Ai prezumon konformitetin me këto kërkesa për sistemet e sigurimit të cilësisë që përcakton standardi përkatës i harmonizuar.

Ekipi i auditimit duhet të ketë të paktën një anëtar me eksperiencë në vlerësimin e teknologjisë së ashensorit. Procedura e vlerësimit përfshin një vizitë në ambientet e prodhimit të komponentit të sigurisë.

Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë do të njoftohet për vendimin. Njoftimi përmban rezultatet e shqyrtimit dhe vendimin e arsyetuar të vlerësimit.

d) Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë merr përsipër detyrimet e rrjedhura nga sistemi i sigurimit të cilësisë i aprovuar dhe siguron që ai të mbetet i përshtatshëm dhe efektiv.

Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar mban të informuar organin e

autorizuar/organizmin europian që ka aprovuar sistemin e sigurimit të cilësisë, për çdo ndryshim të parashikuar në sistemin e sigurimit të cilësisë.

Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson ndryshimet e propozuara dhe vendos nëse sistemi i ndryshuar i cilësisë vazhdon të plotësojë kërkesat, siç referohen në pikën 15.1 b apo nëse kërkohet një rivlerësim.

Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë njoftohet për këtë vendim. Njoftimi përmban rezultatet e shqyrtimit dhe vendimin e arsyetuar të vlerësimit.

15.2 Mbikëqyrja nën përgjegjësinë e organit të autorizuar/organizmit europian

a) Qëllimi i mbikëqyrjes është të sigurohet që prodhuesi i komponentëve të sigurisë përmbush në mënyrë të vazhdueshme detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i cilësisë.

b) Për qëllime inspektimi, fabrikuesi lejon organin e autorizuar/organizmin europian të hyjë në vendet e inspektimit, provave dhe magazinimit si dhe i siguron atij të gjithë informacionin e nevojshëm, si:

i) dokumentacionin e sistemit të sigurimit të cilësisë,

ii) dokumentacionin teknik,

iii) regjistrat e cilësisë, të tilla si raportet e inspektimit dhe të dhëna mbi provat, të dhëna mbi kalibrimin, raportet për kualifikimet e personelit përkatës etj.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian periodikisht kryen auditime që të sigurohet se fabrikuesi i komponentëve të sigurisë mirëmban dhe zbaton sistemin e sigurimit të cilësisë, si dhe i paraqet fabrikuesit të komponentëve të sigurisë një raport auditimi.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian mund të kryejë vizita të palajmëruara te fabrikuesi i komponentëve të sigurisë.

Gjatë kohës së realizimit të këtyre vizitave, organi i autorizuar/organizmi europian kryen, ose detyron kryerjen e provave që kontrollojnë funksionimin e përshtatshëm të sistemit të sigurimit të cilësisë. Ai i jep fabrikuesit të komponentëve të sigurisë një raport mbi vizitën dhe raportin e provës nëse është kryer një provë.

e) Për një periudhë prej 10 vjetësh mbas prodhimit për herë të fundit të komponentit të sigurisë, fabrikuesi mban në dispozicion të strukturës përgjegjëse të mbikëqyrjes së tregut:

i) dokumentacionin, siç referohet në pikën 15.1 a)(iii),

ii) të dhënat, siç referohet, në pikën 15.1 d),

iii) vendimet dhe raportet e organit të autorizuar/organizmit europian, siç referohen në paragrafin e fundit në pikën 15.1 dhe në pikën 15.2 c dhe d.

f) Organi i autorizuar përcjell informacionin tek organet e tjera përkatëse të autorizuar dhe, sipas rastit, tek organet europiane në lidhje me aprovimet ose tërheqjet e lëshuara për sistemet e sigurimit të cilësisë.

16. Sigurimi i plotë i cilësisë (moduli H)

a) Sigurimi i plotë i cilësisë është procedura nëpërmjet së cilës fabrikuesi i komponentit të sigurisë që plotëson detyrimet sipas pikës 16 b, siguron dhe deklaron se komponentët e sigurisë plotësojnë kërkesat e rregullit teknik që zbatohet për to, si dhe që komponenti i sigurisë, kur ai është montuar në mënyrë korrekte, i mundëson ashensorit të plotësojë kërkesat e këtij rregulli teknik.

Fabrikuesi i komponentit të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar vendos markimin CE në çdo komponent të sigurisë dhe harton deklaratën EC të konformitetit. Markimi CE shoqërohet nga numri i identifikimit i organit të autorizuar/organizmit europian përgjegjës për mbikëqyrjen, siç specifikohet në pikën 16.2.

b) Fabrikuesi aplikon një sistem të aprovuar të sigurimit të cilësisë për projektimin, prodhimin dhe inspektimin përfundimtar të komponentëve të sigurisë dhe testimin, siç specifikohet në pikën 16.1, si dhe është subjekt i mbikëqyrjes si specifikohet në pikën 16.2.

16.1 Sistemi i sigurimit të cilësisë

a) Fabrikuesi i komponentit të sigurisë paraqet një aplikim pranë një organi të autorizuar/organizëm europian të zgjedhur nga ai vetë për vlerësimin e sistemit të tij të sigurimit të cilësisë.

Aplikimi përmban:

i) informacionin e lidhur me komponentët e sigurisë,

ii) dokumentacionin mbi sistemin e sigurimit të cilësisë.

b) Sistemi i sigurimit të cilësisë duhet të sigurojë përputhjen e komponentëve të sigurisë me kërkesat e rregullit teknik që zbatohet për to dhe u mundëson ashensorëve, në të cilët ato montohen korrektësisht, t'i plotësojnë ato kërkesa.

Të gjitha elementet, kërkesat dhe masat e adoptuara nga fabrikuesi i komponentëve të sigurisë dokumentohen në mënyrë sistematike dhe të rregullt sipas formës, procedurës dhe instruksioneve të përcaktuara me shkrim në rregulloren e ndërmarrjes. Ky dokumentacion i sistemit të sigurimit të cilësisë duhet të garantojë një interpretim uniform të programeve, planeve, manualeve dhe regjistrave të cilësisë.

Ai përmban veçanërisht një përshkrim të mjaftueshëm të:

i) objektivave të cilësisë, strukturës organizative, përgjegjësi dhe kompetencave të menaxhimit në lidhje me cilësinë e komponentit të sigurisë,

ii) specifikimeve teknike të projektit, duke përfshirë standardet që zbatohen ose në rastet kur ato zbatohen pjesërisht, mjetet e zbatuara që sigurojnë se komponentët e sigurisë plotësojnë kërkesat thelbësore të rregullit teknik që zbatohet për to.

iii) teknikave të kontrollit të projektit dhe verifikimit të projektit, proceseve dhe veprimeve sistematike që përdoren gjatë projektimit të komponentëve të sigurisë,

iv) teknikave korresponduese të prodhimit, të kontrollit të cilësisë dhe të sigurimit të cilësisë, proceseve dhe veprimeve sistematike që përdoren,

v) shqyrtimeve dhe provave që kryhen përpara, gjatë dhe mbas prodhimit, si dhe të frekuencave të kryerjes së tyre,

vi) regjistrave të cilësisë, të tilla si raportet e inspektimit dhe të dhënat e provave, të dhënat kalibruese, si dhe raporte mbi kualifikimet e personelit përkatës,

vii) mjeteve të monitorimit, të realizimit të cilësisë së kërkuar të projektit dhe të produktit, si dhe të funksionimit efektiv të sistemit të sigurimit të cilësisë.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson sistemin e sigurimit të cilësisë për të përcaktuar nëse ai plotëson kërkesat, siç referohen në pikën 15.1 b. Ai prezumon përputhjen me këto kërkesa për sistemet e sigurimit të cilësisë që përcakton standardi përkatës i harmonizuar.

Ekipi i auditimit duhet të ketë të paktën një anëtar që ka eksperiencë në vlerësimin e teknologjisë së ashensorit. Procedura e vlerësimit përfshin një vizitë në ambientet e prodhimit të komponentit të sigurisë.

Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë njoftohet për vendimin. Njoftimi përmban rezultatet e shqyrtimit dhe vendimin e arsyetuar të vlerësimit.

d) Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë merr përsipër detyrimet e rrjedhura nga sistemi i aprovuar i sigurimit të cilësisë dhe garanton që ai mirëmbahet në një mënyrë të përshtatshme dhe efektive.

Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar mban të informuar për çdo ndryshim të parashikuar të sistemit të sigurimit të cilësisë organin e autorizuar/organizmin europian që ka aprovuar sistemin e sigurimit të cilësisë.

Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson ndryshimet e propozuara dhe vendos nëse sistemi i ndryshuar i cilësisë vazhdon të plotësojë kërkesat, siç referohen në pikën 15.1 b apo nëse kërkohet një rivlerësim i tij.

Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë njoftohet për vendimin. Njoftimi përmban rezultatet e shqyrtimit dhe vendimin e arsyetuar të vlerësimit.

16.2 Mbikëqyrja nën përgjegjësinë e organit të autorizuar/organizmit europian

a) Mbikëqyrja ka si qëllim që të sigurojë se fabrikuesi i komponentëve të sigurisë përmbush vazhdimisht detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i cilësisë.

b) Për qëllime inspektimi, fabrikuesi lejon organin e autorizuar/organizmin europian të hyjë në vendet e projektimit, prodhimit, inspektimit e testimit dhe magazinimit, si dhe i siguron atij të gjithë informacionin e nevojshëm veçanërisht mbi :

i) dokumentacionin e sistemit të sigurimit të cilësisë;

ii) regjistrat e cilësisë të parashikuar nga sistemi i cilësisë në pjesën e projektimit, si rezultatet e analizave, llogaritjet, testet etj;

iii) regjistrat e cilësisë të parashikuar nga sistemi i cilësisë në pjesën e prodhimit, si raporte inspektimi dhe të dhënat e provave, të dhëna mbi kalibrimin, raportet për kualifikimet e personelit përkatës.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian periodikisht kryen auditime që të sigurojë se fabrikuesi i komponentëve të sigurisë mirëmban dhe zbaton sistemin e sigurimit të cilësisë, si dhe i paraqet fabrikuesit të komponentëve të sigurisë një raport auditimi.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian periodikisht mund të kryejë vizita të palajmëruara te fabrikuesi i komponentëve të sigurisë.

Gjatë kohës së kryerjes së këtyre vizitave, organi i autorizuar/organizmi europian kryen ose detyron kryerjen e provave që të kontrollojë funksionimin e përshtatshëm të sistemit të sigurimit të cilësisë. Ai i jep fabrikuesit të komponentëve të sigurisë një raport mbi vizitën dhe raportin e provës nëse është kryer një provë e tillë.

e) Për një periudhë prej 10 vjetësh mbas prodhimit për herë të fundit të komponentit të sigurisë, fabrikuesi mban në dispozicion të strukturës përgjegjëse të mbikëqyrjes së tregut:

- i) dokumentacionin, siç referohet në paragrafin e dytë në pikën 16.1 a,
- ii) të dhënat, siç referohet në paragrafin e dytë të pikës 16.1 d,
- iii) vendimet dhe raportet e organit të autorizuar/organizmit europian, siç referohen në paragrafin e fundit të pikës 16.1 d) dhe në pikën 16.2 c dhe d.

Kur as fabrikuesi i komponentit të sigurisë, as përfaqësuesi i tij i autorizuar nuk janë në Shqipëri, detyrimin për disponibilitetin e dokumentacionit teknik e ka personi që vendos komponentin e sigurisë në treg.

f) Çdo organ i autorizuar e përcjell informacionin në lidhje me lëshimin e aprovimeve për sistemet e cilësisë apo heqjen e tyre, tek organet e tjera përkatëse të autorizuar dhe, sipas rastit, tek organet Europiane.

g) Dokumentacioni dhe korespondenca e lidhur me procedurat e sigurimit të plotë të cilësisë hartohen në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranuar nga organi i autorizuar/organizmi europian.

17. Verifikimi i njësive (moduli G)

a) Verifikimi i njësive është procedura me anë të së cilës instaluesi i një ashensori siguron dhe deklaron se ashensori i vendosur në treg dhe që ka marrë certifikatën e konformitetit, siç referohet në pikën 17 d plotëson kërkesat e rregullit teknik. Instaluesi i ashensorit vendos markimin CE në kabinën e ashensorit dhe harton deklaratën EC të konformitetit.

b) Instaluesi i ashensorit zbaton verifikimin e njësive në një organ të autorizuar/organizëm europian të zgjedhur nga ai vetë.

Aplikimi përmban:

- i) emrin dhe adresën e instaluesit të ashensorit dhe vendin ku ashensori është instaluar,
 - ii) një deklaratë me shkrim që tregon se një aplikim i ngjashëm nuk është kërkuar në një organizëm tjetër të autorizuar/organizëm europian,
 - iii) dokumentacionin teknik përkatës.
- c) Qëllimi i dokumentacionit teknik është që të mundësojë vlerësimin e konformitetit të ashensorit me kërkesat e rregullit teknik, si dhe të bëjë të kuptueshëm projektin, instalimin dhe funksionimin e ashensorit.

Dokumentacioni teknik për vlerësimin e konformitetit përmban si më poshtë:

- i) një përshkrim të përgjithshëm të ashensorit,
- ii) vizatime dhe diagrame të projektimit dhe prodhimit,
- iii) kërkesat thelbësore dhe zgjidhjet e përshtatura për plotësimin e tyre (p.sh. standardet e harmonizuara),

iv) rezultatet e provave ose llogaritje të kryera ose të nënkontraktuara nga instaluesi i ashensorit,

v) një kopje të instruksioneve të përdorimit të ashensorit,

vi) një kopje të certifikatave të shqyrtimit të tipit për komponentët e sigurisë së përdorur.

d) Organi i autorizuar/organizëm europian verifikon dokumentacionin teknik të ashensorin si dhe kryen provat përkatëse të dhëna në standardin/et përkatës ose prova të njëvlershme që sigurojnë përputhjen me kërkesat përkatëse të këtij rregulli teknik.

Nëse ashensori plotëson kërkesat e këtij rregulli teknik, organi i autorizuar/organizmi europian, në përputhje me pikën 10, vendos numrin e tij të identifikimit pranë markimit CE dhe, sipas provave të kryera, harton certifikatën e konformitetit.

Organi i autorizuar/organizmi europian vendos informacionin në faqet korresponduese të regjistrat, siç referohet në pikën 8.7.

Kur organi i autorizuar/organizmi europian refuzon të lëshojë certifikatën e konformitetit, ai deklaron në detaje arsyet e tij të refuzimit dhe tregon se si mund të arrihet përputhja. Kur instaluesi i ashensorit ripërsërit verifikimin, ai duhet ta bëjë atë në të njëjtin organ të autorizuar/organizëm europian.

e) Certifikata e konformitetit, dokumentacioni dhe korespondenca e lidhur me procedurat e verifikimit të njësive hartohen në shqip dhe/ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranuar nga organi i autorizuar/organizmi europian.

f) Instaluesi i ashensorit mban në dokumentacionin teknik një kopje të certifikatës së përputhjes për një periudhë 10 vjet pas datës në të cilën ashensori është vendosur në treg.

18. Përputhja ndaj tipit me kontroll të rastësishëm (moduli C)

a) Përputhja ndaj tipit është procedura nëpërmjet së cilës fabrikuesi i komponentëve të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar siguron dhe deklaron se komponentët e sigurisë janë në përputhje me tipin e përshkruar në certifikatën EC të tipit dhe plotësojnë kërkesat e rregullit teknik të zbatuar për to dhe ato i mundësojnë çdo ashensori, kur ato montohen korrektësisht, të plotësojë kërkesat thelbësore të shëndetit dhe të sigurisë së këtij rregullit teknik.

Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë, ose përfaqësuesi i tij i autorizuar, vendos markimin CE në çdo komponent të sigurisë dhe harton deklaratën EC të konformitetit.

b) Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë merr të gjitha masat e nevojshme që sigurojnë se procesi i prodhimit garanton përputhjen e komponentëve të sigurisë me tipin, siç referohet në certifikatën e shqyrtimit EC të tipit, si dhe me kërkesat e rregullit teknik që zbatohen mbi to.

c) Fabrikuesi i komponentëve të sigurisë ose përfaqësuesi i tij i autorizuar mban një kopje të deklaratës EC të konformitetit për një periudhë 10-vjeçare mbas prodhimit për herë të fundit të komponentit të sigurisë.

Kur as fabrikuesi i komponentit të sigurisë dhe as përfaqësuesi i tij i autorizuar nuk ndodhen në Shqipëri, detyrimin për disponibilitetin e dokumentacionit teknik e ka personi që vendos komponentin e sigurisë në treg.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian i zgjedhur nga fabrikuesi kryen ose detyron kryerjen e kontrolleve në intervale rastësore mbi komponentët e sigurisë. Një mostër e përshtatshme e komponentit të përfunduar të sigurisë që merret në vendin e prodhimit nga organi i autorizuar/organizmi europian duhet të shqyrtohet dhe testohet sipas standardit/eve përkatës, ose kryhen prova të njëjtlshme për të kontrolluar përputhjen e prodhimit me kërkesat përkatëse të rregullit teknik. Në ato raste kur një ose më shumë komponentë të sigurisë së kontrolluar nuk janë në përputhje, organi i autorizuar/organizmi europian duhet të marrë masat përkatëse.

Çështjet që merren parasysh kur kontrolli i komponentëve të sigurisë përcaktohet nga një marrëveshje e përbashkët ndërmjet të gjitha organeve të autorizuar përgjegjëse për këtë procedurë janë karakteristikat thelbësore të komponentëve të sigurisë, siç referohet në pikën 11.

Nën përgjegjësinë e organit të autorizuar/organizmit europian, fabrikuesi gjatë procesit të prodhimit vendos numrin e identifikimit të organit.

e) Dokumentacioni dhe korrespondenca e lidhur me procedurat e kontrollit rastësor, siç referohet në pikën 18 d hartohen në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranura nga organi i autorizuar/organizmi europian.

19. Sigurimi i cilësisë së produktit për ashensorët (moduli E)

a) Sigurimi i cilësisë së produktit është procedura me anë të së cilës instaluesi i një ashensori që plotëson kërkesat e pikës 19 b siguron dhe deklaron se ashensorët e instaluar janë në përputhje me tipin, siç përshkruhet në certifikatën e shqyrtimit EC të tipit dhe plotësojnë kërkesat e rregullit teknik që zbatohen për to.

Instaluesi i një ashensori vendos markimin CE në çdo ashensor dhe harton deklaratën EC të konformitetit. Markimi CE shoqërohet nga numri i identifikimit i organit të autorizuar/organizmit europian përgjegjës për mbikëqyrjen, siç specifikohet në pikën 19.2.

b) Instaluesi i një ashensori zbaton një sistem të aprovuar të sigurimit të cilësisë për inspektimin përfundimtar të ashensorit dhe testimin, siç referohet në pikën 19.1 dhe është subjekt i mbikëqyrjes, siç specifikohet në pikën 19.2.

19.1 Sistemi i sigurimit të cilësisë

a) Instaluesi i një ashensori paraqet tek një organ i autorizuar/organizëm europian të zgjedhur nga ai vetë një aplikim për vlerësimin e sistemit të tij të sigurimit të cilësisë për ashensorët.

Aplikimi përfshin:

- i) të gjithë informacionin e lidhur me ashensorët e shqyrtuar,
- ii) dokumentacionin mbi sistemin e sigurimit të cilësisë,
- iii) dokumentacionin teknik mbi ashensorët e aprovuar dhe një kopje të certifikatave për shqyrtimin EC të tipit.

b) Në kuadrin e sistemit të sigurimit të cilësisë, çdo ashensor shqyrtohet dhe testohet, siç referohet në

standardet përkatëse ose kryhen testime të njëvlershme që të sigurohet përputhja me kërkesat përkatëse të rregullit teknik.

Të gjitha elementet, kërkesat dhe masat e adoptuara nga fabrikuesi i komponentëve të sigurisë dokumentohen në mënyrë sistematike dhe të rregullt sipas formës, procedurës dhe instruksioneve të përcaktuara me shkrim në rregulloren e ndërmarrjes. Ky dokumentacion i sistemit të sigurimit të cilësisë duhet të garantojë një interpretim uniform të programeve, planeve, manualeve dhe regjistrave të cilësisë.

Ai përmban veçanërisht një përshkrim të:

- i) objektivave të cilësisë,
- ii) strukturës organizative, detyrave dhe përgjegjësi të menaxhimit që lidhen me cilësinë e ashensorit,
- iii) shqyrtimeve dhe provave të kryera përpara vendosjes në treg, duke përfshirë të paktën provat e të dhënat në pikën 13 d)(ii),
- iv) mënyrave për të verifikuar operimin efektiv të sistemit të sigurimit të cilësisë,
- v) regjistrave të cilësisë të tilla si raportet e inspektimit dhe të dhënat e provave, të dhënat kalibruese, si dhe raporte mbi kualifikimet e personelit përkatës.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson sistemin e sigurimit të cilësisë për të përcaktuar nëse ai plotëson kërkesat si referohen në pikën 19.1 b). Ai prezumon konformitetin me këto kërkesa në lidhje me sistemet e sigurimit të cilësisë që përcakton standardi përkatës i harmonizuar.

Ekipi i auditimit duhet të ketë të paktën një anëtar me eksperiencë në vlerësimin e teknologjisë së ashensorit. Procedura e vlerësimit përfshin një vizitë në ambientet e instalimit.

Vendimi i njoftohet instaluesit të ashensorit. Njoftimi përmban konkluzionet e verifikimit dhe vlerësimin e arsyetuar të vendimit.

d) Instaluesi i ashensorit merr përsipër detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i sigurimit të cilësisë dhe siguron që ai mirëmbahet në mënyrë të përshtatshme dhe efektive.

Instaluesi i ashensorit informon organin e autorizuar/organizmin europian që ka aprovuar sistemin e sigurimit të cilësisë për çdo ndryshim të parashikuar të sistemit të tij të sigurimit të cilësisë.

Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson ndryshimet e propozuara dhe vendos nëse sistemi i ndryshuar i sigurimit të cilësisë vazhdon të plotësojë kërkesat, siç referohen në pikën 19.1 b ose nëse kërkohet një rivlerësim i tij.

Instaluesi i ashensorit njoftohet për vendimin. Njoftimi përmban rezultatet e shqyrtimit dhe vendimin e arsyetuar të vlerësimit.

19.2 Mbikëqyrja nën përgjegjësinë e organit të autorizuar/organizmit europian

a) Qëllimi i mbikëqyrjes është që të sigurojë se instaluesi i një ashensori përmbush vazhdimisht detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i cilësisë.

b) Instaluesi i një ashensori lejon për qëllime inspektimi hyrjen e organit të autorizuar/organizmit europian në ambientet e inspektimit dhe të provave dhe i siguron atij të gjithë informacionin e nevojshëm, veçanërisht të:

- i) dokumentacionit mbi sistemin e sigurimit të cilësisë,
- ii) dokumentacionit teknik,
- iii) regjistrave të cilësisë të tilla si raportet e inspektimit dhe të dhënat e provave, të dhënat kalibruese, si dhe raportet për kualifikimet e personelit.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian kryen periodikisht auditime për të siguruar se instaluesi i ashensorit mirëmban dhe zbaton sistemin e sigurimit të cilësisë dhe i paraqet instaluesit të ashensorit raportin e auditimit.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian mund të kryejë vizita të palajmëruara tek instaluesi i ashensorit.

Gjatë kohës së këtyre vizitave, organi i autorizuar/organizmi europian kryen, ose detyron kryerjen e provave që kontrollojnë funksionimin e përshtatshëm të sistemit të sigurimit të cilësisë dhe sipas rastit, edhe të ashensorit. Ai i jep instaluesit të ashensorit një raport mbi vizitën dhe raportin e provës nëse është kryer një provë e tillë.

e) Për një periudhë 10-vjeçare mbas prodhimit të ashensorit të fundit, instaluesi i ashensorit mban në dispozicion të strukturës përgjegjëse të mbikëqyrjes së tregut:

i) dokumentacionin, siç referohet në pikën 19.1 a)(iii),
ii) të dhënat, siç referohen në paragrafin e dytë të pikës 19.1 d),
iii) vendimet dhe raportet e organit të autorizuar/organizmit europian, siç referohen në paragrafin e fundit të pikës 19.1 d) dhe në pikën 19.2 c dhe d.

f) Çdo organ i autorizuar e përcjell informacionin, në lidhje me lëshimin e aprovimeve apo heqjeve për sistemet e sigurimit të cilësisë, tek organet e tjera përkatëse të autorizuar dhe, sipas rastit, tek organizmat europianë.

20. Sigurimi i plotë i cilësisë (moduli H)

a) Sigurimi i plotë i cilësisë është procedura me anë të së cilës instaluesi i ashensorit që plotëson detyrimet e pikës 20 b siguron dhe deklaron se ashensorët plotësojnë kërkesat e rregullit teknik që zbatohet për to.

Instaluesi i ashensorit vendos markimin CE në çdo ashensor dhe harton deklaratën EC të konformitetit. Markimi CE shoqërohet nga numri i identifikimit i organit të autorizuar/organizmit europian përgjegjës për mbikëqyrjen, siç specifikohet në pikën 20.2.

b) Instaluesi i një ashensori operon me një sistem të aprovuar të sigurimit të cilësisë për projektimin, prodhimin, montimin dhe inspektimin përfundimtar të ashensorëve dhe të testeve, siç specifikohet në pikën 20.1 dhe është subjekt i mbikëqyrjes, siç specifikohet në pikën 20.2.

20.1 Sistemi i sigurimit të cilësisë

a) Instaluesi i një ashensori paraqet pranë një organi të autorizuar/organizmit europian të zgjedhur nga ai një aplikim për vlerësimin e sistemit të tij të sigurimit të cilësisë për ashensorët.

Aplikimi përfshin:

i) të gjithë informacionin e lidhur me ashensorët, veçanërisht informacionin për lidhjen ndërmjet projektimit dhe funksionimit të ashensorit dhe që mundëson përputhjen me kërkesat e këtij rregulli teknik,

ii) dokumentacionin mbi sistemin e sigurimit të cilësisë.

b) Sistemi i sigurimit të cilësisë duhet të sigurojë përputhjen e ashensorëve me kërkesat e rregullit teknik që zbatohen tek ta.

Të gjitha elementet, kërkesat dhe masat e adoptuara nga fabrikuesi i komponentëve të sigurisë dokumentohen në mënyrë sistematike dhe të rregullt sipas formës, procedurës dhe instruksioneve të përcaktuara me shkrim në rregulloren e ndërmarrjes. Ky dokumentacion i sistemit të sigurimit të cilësisë duhet të garantojë një interpretim uniform të programeve, planeve, manualeve dhe regjistrave të cilësisë.

Ai përmban veçanërisht një përshkrim të:

i) objektivave të cilësisë dhe strukturën organizative, përgjegjësi dhe detyrave të menaxhimit në lidhje me projektimin dhe cilësinë e ashensorëve,

ii) specifikimeve teknike të projektit, duke përfshirë standardet që zbatohen plotësisht dhe në rastet kur ato janë zbatuar pjesërisht, jepen mënyrat e përdorura për të siguruar se janë plotësuar kërkesat thelbësore të Rregullit Teknik që zbatohen tek ashensorët,

iii) teknikave të kontrollit të projektit dhe të shqyrtimit të projektit, proceseve dhe veprimeve sistematike që përdoren kur projektohen ashensorët,

iv) shqyrtimeve dhe provave që kryhen për pranimin e furnizimeve të materialeve të komponentëve dhe nyjeve të montuara,

v) montimeve korresponduese, teknikave të instalimit dhe kontrollit të cilësisë, proceseve dhe veprimeve sistematike që përdoren,

vi) shqyrtimeve dhe provave që kryen përpara (inspektimi i kushteve të instalimit, hapësirës që lëviz ashensori, karkasës së pajisjes ngritëse etj.), gjatë dhe mbas instalimit ((duke përfshirë së paku testimet e dhëna në pikën 13 d (ii)(iii) dhe (iv)),

vii) regjistrave të cilësisë, të tilla si raportet e inspektimit dhe të dhëna të provave, të dhënat kalibruese, si dhe raporte mbi kualifikimet e personelit përkatës,

viii) mënyrave të monitorimit të arritjes së cilësisë së kërkuar për projektimin dhe instalimin, si dhe për funksionimin efektiv të sistemit të sigurimit të cilësisë.

c) Inspektimi i projektit

Kur projekti nuk është plotësisht në përputhje me standardet përkatëse të harmonizuara, organi i autorizuar/organizmi europian provon nëse projekti është në përputhje me kërkesat e rregullit teknik dhe, nëse po, lëshon për instaluesin një certifikatë të shqyrtimit EC të projektit duke përcaktuar vlefshmërinë kohore, si

dhe dhënien e detajeve të kërkuara për të identifikuar projektin e aprovuar.

d) Vlerësimi i sistemit të sigurimit të cilësisë

Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson sistemin e sigurimit të cilësisë dhe përcakton nëse ai plotëson kërkesat, siç referohen në pikën 20.1 b. Ai prezumon përputhjen me këto kërkesa përse u përket sistemeve të sigurimit të cilësisë që përcakton standardi përkatës i harmonizuar.

Ekipi i auditimit duhet të ketë së paku një anëtar me eksperiencë në vlerësimin e teknologjisë së ashensorit. Procedura e vlerësimit përfshin një vizitë në vendet e instaluesit të ashensorit dhe një vizitë në një ambient instalimi.

Vendimi i njoftohet instaluesit të ashensorit. Njoftimi përmban konkluzionet e vlerësimit dhe vlerësimin e arsyetuar në vendim.

e) Instaluesi i ashensorit plotëson detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i sigurimit të cilësisë dhe siguron se ai mirëmbahet në mënyrë të përshtatshme dhe efektive.

Instaluesi i ashensorit informon organizmin e autorizuar/organizmin europian mbi çdo ndryshim të parashikuar në sistemin e aprovuar të sigurimit të cilësisë së tij.

Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson ndryshimet e propozuara dhe vendos nëse sistemi i ndryshuar i cilësisë vazhdon akoma të përmbushë kërkesat, siç referohen në pikën 20.1 b ose nëse kërkohet një rivlerësim i tij.

Ai njofton instaluesin e ashensorit mbi vendimin e tij. Njoftimi përmban konkluzionet e verifikimit dhe vlerësimin e gjykuar në vendim.

20.2 Mbikëqyrja nën përgjegjësinë e organizmit të autorizuar/organizmit europian

a) Mbikëqyrja ka si qëllim të sigurojë se instaluesi i një ashensori përmbush vazhdimisht detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i cilësisë.

b) Për qëllime inspektimi, instaluesi i një ashensori lejon hyrjen e organit të autorizuar/organizmin europian në ambientet e projektimit, prodhimit, montimit, instalimit, inspektimit dhe magazinimit dhe i siguron atij të gjithë informacionin e nevojshëm, veçanërisht:

i) dokumentacionin e sistemit të sigurimit të cilësisë,

ii) regjistrat e cilësisë të parashikuara nga sistemi i sigurimit të cilësisë për pjesën e projektimit si rezultate të analizave, llogaritjeve, provave etj,

iii) regjistrat e cilësisë të parashikuara nga sistemi i sigurimit të cilësisë për pjesën e pranimeve të furnizimeve dhe instalimit; si raporte inspektimi dhe të dhënat e provave, të dhëna për kalibrimet, raporte mbi kualifikimet e personelit.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian kryen periodikisht auditime për të siguruar se instaluesi i ashensorit mirëmban dhe zbaton sistemin e sigurimit të cilësisë dhe i paraqet instaluesit të ashensorit raportin e auditimit.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian mund të kryejë vizita të palajmëruara në ambientet e instaluesit të ashensorit ose në ambientin e montimit të ashensorit.

Gjatë këtyre vizitave, organi i autorizuar/organizmi europian kryen ose detyron kryerjen e provave që kontrollojnë sipas rastit funksionimin e përshtatshëm të sistemit të sigurimit të cilësisë. Ai i jep instaluesit të ashensorit një raport mbi vizitën dhe raportin e provës nëse ka kryer një provë të tillë.

e) Për një periudhë 10-vjeçare mbas prodhimit të ashensorit të fundit, instaluesi i një ashensori mban në dispozicion të strukturës përgjegjëse të mbikëqyrjes së tregut:

i) dokumentacionin, siç referohet në pikën 20.1 a)(iii),

ii) të dhënat, siç referohet në paragrafin e dytë të pikës 19.1 d,

iii) vendimet dhe raportet nga organi i autorizuar/organizmit europian, siç referohen në paragrafin e fundit të pikës 20.1 d dhe në pikën 20.2 c dhe d.

f) Çdo organ i autorizuar përcjell informacionin në lidhje me lëshimin e aprovimeve apo heqjeve për sistemet e sigurimit të cilësisë tek organet e tjera përkatëse të autorizuar dhe sipas rastit tek organet europiane.

g) Dokumentacioni dhe korrespondenca lidhur me procedurat e sigurimit të plotë të sistemit të cilësisë hartohet në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranuar nga Organi i autorizuar/organizmi europian.

21. Sigurimi i cilësisë së prodhimit (moduli D)

a) Sigurimi i cilësisë së prodhimit është procedura me anë të së cilës instaluesi i ashensorit që plotëson detyrimet e pikës 21 b) siguron dhe deklaron se ashensorët plotësojnë kërkesat e rregullit teknik që zbatohet për to. Instaluesi i ashensorit vendos markimin CE në çdo ashensor dhe harton deklaratën EC të konformitetit. Markimi CE shoqërohet nga numri i identifikimit i organit të autorizuar/organizmit europian përgjegjës për mbikëqyrjen, siç specifikohet në pikën 21.2.

b) Instaluesi i një ashensori operon me një sistem të aprovuar të sigurimit të cilësisë për prodhimin, instalimin, inspektimin përfundimtar të ashensorit dhe testimin, siç specifikohet në pikën 21.1 dhe është subjekt i mbikëqyrjes, siç specifikohet në pikën 21.2.

21.1 Sistemi i sigurimit të cilësisë

a) Instaluesi i një ashensori paraqet në një organ të autorizuar/organizëm europian të zgjedhur nga ai vetë një aplikim për vlerësimin e sistemit të tij të sigurimit të cilësisë.

Aplikimi përfshin:

- i) të gjithë informacionin e lidhur me ashensorët,
- ii) dokumentacionin lidhur me sistemin e sigurimit të cilësisë,
- iii) dokumentacionin teknik të tipit të aprovuar dhe një kopje të certifikatës EC të shqyrtimit të tipit.

b) Sistemi i sigurimit të cilësisë duhet të sigurojë përputhjen e ashensorëve me kërkesat e rregullit teknik që zbatohet tek ta.

Të gjitha elementet, kërkesat dhe masat e adoptuara nga fabrikuesi i komponentëve të sigurisë dokumentohen në mënyrë sistematike dhe të rregullt sipas formës, procedurës dhe instruksioneve të përcaktuara me shkrim në rregulloren e ndërmarrjes. Ky dokumentacion i sistemit të sigurimit të cilësisë duhet të garantojë një interpretim uniform të programeve, planeve, manualeve dhe regjistrave të cilësisë.

Ai përmban veçanërisht një përshkrim të përshtatshëm të:

- i) objektivave të cilësisë dhe strukturës organizative, përgjegjësitë dhe kompetencat e menaxhimit në lidhje me cilësinë e ashensorëve,
- ii) teknikave të prodhimit, të kontrollit të cilësisë dhe të sigurimit të cilësisë, proceseve dhe veprimeve sistematike të përdorura,
- iii) shqyrtimeve dhe provave të kryera përpara, gjatë dhe mbas instalimit,
- iv) regjistrave të cilësisë si raporte inspektimi dhe të dhëna testimi, të dhëna për kalibrimet dhe raporte mbi kualifikimet e personelit,
- v) mënyrave për monitorimin e arritjes së cilësisë së kërkuar të ashensorit dhe funksionimit efektiv të sistemit të sigurimit të cilësisë.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson sistemin e sigurimit të cilësisë dhe përcakton nëse ai plotëson kërkesat, siç referohen në pikën 21.1 b. Ai prezumon konformitetin me këto kërkesa përse i përket sistemeve të sigurimit të cilësisë që përcakton standardi përkatës i harmonizuar.

Ekipi i auditimit duhet të ketë të paktën një anëtar që ka eksperiencë në vlerësimin e teknologjisë së ashensorit. Procedura e vlerësimit përfshin një vizitë në ambientet e instaluesit.

Vendimi i njoftohet instaluesit të ashensorit. Njoftimi përmban konkluzionet e verifikimit dhe vlerësimin e arsyetuar të vendimit.

d) Instaluesi i ashensorit ndërmerr veprime për detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i sigurimit të cilësisë dhe siguron se ai mirëmbahet në mënyrë të përshtatshme dhe efektive.

Instaluesi i ashensorit informon organin e autorizuar/organizmin europian mbi çdo ndryshim të parashikuar në sistemin e aprovuar të sigurimit të cilësisë së tij.

Organi i autorizuar/organizmi europian vlerëson ndryshimet e propozuara dhe vendos nëse sistemi i ndryshuar i cilësisë vazhdon të përmbushë kërkesat, siç referohen në pikën 21.1 b ose nëse kërkohet një rivlerësim i tij.

Ai njofton instaluesin e ashensorit mbi vendimin e tij. Njoftimi përmban konkluzionet e verifikimit dhe vlerësimin e arsyetuar në vendim.

21.2 Mbikëqyrja nën përgjegjësinë e organit të autorizuar/organizmit europian

a) Mbikëqyrja ka si qëllim të sigurojë se instaluesi i ashensorit përmbush vazhdimisht detyrimet që rrjedhin nga sistemi i aprovuar i cilësisë.

b) Për qëllime të inspektimit, instaluesi i një ashensori lejon hyrjen e organit të autorizuar/organizmit europian në ambientet e prodhimit, inspektimit, montimit, instalimit, testimit dhe magazinimit, si dhe i siguron

atij të gjithë informacionin e nevojshëm veçanërisht:

i) dokumentacionin e sistemit të sigurimit të cilësisë,
ii) regjistrat e cilësisë të tilla si raportet e inspektimit dhe të dhëna të provave, të dhëna për kalibrimet dhe raporte për kualifikimet e personelit të përfshirë.

c) Organi i autorizuar/organizmi europian kryen periodikisht auditime dhe siguron se instaluesi mirëmban dhe zbaton sistemin e sigurimit të cilësisë dhe i paraqet instaluesit një raport auditimi.

d) Organi i autorizuar/organizmi europian mund të kryejë vizita të palajmëruara tek instaluesi i ashensorit.

Gjatë kohës së këtyre vizitave, organi i autorizuar/organizmi europian kryen ose detyron kryerjen e provave për të verifikuar nëse sistemi i sigurimit të cilësisë funksionon normalisht. Ai i jep instaluesit të ashensorit një raport mbi vizitën dhe raportin e provës nëse është kryer një provë e tillë.

e) Për një periudhë 10-vjeçare mbas prodhimit të ashensorit të fundit, instaluesi mban në dispozicion të strukturës përgjegjëse të mbikëqyrjes së tregut:

i) dokumentacionin, siç referohet në pikën 21.1 a)(ii),
ii) të dhënat, siç referohen në paragrafin e dytë të pikës 21.1 d,

iii) vendimet dhe raportet nga organi i autorizuar/organizmi europian, siç referohen në paragrafin e fundit të pikës 21.1 d, 21.2 c dhe d.

f) Çdo organ i autorizuar/organizëm europian e përcjell informacionin në lidhje me lëshimin e aprovimeve apo heqjeve për sistemet e sigurimit të cilësisë tek organet e tjera përkatëse të autorizuar dhe, sipas rastit, tek organizmat europianë.

g) Dokumentacioni dhe korrespondenca e lidhur me procedurat e sigurimit të plotë të sistemit të cilësisë hartohen në shqip ose në një nga gjuhët zyrtare europiane të pranuar nga organi i autorizuar/organizmi europian.

UDHËZIM

Nr.22, datë 2.3.2009

PËR NJË NDRYSHIM NË UDHËZIMIN NR.7, DATË 16.6.2003 “PËR AKCIZAT”, I NDRYSHUAR

Në mbështetje të pikës 4 të nenit 102 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë dhe në zbatim të nenit 24 të ligjit nr.8976, datë 12.12.2002 “Për akcizat në Republikën e Shqipërisë”, Ministri i Financave

UDHËZON:

Në udhëzimin nr.7, datë 16.6.2003, në pjesën XII -“ Pullat e akcizës”, pika 35.2 ndryshohet si më poshtë:

“35.2. Organi tatimor është përgjegjës për printimin, kontrollin dhe lëshimin e pullave të akcizës në Republikën e Shqipërisë dhe për çdo lloj malli akcize me pullë duhet të prodhojë lloje unike pullash akcize. Kur ekzistojnë arsye objektive, me miratimin e Ministrit të Financave, Drejtoria e Përgjithshme e Tatimeve, me anë të një komisioni të posaçëm, përcakton përmbajtjen dhe elementet e sigurisë së pullave të akcizës të cilat do të përdoren, për një afat kohor të kufizuar.

Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I FINANCAVE

Ridvan Bode

UDHËZIM

Nr.14, datë.16.02.2009

PËR ZBATIMIN E VENDIMIT TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE NR.98 DATË 27.1.2009 “PËR PËRCAKTIMIN E KRITEREVE DHE TË PROCEDURAVE TË SHITJES SË TROJEVE TË NDËRMARRJEVE APO TË OBJEKTEVE SHTETËRORE, TË VEÇUARA, TË PRIVATIZUARA”

Në zbatim të pikës 3, kapitulli i II-të, të vendimit të Këshillit të Ministrave nr.98, datë 27.1.2009 “Për përcaktimin e kriterëve dhe të procedurave të shitjes së trojeve të ndërmarrjeve apo objekteve shtetërore, të veçuara, të privatizuara”, Ministria e Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës dhe Ministria e Financave:

UDHËZOJNË:

1. Truall konsiderohet sipërfaqja nën objekt dhe sipërfaqja funksionale rreth tij e përcaktuar sipas genplanit të objektit që është pjesë e dokumentacionit të privatizimit të përgatitur nga komisioni i vlerësimit të ndërmarrjes apo objektit në momentin e privatizimit, si dhe sipas përcaktimeve në pasqyrat e vlerësimit 1 dhe 2, në autorizimet për kalim pronësie, akteve të dorëzimit dhe kontratave të shitjes apo dhe sipas publikimit.

2. Në zbatim të pikës 3, kreu i I-rë, të gjitha kërkesat për blerjen e truallit të depozituara në Drejtorinë e Administrimit dhe Shitjes së Pronave Publike në Ministrinë e Financave përpara datës 31.5.2009 dhe për të cilat kanë filluar procedurat për realizimin e shitjes së tyre, përfundimi i këtyre procedurave (lëshimi i autorizimit për kalim pronësie, kryerja e pagesës për qiranë dhe vlerën e truallit, lidhja e kontratës së shitjes) do të konsiderohet e rregullt edhe pas kësaj date.

3. Në zbatim të pikës 5, kreu i I-rë, zyrat vendore të regjistrimit të pasurive të paluajtshme duhet të pajisin me vërtetim hipotekor bashkë me HTR subjektet që kanë privatizuar objekte në vite sipas përcaktimit në pikën 1 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr.98, datë 27.1.2009 brenda afatit të përcaktuar dhe me shënimin vetëm për efekt të blerjes së truallit pranë Drejtorisë së Administrimit dhe Shitjes së Pronave Publike (DASHPP) në Ministrinë e Financave.

4. Në zbatim të pikës 5, kreu i I-rë, data e deklaratës noteriale origjinale, që blerësi nuk ka proces gjyqësor për objektin dhe truallin përkatës që kërkon të blejë, duhet të jetë jo më pak se një ditë , nga dita e paraqitjes (protokollimit) së kërkesës për blerjen e truallit.

5. Kur ish-pronari i truallit është bërë pronar i objektit duke përdorur të drejtën e parablerjes sipas pikës 3, 4, dhe 16, kapitulli i III i vendimit të Këshillit të Ministrave nr.1638, datë 17.12.2008, trualli kalon në favor të tij pa shpërblim. Ndërsa kur ish-pronarët e truallit nuk kanë përfituar objekt në trojet ish-pronë e tyre, iu lind e drejta e kompensimit fizik për të shlyer trojet e shitura siç përcaktohet në nenin 4 të ligjit nr.7980, datë 27.7.1995 “Për shitblerjen e trojeve”.

6. Kur objekti është me 2 a më shumë kate dhe në të ka disa pronarë, atëherë shitje e truallit do të bëhet sipas pikës 13 të udhëzimit nr.385, datë 16.1.2009 për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr.1638, datë 17.12.2008.

7. Në zbatim të kreut të II-të, pika 2, nuk do të zbatohen procedurat e vlerësimit të trojeve të objekteve si me poshtë:

a) Për trojet e objekteve që nga ish-Agjencia Kombëtare e Privatizimit dhe DASHPP në Ministrinë e Financave, kanë filluar procedurat e shitjes së tyre (janë publikuar për shitje). Pra, janë publikuar për shitje në fazën me VAM fillestar dhe do të vazhdojë publikimi edhe sipas fazës me “ulje VAM-i” .

b) Trojet e objekteve të privatizuara sipas kërkesave të depozituara nga subjektet përkatëse për blerje dhe për të cilat janë depozituar aktet e vlerësimit të truallit pranë Ministrisë së Financave , Drejtoria e Administrimit dhe Shitjes së Pronave Publike sipas legjislacionit në periudhën përkatëse.

8. Në rastet kur mungon dosja e privatizimit të objektit apo genplani, akti i dorëzimit etj., për arësye objektive pranë Drejtorisë së Administrimit dhe Shitjes së Pronave Publike, në Ministrinë e Financave, kopja e dosjes së vlerësimit (privatizimit apo dokumentacionit që i mungon dosjes) së objektit ose ndërmarrjes do të kërkohej në degët e shoqërive publike, ZVRPP-të në juridiksionin e të cilit ndodhet objekti, Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave ose Arkivi Shtetëror Vendor dhe zyrat noteriale. Kur dhe aty nuk gjendet dosja e vlerësimit (privatizimit apo dokumentacionit që i mungon dosjes) së objektit, atëherë Drejtoria e Administrimit pranon dosjen e privatizimit që ka paraqitur blerësi i objektit apo ndërmarrjes (kontratën e shitjes, aktin e dorëzimit, autorizimi për kalim pronësie, genplani apo planimetria, mandatpagesat për shlyerjen e vlerës etj.) të njohura këto me vendim gjykate të formës së prerë.

9. Për të gjitha dosjet e objekteve të dërguara për privatizim nga ish-Ministria e Ekonomisë në ish-AKP Tiranë gjatë vitit 2005 procedurat e privatizimit të tyre do të fillojnë nga Ministria e Financave, Drejtoria e Administrimit dhe Shitjes së Pronave Publike pasi të jetë plotësuar me formularin e ri për çmimin e truallit dhe kofirmimin e statusit e truallit nga Agjencia e Kthimit dhe Kompensimit të Pronave ish-Pronarëve.

10. Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I FINANCAVE
Ridvan Bode

MINISTRI I EKONOMISË, TREGTISË
DHE ENERGJETIKES
Genc Ruli

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi “Zhan d'Ark”, prapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", tel: 04 258 472 (Kryeredaktori).
Çmimi i abonimit në postë për Fletoret Zyrtare 2008 është 16 000 lekë.
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

Hyri në shtyp më 4.3.2009
Doli nga shtypi më 4.3.2009

Tirazhi: 3300 copë	Formati: 61x86/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja “ADEL PRINT”
Tiranë, 2009

Çmimi 56 lekë