

Forte General Insurance



ປະກັນໄພຍານພາຫະນະ
AUTOMOBILE INSURANCE

**Live with
confidence.**

ສັນຍາປະກັນໄພ

ປະກັນໄພຍານພາຫະນະ

ສາລະບານ

ເລກໜ້າ

ພາກທີ I

ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ 1

ພາກທີ II

ຄຳອະທິບາຍກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ 3

ພາກທີ III

ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ແລະ ຜູ້ປະກັນໄພ 11

ພາກທີ IV

ລະບຽບການກ່ຽວກັບສັນຍາປະກັນໄພ 17

ພາກທີ V

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 18

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ I 18

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ II 19

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III 20

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ IV 21

ສັນຍາປະກັນໄພຍານພາຫະນະ

ສັນຍາປະກັນໄພສະບັບນີ້ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງດ້ວຍກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປະກັນໄພ (ສະບັບປັບປຸງ) ສະບັບເລກທີ 78/ສພຊ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 2019 ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ “ກົດໝາຍ” ແລະ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ເງື່ອນໄຂດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ເງື່ອນໄຂທົ່ວໄປ ເງື່ອນໄຂທົ່ວໄປ

ພາກທີ I - ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ

ຂໍ້ຕົກລົງຂອງສັນຍາ, ຂອບເຂດຂອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຄຳນິຍາມທີ່ກ່ຽວກັບບຸກຄົນ ແລະ ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ.

ມາດຕາ 1 - ຂໍ້ຕົກລົງຂອງສັນຍາ

1.1 ບົນພື້ນຖານການພິຈາລະນາເປັນ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ທີ່ນຳໃຊ້ສຳລັບ ບໍລິສັດ ພິເຕ-ໂຕໂກ ລາວ ປະກັນໄພ ຈຳກັດ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: “ຜູ້ປະກັນ ໄພ”) ເພື່ອປະກັນໄພຍານພາຫະນະ ດ້ວຍການສະເໜີ ແລະ ແຈ້ງຂໍ້ມູນພື້ນຖານຂອງຂໍ້ຕົກລົງສັນຍາສະບັບນີ້ ແລະ ໄດ້ຈ່າຍຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ ດັ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule), ຜູ້ປະກັນໄພຈະຄຸ້ມຄອງການສູນເສຍ, ການເສຍຫາຍ ທີ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸຢູ່ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ເງື່ອນໄຂຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.

ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບບຸກຄົນທີສາມ

- ກ. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງໃນການສັນຈອນທາງຖະໜົນ ມາດຕາ 6.1 – 6.31
- ຂ. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງນອກການສັນຈອນທາງຖະໜົນ ມາດຕາ 7.1 – 7.4

ຄວາມເສຍຫາຍຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ

- ຄ. ການຄຸ້ມຄອງ “ຄ”: ອຸປະຕິເຫດ ມາດຕາ 8.1 – 8.23
- ງ. ການຄຸ້ມຄອງ “ງ”: ການຕຳກັນ ມາດຕາ 9.1 – 9.4
- ຈ. ການຄຸ້ມຄອງ “ຈ”: ແວ່ນລົດແຕກ ມາດຕາ 10.1 – 10.3
- ສ. ການຄຸ້ມຄອງ “ສ”: ໄຟໄໝ້ ມາດຕາ 11.1 – 11.6
- ຊ. ການຄຸ້ມຄອງ “ຊ”: ການລັກ ມາດຕາ 12.1 – 12.6
- ຍ. ການຄຸ້ມຄອງ “ຍ”: ການປົກປ້ອງສິດ ແລະ ຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ ມາດຕາ 13.1 – 13.3
- ດ. ການຄຸ້ມຄອງ “ດ”: ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ມາດຕາ 14.1 – 14.6

1.2 ການຄຸ້ມຄອງ ພາຍໃຕ້ການປະກັນໄພນີ້ ອາດມີການຂະຫຍາຍລວມເອົາຄວາມສ່ຽງອື່ນໆ ດ້ວຍການເຮັດເປັນເອກະສານຄັດຕິດ ຫຼື ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໃສ່ສັນຍາສະບັບນີ້ ບົນພື້ນຖານການກຳນົດເງື່ອນໄຂການຄຸ້ມຄອງ.

ມາດຕາ 2 - ຂອບເຂດການຄຸ້ມຄອງ

ຂໍ້ຕົກລົງຂອງສັນຍາສະບັບນີ້ ໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງຕໍ່ກັບການສູນເສຍ ຫຼື ການເສຍຫາຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຢູ່ໃນຂອບເຂດດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ເທົ່ານັ້ນ. ອາດມີການຂະຫຍາຍການຄຸ້ມຄອງໄປປະເທດເພື່ອນບ້ານດ້ວຍການຈ່າຍຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພເພີ່ມ ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ພາຍໃຕ້ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ເງື່ອນໄຂຂອງສັນຍາ.

ມາດຕາ 3 - ນິຍາມກ່ຽວກັບຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ

ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ

3.1 “ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ” ໝາຍເຖິງບຸກຄົນທີ່ມີລາຍຊື່ ລະບຸໄວ້ໃນຕາຕະລາງສັນຍາສະເພາະ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ເປັນຜູ້ຕາງໜ້າຂອງຜູ້ຊື້ປະກັນໄພທີ່ໄດ້ເສຍຊີວິດໄປ.

ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ

- 3.2 “ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ” ໝາຍເຖິງດັ່ງລຸ່ມນີ້:
- ຜູ້ສະໝັກໃຈຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ;
 - ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ (ຫຼື ຜູ້ຕາງໜ້າຕາມກົດໝາຍ);
 - ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ; ແລະ
 - ບຸກຄົນທີ່ເປັນຜູ້ໂດຍສານ ໂດຍບໍ່ໄດ້ເສຍຄ່າຈ້າງ (ລວມທັງພະນັກງານ ຫຼື ກຳມະກອນຂອງຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ) ແຕ່ຊ່ວງເວລາໄດ້ຂຶ້ນຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕາມລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ຈົນເຖິງ ແລະ ລວມທັງຊ່ວງເວລາທີ່ລົງຍານພາຫະນະ ແລະ ລວມເຖິງການດຳເນີນການໃດໆ ໃນການຂັບຂີ່ ຫຼື ສ້ອມແປງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະບໍ່ໄດ້ຢູ່ໃນຍານພາຫະນະທີ່ກຳນົດກໍຕາມ; ແລະ
 - ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ເມື່ອນັ່ງໃນລົດທ່ອງທ່ຽວທີ່ບໍ່ແມ່ນຂອງຜູ້ກ່ຽວໃນບາງຄັ້ງຄາວ ບໍ່ວ່າຈະຂັບຂີ່ ຫຼື ບໍ່ກໍຕາມ.

ພັນທະທີ່ຈຳເປັນສຳລັບໃບຂັບຂີ່ ແລະ ອາຍຸຂອງຜູ້ຂັບຂີ່

3.3 ບຸກຄົນທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ ຈະມີສິດໃນການຮຽກຮ້ອງສິນທົດແທນຄືນ ພາຍໃຕ້ສັນຍາປະກັນໄພສະບັບນີ້ ໃນເວລາທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ຊຶ່ງ ຜູ້ຂັບຂີ່ ມີເງື່ອນໄຂຄົບຖ້ວນຕາມລະບຽບການຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ ແລະ ອື່ນໆ ຕາມລະບຽບການ ແລະ ກົດໝາຍຂອງສປປ ລາວ ໂດຍຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດແລ່ນລົດ (ບໍ່ມີໂຈະ ຫຼື ບໍ່ໝົດກຳນົດ) ລວມທັງການຖືໃບຂັບຂີ່ທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ ແລະ ອາຍຸຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ ຕ້ອງຖືກຕາມເກນຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະຕາມກົດໝາຍກຳນົດ.

- 3.4 ຖ້າວ່າ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຫາກບໍ່ມີເງື່ອນໄຂຄົບຖ້ວນ ດັ່ງທີ່ກ່າວໄວ້ໃນຂ້າງເທິງນີ້, ຜູ້ກ່ຽວ ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະມີປະສົບການຂັບລົດແລ້ວ ທີ່ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກບຸກຄົນອື່ນທີ່ມີໃບຂັບຂີ່ຢ່າງຖືກຕ້ອງກໍຕາມ.
- 3.5 ຂໍ້ຍົກເວັ້ນນີ້ແມ່ນບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ ສຳລັບຜູ້ຂັບລົດທີ່ມີໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ຊຶ່ງໄດ້ແຈ້ງຕໍ່ຜູ້ປະກັນໄພໃນເວລາເຊັນເອົາປະກັນໄພ ທີ່ ໃນເວລາຕໍ່ສັນຍາວ່າໃບຂັບຂີ່ຂອງຕົນໄດ້ໝົດກຳນົດ ຍ້ອນວ່າຢູ່ຫ່າງໄກຈາກປະເທດຂອງຕົນ (ໝາຍເຖິງຄົນຕ່າງປະເທດ).

ອຸປະຕິເຫດ

3.6 “ອຸປະຕິເຫດ” ໝາຍເຖິງເຫດການເກີດຂຶ້ນກະທັນຫັນ, ບໍ່ຄາດຄິດມາກ່ອນ, ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນໄດ້ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມີເຈດຕະນາ ບໍ່ຂຶ້ນກັບ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແລະ ລົດທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພມີສ່ວນພົວພັນຢູ່ນຳ.

ບຸກຄົນທີ່ຖືວ່າໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ

3.7 ບຸກຄົນທີ່ນອກຈາກເງື່ອນໄຂກ່ຽວກັບໃບຂັບຂີ່ ແລະ ອາຍຸກະສຽນຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ (ຂໍ້ 3.3 ແລະ 3.4) ແມ່ນບຸກຄົນທີ່ສາມາດຮຽກຮ້ອງສິນທົດແທນຄືນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ບັນຍັດຂອງສັນຍາປະກັນໄພສະບັບນີ້.

ກ) ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ ໓ ເຖິງ ຂໍ້ ໔:

ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ, ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ແລະ ບຸກຄົນອື່ນໆທີ່ຮັກສາ ຫຼື ຂັບຂີ່ລົດນັ້ນ ໂດຍໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຈາກຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະ (ບຸກຄົນທີ່ເຮັດວຽກຢູ່ອູ່ສ້ອມແປງ, ບຸກຄົນທີ່ມີອາຊີບເປັນນາຍໜ້າຊື້ຂາຍ, ສ້ອມແປງ, ການແກ້ໄຂການຕິດຂັດ ຫຼື ກວດກາສະພາບຂອງຍານພາຫະນະ ແມ່ນບໍ່ຖືເປັນຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ ເຖິງແມ່ນວ່າບັນດາບຸກຄົນເຫຼົ່ານີ້ ຈະໄດ້ຮັບມອບໝາຍໃຫ້ຂັບຂີ່ ຫຼື ບົວລະບັດຮັກສາຍານພາຫະນະນັ້ນຕາມໜ້າທີ່ຂອງເຂົາເຈົ້າກໍຕາມ).

ຂ) ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ ໓ ກ:

ບັນດາຜູ້ໂດຍສານຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຊຶ່ງກໍຖືວ່າ ແມ່ນມີຖານະເປັນຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ (ຍົກເວັ້ນສຳລັບແຕ່ຜູ້ໂດຍສານ ທີ່ບໍ່ໄດ້ເສຍຄ່າຈ້າງ - ດັ່ງຂໍ້ (ງ) ລຸ່ມນີ້).

ຄ) ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ ໓ ຍ:

ບັນດາບຸກຄົນທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ ໓ ຫາ ຂໍ້ ໔, ຈະໄດ້ຮັບການປົກປ້ອງໃນການຕໍ່ສູ້ຄະດີອາຍາ. ກ່ຽວກັບການຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ, ນອກຈາກບັນດາບຸກຄົນທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ ຍັງມີບັງຜູ້ໂດຍສານຂອງຍານພາຫະນະໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ໂດຍບໍ່ໄດ້ເສຍຄ່າຈ້າງ.

ງ) ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ ໓ ດ:

ບຸກຄົນທີ່ເປັນຜູ້ໂດຍສານ ໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າຈ້າງ ໝາຍເຖິງຜູ້ໂດຍສານທຸກຄົນທີ່ຂຶ້ນຂີ່ລົດ ໂດຍບໍ່ໄດ້ເສຍຄ່າຈ້າງລົດ, ເຖິງແມ່ນວ່າຜູ້ກ່ຽວຈະບໍ່ໄດ້ຊຳລະເງິນຕາມຕົວຈິງ ແລະ ປະກອບສ່ວນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງດ້ວຍຄວາມຕັ້ງໃຈຂອງຕົນເອງ.

ມາດຕາ 4 - ນິຍາມກ່ຽວກັບຍານພາຫະນະ ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ

- 4.1 ຄຳວ່າ "ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ" ມີຄວາມໝາຍດັ່ງນີ້:-
 - ຍານພາຫະນະທາງບົກທີ່ແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກ, ຫຼື
 - ຍານພາຫະນະ (ລົດພ່ວງ ແລະ ເຄິ່ງລົດພ່ວງ) ທີ່ສ້າງຂຶ້ນມາເພື່ອເກາະຕິດກັບຍານພາຫະນະທາງບົກທີ່ແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກ ຊຶ່ງແນໃສ່ຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງຄົນ ຫຼື ເຄື່ອງຂອງທີ່ໄດ້ຖືກລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ນັ້ນ ລວມທັງມີອາໄຫຼ່ ແລະ ອຸປະກອນຂອງຍານພາຫະນະເຊິ່ງເປັນມາດຕະຖານຈາກໂຮງງານຜູ້ຜະລິດ ໂດຍຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພຮັບຮູ້ ແລະ ບັນທຶກເປັນລາຍລັກອັກສອນທີ່ຈະໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງ; ແລະ
 - ທຸກໆເຄື່ອງກົນຈັກທີ່ແລ່ນເທິງໜ້າດິນ (ເຄື່ອງມືການກະເສດ ຫຼື ກົນຈັກສຳລັບການກໍ່ສ້າງ) ທີ່ເກາະຕິດກັບຍານພາຫະນະທາງບົກທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫາກວ່າໄດ້ກຳນົດການນຳໃຊ້ເຄື່ອງກົນຈັກດັ່ງກ່າວໄວ້ ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule).

ສະພາບໃຊ້ການບໍ່ໄດ້ ຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ

- 4.2 ໃນກໍລະນີຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫາກຢູ່ໃນສະພາບໃຊ້ບໍ່ໄດ້ໃນໄລຍະເວລາສັນຍາປະກັນໄພ ໂດຍບັງເອີນ, ການຄຸ້ມຄອງຈະຖືກມອບໝາຍຊົ່ວຄາວໄປໃສ່ຍານພາຫະນະຄົນອື່ນທີ່ນຳມາປ່ຽນແທນນັ້ນກໍໄດ້ ເຊິ່ງອາດຈະເປັນຍານພາຫະນະເຊົ່າ ຫຼື ຍືມມາໂດຍຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ໂດຍເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະໃນເວລານັ້ນ. ການຄຸ້ມຄອງ ຊຶ່ງຖືກມອບໝາຍນັ້ນ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດໄປຕາມເງື່ອນໄຂດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:
- 4.3 **ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງ ຂໍ້ ໓ ກ, ຂ ແລະ ຍ:**
ການຄຸ້ມຄອງ ຈະເລີ່ມນັບແຕ່ມີ ຜູ້ປະກັນໄພ ໄດ້ຮັບຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ແຈ້ງບອກການປ່ຽນແທນ ໂດຍຖືເອົາວັນສົ່ງຕາມກາປະທັບຂອງໄປສະນີ, ແຕ່ວ່າ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຕ້ອງຈ່າຍຄ່າທຳນຽມເພີ່ມ ບົນພື້ນຖານຂອງອັດຕາຄ່າທຳນຽມທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນຂະນະການປ່ຽນແທນຍານພາຫະນະ. ດັ່ງນັ້ນ, ໃນຈົດໝາຍຕ້ອງແຈ້ງບອກຄວາມແຕກຕ່າງກ່ຽວກັບລັກສະນະຂອງຍານພາຫະນະ ທີ່ນຳມາປ່ຽນແທນ ຕາມຂໍ້ 15.2 (i) ໂດຍທຽບໃສ່ ກັບຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, ຈະໄດ້ປະຕິບັດ ຕາມຫຼັກການທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 15.5.

4.4 **ສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງ ຂໍ້ ຄ ຫາ ຊ ແລະ ດ:**

ຈະອະນຸມັດການຄຸ້ມຄອງຍານພາຫະນະທີ່ນໍາມາປ່ຽນແທນນັ້ນໄດ້ ກໍ່ຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບຄໍາຕົກລົງເຫັນດີເປັນລາຍລັກອັກສອນຈາກຜູ້ປະກັນໄພແລ້ວເທົ່ານັ້ນ. ກົງກັນຂ້າມ, ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພມີສິດຂໍໂຈະການຄຸ້ມຄອງ ໃນໄລຍະເວລາທີ່ລົດເກີດຂັດຂ້ອງ ຫຼື ບໍ່ສາມາດໃຊ້ງານໄດ້, ແລະ ຂໍຖອນເງິນຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພສ່ວນທີ່ຍັງເຫຼືອນັ້ນຄືນ, ໂດຍຄິດໄລ່ຕາມອັດຕາສ່ວນທີ່ນໍາໃຊ້ກັບສັນຍາໃນເວລາໂຈະສັນຍາ.

ມາດຕາ 5 - ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ ເປັນຄູ່ ແລະ ເປັນຊຸດ

5.1 ສໍາລັບເຄື່ອງອາໄຫຼ່ທີ່ມີລັກສະນະເປັນຄູ່ ຫຼື ເປັນຊຸດ, ບໍລິສັດຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບທົດແທນເກີນກວ່າມູນຄ່າທີ່ເໝາະສົມຕົວຈິງຂອງລາຍການໃດໜຶ່ງ ຫຼື ຊິ້ນສ່ວນທີ່ຖືກສູນເສຍ ແລະ ເສຍຫາຍນັ້ນ, ຍົກເວັ້ນແຕ່ຈະມີເອກະສານອ້າງອີງທີ່ລະບຸແຈ້ງຂອງລາຄາສະເພາະຂອງລາຍການດັ່ງກ່າວ ທີ່ອາດເປັນຄູ່ ຫຼື ເປັນຊຸດ.

ພາກທີ II - ຄໍາອະທິບາຍກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ

ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບບຸກຄົນທີສາມ

ມາດຕາ 6 - ການຄຸ້ມຄອງ “ກ”: ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງໃນການສັນຈອນທາງຖະໜົນ

1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	6.1 - 6.3
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	6.4 - 6.18
3)	ເງື່ອນໄຂພິເສດໃນການຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍຂອງຜູ້ໂດຍສານ	6.19
	ກ) ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ມີການຄຸ້ມຄອງ	6.20
	ຂ) ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງທີ່ມີການຄຸ້ມຄອງ	6.21 - 6.25
	ຄ) ຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ	6.26 - 6.27
4)	ຂອບເຂດການຮັບຜິດຊອບ	6.28 - 6.29
5)	ໃບຢັ້ງຢືນປະກັນໄພ	6.30 - 6.31

ມາດຕາ 7 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຂ”: ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງນອກການສັນຈອນທາງຖະໜົນ

1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	7.1 - 7.2
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	7.3
3)	ຂອບເຂດການຮັບຜິດຊອບ	7.4

ມາດຕາ 6 - ການຄຸ້ມຄອງ “ກ”: ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງໃນການສັນຈອນທາງຖະໜົນ

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

6.1 ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ ແມ່ນຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບ:-

- ຂໍ້ກຳນົດຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍປະກັນໄພ ກ່ຽວກັບພັນທະດ້ານປະກັນໄພ ຊຶ່ງຫຼັກການຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງ ໂດຍບໍ່ຖືຄວາມຜິດ ໃນການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍທາງດ້ານຮ່າງກາຍຂອງບຸກຄົນທີສາມ, ຜູ້ຖືກເຄາະຮ້າຍ ເນື່ອງຈາກອຸປະຕິເຫດ ໃນການສັນຈອນຂອງພາຫະນະທີ່ແລ່ນບົນທ້ອງຖະໜົນ. ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງ ໂດຍບໍ່ຖືຄວາມຜິດນີ້ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ດັ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III.
- ການຂະຫຍາຍການຄຸ້ມຄອງຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງ ຊຶ່ງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ສາມາດເລືອກເອົາທາງເລືອກແບບບັງຄັບ, III ແລະ IV, ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ IV ແລະ ສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ໄດ້ກຳນົດທາງເລືອກເຫຼົ່ານີ້ໄວ້ຢ່າງຊັດເຈນ ຊຶ່ງເປັນບ່ອນອີງໃຫ້ແກ່ການຈ່າຍຄ່າທໍານຽມພິເສດ.

ຫຼັກການກ່ຽວກັບຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງ ໂດຍບໍ່ຖືຄວາມຜິດ ແມ່ນບໍ່ສາມາດໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງເກີນ ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຄໍາແນະນໍາຂອງລັດຖະມົນຕີກະຊວງການເງິນ ສະບັບເລກທີ 0772/ກງ, ລົງວັນທີ 24/04/2009.

6.2 ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງນີ້ ແມ່ນການຄຸ້ມຄອງ ຕໍ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກ່ຽວກັບການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ຊຶ່ງອາດເປັນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ທີ່ຕົນເອງເປັນຕົ້ນເຫດກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍທາງດ້ານຮ່າງກາຍ ແລະ/ ຫຼື ວັດຖຸໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນທີສາມ ໃນຂະນະຍານພາຫະນະໄດ້ຮັບການປະກັນໄພພວມສັນຈອນຢູ່ ຊຶ່ງການເສຍຫາຍດັ່ງກ່າວເນື່ອງມາຈາກ :-

- ອຸປະຕິເຫດຕໍາກັນ, ໄຟໄໝ້ ຫຼື ການລະເບີດທີ່ເກີດຈາກຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວ, ເຄື່ອງປະກອບຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ຜະລິດຕະພັນຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ຍານພາຫະນະຄັນນັ້ນຕະຫຼອດທັງວັດຖຸສິ່ງຂອງຕ່າງໆ ທີ່ຍານພາຫະນະຄັນນັ້ນບັນທຸກ;
- ການຕົກລົນຂອງເຄື່ອງປະກອບ, ວັດຖຸ, ສິ່ງຂອງ ຫຼື ຜະລິດຕະພັນຮັບໃຊ້ຂອງຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວ;
- ອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຈາກຍານພາຫະນະໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເນື່ອງຈາກການລາກແກ່ຍານພາຫະນະເປ່ເພອິ້ນ ຫຼື ອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຈາກ ຍານພາຫະນະຄັນອື່ນທີ່ລາກແກ່ຍານພາຫະນະທີ່ມີປະກັນໄພ ຊຶ່ງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດກັບຍານພາຫະນະເຫຼົ່ານີ້ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ.

6.3 ນອກຈາກການຄຸ້ມຄອງຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງກັບບຸກຄົນທີສາມແລ້ວ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຍັງຄຸ້ມຄອງຕໍ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກ່ຽວກັບມູນຄ່າຄວາມເສຍຫາຍຕາມຕົວຈິງ ສໍາລັບການເຮັດອະນາໄມ ຫຼື ສ້ອມແປງເຄື່ອງປະດັບພາຍໃນຍານພາຫະນະ ແລະ ເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມຂອງຜູ້ກ່ຽວ ແລະ ຂອງບຸກຄົນໂດຍສານນໍາຜູ້ກ່ຽວ

ເມື່ອການໃຊ້ຈ່າຍດັ່ງກ່າວຫາກເປັນການໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສືບເນື່ອງ
ມາຈາກການສະໝັກໃຈນຳສິ່ງຄົນເຈັບຈາກອຸປະຕິເຫດໃນການ
ສັນຈອນຂອງຍານພາຫະນະທີ່ມີປະກັນໄພ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະບໍ່ຄຸ້ມຄອງຕໍ່ການເສຍຫາຍດັ່ງລຸ່ມນີ້:

6.4 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນຕໍ່ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ເສຍ
ຄ່າຈ້າງ (ໂດຍຈະຕ້ອງໄດ້ເຮັດການປະກັນໄພຄຸ້ມຄອງສະເພາະໃຫ້
“ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ”).

6.5 ການເສຍຫາຍ ຍ້ອນ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຢູ່ໃນສະພາບເມົາເຫຼົ້າ ຫຼື ຢາ
ເສບຕິດແລ້ວພາໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດ. ບຸກຄົນທີ່ຖືວ່າຢູ່ໃນ
ສະພາບເມົາເຫຼົ້າ ເມື່ອສັດສ່ວນຂອງທາດເຫຼົ້າຂອງລົມຫາຍໃຈ,
ເລືອດ ຫຼື ປັດສະວະຂອງຜູ້ກ່ຽວ ເກີນ:

(ກ) ສຳລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຂອງປະເພດລົດ 4 ລໍ້
ລົມຫາຍໃຈ : 0.24 ມິລິກຼາມ/ລິດ (BrAC)
ເລືອດ : 50 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (BAC)
ປັດສະວະ : 66.6 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (Urine)

(ຂ) ສຳລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຂອງປະເພດລົດບັນທຸກ
ລົມຫາຍໃຈ : 0 ມິລິກຼາມ/ລິດ (BrAC)
ເລືອດ : 0 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (BAC)
ປັດສະວະ : 0 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (Urine)

(ຄ) ສຳລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຂອງປະເພດລົດຈັກ ແລະ ລົດສາມລໍ້
ລົມຫາຍໃຈ : 0.14 ມິລິກຼາມ/ລິດ (BrAC)
ເລືອດ : 30 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (BAC)
ປັດສະວະ : 39.9 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (Urine)

ສຳລັບຈຸດປະສົງໃນຂໍ້ຍົກເວັ້ນນີ້, ຫາກບຸກຄົນນັ້ນ ຫາກບໍ່ໃຫ້
ຄວາມຮ່ວມມື ຫຼື ບໍ່ນຳສິ່ງຫຼັກຖານຜົນກວດຫາເຫຼົ້າໃນເລືອດ,
ລົມຫາຍໃຈ ຫຼື ປັດສະວະຕາມທີ່ຮ້ອງຂໍ ຈະຖືວ່າບຸກຄົນນັ້ນ ເປັນ
ບຸກຄົນໃນອາການເມົາ ຫຼື ມີທາດເຫຼົ້າຕາມສັດສ່ວນທີ່ລະບຸໄວ້
ຂ້າງເທິງນີ້ ໃນຂະນະຂັບຂີ່ ຫຼື ພະຍາຍາມຂັບຂີ່ຍານພາຫະນະ.

6.6 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກພາຫະນະທີ່ຂົນສົ່ງວັດຖຸໄວໄຟ, ວັດຖຸ
ລະເບີດ, ວັດຖຸເຂົ້າໜັງງ່າຍ ຫຼື ວັດຖຸໄໝ້ງ່າຍ, ເພາະວັດຖຸດັ່ງ
ກ່າວເຫຼົ່ານັ້ນຈະເຮັດໃຫ້ຄວາມເສຍຫາຍມີອັນຕະລາຍເພີ່ມຂຶ້ນ.
ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຂໍ້ຍົກເວັ້ນນີ້ ຈະບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ກໍລະນີການ
ຂົນສົ່ງນຳມັນເຊື້ອໄຟ, ນໍ້າໄມທີ່ລືນ ຫຼື ແກສີ ຖ້າບັນຈຸນຳໜັກບໍ່
ເກີນ 500 ກິໂລກຼາມ ຫຼື 600 ລິດ (ລວມທັງຍານພາຫະນະທີ່
ແລ່ນເຄື່ອງຈັກດ້ວຍນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ຫຼື ແກັສ).

6.7 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງການແຂ່ງຂັນຄວາມໄວ ຫຼື
ການແຂ່ງຂັນກິລາອື່ນໆ (ຫຼື ການທົດລອງ) ຊຶ່ງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ
ລ່ວງໜ້າຈາກອຳນາດການປົກຄອງຂອງພາກລັດຕາມລະບຽບ
ການ ເຖິງຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະເຂົ້າຮ່ວມການແຂ່ງຂັນດັ່ງ
ກ່າວໃນຖານະນັກແຂ່ງຂັນ, ຜູ້ຈັດຕັ້ງ ຫຼື ໃນຖານະຜູ້ຕາງໜ້າໃຫ້
ຜູ້ໃດຜູ້ໜຶ່ງທີ່ກ່າວມານັ້ນກໍຕາມ.

ອີງຕາມມາດຕາ 27 ແລະ 28 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປະ
ກັນໄພ (ສະບັບປັບປຸງ) ເລກທີ 78/ສພຊ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ
2019, ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳກິລາດັ່ງ
ທີ່ກ່າວ, ຖ້າຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ້ອງໃຫ້ຄຸ້ມຄອງ ແມ່ນ
ສາມາດເຮັດການປະກັນໄພ ແບບພິເສດ ສຳລັບການສ່ຽງໄພ
ສະເພາະເຫຼົ່ານັ້ນ ບົນພື້ນຖານການຕົກລົງເຫັນດີເປັນລາຍລັກ
ອັກສອນຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ເທົ່ານັ້ນ.

6.8 ການເສຍຫາຍໃດໆທີ່ເກີດຂຶ້ນຕໍ່ອະສັງຫາລິມະຊັບ, ສິ່ງຂອງ ຫຼື
ສັດທີ່ເຊົ່າມາ ຫຼື ຝາກໄວ້ນຳ ຜູ້ຂັບຂີ່ ບໍ່ວ່າໃນຖານະໃດກໍຕາມ;
ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມຂໍ້ຍົກເວັ້ນນີ້ ຈະບໍ່ປະຕິບັດນຳໃຊ້ຕໍ່ການໃຊ້ຈ່າຍ
ຄ່າເສຍຫາຍທີ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນ
ກໍລະນີທີ່ການເສຍຫາຍນັ້ນເກີດຈາກໄຟໄໝ້ ຫຼື ລະເບີດ ເນື່ອງ
ຈາກຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພຈອດຢູ່ສະຖານທີ່ນັ້ນ.

6.9 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນຕໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ສິ່ງຂອງທີ່ບັນທຸກຢູ່ໃນ
ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ.

6.10 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກອາວຸດ ຫຼື ເຄື່ອງຈັກສຳລັບການລະ
ເບີດ ດ້ວຍການປ່ຽນແປງໂຄງຮ່າງແທນປະລະມະນູ ຫຼື ດ້ວຍວັດ
ຖຸເຜົາໄໝ້ນິວເຄຼຍ ຫຼື ສິ່ງເສດເຫຼືອຂອງກຳມັນຕະພາບລັງສີ ຫຼື
ຈາກທຸກຢ່າງທີ່ເປັນບໍ່ເກີດແຫຼ່ງການກະຈາຍກະແສໄຟຟ້າ ຊຶ່ງ
ນອນໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ນຳໃຊ້ໂຮງງານທີ່ເດີນດ້ວຍ
ນິວເຄຼຍແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ.

6.11 ເຫດການທີ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍ ໂດຍ ຫຼື ຜົນພອຍທີ່ໄດ້ຮັບ
ຈາກທາງກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມ ເຊັ່ນ: ເກີດຈາກສົງຄາມ, ມີການຮຸກ
ຮານ, ເກີດຈາກການກະທຳຂອງສັດຕູຕ່າງປະເທດ, ມີການປະຕິ
ບັດການທີ່ເປັນໄພ ຫຼື ເຫດການທີ່ຄ້າຍຄືສົງຄາມ (ຫຼື ມີການປະ
ກາດກົດໄອຍະການເສີກ), ເກີດມີການກະບົດ, ເກີດສົງຄາມກາງ
ເມືອງ ຫຼື ມີການປະທ້ວງທີ່ລຸກຮື້ຂຶ້ນ, ມີການຍຶດອຳນາດຈາກທະ
ຫານ (ລັດຖະປະຫານ), ມີການຈູ້ໂຈມຈາກກອງໂຈນ, ຈາກກຸ່ມ
ກະບົດ, ເກີດການປະຕິວັດ, ທະຫານຍຶດອຳນາດ ຫຼື ມີການກະ
ທຳຂອງບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນ ໃນນາມການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີສ່ວນ
ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕໍ່ຕ້ານລັດຖະບານ ຈາກກຸ່ມກໍ່ການຮ້າຍ ຫຼື ມີ
ການລ່ວງລະເມີດລະບຽບກົດໝາຍ.

6.12 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ໂດຍເຈດຕະນາຂອງຜູ້ໄດ້ຮັບການ
ປະກັນໄພ.

6.13 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກໄຟໄໝ້.

6.14 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ
ເວລາບັນທຸກເຄື່ອງກຳເນີດກະແສກຳມັນຕະພາບລັງສີ ເພື່ອນຳ
ໄປໃຊ້ນອກໂຮງງານນິວເຄຼຍ ດ້ວຍເຫດວ່າເຄື່ອງກຳເນີດດັ່ງກ່າວ
ອາດຈະໄດ້ກໍ່ການເສຍຫາຍ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ເສຍຫາຍໜັກຂຶ້ນ.

6.15 ການເສຍຫາຍຈາກການຈະລາຈົນ, ໂຮມຊຸມນຸມ, ຂະບວນລຸກຮື້
ຂອງປະຊາຊົນ ຫຼື ພຶດຕິກຳທີ່ມີກຸ່ມຄົນສົມຮູ້ຮ່ວມຄິດ ຊຶ່ງມີການ
ນຳພາຢ່າງເປີດເຜີຍ.

6.16 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນລະຫວ່າງຍານພາຫະນະກຳລັງແລ່ນ ຫຼື ກຳລັງດຳເນີນງານຂອງຍານພາຫະນະຂອງກົນຈັກ ແລະ/ຫຼື ອຸປະກອນທີ່ຮັບໃຊ້ໃຫ້ວຽກການກະເສດ, ກໍ່ສ້າງ ຫຼື ມີຈຸດປະສົງ ອື່ນທີ່ຄ້າຍຄືນັ້ນ. ນອກຈາກວ່າ ພາຫະນະກົນຈັກດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບ ອະນຸຍາດໃຫ້ສັນຈອນບົນທ້ອງຖະໜົນໄດ້ ແຕ່ຕ້ອງອອກໃບທະ ບຽນຢັ້ງຢືນທີ່ນຳໃຊ້ໄດ້ ພ້ອມທັງມີໄລຍະເວລາດຽວກັນນຳສັນ ຍາປະກັນໄພນີ້.

6.17 ຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກທາງກົງ ຫຼື ທາງ ອ້ອມທີ່ເປັນຜົນຈາກ ຫຼື ຕິດພັນກັບການກະທຳຈາກກຸ່ມກໍ່ການ ຮ້າຍ ບໍ່ວ່າຈະເປັນການກໍ່ເຫດ ຫຼື ມີເຫດການໂດຍບັງເອີນ ຫຼື ມີ ເຫດການທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດມີຜົນເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນ.

ສຳລັບຈຸດປະສົງນີ້ ການກະທຳຈາກກຸ່ມກໍ່ການຮ້າຍ ໝາຍເຖິງ ການກະທຳ ລວມທັງແຕ່ບໍ່ຈຳກັດໃນການນຳໃຊ້ຄວາມຮຸນແຮງ ຫຼື ຂົ່ມຂູ່ ແລະ/ຫຼື ບັງຄັບ ເປັນຕົ້ນ ຂອງບຸກຄົນໃດໜຶ່ງ ຫຼື ກຸ່ມຄົນ ບໍ່ວ່າຈະກະທຳຄົນດຽວ ຫຼື ໃນນາມ ຫຼື ກ່ຽວພັນກັບອົງກອນ ຫຼື ລັດຖະບານ, ການເມືອງ, ສາສະໜາ, ອຸດົມການ ຫຼື ຄ້າຍຄືກັນ ລວມທັງການເຈດຕະນາທາງດ້ານອິດທິພົນຂອງລັດຖະບານໃດ ໜຶ່ງ ແລະ/ຫຼື ສາທາລະນະ.

6.18 ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບຈ່າຍສິນທົດແທນ ຫຼື ເສຍຄ່າ ຮຽກຮ້ອງຜົນປະໂຫຍດໃດໆໃຫ້ແກ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ຕາມທີ່ ໄດ້ລະບຸໃນຂໍ້ບັນຍັດຂອງການຄຸ້ມຄອງ ຫຼື ຈະບໍ່ມີການທົດແທນ ຜົນເສຍຫາຍໃດໆ ໂດຍສົ່ງຜົນໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຖືເປັນການ ລະເມີດ, ລົງໂທດ, ຂໍ້ຫ້າມ ຫຼື ຂໍ້ຈຳກັດພາຍໃຕ້ກົດບັດຂອງ ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ຫຼື ລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຄ້າ ແລະ ເສດຖະກິດ ຂອງສະຫະພາບຢູຣົບລາຊະອານາຈັກ ຫຼື ສະຫະລັດອາເມລິກາ.

3) ເງື່ອນໄຂພິເສດໃນການຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍຂອງຜູ້ ໂດຍສານ

6.19 ການຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນຕໍ່ບັນດາຜູ້ໂດຍສານ, ຊຶ່ງ ເປັນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພນັ້ນ ທີ່ບໍ່ ຂັດກັບຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນ ຂໍ້ 6.1 ເຖິງ 6.18 ການຄຸ້ມຄອງດັ່ງ ກ່າວ ແມ່ນໃຫ້ປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ) ປະເພດຄວາມເສຍຫາຍທີ່ມີການຄຸ້ມຄອງ

6.20 ການຄຸ້ມຄອງ ແມ່ນນຳໃຊ້ສະເພາະຕໍ່ການເສຍຫາຍດ້ານຮ່າງກາຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນແກ່ຜູ້ໂດຍສານຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນ ໄພ ແລະ ການ ເສຍຫາຍຕໍ່ເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມຂອງຜູ້ໂດຍສານ ຊຶ່ງ ປະກອບເພີ່ມເຂົ້າກັບຄວາມເສຍຫາຍດ້ານຮ່າງກາຍ.

ຂ) ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງທີ່ມີການຄຸ້ມຄອງ

6.21 ສຳລັບຍານພາຫະນະ 2 ລໍ້ ແລະ 3 ລໍ້ ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ຕ້ອງບໍ່ບັນທຸກຜູ້ໂດຍສານ ເກີນ 1 ຄົນ ນອກຈາກ ຜູ້ຂັບຂີ່ (ຫຼື 2 ຄົນ ຖ້າຫາກຍານພາຫະນະ ນັ້ນມີ 2 ບ່ອນນັ່ງ).

6.22 ສຳລັບຍານພາຫະນະທ່ອງທ່ຽວ ຫຼື ລົດຕູ້ນ້ອຍ ແລະ ລົດເມ ສະເພາະກໍລະນີ ຜູ້ໂດຍສານ ນັ້ນ ນັ່ງຢູ່ດ້ານໃນຂອງຍານພາຫະນະ ທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ເທົ່ານັ້ນ.

6.23 ຍານພາຫະນະປະເພດຂົນສົ່ງ ຫຼື ໂດຍສານຮັບຈ້າງ (Commercial Truck) ຜູ້ໂດຍສານ ຕ້ອງນັ່ງຢູ່ໃນທ້ອງກາບິນ ຫຼື ນັ່ງມ້າຍາວຢູ່ກະບະທາງ ຫຼັງທີ່ມີຮາວອ້ອມຂ້າງ ຫຼື ໃນຕົວຖັງຍານພາຫະນະແບບເປັນຕູ້.

6.24 ສຳລັບລົດພ່ວງ (ລົດລາກ) ແລະ ເຄິ່ງລົດພ່ວງ (ຕາມໃດຍານ ພາຫະນະດັ່ງກ່າວຍັງມີປະກັນໄພຕາມຄວາມໝາຍຂອງມາດຕາ 4.1) ຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງແມ່ນຜະລິດຂຶ້ນ ເພື່ອຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍ ສານ, ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ຕ້ອງນັ່ງຢູ່ດ້ານໃນຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວ.

6.25 ນອກເໜືອຈາກເງື່ອນໄຂທີ່ລະບຸໃນຂໍ້ 6.21 ເຖິງ 6.24, ຕ້ອງ ປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານໄປນຳ ຕ້ອງບໍ່ເກີນຈຳນວນບ່ອນນັ່ງ ຫຼື ບໍ່ເກີນຈຳນວນທີ່ຜູ້ຜະລິດໄດ້ກຳນົດໄວ້.
- ສຳລັບເດັກນ້ອຍອາຍຸຕໍ່າກວ່າ 10 ປີ ຈະຄິດໄລ່ເປັນເຄິ່ງຂອງ ຜູ້ໃຫຍ່, ໃນກໍລະນີທີ່ປະຕິບັດຕາມຈຸດປະສົງຂອງເງື່ອນໄຂຂໍ້ ນີ້.
- ໃນກໍລະນີທີ່ລະເມີດຕາມເງື່ອນໄຂກ່ຽວກັບຈຳນວນບ່ອນນັ່ງ ແມ່ນຈະຖືກປະຕິບັດຕາມຂໍ້ 15.5 (ຂ).
- ຈະບໍ່ມີການຄຸ້ມຄອງໃດໆ ຖ້າຫາກເກີດກໍລະນີມີການລະເມີດ ກ່ຽວກັບຈຳນວນບ່ອນນັ່ງທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນນີ້.

ຄ) ຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ

6.26 ຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ໄດ້ເສຍຄ່າຈ້າງ ຈະບໍ່ຖືກຄຸ້ມຄອງ, ນອກຈາກວ່າ ຈະຖືກກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule).

6.27 ອີງຕາມຂໍ້ 6.26, ຖ້າວ່າ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫາກຕ້ອງການ ໃຫ້ຄຸ້ມຄອງຄວາມສ່ຽງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ເຮັດການປະກັນໄພ ພິເສດ, ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການເຫັນດີເປັນລາຍລັກອັກສອນຈາກ ຜູ້ປະກັນໄພ.

4) ຂອບເຂດການຮັບຜິດຊອບ

6.28 ຂອບເຂດການຮັບຜິດຊອບໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃນເອກກະສານຊ້ອນ ທ້າຍ IV: “ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕາມກົດໝາຍ” “ທາງເລືອກ III” “ທາງເລືອກ IV”

6.29 ຄ່າທຳນຽມສານ, ຄ່າດຳເນີນຄະດີ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆຕາມ ລະບຽບການ ບໍ່ໃຫ້ຫັກເອົາຈາກວົງເງິນການຄຸ້ມຄອງ. ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍ່ຕາມ, ໃນກໍລະນີ ຫາກສານຕັດສິນໃຫ້ເສຍຄ່າທຳນຽມສານສູງ ຫຼາຍ, ຜູ້ປະກັນໄພ ແລະ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ່າງກໍຕ້ອງຊຳ ລະຄ່າທຳນຽມດັ່ງກ່າວຕາມພູດຂອງໃຜລາວຕາມການຕັດສິນ ຂອງສານ.

5) ໃບຢັ້ງຢືນປະກັນໄພ

6.30 ພາຍຫຼັງການສະເໜີເຮັດປະກັນໄພພາຍໃນ ສິບຫ້າ (15) ວັນ, ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ມີສິດໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນປະກັນໄພ ເພື່ອໃຫ້ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ພ້ອມນຳໃຊ້, ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ ຈະຖືກປັບໄໝ ກໍລະນີຖືກກວດກາ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປະກັນໄພ (ສະບັບປັບປຸງ) ເລກທີ 78/ສພຊ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 2019.

6.31 ເວລາມອບໃບຢັ້ງຢືນປະກັນໄພນັ້ນ, ຖ້າເປັນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ, ຜູ້ປະກັນໄພ ອາດຈະມອບໃບຮັບເງິນໃຫ້ພ້ອມກໍໄດ້.

ມາດຕາ 7 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຂ”: ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແມ່ງນອກການສັນຈອນທາງຖະໜົນ

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

7.1 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງຕໍ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກ່ຽວກັບການໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍ ຊຶ່ງເປັນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ກ່ຽວທີ່ເປັນຕົ້ນເຫດໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍທາງດ້ານຮ່າງກາຍ ແລະ/ຫຼື ດ້ານວັດຖຸໃຫ້ແກ່ຄົນອື່ນ (ບຸກຄົນທີສາມ) ໃນຂະນະຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ຈອດຢູ່ ແລະ ການເສຍຫາຍນັ້ນເປັນຜົນສືບເນື່ອງມາຈາກການກະທຳຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນການຄຸ້ມຄອງ “ກ.”

7.2 ເຖິງຢ່າງໃດກໍດີ, ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດມາຈາກເຄື່ອງອາໄຫຼ່ ແລະ ຜະລິດຕະພັນຮັບໃຊ້ການແລ່ນຍານພາຫະນະ ແລະ ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດມາຈາກສິ່ງຂອງ ຫຼື ວັດຖຸອື່ນໆທີ່ຍານພາຫະນະໄດ້ບັນທຸກໄປນັ້ນ ແມ່ນຖືກຄຸ້ມຄອງສະເພາະແຕ່ຊື່ນສ່ວນທີ່ປະກອບເຂົ້າກັບຍານພາຫະນະ ຫຼື ຊື່ນສ່ວນທີ່ບັນຈຸປະຈຳໃນຍານພາຫະນະເທົ່ານັ້ນ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

7.3 ສຳລັບຂໍ້ຍົກເວັ້ນຂອງການຄຸ້ມຄອງ “ຂ” ແມ່ນອີງຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ຂໍ້ 6.4 ເຖິງ 6.18 ນັ້ນ.

3) ຂອບເຂດການຮັບຜິດຊອບ

7.4 ຂອບເຂດການຮັບຜິດຊອບ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນຂໍ້ 6.28 ຫາ 6.29.

ການເສຍຫາຍຕຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ

ມາດຕາ 8 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຄ”: ອຸປະຕິເຫດ		
1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	8.1 - 8.4
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	8.5 - 8.22
3)	ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ	8.23
ມາດຕາ 9 - ການຄຸ້ມຄອງ “ງ”: ການຕຳກັບ		
1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	9.1 - 9.2
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	9.3
3)	ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ	9.4
ມາດຕາ 10 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຈ”: ແວ່ນລົດແຕກ		
1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	10.1
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	10.2
3)	ການຄຸ້ມຄອງ	10.3
ມາດຕາ 11 - ການຄຸ້ມຄອງ “ສ”: ໄພໄໝ້		
1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	11.1 - 11.3
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	11.4 - 11.5
3)	ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ	11.6
ມາດຕາ 12 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຊ”: ການລັກ		
1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	12.1 - 12.2
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	12.3 - 12.5
3)	ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ	12.6
ມາດຕາ 13 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຍ”: ການປົກປ້ອງສິດ ແລະ ການຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ		
		13.1 - 13.3
ມາດຕາ 14 - ການຄຸ້ມຄອງ “ດ”: ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ		
1)	ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ	14.1
2)	ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ	14.2 - 14.4
3)	ສິນທົດແທນປະກັນໄພ ກໍລະນີ “ເສຍຊີວິດ” ບໍ່ບວກເຂົ້າໃສ່ ສິນທົດແທນປະກັນໄພກໍລະນີ “ພິການ”	14.5
4)	ຄ່າປິ່ນປົວ	14.6

ມາດຕາ 8 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຄ”: ອຸປະຕິເຫດ

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

8.1 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນນຳໃຊ້ຕໍ່ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຕໍ່ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ເນື່ອງຈາກການຕຳວັດຖຸຄົງທີ່, ເຄື່ອນທີ່ ຫຼື ຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວ ປິ່ນຂວ້າ ໂດຍມີການຍົກເວັ້ນສະເພາະໃນຂໍ້ 8.19. ການຄຸ້ມຄອງເພີ່ມເຕີມທີ່ໄດ້ລະບຸໃນມາດຕາ 10 ເຖິງ 12 ກ່ຽວກັບແວ່ນລົດແຕກ, ໄຟໄໝ້ ແລະ ການລັກລ້ວນແລ້ວແຕ່ຢູ່ໃນເງື່ອນໄຂຂອງການຄຸ້ມຄອງນີ້, ສຳລັບຂໍ້ຍົກເວັ້ນ ແລະ/ຫຼື ເງື່ອນໄຂແມ່ນຈະມີລາຍລະອຽດຕາມມາໃນທີ່ນີ້.

8.2 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ກວມໄປເຖິງການເສຍຫາຍ ຊຶ່ງພິສູດໄດ້ວ່າເກີດຂຶ້ນໃນຂະນະທີ່ຖືກຂົນສົ່ງ (ລວມທັງການຂົນຂຶ້ນ ແລະ ຂົນລົງ) ໃນທາງບົກ ຫຼື ທາງນ້ຳ ພາຍໃນດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ.

8.3 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ຈະຄຸ້ມຄອງການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກຢາງຕີນລົດແຕກແລ້ວເຮັດໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດຈົນເກີດການເສຍຫາຍຕໍ່ພາກສ່ວນອື່ນຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພນັ້ນນຳເທົ່ານັ້ນ.

8.4 ເຄື່ອງປະກອບທັງໝົດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ, ນັບທັງເຄື່ອງອາໄຫຼ່, ອຸປະກອນສ້ອມແປງ ແລະ ເຄື່ອງປ່ຽນຖ່າຍທີ່ມາພ້ອມກັບຍານພາຫະນະ ໂດຍບໍ່ໄດ້ເພີ່ມລາຄາຍານພາຫະນະຄັນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງທັງໝົດ. ແຕ່ຖ້າວ່າບໍ່ສາມາດຊອກຊື້ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ປ່ຽນຖ່າຍ ຫຼື ອຸປະກອນຈຳເປັນເພື່ອການສ້ອມແປງຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວນັ້ນໄດ້ ພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ຖ້າວ່າເຄື່ອງດັ່ງກ່າວຫາກເປັນເຄື່ອງໝົດສະໄໝ, ສິນທົດແທນປະກັນໄພສຳລັບຊື້ຊິ້ນສ່ວນ ຫຼື ເຄື່ອງປະກອບເຫຼົ່ານັ້ນ ແມ່ນບໍ່ໃຫ້ເກີນລາຄາຫຼ້າສຸດທີ່ຂາຍຢູ່ຮ້ານຕົວແທນຈຳໜ່າຍເຄື່ອງອາໄຫຼ່ຂອງທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ.

ຜູ້ປະກັນໄພ ສາມາດທີ່ຈະເລືອກໃນການຈ່າຍຄ່າສ້ອມແປງຍານພາຫະນະ ຫຼື ທົດແທນເປັນເງິນຕາມມູນຄ່າການສູນເສຍ ຫຼື ເປັນເພສເສຍຫາຍຂອງຍານພາຫະນະ ຫຼື ແປງໃຫ້ຄືນສະພາບເດີມ ຫຼື ປ່ຽນແທນດ້ວຍຍານພາຫະນະຄັນອື່ນ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

ເງື່ອນໄຂດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ຈະບໍ່ມີການຄຸ້ມຄອງ:

8.5 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກໍ່ຂຶ້ນໂດຍເຈດຕະນາ.

8.6 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຍານພາຫະນະ, ຊຶ່ງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຂັບຂີ່ໃນຂະນະທີ່ເມົາເຫຼົ້າ ຫຼື ເມົາຢາເສບຕິດ ແລ້ວກໍ່ໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດ. ບຸກຄົນທີ່ຖືວ່າຢູ່ໃນສະພາບເມົາເຫຼົ້າ ເມື່ອສັດສ່ວນຂອງທາດເຫຼົ້າຂອງລົມຫາຍໃຈ, ເລືອດ ຫຼື ປັດສະວະຂອງຜູ້ກ່ຽວ ເກີນ:

(ກ) ສຳລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຂອງປະເພດລົດ 4 ລໍ້
ລົມຫາຍໃຈ : 0.24 ມິລິກຼາມ/ລິດ (BrAC)
ເລືອດ : 50 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (BAC)
ປັດສະວະ : 66.6 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (Urine)

(ຂ) ສຳລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຂອງປະເພດລົດບັນທຸກ
ລົມຫາຍໃຈ : 0 ມິລິກຼາມ/ລິດ (BrAC)
ເລືອດ : 0 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (BAC)
ປັດສະວະ : 0 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (Urine)

(ຄ) ສຳລັບ ຜູ້ຂັບຂີ່ ຂອງປະເພດລົດຈັກ ແລະ ລົດສາມລໍ້
ລົມຫາຍໃຈ : 0.14 ມິລິກຼາມ/ລິດ (BrAC)
ເລືອດ : 30 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (BAC)
ປັດສະວະ : 39.9 ມິລິກຼາມ/100 ມິລິລິດ (Urine)

8.7 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຍານພາຫະນະໃນເວລາຂົນສົ່ງວັດຖຸໄວໄຟ, ວັດຖຸລະເບີດ, ວັດຖຸທີ່ມີສານເຄມີ ຫຼື ວັດຖຸໄໝ້ງ່າຍ ແລະ ໃນໂອກາດນັ້ນວັດຖຸດັ່ງກ່າວຫາກໄດ້ກໍ່ ຫຼື ໄດ້ເພີ່ມອັນຕະລາຍໃຫ້ແກ່ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຂໍ້ຍົກເວັ້ນນີ້ ຈະບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ກໍ່ລະນີການຂົນສົ່ງນຳມັນເຊື້ອໄຟ, ນຳໄມທຸ່ລິ້ນ ຫຼື ແກ໊ສ ຖ້າບັນຈຸນຳໜັກບໍ່ເກີນ 500 ກິໂລກຼາມ ຫຼື 600 ລິດ (ລວມທັງຍານພາຫະນະທີ່ແລ່ນເຄື່ອງຈັກດ້ວຍນຳມັນເຊື້ອໄຟ ຫຼື ແກສີ).

8.8 ຄວາມເສຍຫາຍຕ່າງໆທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບຍານພາຫະນະ ໃນກໍລະນີທີ່ຖືກຍຶດເອົາ ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ, ທະຫານ ຫຼື ເຈົ້າໜ້າທີ່ອື່ນໆ.

8.9 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດກັບຍານພາຫະນະ ຍ້ອນສິນຄ້າ ຫຼື ວັດຖຸສິ່ງຂອງຕ່າງໆທີ່ບັນທຸກຢູ່ໃນລົດ.

8.10 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດມາຈາກການຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ລົງຈາກຍານພາຫະນະ.

8.11 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງການແຂ່ງຂັນຄວາມໄວ ຫຼື ການແຂ່ງຂັນກິລາອື່ນໆ (ຫຼື ການທົດລອງ) ຊຶ່ງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດລ່ວງໜ້າຈາກອຳນາດການປົກຄອງຂອງພາກລັດຕາມລະບຽບການ ເຖິງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະເຂົ້າຮ່ວມການແຂ່ງຂັນດັ່ງກ່າວໃນຖານະນັກແຂ່ງຂັນ, ຜູ້ຈັດຕັ້ງ ຫຼື ໃນຖານະຜູ້ຕາງໜ້າໃຫ້ຜູ້ໃດຜູ້ໜຶ່ງທີ່ກ່າວມານັ້ນກໍ່ຕາມ.

8.12 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກອາວຸດ ຫຼື ເຄື່ອງຈັກສຳລັບການລະເບີດ ດ້ວຍການປ່ຽນແປງໂຄງຮ່າງແທນປະລະມະນູ ຫຼື ດ້ວຍວັດຖຸເຜົາໄໝ້ນິວເຄຼຍ ຫຼື ສິ່ງເສດເຫຼືອຂອງກຳມັນຕະພາບລັງສີ ຫຼື ຈາກທຸກຢ່າງທີ່ເປັນບໍ່ເກີດແຫຼ່ງ ການກະຈາຍກະແສໄຟຟ້າ ຊຶ່ງນອນໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ນຳໃຊ້ໂຮງງານທີ່ເດີນດ້ວຍນິວເຄຼຍແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ.

8.13 ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພເວລາບັນທຸກເຄື່ອງກຳເນີດກະແສກຳມັນຕະພາບລັງສີ ເພື່ອນຳ

ໄປໃຊ້ນອກໂຮງງານ ນິວເຄຼຍ ດ້ວຍເຫດວ່າເຄື່ອງກຳເນີດດັ່ງກ່າວ ອາດຈະໄດ້ກໍານເສຍຫາຍ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ເສຍຫາຍໜັກຂຶ້ນ.

8.14 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກໄພທຳມະຊາດ ແລະ ຈະບໍ່ມີການຍົກ ເວີ້ນໃດໆ ລວມທັງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກສາເຫດແຜ່ນ ດິນໄຫວ, ພູເຂົາໄຟລະເບີດ, ກະແສຄືນທະເລແຮງ, ໄພນ້ຳຖ້ວມ, ພະຍຸໄຕ້ຝຸ່ນ, ພະຍຸໃຫຍ່, ພະຍຸຕອກນາໂດ, ພະຍຸໄຊໂກນ.

8.15 ຄ່າຊື້ເປືອງສຳລັບ ການແກ້ໄຂຍານພາຫະນະຂັດຂ້ອງ, ການ ລາກແກ່ ແລະ ການເອົາຍານພາຫະນະເຂົ້າແປງຢູ່ອູ່ສ້ອມແປງໃນ ກໍລະນີທີ່ອຸປະຕິເຫດຫາກເກີດຂຶ້ນກັບຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບ ປະກັນໄພນັ້ນ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຈ່າຍຄ່າເຜົາ-ຝາກ ຫຼື ຄ່າຂົນສົ່ງ ຍານພາຫະນະໄປເຖິງອູ່ສ້ອມແປງບ່ອນໃກ້ທີ່ສຸດທີ່ສາມາດສ້ອມ ແປງຍານພາຫະນະໄດ້ ຊຶ່ງຄ່າໃຊ້ແທນນີ້ ຈະບໍ່ເກີນ 20% ຂອງ ຄ່າສ້ອມແປງຕົວຈິງທັງໝົດທີ່ສະເໜີໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຈ່າຍ. ເຊິ່ງ ຄວາມຮັບຜິດຊອບສູງສຸດຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຮັບຜິດຊອບ ບໍ່ເກີນຕາມຂໍ້ກຳນົດພາຍໃຕ້ມາດຕານີ້.

ໃນກໍລະນີເກີດອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ຍານພາຫະນະເກີດຕິດຂັດ, ຍານ ພາຫະນະໄດ້ຖືກຈອດປະໄວ້ ໂດຍຂາດການຮັກສາດູແລ ແລະ ພາ ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ສູນເສຍ ຫຼື ໃນກໍລະນີຍານພາຫະນະ ທີ່ຂັບໄປບົນທ້ອງຖະໜົນທີ່ມີສະພາບບໍ່ດີ ກ່ອນການສ້ອມແປງ ທີ່ຈຳເປັນໄດ້ເກີດຂຶ້ນແລ້ວນັ້ນ, ຄວາມເສຍຫາຍໃດໆ ທີ່ຂະ ຫຍາຍວົງກວ້າງອອກ ຫຼື ພາໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍເພີ່ມເຕີມ ໃຫ້ແກ່ຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຈະຖືກຍົກເວີ້ນຈາກການຄຸ້ມ ຄອງນີ້.

8.16 ການເສຍຫາຍທາງອ້ອມ ເຊັ່ນ: ການອັບປະໂຫຍດສ່ວນຕົວ, ຂາດລາຍໄດ້ທີ່ຄວນໄດ້ຮັບ ແລະ ການຫຼຸ້ຍຫຼຽນຂອງຍານພາ ຫະນະ.

8.17 ການເສຍຫາຍ ຊຶ່ງເກີດຈາກການດູແລຮັກສາບໍ່ດີ, ເກີດການ ຫຼຸ້ຍຫຼຽນ ແລະ ການຈິກຂາດ, ເຊື່ອມສະພາບ ຫຼື ເຮັດໃຫ້ຍານ ພາຫະນະບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້, ສະພາບໜ້າດິນ ຫຸບໂນນ ຫຼື ສະ ພາບໜ້າດິນບໍ່ດີ ຊຶ່ງເຮັດມີຜົນກະທົບຕໍ່ຍານພາຫະນະ ແລະ ເຮັດໃຫ້ເສຍການຊົງຕົວ, ຫຼື ເຮັດໃຫ້ຍານພາຫະນະໄກ່ວຕົວໄປ ມາ.

8.18 ມີຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ ຮັບປະກັນໄພ ບັນຈຸນຳໜັກເກີນບ່ອນນັ່ງ ຫຼື ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຍານ ພາຫະນະມີການໂຍະເບາະນັ່ງ ຕາມການກຳນົດຂອງຜູ້ຜະລິດ, ຊຶ່ງ ເປັນສາເຫດກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ອື່ນໆ.

8.19 ໃນກໍລະນີຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນ ປີ້ນ (ພິກຂວ້າ), ການ ຄຸ້ມຄອງ ຈະກວມເອົາພຽງແຕ່ການການເສຍຫາຍໂດຍກົງຈາກ ການປີ້ນເທົ່ານັ້ນ. ສ່ວນການເສຍຫາຍຂອງເຄື່ອງຈັກ ອັນເກີດ ຈາກການຈົມນ້ຳ ຈະບໍ່ຖືກຄຸ້ມຄອງ.

8.20 ການເສຍຫາຍ, ການເປ່ເພ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຫຼື ລາຍຈ່າຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ທາງກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມ ທີ່ຕິດພັນກັບການກໍ່ການຮ້າຍ ຫຼື ເຫດ

ການຕ່າງໆທີ່ເປັນການສະໜັບສະໜູນການກໍ່ການຮ້າຍ ຫຼື ມີການສ້າງໃຫ້ເກີດມີຜົນເສຍຫາຍ.

ສຳລັບຈຸດປະສົງນີ້ ການກະທຳຈາກກຸ່ມກໍ່ການຮ້າຍ ໝາຍເຖິງ ການກະທຳ ລວມທັງແຕ່ບໍ່ຈຳກັດໃນການນຳໃຊ້ຄວາມຮຸນແຮງ ຫຼື ຂົ່ມຂູ່ ແລະ/ຫຼື ບັງຄັບ ເປັນຕົ້ນ ຂອງບຸກຄົນໃດໜຶ່ງ ຫຼື ກຸ່ມຄົນ ບໍ່ວ່າຈະກະທຳຄົນດຽວ ຫຼື ໃນນາມ ຫຼື ກ່ຽວພັນກັບອົງກອນ ຫຼື ລັດຖະບານ, ການເມືອງ, ສາສະໜາ, ອຸດົມການ ຫຼື ຄ້າຍຄືກັນ ລວມທັງການເຈດຕະນາທາງດ້ານອິດທິພົນຂອງລັດຖະບານໃດ ໜຶ່ງ ແລະ/ຫຼື ສາທາລະນະ.

ສັນຍາສະບັບນີ້ ຈະບໍ່ຄຸ້ມຄອງຕໍ່ການເສຍຫາຍ, ການເປ່ເພ, ຄ່າ ໃຊ້ຈ່າຍ ຫຼື ລາຍຈ່າຍ ທີ່ເກີດຂຶ້ນທາງກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມ ທີ່ຕິດພັນ ກັບການຄວບຄຸມ, ປ້ອງກັນ ແລະ ສະໜັບສະໜູນການກໍ່ການ ຮ້າຍ.

8.21 ເຫດການທີ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍ ໂດຍ ຫຼື ທີ່ໄດ້ຮັບຈາກທາງກົງ ຫຼື ທາງອ້ອມ ເຊັ່ນ: ເກີດຈາກສົງຄາມ, ມີການຮຸກຮານ, ເກີດ ຈາກການກະທຳຂອງສັດຕູຕ່າງປະເທດ, ມີການປະຕິບັດການທີ່ ເປັນໄພ ຫຼື ເຫດການທີ່ຄ້າຍຄືສົງຄາມ (ຫຼື ມີການປະກາດກົດ ໄອຍະການເສີກ), ເກີດມີການກະບົດ, ເກີດສົງຄາມກາງເມືອງ ຫຼື ມີການປະທ້ວງທີ່ລຸກຮື້ຂຶ້ນ, ມີການຍຶດອຳນາດຈາກທະຫານ (ລັດຖະປະຫານ), ມີການຈູ້ໂຈມຈາກກອງໂຈນ, ຈາກກຸ່ມກະບົດ, ເກີດການປະຕິວັດ, ທະຫານຍຶດອຳນາດ ຫຼື ມີການກະທຳຂອງ ບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນ ໃນນາມການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ກັບການຕໍ່ຕ້ານລັດຖະບານ ຈາກກຸ່ມກໍ່ການຮ້າຍ ຫຼື ມີການລ່ວງ ລະເມີດລະບຽບກົດໝາຍ.

8.22 ຜູ້ປະກັນ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບຈ່າຍສິນທົດແທນ ຫຼື ເສຍຄ່າ ຮຽກຮ້ອງຜົນປະໂຫຍດໃດໆໃຫ້ແກ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ຕາມທີ່ ໄດ້ລະບຸໃນຂໍ້ບັນຍັດຂອງການຄຸ້ມຄອງ ຫຼື ຈະບໍ່ມີການທົດແທນ ຜົນເສຍຫາຍໃດໆ ໂດຍສົ່ງຜົນໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຖືເປັນການ ລະເມີດ, ລົງໂທດ, ຂໍ້ຫ້າມ ຫຼື ຂໍ້ຈຳກັດພາຍໃຕ້ກົດບັດຂອງ ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ຫຼື ລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຄ້າ ແລະ ເສດຖະກິດ ຂອງສະຫະພາບຢູຣົບລາຊະອານາຈັກ ຫຼື ສະຫະລັດອາເມລິກາ.

3) ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ

8.23 ສຳລັບລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຂອງຍານພາຫະນະ ຈະຖືກກຳ ນົດໂດຍ ຜູ້ປະກັນໄພ ດ້ວຍວິທີການຕັດສິນໃຈ ແລະ ທາງເລືອກ ເຊັ່ນ: (i) ການປະເມີນລາຄາມາຈາກຕົວແທນຮ້ານຈຳໜ່າຍ, ຜູ້ ນຳເຂົ້າ ຫຼື ຈຳໜ່າຍຍານພາຫະນະ; ຫຼື (ii) ການປະເມີນລາຄາ ມາຈາກຮ້ານຈຳໜ່າຍຍານພາຫະນະໃໝ່ທີ່ມີຊື່ສຽງ, ຮ້ານຈຳ ໜ່າຍຍານພາຫະນະມີສອງ ຫຼື ອື່ນໆ ຕາມການຕັດສິນໃຈຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ; ຫຼື (iii) ປະເມີນຕາມການສະເລ່ຍມາຈາກ (i) ແລະ (ii) ຂ້າງເທິງນີ້.

ປະເມີນຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຖືເປັນຂໍ້ຜູກມັດທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມ ກົດໝາຍຕໍ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແລະ ເປັນຫຼັກຖານຂອງ ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຕໍ່ຍານພາຫະນະ.

ມາດຕາ 9 - ການຄຸ້ມຄອງ “ງ”: ການຕໍາກັນ

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

9.1 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນການຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກການຕໍາ ກັບຍານພາຫະນະ, ສັດ ຫຼື ຄົນຍ່າງ ຊຶ່ງການຕໍານັ້ນບໍ່ໄດ້ເກີດຂຶ້ນອຸ່ມແປງ, ບ່ອນມ້ຽນລົດ ຫຼື ອາຄານໃນສະຖານທີ່ທີ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫຼື ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະ, ຍົກເວັ້ນກໍລະນີ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພຫາກເປັນເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະ, ສັດ ຫຼື ຄົນຍ່າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

9.2 ເຄື່ອງປະກອບທັງໝົດຂອງລົດທີ່ມີປະກັນໄພ, ນັບທັງເຄື່ອງອາໄຫຼ່, ອຸປະກອນສ້ອມແປງ ແລະ ເຄື່ອງປ່ຽນຖ່າຍທີ່ມາພ້ອມກັບຍານພາຫະນະ ໂດຍບໍ່ໄດ້ເພີ່ມລາຄາຍານພາຫະນະຄັນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງທັງໝົດ. ແຕ່ຖ້າວ່າບໍ່ສາມາດຊອກຊື້ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ປ່ຽນຖ່າຍ ຫຼື ອຸປະກອນຈໍາເປັນ ເພື່ອການສ້ອມແປງຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວນັ້ນໄດ້ ພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ຖ້າວ່າເຄື່ອງດັ່ງກ່າວຫາກເປັນເຄື່ອງໝົດ (ລ້າ) ສະໄໝ, ສິນທົດແທນປະກັນໄພສໍາລັບຊື້ຊິ້ນສ່ວນ ຫຼື ເຄື່ອງປະກອບເຫຼົ່ານັ້ນ ແມ່ນບໍ່ໃຫ້ເກີນລາຄາຫຼ້າສຸດທີ່ຂາຍຢູ່ຮ້ານຕົວແທນຈໍາໜ່າຍເຄື່ອງອາໄຫຼ່ຂອງທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ.

ຜູ້ປະກັນໄພ ສາມາດທີ່ຈະເລືອກ ໃນການຈ່າຍຄ່າສ້ອມແປງພາຫະນະ ຫຼື ທົດແທນເປັນເງິນຕາມມູນຄ່າການສູນເສຍ ຫຼື ເປ່ເພເສຍຫາຍຂອງຍານພາຫະນະ ຫຼື ແປງໃຫ້ຄືນສະພາບເດີມ ຫຼື ປ່ຽນແທນດ້ວຍຍານພາຫະນະຄັນອື່ນ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

9.3 ສໍາລັບຂໍ້ຍົກເວັ້ນຂອງການຄຸ້ມຄອງ “ງ” ແມ່ນອີງຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຂໍ້ 8.5 ຫາ 8.22.

3) ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ

9.4 ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຂອງຍານພາຫະນະ ຈະຖືກກຳນົດໂດຍຜູ້ປະກັນໄພ ດ້ວຍວິທີການຕັດສິນໃຈ ແລະ ທາງເລືອກ ເຊັ່ນ: (i) ການປະເມີນລາຄາມາຈາກຕົວແທນຮ້ານຈໍາໜ່າຍ, ຜູ້ນໍາເຂົ້າ ຫຼື ຈໍາໜ່າຍຍານພາຫະນະ; ຫຼື (ii) ການປະເມີນລາຄາມາຈາກຮ້ານຈໍາໜ່າຍຍານພາຫະນະໃໝ່ທີ່ມີຊື່ສຽງ, ຮ້ານຈໍາໜ່າຍຍານພາຫະນະມີສອງ ຫຼື ອື່ນໆ ຕາມການຕັດສິນໃຈຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ; ຫຼື (iii) ປະເມີນຕາມການສະເລ່ຍມາຈາກ (i) ແລະ (ii) ຂ້າງເທິງນີ້.

ການປະເມີນຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຖືເປັນຂໍ້ຜູກມັດທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍຕໍ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແລະ ເປັນຫຼັກຖານຂອງລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຕໍ່ຍານພາຫະນະ.

ມາດຕາ 10 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຈ”: ແວ່ນລົດແຕກ

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

10.1 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງໃນການຈ່າຍ ສໍາລັບການຕິດຕັ້ງແວ່ນທາງໜ້າ, ແວ່ນປະຕູ, ແວ່ນຂ້າງ ແລະ ແວ່ນເທິງຫຼັງຄາຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ, ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມາຈາກສາເຫດອຸປະຕິເຫດໂດຍກົງ ຫຼື ບໍ່ກໍຕາມ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

10.2 ສໍາລັບຂໍ້ຍົກເວັ້ນຂອງການຄຸ້ມຄອງ “ຈ” ແມ່ນອີງຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ຂໍ້ 8.5 ຫາ 8.22.

3) ການຄຸ້ມຄອງ

10.3 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງຄ່າຕິດຕັ້ງແວ່ນ ລວມທັງຄ່າຕິດພິມກັນແສງ (ຖ້າມີ).

ມາດຕາ 11 - ການຄຸ້ມຄອງ “ສ”: ໄພໄໝ້

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

11.1 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຈາກໄພໄໝ້, ຟ້າຜ່າ ຫຼື ການລະເບີດ.

11.2 ການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນກັບອຸປະກອນໄຟຟ້າ ຈະມີການຄຸ້ມຄອງ ກໍຕໍ່ເມື່ອການເສຍຫາຍນັ້ນ ຫາກໄດ້ເກີດມາຈາກຄວາມຜິດພາດຂອງອຸປະກອນໄຟຟ້າເຫຼົ່ານັ້ນ.

11.3 ເຄື່ອງປະກອບທັງໝົດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ, ນັບທັງເຄື່ອງອາໄຫຼ່, ອຸປະກອນສ້ອມແປງ ແລະ ເຄື່ອງປ່ຽນຖ່າຍທີ່ມາພ້ອມກັບຍານພາຫະນະ ໂດຍບໍ່ໄດ້ເພີ່ມລາຄາຍານພາຫະນະຄັນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງທັງໝົດ. ແຕ່ຖ້າວ່າບໍ່ສາມາດຊອກຊື້ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ປ່ຽນຖ່າຍ ຫຼື ອຸປະກອນຈໍາເປັນ ເພື່ອການສ້ອມແປງຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວນັ້ນໄດ້ ພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ຖ້າວ່າເຄື່ອງດັ່ງກ່າວຫາກເປັນເຄື່ອງໝົດ (ລ້າ) ສະໄໝ, ສິນທົດແທນປະກັນໄພສໍາລັບຊື້ຊິ້ນສ່ວນ ຫຼື ເຄື່ອງປະກອບເຫຼົ່ານັ້ນ ແມ່ນບໍ່ໃຫ້ເກີນລາຄາຫຼ້າສຸດທີ່ຂາຍຢູ່ຮ້ານຕົວແທນຈໍາໜ່າຍເຄື່ອງອາໄຫຼ່ຂອງທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

ນອກຈາກຂໍ້ຍົກເວັ້ນທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 8.5 ຫາ 8.22, ກໍລະນີດັ່ງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ:

11.4 ການເສຍຫາຍ ອັນເກີດຈາກວັດຖຸລະເບີດທຸກຊະນິດ ທີ່ຂົນສົ່ງ ຫຼື ບັນຈຸຢູ່ໃນ ຫຼື ເທິງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ.

11.5 ການເສຍຫາຍທີ່ບໍ່ອາດຖືວ່າມາຈາກເຫດໄພໄໝ້ ໂດຍສະເພາະ ການເຜົາໄໝ້ ທີ່ເກີດຈາກຄວາມຮ້ອນເກີນຂອບເຂດ ໂດຍບໍ່ມີ ແປວໄຟລຸກຂຶ້ນ ແລະ ອຸປະຕິເຫດຍ້ອນຜູ້ສູບຢາ.

3) ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ

11.6 ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຂອງຍານພາຫະນະ ຈະຖືກກຳນົດໂດຍ ຜູ້ປະກັນໄພ ດ້ວຍວິທີການຕັດສິນໃຈ ແລະ ທາງເລືອກ ເຊັ່ນ: (i) ການປະເມີນລາຄາມາຈາກຕົວແທນຮ້ານຈຳໜ່າຍ, ຜູ້ນຳເຂົ້າ ຫຼື ຈຳໜ່າຍຍານພາຫະນະ; ຫຼື (ii) ການປະເມີນລາຄາມາຈາກ ຮ້ານຈຳໜ່າຍຍານພາຫະນະໃໝ່ທີ່ມີຊື່ສຽງ, ຮ້ານຈຳໜ່າຍ ຍານພາຫະນະມີສອງ ຫຼື ອື່ນໆ ຕາມການຕັດສິນໃຈຂອງ ຜູ້ປະ ກັນໄພ; ຫຼື (iii) ປະເມີນຕາມການສະເລ່ຍມາຈາກ (i) ແລະ (ii) ຂ້າງເທິງນີ້.

ການປະເມີນຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຖືເປັນຂໍ້ຜູກມັດທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມ ກົດໝາຍຕໍ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແລະ ເປັນຫຼັກຖານຂອງ ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຕໍ່ຍານພາຫະນະ.

ມາດຕາ 12 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຊ”: ການລັກ

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

12.1 ການຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນຄຸ້ມຄອງການເສຍຫາຍທີ່ເກີດມາຈາກການ ສູນຫາຍໄປ ຫຼື ການຊຸດໂຊມເປ່ເພຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ ຮັບປະກັນໄພ ຊຶ່ງຄົນຮ້າຍໄດ້ລັກໄປ ຫຼື ພະຍາຍາມຈະລັກ ພ້ອມ ທັງຄຸ້ມຄອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຄິດໄລ່ຕາມຕົວຈິງ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບຄວາມ ເຫັນດີຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຫຼື ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຊຶ່ງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນ ໄພ ໄດ້ຈ່າຍໄປຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຍານພາຫະນະ ທີ່ເສຍໄປນັ້ນຄືນມາ.

12.2 ເຄື່ອງປະກອບທັງໝົດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ, ນັບທັງເຄື່ອງອາໄຫຼ່, ອຸປະກອນສ້ອມແປງ ແລະ ເຄື່ອງປ່ຽນຖ່າຍ ທີ່ມາພ້ອມກັບຍານພາຫະນະ ໂດຍບໍ່ໄດ້ເພີ່ມລາຄາຍານພາຫະນະ ຄັນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງທັງໝົດ. ແຕ່ຖ້າວ່າບໍ່ ສາມາດຊອກຊື້ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ປ່ຽນຖ່າຍ ຫຼື ອຸປະກອນຈຳເປັນ ເພື່ອການສ້ອມແປງຍານພາຫະນະດັ່ງກ່າວນັ້ນໄດ້ ພາຍໃນທ້ອງ ຖິ່ນ ຫຼື ຖ້າວ່າເຄື່ອງດັ່ງກ່າວຫາກເປັນເຄື່ອງໝົດສະໄໝ, ສິນທົດ ແທນປະກັນໄພສຳລັບຊື້ຊິ້ນສ່ວນ ຫຼື ເຄື່ອງປະກອບເຫຼົ່ານັ້ນ ແມ່ນບໍ່ໃຫ້ເກີນລາຄາຫຼ້າສຸດທີ່ຂາຍຢູ່ຮ້ານຕົວແທນຈຳໜ່າຍ ເຄື່ອງອາໄຫຼ່ຂອງທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

ນອກຈາກຂໍ້ຍົກເວັ້ນທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 8.5 ຫາ 8.22, ກໍລະນີ ດັ່ງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ:

12.3 ການລັກເອົາເຄື່ອງອາໄຫຼ່ ທີ່ມີຮູນຢູ່ດ້ານນອກຍານພາຫະນະທີ່ ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແມ່ນຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ ເວັ້ນເສຍ ແຕ່ການລັກດັ່ງກ່າວເກີດຂຶ້ນຢູ່ອູ່ສ້ອມແປງ ຫຼື ໃນອູ່ມ້ຽນລົດ, ຄົນຮ້າຍງັດແງະ, ໃຊ້ກະແຈປອມ, ປິນຂ້າມກຳແພງ ຫຼື ທຸບທຳ

ລາຍຢ່າງຮຸນແຮງ.

12.4 ການລັກທີ່ເປັນການກະທຳຈາກລູກຈ້າງ (ພະນັກງານ) ຂອງ ຜູ້ ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເອງ ໃນຂະນະເວລາປະຕິບັດວຽກງານຂອງ ເຂົາເຈົ້າ.

12.5 ການລັກ ເຊິ່ງເປັນການກະທຳຂອງສະມາຊິກຄອບຄົວໃນເຮືອນ ຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫຼື ຈາກບຸກຄົນທີ່ມີສ່ວນສົມຮູ້ ຮ່ວມຄິດນຳ.

3) ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ

12.6 ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຂອງຍານພາຫະນະ ຈະຖືກກຳນົດໂດຍ ຜູ້ປະກັນໄພ ດ້ວຍວິທີການຕັດສິນໃຈ ແລະ ທາງເລືອກ ເຊັ່ນ: (i) ການປະເມີນລາຄາມາຈາກຕົວແທນຮ້ານຈຳໜ່າຍ, ຜູ້ນຳເຂົ້າ ຫຼື ຈຳໜ່າຍຍານພາຫະນະ; ຫຼື (ii) ການປະເມີນລາຄາມາຈາກ ຮ້ານຈຳໜ່າຍຍານພາຫະນະໃໝ່ທີ່ມີຊື່ສຽງ, ຮ້ານຈຳໜ່າຍຍານ ພາຫະນະມີສອງ ຫຼື ອື່ນໆ ຕາມການຕັດສິນໃຈຂອງ ຜູ້ປະກັນ ໄພ; ຫຼື (iii) ປະເມີນຕາມການສະເລ່ຍມາຈາກ (i) ແລະ (ii) ຂ້າງ ເທິງນີ້.

ການປະເມີນຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຖືເປັນຂໍ້ຜູກມັດທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມ ກົດໝາຍຕໍ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແລະ ເປັນຫຼັກຖານຂອງ ລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດຕໍ່ຍານພາຫະນະ.

ມາດຕາ 13 - ການຄຸ້ມຄອງ “ຍ”: ການປົກປ້ອງສິດ ແລະ ການ ຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ

ພາຍໃນຂອບເຂດສິນທົດແທນປະກັນໄພສູງສຸດ ສຳລັບແຕ່ລະການເສຍ ຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຊຶ່ງໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ແລະ ຕາບໃດທີ່ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ຍັງຖືກນຳໃຊ້ຖືກຕ້ອງ ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule), ຜູ້ປະກັນ ໄພ ຈະ:-

13.1 ຈະປົກປ້ອງສິດຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ດ້ວຍລາຍຈ່າຍ ຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພເອງ ຕໍ່ໜ້າສານຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຂໍ້ 3.7 (ຄ), ຖ້າວ່າ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຖືກຮ້ອງຟ້ອງໃນສະ ຖານລະເມີດ ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ທີ່ເປັນຕົ້ນເຫດພາໃຫ້ເກີດອຸປະຕິ ເຫດເວລາສັນຈອນຕາມຖະໜົນ, ຫາກວ່າອຸປະຕິເຫດນັ້ນມີ ການຄຸ້ມຄອງຈາກສັນຍາສະບັບນີ້; ແລະ

13.2 ຈະຮຽກຮ້ອງດ້ວຍລາຍຈ່າຍຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພເອງ ຕາມເງື່ອນໄຂ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຂໍ້ 19.15 ຫາ 19.19 ເພື່ອຮຽກຮ້ອງເອົາເງິນ ໃຊ້ແທນ :-

- i. ຄວາມເສຍຫາຍດ້ານຮ່າງກາຍ ເຊິ່ງເກີດຂຶ້ນແກ່ ຜູ້ໄດ້ ຮັບປະກັນໄພ ດັ່ງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 3.7(ຄ);
- ii. ຄວາມເສຍຫາຍດ້ານວັດຖຸ ຊຶ່ງເກີດຂຶ້ນຕໍ່ຍານພາຫະນະທີ່ ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ພ້ອມທັງວັດຖຸສິ່ງຂອງທີ່ບັນຈຸໃນຍານ ພາຫະນະນັ້ນ ໃນກໍລະນີທີ່ວ່າ ບໍ່ມີການຄຸ້ມຄອງອື່ນ ຂອງ ສັນຍານີ້.

13.3 ການຄຸ້ມຄອງ «ການຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ» ຈະເປັນໄປໄດ້ ກໍ່ ຕໍ່ເມື່ອຄວາມເສຍຫາຍຕ່າງໆຫາກເປັນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ບຸກຄົນອື່ນ ທີ່ບໍ່ແມ່ນ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເປັນຕົ້ນເຫດພາ ໃຫ້ເກີດຂຶ້ນ ດັ່ງທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຂໍ້ 3.7(ຄ).

ມາດຕາ 14 - ການຄຸ້ມຄອງ “ດ”: ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ

1) ຈຸດປະສົງຂອງການຄຸ້ມຄອງ

14.1 ພາຍໃຕ້ຂໍ້ຕົກລົງສັນຍາສະບັບນີ້, ຜູ້ປະກັນໄພ ໃຫ້ຄຸ້ມຄອງການ ຊຳລະສິນທົດແທນ ຕາມການຄຸ້ມຄອງທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາ ປະກັນໄພ (Policy Schedule) ເມື່ອ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ໄດ້ປະສົບຄວາມເສຍຫາຍດ້ານຮ່າງກາຍ ບົນທ້ອງຖະໜົນ.

2) ຂໍ້ຍົກເວັ້ນ

14.2 ຂໍ້ຍົກເວັ້ນໃນການຄຸ້ມຄອງ “ດ” ແມ່ນປະຕິບັດຕາມຂໍ້ຍົກເວັ້ນ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 8.5 ຫາ 8.22.

14.3 ໃນກໍລະນີ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເສຍຊີວິດ ເນື່ອງຈາກອຸປະ ຕິເຫດໃນການສັນຈອນບົນທ້ອງຖະໜົນ ໃນໄລຍະເວລາ 24 ເດືອນ ນັບແຕ່ວັນເກີດອຸປະຕິເຫດ ຊຶ່ງສັນຍາສະບັບນີ້ໄດ້ຄຸ້ມ ຄອງ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຊຳລະເງິນທົດແທນຕາມຈຳນວນວົງເງິນປະ ກັນໄພ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ໃຫ້ແກ່ຜົວ ຫຼື ເມຍຂອງຜູ້ເສຍຊີວິດ ຫຼື ກໍລະນີບໍ່ມີຜົວ ຫຼື ເມຍ ກໍ່ຈະມອບໃຫ້ຜູ້ສືບມໍລະດົກ ຫຼື ຜູ້ມີສິດສືບທອດຂອງຜູ້ເສຍ ຊີວິດ ໂດຍທີ່ ຜູ້ປະກັນໄພ ບໍ່ມີໜ້າທີ່ແບ່ງປັນພູດໃຫ້. ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍ່ຕາມ, ຝ່າຍ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ກໍ່ມີສິດ ທີ່ຈະບັງຕົວເອົາ ຜູ້ຮັບຜົນ ປະໂຫຍດ ໃນການຮັບເອົາສິນທົດແທນປະກັນໄພ.

14.4 ໃນກໍລະນີ ທີ່ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫາກພິການຕະຫຼອດຊີວິດ ໂດຍທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຈ່າຍສິນທົດແທນ ໃຫ້ ຕາມອັດຕາພິການ ເນື່ອງຈາກອຸປະຕິເຫດໃນການສັນຈອນ ບົນທ້ອງຖະໜົນ ຕາມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ I ຂອງສັນຍານີ້. ການຈ່າຍສິນທົດແທນສູງສຸດ ທີ່ລະບຸໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ອາດຈະຫຼຸດລົງຕາມອັດຕາສ່ວນ ພິການ.

ການທົດແທນນີ້ ຈະຖືວ່າ ແມ່ນການຮັບຮູ້ອາການບາດເຈັບຄັ້ງ ສຸດທ້າຍ.

ເຖິງໃດກໍ່ຕາມ, ເມື່ອສາເຫດອຸປະຕິເຫດດັ່ງກ່າວ ມີອາການຮ້າຍ ແຮງຂຶ້ນອັນເປັນຜົນຈາກຄວາມລະເລີຍຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະ ກັນໄພ ເອງ ຫຼື ຄວາມລະເລີຍທີ່ຈະປະຕິບັດຕາມຫຼັກການປິ່ນປົວ ທາງການແພດທີ່ຖືກຕ້ອງ, ການຈ່າຍສິນທົດແທນ ແມ່ນຈະອີງ ຕາມລາຍການປິ່ນປົວຕົວຈິງ ແລະ ອີງຕາມຫຼັກການປິ່ນປົວ ທາງການແພດ ເຊິ່ງອຸປະຕິເຫດດັ່ງກ່າວເປັນສາເຫດໃຫ້ບຸກຄົນ ໃດໜຶ່ງໄດ້ຮັບຜົນເສຍຫາຍ.

14.5 ສິນທົດແທນປະກັນໄພ ກໍລະນີ “ເສຍຊີວິດ” ບໍ່ບວກເຂົ້າໃສ່ ສິນທົດແທນປະກັນໄພກໍລະນີ “ພິການ”

ສິນທົດແທນປະກັນໄພທີ່ໄດ້ຈ່າຍສິນທົດແທນຄືນ ເພື່ອຖືກ ຄຸ້ມຄອງໃນກໍລະນີ ພິການຖາວອນແລ້ວ, ຖ້າຫາກມີການເສຍຊີ ວິດຕາມພາຍຫຼັງ ກໍ່ຈະໄດ້ເອົາຈຳນວນເງິນທີ່ຈ່າຍໄປແລ້ວມາລົບ ອອກຈາກວົງເງິນປະກັນໄພການເສຍຊີວິດ.

ປະກັນໄພ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບຜົນທີ່ເກີດພາຍຫຼັງຂອງອຸປະຕິ ເຫດໃດໜຶ່ງທີ່ໄດ້ແກ້ໄຂ ບົນພື້ນຖານຂອງສັນຍາທີ່ໄດ້ຕົກລົງ ກັນໄວ້ ແລະ ກໍ່ເຊັ່ນດຽວກັນນຳໃນຮັບເງິນທີ່ໄດ້ອອກໃຫ້ຜູ້ກ່ຽວ ແລ້ວ.

14.6 ຄ່າປິ່ນປົວ

1) ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຄວາມເສຍຫາຍທີ່ຖືກຄຸ້ມຄອງ ແມ່ນອີງຕາມເອ ກະສານຍິ່ງຍືນທີ່ຖືກຕ້ອງ

ຖ້າວ່າໄດ້ເຊັນເອົາການຄຸ້ມຄອງ “ການປິ່ນປົວ” ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະ ໃຊ້ຄືນຄ່າປິ່ນປົວ, ຄ່າຢາ, ຄ່າການວິເຄາະພະຍາດ, ຄ່າເຮັດອົງຄະ ທຽມ ແລະ ຄ່າການຟື້ນຟູກາຍະບຳບັດ, ຄ່າປິ່ນປົວ ແລະ ໃສ່ແຂ້ວ ທີ່ເນື່ອງຈາກອຸປະຕິເຫດໃນການສັນຈອນບົນທ້ອງຖະໜົນ ຕາມ ວົງເງິນປະກັນໄພທີ່ໄດ້ ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule).

2) ວິທີຊຳລະຄ່າປິ່ນປົວ

ສິນທົດແທນປະກັນໄພ ທີ່ຈະຈ່າຍໃຫ້ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະຕ້ອງບໍ່ເກີນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕົວຈິງທີ່ໄດ້ເກີດຂຶ້ນ ແລະ ບໍ່ເກີນວົງ ເງິນປະກັນໄພ.

ພາກທີ III - ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ແລະ ຜູ້ ປະກັນໄພ

ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຄວາມສ່ຽງ

ມາດຕາ 15 - ຂໍ້ມູນທີ່ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຄວນແຈ້ງໃນເວລາອອກສັນ ຍາປະກັນໄພ, ປະຕິບັດສັນຍາ - ມາດຕະການລົງ ໂທດ

1) ໃນເວລາອອກສັນຍາປະກັນໄພ

15.1 ສັນຍາປະກັນໄພ ສ້າງຂຶ້ນພາຍຫຼັງຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ໄດ້ແຈ້ງຂໍ້ມູນ ຕ່າງໆ ແລະ ໄດ້ມີການກຳນົດຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພຄົບຖ້ວນ. ຜູ້ ຊື້ປະກັນໄພຕ້ອງແຈ້ງຂໍ້ມູນໃຫ້ຖືກຕ້ອງທຸກປະການທີ່ຕົນຮູ້ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ໃນການຕີລາຄາຄາຍາພາຫະນະ ທີ່ເອົາເຂົ້າປະກັນໄພ ຊຶ່ງຜູ້ປະກັນໄພ ຈະໄດ້ຮັບຜິດຊອບ, ຖ້າບໍ່ ດັ່ງນັ້ນ ຈະມີການປະຕິບັດມາດຕະການລົງໂທດ.

2) ໃນເວລາປະຕິບັດສັນຍາປະກັນໄພ

15.2 ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງໂດຍທາງຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ຫຼື ຈົດໝາຍສົ່ງໃຫ້ເຊັນຮັບເອົາ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ປະກັນໄພຊາບກ່ຽວກັບທຸກໆການປ່ຽນແປງທີ່ມີຜົນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:-

- i. ລັກສະນະຂອງຍານພາຫະນະ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:
 - ລູກສູບ;
 - ຖັງລົດ;
 - ລົດ 2 ລໍ້ ທີ່ເສີມພ່ວງ (ສາມລໍ້ເຄື່ອງ);
 - ນໍ້າໜັກທີ່ບັນທຸກໄດ້ ແລະ ນໍ້າໜັກຂອງຍານພາຫະນະ (ສໍາລັບລົດບັນທຸກ ຫຼື ໂດຍສານ);
 - ທຸກການດັດແປງ ຫຼື ຕໍ່ເຕີມໂຄງປະກອບສ້າງຂອງຍານພາຫະນະ.
- ii. ການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະ ເຖິງຈະແມ່ນໃນກໍລະນີດັດແປງການນໍາໃຊ້ຊົ່ວຄາວກໍຕາມ.
- iii. ສໍາລັບຜູ້ຂັບຂີ່ຜູ້ໃໝ່ ຊຶ່ງຂັບເປັນປົກກະຕິ, ໃຫ້ແຈ້ງ: ເພດ, ອາຍຸ ແລະ ວັນອອກໃບຂັບຂີ່ຂອງຜູ້ກ່ຽວ.

15.3 ການແຈ້ງຂໍ້ມູນໃນນີ້ ຈະຕ້ອງກ່ອນທີ່ຈະມີການດັດແປງ ຖ້າຫາກວ່າການດັດແປງພາຍຫຼັງ ໂດຍຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ແລະ ໃນກໍລະນີອື່ນ ໃຫ້ແຈ້ງ ພາຍໃນກຳນົດ ແປດ (8) ວັນ ນັບແຕ່ເວລາຜູ້ໃດຜູ້ໜຶ່ງໃນສອງຄົນນີ້ໄດ້ຊາບເຖິງການດັດແປງ.

15.4 ເມື່ອມີການດັດແປງເປັນປັດໄຈທີ່ເຮັດໃຫ້ຄວາມສ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນ ຖ້າມີການດັດແປງໃໝ່ນໍາຍານພາຫະນະທີ່ຍັງມີປະກັນໄພຢູ່ແລ້ວ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະບໍ່ອອກສັນຍາໃຫ້ ຫຼື ຖ້າເຮັດສັນຍາໄດ້ ແມ່ນຕ້ອງເພີ່ມຄ່າທໍານຽມຂຶ້ນ, ການແຈ້ງຂໍ້ມູນ ແມ່ນຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດມາດຕະການລົງໂທດ ແລະ ໂດຍອີງຕາມເງື່ອນໄຂລະເມີດສັນຍາທີ່ລະບຸໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປະກັນໄພ (ສະບັບປັບປຸງ) ເລກທີ 78/ສພຊ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 2019, ຜູ້ປະກັນໄພ ອາດຈະຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພ ໂດຍຕ້ອງແຈ້ງລ່ວງໜ້າ ສິບ (10) ວັນ ຫຼື ອາດຈະສະເໜີຄ່າທໍານຽມໃໝ່ໃຫ້ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຮັບຮູ້.

ໃນກໍລະນີທີ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ປະຕິເສດທີ່ຈະຊໍາລະຄ່າທໍານຽມໃໝ່, ຜູ້ປະກັນໄພ ກໍ່ຈະຍົກເລີກສັນຍາ ໂດຍຈະແຈ້ງລ່ວງໜ້າກ່ອນ ສິບ (10) ວັນ.

3) ມາດຕະການລົງໂທດຕໍ່ຜູ້ກະທໍາຜິດ

15.5 ທຸກການປົກປິດ, ການແຈ້ງຂໍ້ມູນເທັດໂດຍເຈດຕະນາ, ການເມີນເສີຍ ຫຼື ແຈ້ງການບໍ່ແນ່ນອນ ຫຼື ການເພີ່ມຄວາມສ່ຽງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນກໍຕາມ ແມ່ນຈະມີມາດຕະການລົງໂທດຕໍ່ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ກ. ສັນຍາປະກັນໄພ ຈະເປັນໂມຄະ, ໃນກໍລະນີທີ່ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ບໍ່ມີຄວາມສຸດຈະລິດ.
- ຂ. ຖ້າ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ບໍ່ມີການພິສູດ ຫຼື ອະທິບາຍເຖິງຄວາມບໍ່ສຸດຈະລິດຂອງຕົນໄດ້, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຫຼຸດ

ສິນທົດແທນຕາມອັດຕາສ່ວນຂອງຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ ທີ່ຈ່າຍແລ້ວ ໂດຍສົມທຽບໃສ່ ຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ ທີ່ຈະຕ້ອງຈ່າຍໃນກໍລະນີທີ່ການແຈ້ງຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຍານພາຫະນະມີຄວາມຖືກຕ້ອງ, ແນ່ນອນ ແລະ ສົມບູນ.

ອັດຕາທີ່ຖືເປັນພື້ນຖານຂອງການຫຼຸດນີ້ ຈະແມ່ນອັດຕາທີ່ຕົກລົງກັນເວລາອອກສັນຍາປະກັນໄພ ຫຼື ອັດຕາໃນມື້ມີການປ່ຽນແປງການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະ ຫຼື ຖ້າວ່າ ບໍ່ສາມາດກຳນົດມື້ດັ່ງກ່າວນີ້ໄດ້ ກໍ່ແມ່ນອັດຕາໃນມື້ຄົບກຳນົດຈ່າຍຄ່າທໍານຽມເທື່ອສຸດທ້າຍ ກ່ອນເກີດການເສຍຫາຍ.

4) ການປະກັນໄພອື່ນ

15.6 ຖ້າວ່າຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈາກສັນຍາປະກັນໄພສະບັບນີ້ ຫາກໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງຈາກການປະກັນໄພອື່ນ, ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຊາບເປັນລາຍລັກອັກສອນ.

15.7 ໃນກໍລະນີມີການເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນ ແມ່ນຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຂອງຂໍ້ 19.20.

ຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ

ມາດຕາ 16 - ການຈ່າຍຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ ໂດຍຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ, ຜົນສະທ້ອນຈາກ ການຊັກຊໍາໃນການຈ່າຍຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ ແລະ ການເສຍພາສີອາກອນ

16.1 ຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ ຫຼື ໃນກໍລະນີມີການແບ່ງຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພອອກເປັນຫຼາຍງວດ, ບັນດາສ່ວນຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ ຊຶ່ງມີມູນຄ່າດັ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ ພ້ອມດ້ວຍຄ່າພາສີອາກອນສັນຍາປະກັນໄພນັ້ນ, ຕ້ອງຈ່າຍຢູ່ທີ່ສໍານັກງານໃຫຍ່ ຫຼື ໂອນເຂົ້າບັນຊີຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບມອບສິດທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງເປັນຕົວແທນ ຈາກຜູ້ປະກັນໄພ.

16.2 ໃນກໍລະນີ ບໍ່ມີການຊໍາລະຄ່າທໍານຽມ (ຫຼື ສ່ວນໜຶ່ງຂອງຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ) ພາຍໃນກຳນົດ ສິບ (10) ວັນກ່ອນມື້ຄົບກຳນົດຊໍາລະ, ຜູ້ປະກັນໄພ ມີສິດໂຈະການຄຸ້ມຄອງ ພາຍໃນກຳນົດ ຊາວ (20) ວັນ ຫຼັງຈາກໄດ້ສົ່ງຈົດໝາຍລົງທະບຽນໄປສະນີ ຫຼື ຈົດໝາຍສົ່ງໃຫ້ເຊັນຮັບເອົາໄປຍັງທີ່ຢູ່ບ່ອນສຸດທ້າຍຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບພາລະຈ່າຍຄ່າທໍານຽມປະກັນໄພ ແລະ ໃນຂະນະດຽວກັນ ຜູ້ປະກັນໄພ ກໍ່ມີສິດດໍາເນີນການຮ້ອງຟ້ອງຕໍ່ສານກ່ຽວກັບການບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາປະກັນໄພ.

16.3 ສໍາລັບສັນຍາປະກັນໄພທີ່ຖືກໂຈະ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕາ 29 ຂອງກົດໝາຍວ່າ ດ້ວຍການປະກັນໄພ (ສະບັບປັບປຸງ) ເລກທີ 78/ສພຊ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 2019, ຫາກວ່າ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຂໍຕໍ່ອາຍ, ຂໍແກ້ໄຂດັດແປງ ຫຼື ຂໍສິບຕໍ່ປະຕິບັດສັນຍາ ໂດຍເຮັດຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ຫຼື ຈົດໝາຍສົ່ງໃຫ້ເຊັນຮັບເອົາ, ຖ້າວ່າຫຼັງກຳນົດ ສິບຫ້າ (15) ວັນ ນັບແຕ່

ມີໄດ້ຮັບຈົດໝາຍດັ່ງກ່າວ ຫາກ ຜູ້ປະກັນໄພບໍ່ຕອບປະຕິເສດ, ກໍໃຫ້ຖືວ່າ ຜູ້ປະກັນໄພ ໄດ້ຕົກລົງຮັບເອົາຕາມທີ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ໄດ້ສະເໜີໄປນັ້ນ.

- 16.4 ຫຼັງຈາກໂຈະການຄ້າປະກັນ ຊາວ (20) ວັນ ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ ຂໍ້ 16.2 ຂ້າງເທິງນີ້, ຜູ້ປະກັນໄພ ມີສິດຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພ ໂດຍເຮັດໃບແຈ້ງການໃຫ້ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພຊາບ ພາຍໃນ ສິບ (10) ວັນ ທາງຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ຫຼື ຈົດໝາຍສົ່ງໃຫ້ ເຊັນຮັບເອົາ.
- 16.5 ໃນເມື່ອມີການຈ່າຍຄ່າທຳນຽມປະຈຳປີເປັນຫຼາຍງວດແລ້ວ ການຄຸ້ມຄອງໄດ້ຖືກໂຈະ ເນື່ອງຈາກ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ບໍ່ຈ່າຍງວດໃດໜຶ່ງ, ການໂຈະດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະມີຜົນສັກສິດຈົນເຖິງມື້ໝົດກຳນົດຄຸ້ມຄອງປະຈຳປີນັ້ນໆ ແຕ່ວ່າ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ກໍ່ມີພາລະໜ້າທີ່ຈ່າຍງວດຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຈ່າຍໃຫ້ກົງກັບວັນຄົບກຳນົດຈ່າຍຂອງງວດໃດງວດນັ້ນ.

ມາດຕາ 17 - ການດັດແກ້ ແລະ ປ່ຽນແປງຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ

- 17.1 ຖ້າຫາກວ່າ ຜູ້ປະກັນໄພ ໄດ້ທຳການປ່ຽນແປງອັດຕາຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ ສຳລັບບັນດາຍານພາຫະນະທີ່ມີການຄຸ້ມຄອງ ໂດຍສັນຍາສະບັບນີ້, ຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ ກໍ່ຈະໄດ້ປ່ຽນແປງຕາມອັດຕາສ່ວນອັນດຽວກັນນີ້ສຳລັບທຸກໆວັນຄົບກຳນົດຈ່າຍພາຍຫຼັງການປ່ຽນແປງ.
- 17.2 ໃນກໍລະນີ ຫາກມີການຂຶ້ນຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ, ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ມີສິດຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພ ພາຍໃນ ສິບຫ້າ (15) ວັນ ພາຍຫຼັງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ໄດ້ຮັບຊາບເຖິງການຂຶ້ນຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ.
- 17.3 ການຍົກເລີກສັນຍາດັ່ງກ່າວມີຜົນບັງຄັບພາຍໃນ ໜຶ່ງ (1) ເດືອນ ຫຼັງຈາກໄດ້ຮັບຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ຫຼື ພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບແຈ້ງການເປັນລາຍລັກອັກສອນຈາກ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ແລະ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຈະຕ້ອງຈ່າຍງວດຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ ຊຶ່ງຄິດໄລ່ຕາມຄ່າທຳນຽມທີ່ຜ່ານມາ ໂດຍອີງໃສ່ສ່ວນຂອງເວລາທີ່ຜ່ານໄປ ລະຫວ່າງວັນທີສຸດທ້າຍຂອງຄົບກຳນົດຈ່າຍ ກັບວັນການຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພມີຜົນບັງຄັບ.

ອຸປະຕິເຫດ

ມາດຕາ 18 - ການແຈ້ງອຸປະຕິເຫດ ໂດຍຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ	18.1 - 18.4
ມາດຕາ 19 - ການແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດ	
1) ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງ	
ຂັ້ນຕອນ ແລະ ການແກ້ໄຂຄະດີ	19.1 - 19.3

ການປົກປ້ອງສິດຂອງຜູ້ເຄາະຮ້າຍ	19.4 - 19.5
2) ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ	
ການປະເມີນຄວາມເສຍຫາຍ, ການສຳຫຼວດຄວາມເສຍຫາຍ	19.6 - 19.8
ການກຳນົດສິນທົດແທນປະກັນໄພ	19.9 - 19.12
ການແກ້ໄຂສິນທົດແທນປະກັນໄພ	19.13
3) ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງ ການປົກປ້ອງສິດ ແລະ ຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ	
ການປົກປ້ອງສິດ	19.14
ການຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ	19.15 - 19.19
4) ລະບຽບກ່ຽວກັບປະກັນໄພອື່ນ	19.20
ມາດຕາ 20 - ການຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພ	20.1 - 20.2
ມາດຕາ 21 - ການແທນສິດ ແລະ ການຮຽກຮ້ອງສິນທົດແທນ ພາຍຫຼັງອຸປະຕິເຫດ	21.1 - 21.2

ມາດຕາ 18 - ການແຈ້ງອຸປະຕິເຫດ ໂດຍ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ

- 18.1 ໃນກໍລະນີທີ່ມີອຸປະຕິເຫດເກີດຂຶ້ນ, ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ້ອງ:-
- ກ. ແຈ້ງອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນ ໄປຍັງ ຜູ້ປະກັນໄພ ໃນທັນທີທີ່ຕົນຊາບ ແລະ ຢ່າງຊ້າ ພາຍໃນກຳນົດ 24 ຊົ່ວໂມງ ເປັນລາຍລັກອັກສອນສົ່ງໄປທາງຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ຫຼື ທາງຈົດໝາຍສົ່ງໃຫ້ເຊັນຮັບເອົາ ຫຼື ໂດຍທາງປາກເປົ່າ, ຖ້າບໍ່ແຈ້ງຈະໝົດສິດໃນການໄດ້ຮັບສິນທົດແທນ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ເຫດການບັງເອີນ ຫຼື ເຫດການສຸດວິໄສ.
 - ຖ້າເປັນກໍລະນີຍານພາຫະນະຖືກ ລັກ, ຕ້ອງແຈ້ງຫາ ຜູ້ປະກັນໄພ ຊາບພາຍໃນ 24 ຊົ່ວໂມງ ພາຍຫຼັງການລັກ.
 - ຂ. ຕ້ອງສົ່ງມອບໃບບັນທຶກການສັນນະສູດສະຖານທີ່ ແລະ ສະພາບການ ພ້ອມທັງໃບແຈ້ງເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ, ຫຼື ຖ້າບໍ່ມີໃບບັນທຶກການສັນນະສູດ ກໍ່ໃຫ້ບອກໃນໃບແຈ້ງການນີ້, ຫຼື ໃນກໍລະນີບໍ່ສາມາດບອກໃນໃບແຈ້ງການນີ້ ກໍ່ໃຫ້ບອກໃນໃບແຈ້ງການສະບັບໃໝ່ ຊຶ່ງຕ້ອງເຮັດໃຫ້ໄວເທົ່າທີ່ຈະໄວ ໄດ້ກ່ຽວກັບລັກສະນະ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ໂດຍບອກເຫດຜົນທີ່ຕົນຮູ້ຈັກ ຫຼື ຕົນເຊື່ອວ່າຖືກຕ້ອງ ພ້ອມທັງໃຫ້ບອກຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງຜູ້ຂັບຂີ່ໃນຂະນະທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ ພ້ອມດ້ວຍບຸກຄົນເຄາະຮ້າຍ ແລະ ຖ້າເປັນໄປໄດ້ ກໍ່ໃຫ້ບອກທັງພະຍານພ້ອມ.

ຄ. ຕ້ອງສົ່ງມອບໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ທັນທີທຸກໆແຈ້ງການ, ໝາຍ ຮຽກ, ຄໍາໃຫ້ການຕໍ່ສານ, ໜັງສືແຈ້ງ ແລະ ເອກະສານການ ດໍາເນີນຄະດີກ່ຽວກັບການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຊຶ່ງກ່ຽວ ພັນກັບການຄຸ້ມຄອງຂອງສັນຍາປະກັນໄພທີ່ໄດ້ສົ່ງເຖິງຕົນ ຫຼື ຜູ້ຖືກມອບໝາຍ.

ບໍ່ໃຫ້ເຈລະຈາ, ຍອມຮັບ ຫຼື ບໍ່ຍອມຮັບ ໃນການແກ້ໄຂອຸ ປະຕິເຫດ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບການຕົກລົງເຫັນດີເປັນລາຍລັກ ອັກສອນ ຈາກ ຜູ້ປະກັນໄພ ກ່ອນ. ຜູ້ປະກັນໄພ ມີສິດພິ ຈາລະນາໃຕ້ຕ້ອງໃນການດໍາເນີນການປົກປ້ອງ ແລະ ແກ້ໄຂ ອຸປະຕິເຫດດັ່ງກ່າວ.

ງ. ໃນກໍລະນີມີການເສຍຫາຍ ຕໍ່ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການ ປະກັນໄພ (ຕາມການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ ຄ ຫາຂໍ້ ຊ) ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຊາບເຖິງສະຖານທີ່ສາມາດທໍາການພິສູດ, ຕ້ອງບໍ່ດໍາເນີນການສ້ອມແປງກ່ອນທີ່ການກວດກາຂອງ ຜູ້ ປະກັນໄພ. ຫຼັງຈາກ ສິບຫ້າ (15) ວັນ ນັບແຕ່ມີ ຜູ້ປະ ກັນ ໄພ ໄດ້ຮູ້ຂ່າວການເສຍຫາຍ ແຕ່ທາງ ຜູ້ປະກັນໄພ ກໍ່ບໍ່ໄດ້ ໄປກວດກາ, ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກໍ່ ສາມາດສົ່ງໃບຢັ້ງຢືນລາຍຈ່າຍຄ່າສ້ອມແປງໃຫ້ ຜູ້ປະກັນ ໄພ.

ຈ. ໃນກໍລະນີຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ເກີດອຸປະຕິ ເຫດໃນໄລຍະຂົນສົ່ງ, ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ້ອງໄດ້ປະ ກອບເອກະສານກ່ຽວກັບການບັນທຶກສັນນະສູດການເສຍ ຫາຍ ຊຶ່ງບັນດາຝ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນຮັບຮູ້ ແລ້ວສົ່ງທາງ ຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ຫຼື ຈົດໝາຍສົ່ງໃຫ້ເຊັ່ນຮັບເອົາ ພາຍ ໃນ ສາມ (3) ວັນ ໄປຍັງ ຜູ້ປະກັນໄພ ເພື່ອຈະໄດ້ຮຽກຮ້ອງ ຄ່າເສຍຫາຍຈາກ ຜູ້ຂົນສົ່ງ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ສາມ ທີ່ຮັບຜິດ ຊອບ.

ສ. ໃນກໍລະນີການລັກລົດທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ, ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ ໃນທັນທີ, ຕ້ອງແຈ້ງຕໍ່ ຫ້ອງການທີ່ອອກໃບທະບຽນລົດ. ໃນກໍລະນີທີ່ຊອກລົດ ກັບຄືນມາໄດ້ ຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຊາບພາຍໃນ ແປດ (8) ວັນ ແລະ ຕ້ອງຍື່ນຟ້ອງຂຶ້ນສານ ຖ້າຜູ້ປະກັນໄພຮ້ອງ ຂໍເພື່ອດໍາເນີນຄະດີ.

18.2 ໃນກໍລະນີທີ່ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ບໍ່ ປະຕິບັດຕາມພັນທະດັ່ງກ່າວໄວ້ໃນຂໍ້ 18.1(ກ) ຫາ 18.1(ສ) ຂ້າງເທິງນີ້, ຜູ້ປະກັນໄພ ສາມາດທວງຫຼຸດເອົາຄ່າເສຍຫາຍຕາມ ອັດຕາສ່ວນທີ່ກົງກັບການເສຍຫາຍ ຊຶ່ງເກີດຈາກການບໍ່ ປະຕິບັດພັນທະນັ້ນ ຍົກເວັ້ນກໍລະນີບັງເອີນ ຫຼື ເຫດສຸດວິໄສ.

18.3 ຖ້າວ່າອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນນັ້ນ ເຮັດໃຫ້ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເສຍຊີວິດ, ການແຈ້ງການເສຍຫາຍ ດັ່ງ ກ່າວຈະຕົກເປັນພາລະຂອງຜູ້ມີສິດສືບທອດຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນ ໄພ ຫຼື ຂອງຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ທີ່ຈະຕ້ອງແຈ້ງພາຍໃນ ກໍານົດ ແລະ ຮູບການທີ່ລະບຸໄວ້ໃນວັກ 18.1 (ກ) ພາຍຫຼັງໄດ້ຮູ້ ວ່າມີການເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນ ແລະ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ຕ້ອງຢູ່ພາຍ

ໃຕ້ຂໍ້ພັນທະຕ່າງໆທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, ຜູ້ປະ ກັນ ໄພ ອາດຈະທວງຫຼຸດເອົາຄ່າເສຍຫາຍຕາມອັດຕາສ່ວນທີ່ກົງກັບ ການເສຍຫາຍຈາກການບໍ່ປະຕິບັດພັນທະນັ້ນ, ເວັ້ນເສຍແຕ່ ກໍລະນີບັງເອີນ ຫຼື ເຫດສຸດວິໄສ.

18.4 ຖ້າວ່າ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ມີສິດສືບທອດ ຫຼື ຜູ້ໃດຜູ້ໜຶ່ງ ຫາກບໍ່ຊື້ສັດ ໂດຍໄດ້ແຈ້ງການເຫັດກ່ຽວກັບ ລັກສະນະ, ສາຍເຫດ, ສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ຜົນສະທ້ອນ ຂອງການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ, ຜູ້ກ່ຽວຈະໝົດສິດຢ່າງສິ້ນເຊີງ ໃນການທີ່ຈະທວງເອົາຄ່າເສຍຫາຍ.

ມາດຕາ 19 - ການແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດ

1) ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງ

ກ) ຂັ້ນຕອນ ແລະ ການແກ້ໄຂຄະດີ

19.1 ໃນກໍລະນີການຮ້ອງຟ້ອງ ຕໍ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ມີການຄຸ້ມ ຄອງ ຈາກສັນຍາປະກັນໄພສະບັບນີ້, ຜູ້ປະກັນໄພ ມີສິດດໍາເນີນ ການປ້ອງກັນຕາມຂອບເຂດ ທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນສັນຍາສະບັບນີ້:

- ມີສິດທີ່ຈະດໍາເນີນການປ້ອງກັນ, ດໍາເນີນຄະດີ ແລະ ດໍາ ເນີນການອຸທອນທຸກວິທີທາງ ເພື່ອຊ່ວຍເຫຼືອ ຜູ້ໄດ້ຮັບ ການປະກັນໄພ ຕໍ່ໜ້າອໍານາດສານ ຫຼື ກົດໝາຍ.
- ມີສິດທີ່ຈະດໍາເນີນການປົກປ້ອງ ຫຼື ທີ່ຈະເຂົ້າຮ່ວມການ ດໍາເນີນການປົກປ້ອງໃນຄະດີທາງອາຍາ ໂດຍໄດ້ຮັບຄວາມ ເຫັນດີຈາກ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກ່ອນ, ຖ້າວ່າບັນດາ ຜູ້ເຄາະຮ້າຍ ຫາກຍັງຢູ່ໃນເງື່ອນໄຂອັນຖືກຕ້ອງ. ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍ່ດີ, ເມື່ອບໍ່ໄດ້ຮັບຄວາມເຫັນດີດັ່ງກ່າວ, ຜູ້ປະກັນໄພ ກໍ່ ສາມາດດໍາເນີນການປົກປ້ອງຜົນປະໂຫຍດທາງແພ່ງຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພໄດ້.

ຜູ້ປະກັນໄພ ມີສິດທີ່ຈະດໍາເນີນການອຸທອນທຸກວິທີທາງໃນນາມ ຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ລວມທັງການຟ້ອງແຍ້ງຄໍາຕັດສິນ ຂອງສານສູງສຸດ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະ ກັນ ໄພ ຖ້າວ່າບໍ່ມີການພົວພັນເຖິງຄະດີອາຍາ. ແຕ່ຖ້າວ່າມີສ່ວນພົວ ພັນກັບຄະດີອາຍາແລ້ວ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະດໍາເນີນການອຸທອນ ຫຼື ຟ້ອງແຍ້ງຄໍາຕັດສິນຂອງສານໄດ້ ກໍ່ຕໍ່ເມື່ອໄດ້ຮັບການຕົກລົງ ເຫັນດີຈາກ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເສຍກ່ອນເທົ່ານັ້ນ.

19.2 ໃນຂອບເຂດການຄຸ້ມຄອງ, ມີພຽງ ຜູ້ປະກັນໄພ ເທົ່ານັ້ນ ທີ່ມີ ສິດຕົກລົງປະນີປະນອມກັບ ຜູ້ໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍ ຫຼື ຜູ້ມີ ສິດສືບທອດຂອງເຂົາ.

19.3 ການຍອມຮັບຄວາມຮັບຜິດຊອບໃດໆ, ການຕົກລົງສົມຍອມ ຄະດີໃດໆ ໂດຍບຸກຄົນອື່ນ ນອກຈາກ ຜູ້ປະກັນໄພ ເອງແລ້ວ ແມ່ນບໍ່ມີຄຸນຄ່າ, ການຍອມຮັບຄວາມເປັນຈິງທາງດ້ານວັດຖຸ ຫຼື ການກະທໍາພຽງແຕ່ ເພື່ອຊ່ວຍເຫຼືອດ່ວນຕໍ່ຜູ້ເຄາະຮ້າຍບໍ່ຖືວ່າ ເປັນການຮັບເອົາຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໝາຍເຖິງການຊ່ວຍເຫຼືອ ຕາມໜ້າທີ່ອັນຊອບດ້ວຍກົດໝາຍ ຫຼື ດ້ານມະນຸດສະທໍາທີ່

ທຸກໆຄົນຕ້ອງປະຕິບັດ.

ຂ) ການປົກປ້ອງສິດຂອງຜູ້ເຄາະຮ້າຍ

19.4 ບໍ່ໃຫ້ຍົກເອົາເລື່ອງດັ່ງລຸ່ມນີ້ຂຶ້ນມາສູ່ຢືນກັບຜູ້ເຄາະຮ້າຍ ຫຼື ຜູ້ມີສິດສືບທອດ:

- ກ. ຂໍຍົກເວັ້ນທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ;
- ຂ. ການໝົດສິດຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເວັ້ນເສຍແຕ່ການໂຈະການຄຸ້ມຄອງຕາມຂໍສັນຍາ ເນື່ອງຈາກວ່າບໍ່ເສຍຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ;
- ຄ. ການຫຼຸດສິນທົດແທນປະກັນໄພ ໃນກໍລະນີແຈ້ງຊັບສິນສ່ຽງໄພບໍ່ຖືກຕ້ອງ ຫຼື ບໍ່ຄົບຖ້ວນ.

19.5 ກໍລະນີທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ສາມາດຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພໃນຂອບເຂດການຄຸ້ມຄອງສູງສຸດໃນນາມຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ. ແຕ່ ຜູ້ປະກັນໄພສາມາດທວງໃຫ້ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ນັ້ນ ໃຊ້ແທນຈຳນວນເງິນທີ່ໄດ້ຈ່າຍໄປ ຫຼື ເກັບສຳຮອງໄວ້ຄືນ.

2) ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍຂອງຍານພາຫະນະ ທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ

ກ) ການປະເມີນຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ການສຳຫຼວດຕີລາຄາການເສຍຫາຍ

19.6 ຖ້າວ່າທັງສອງຝ່າຍບໍ່ໄດ້ພ້ອມພຽງກັນກຳນົດຄວາມເສຍຫາຍໄວ້, ຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ກວດກາຕີລາຄາການເສຍຫາຍໃນຖານກັນເອງ ໂດຍນັບຖືສິດຊຶ່ງກັນ ແລະ ກັນ. ແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງເລືອກຜູ້ຊ່ຽວຊານຂອງຕົນ. ຫາກບໍ່ສາມາດຕົກລົງກັນໄດ້ກໍຕ້ອງໄດ້ຂໍຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອຈາກ ຜູ້ຊ່ຽວຊານ ຄົນທີ່ສາມ, ຜູ້ຊ່ຽວຊານທັງສາມຄົນ ຈະດຳເນີນງານຮ່ວມກັນ ແລະ ປະຕິບັດຕາມສຽງສ່ວນຫຼາຍ.

19.7 ເມື່ອຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງບໍ່ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງຊ່ຽວຊານຂອງຕົນ ຫຼື ຜູ້ຊ່ຽວຊານທັງສອງຄົນບໍ່ຕົກລົງກັນໄດ້ໃນການເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຫຼື ບໍ່ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງ ຊ່ຽວຊານຜູ້ທີ່ສາມໄດ້, ຜູ້ພິພາກສາທີ່ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໂດຍສານປະຊາຊົນຈະເປັນຜູ້ຕິດຕາມການແຕ່ງຕັ້ງນີ້ ໃນການດຳເນີນເຮັດວຽກລົງເລິກເຫດການລາຍລະອຽດຂອງອຸປະຕິເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນ, ໂດຍອີງໃສ່ບົນພື້ນຖານການສະເໜີທຳມະດາ ຂອງຝ່າຍທີ່ຄ່ອງແຄ້ວກວ່າ.

19.8 ແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງຊຳລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ຄ່າທຳນຽມໃຫ້ຜູ້ຊ່ຽວຊານຂອງຕົນ, ແລະ ຖ້າມີການຊຳລະຄ່າທຳນຽມການແຕ່ງຕັ້ງ ຜູ້ຊ່ຽວຊານຄົນທີ່ສາມ, ກໍໃຫ້ແຕ່ລະຝ່າຍແບ່ງເຄິ່ງກັນຊຳລະ.

ຂ) ການກຳນົດສິນທົດແທນປະກັນໄພ

19.9 ໂດຍບໍ່ໄດ້ຂັດກັບລະບຽບການທີ່ກ່າວໄວ້ໃນຂໍ້ 15.1 ຫາ 15.7 ກ່ຽວກັບແຈ້ງການທີ່ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຈະຕ້ອງເຮັດຂະນະອອກສັນຍາປະກັນໄພ ແລະ ໃນເວລາປະຕິບັດສັນຍາ, ສິນທົດແທນປະກັນໄພ ຊຶ່ງ ຜູ້ປະກັນໄພ ເປັນຜູ້ຊຳລະແທນຄືນມີດັ່ງນີ້:-

ກ. ເມື່ອຍານພາຫະນະ ຫາກຖືກທຳລາຍ (ເປ່ເພ) ທັງໝົດ, ນຳໃຊ້ບໍ່ໄດ້ ຫຼື ຖືກລັກ: ໃຊ້ແທນຕາມມູນຄ່າລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ ໃນມື້ທີ່ການເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຕິດຕາມຊອກຫາລົດທີ່ຖືກລັກໄປແມ່ນຈະໄດ້ຫັກອອກຈາກມູນຄ່າລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດນີ້, ຖ້າມີ.

ຂ. ໃນກໍລະນີທີ່ມີການເສຍຫາຍສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງ: ຄ່າສ້ອມແປງ ຫຼື ຄ່າປ່ຽນຖ່າຍເຄື່ອງອາໄຫຼ່ທີ່ເປ່ເພ ແມ່ນຢູ່ໃນຂອບເຂດມູນຄ່າລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ ມີການເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນ.

19.10 ບໍ່ວ່າກໍລະນີໃດກໍຕາມ, ສິນທົດແທນປະກັນໄພນີ້ ບໍ່ໃຫ້ເກີນວົງເງິນປະກັນໄພ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule).

19.11 ຖ້າຫາກວ່າວົງເງິນປະກັນໄພ ຫາກຕໍ່າກວ່າລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ (ລາຄາທີ່ຊື້ຂາຍກັນໄດ້), ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບສິນທົດແທນຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນນຳຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພໃນເວລາເກີດອຸປະຕິເຫດ. ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຮັບຜິດຊອບສູງສຸດທີ່ກຳນົດໄວ້ໂດຍຫຼັກການຄິດໄລ່ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

$$\text{ມູນຄ່າສູງສຸດທີ່ຜູ້ປະກັນໄພຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍ} = \frac{\text{ວົງເງິນຄຳປະກັນລາຄາຕາມທ້ອງຕະຫຼາດ}}{\text{ມູນຄ່າເສຍຫາຍ/ສູນເສຍ}}$$

19.12 ມູນຄ່າຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ທີ່ໄດ້ຖືກລະບຸໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule), ຖ້າມີ, ແມ່ນຈະໄດ້ຫັກມູນຄ່າດັ່ງກ່າວນີ້ ອອກຈາກສິນທົດແທນປະກັນໄພສຸດທ້າຍ.

ຄ) ການແກ້ໄຂສິນທົດແທນປະກັນໄພ

19.13 ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຊຳລະສິນທົດແທນປະກັນໄພໂດຍກົງ ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫຼື ໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນອື່ນ ເມື່ອມີການຕົກລົງກັນເປັນລາຍລັກອັກສອນຂອງເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະ, ພາຍຫຼັງໄດ້ມີການສະເໜີໃບລາຍການຄ່າເສຍຫາຍຕໍ່ ຜູ້ປະກັນໄພ.

3) ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງການປົກປ້ອງສິດ ແລະ ການຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ

ກ) ການປົກປ້ອງສິດ

19.14 ຜູ້ປະກັນໄພ ຮັບຮອງປົກປ້ອງສິດ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕໍ່ໜ້າສານອາຍາ ຫຼື ຄະນະກຳມະການຖອນໃບຂັບຂີ່, ບ່ອນ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະຖືກຮຽກຕົວໄປໃຫ້ການ ພາຍຫຼັງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພເກີດອຸປະຕິເຫດ.

ຂ) ການຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ

- 19.15 ຜູ້ປະກັນໄພ ຮັບປະກັນວ່າຈະຮຽກຮ້ອງແບບປະນີປະນອມຕໍ່ບຸກຄົນທີສາມ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ຮ້ອງຟ້ອງຂຶ້ນສານເພື່ອທວງເອົາຄ່າເສຍຫາຍດ້ານຮ່າງກາຍ ແລະ ວັດຖຸແກ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ.
- 19.16 ໃນທັງສອງກໍລະນີນີ້, ຜູ້ປະກັນໄພ ເປັນຜູ້ຮັບພາລະກ່ຽວກັບ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ຄ່າທຳນຽມສອບສວນ, ຄ່າຊ່ຽວຊານ ແລະ ຄ່າທະນາຍຄວາມ ແລະ ຄ່າທຳນຽມສານ ແຕ່ຈະບໍ່ຊໍາລະຄ່າປັບໄໝ ແລະ ຄ່າທຳນຽມການຮ້ອງຟ້ອງ ຫຼື ຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍເປັນສ່ວນເພີ່ມເຕີມ.
- 19.17 ຈຳນວນເງິນຄ່າທຳອູ່ສູ່ຂັ້ນ, ປ່ວຍການທີ່ຮຽກຮ້ອງເອົານັ້ນ ແມ່ນ ຜູ້ປະກັນໄພ ແລະ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕົກລົງກັນກຳນົດໄວ້ເປັນລາຍລັກອັກສອນ. ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຢຸດຕິການຮ້ອງຟ້ອງຕໍ່ບຸກຄົນທີສາມ ຫຼື ເລີກລ້ຽງການຮຽກຮ້ອງ ເມື່ອເຫັນວ່າການຮຽກຮ້ອງບໍ່ບັນລຸຜົນໄດ້ ແລະ ເມື່ອເຫັນວ່າການສູ້ຄະດີຢູ່ໃນທ່າເສຍ ຫຼື ເຫັນວ່າການສະເໜີຂອງບຸກຄົນທີສາມ ແມ່ນສົມເຫດສົມຜົນ.
- 19.18 ທຸກໆການຂັດແຍ່ງທີ່ພົວພັນກັບຂໍ້ 19.17 ຂ້າງເທິງນີ້ ຈະຕ້ອງແກ້ໄຂກັນດ້ວຍການຕັດສິນຂອງກຳມະການໄກ່ເກ່ຍ ຊຶ່ງຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຢ່າງເປັນເອກະສັນຈາກຄູ່ກໍລະນີທັງສອງຝ່າຍ, ຫຼື ໃນກໍລະນີຕົກລົງກັນບໍ່ໄດ້ ກໍແມ່ນປະທານສານປະຊາຊົນປະຈຳເຂດທີ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ອາໄສຢູ່ ເປັນຜູ້ຕັດສິນ. ຄ່າທຳນຽມຂອງຜູ້ຕັດສິນນັ້ນ ແຕ່ລະຝ່າຍຕ້ອງຈ່າຍຄົນລະເຄິ່ງ.
- 19.19 ຖ້າວ່າຜູ້ຕັດສິນໄດ້ມີຄຳເຫັນໄປແລ້ວ ແຕ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກໍຍັງຕໍ່ສູ້ຄະດີດ້ວຍຕົນເອງ ແລະ ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂທີ່ດີກວ່າ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຕ້ອງໃຊ້ແທນຄືນລາຍຈ່າຍທີ່ເປັນພາລະຂອງຜູ້ກ່ຽວຕາມໃບຢັ້ງຢືນລາຍຈ່າຍທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ຢູ່ໃນຂອບເຂດທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເງື່ອນໄຂສະເພາະ ຊຶ່ງຈຳນວນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍລ່ວງໜ້າດັ່ງກ່າວ ບໍ່ໄດ້ຕົກເປັນພາລະຂອງຄູ່ກໍລະນີ.

4) ລະບຽບກ່ຽວກັບການປະກັນໄພອື່ນ

- 19.20 ໃນກໍລະນີທີ່ມີສັນຍາອື່ນມາກ່ອນ ເຊິ່ງໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງການສູນເສຍ, ການເປ່ເພເສຍຫາຍ ຫຼື ຄວາມຮັບຜິດຊອບແບບດຽວກັນ ໃຫ້ຍານພາຫະນະຄັນດັ່ງກ່າວ, ຜູ້ປະກັນໄພຈະຮັບຜິດຊອບຈ່າຍຕາມອັດຕາສ່ວນຂອງຄວາມສູນເສຍ, ເປ່ເພເສຍຫາຍ ຫຼື ລາຍຈ່າຍອື່ນໆ.

ມາດຕາ 20 - ການຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພ

- 20.1 ຜູ້ປະກັນໄພ ຕ້ອງຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພ ພາຍໃນກຳນົດຫົກ (6) ເດືອນ ນັບແຕ່ວັນເກີດອຸປະຕິເຫດເປັນຕົ້ນໄປ.

ການລັກ

- 20.1 ໃນກໍລະນີຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພຖືກລັກ, ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ມີສິດຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຈ່າຍສິນທົດແທນໄດ້ ພາຍໃນ ຫົກສິບ (60) ວັນ ນັບແຕ່ມີແຈ້ງຄວາມເສຍຫາຍ.
ຖ້າວ່າຊອກຍານພາຫະນະຄັນທີ່ຖືກລັກໄປກັບຄືນມາໄດ້, ເງື່ອນໄຂການທົດແທນຄືນຈະປະຕິບັດຕາມຫຼັກການດັ່ງນີ້:
ກ. ກໍລະນີ ໄດ້ຍານພາຫະນະທີ່ເສຍເກັບຄືນມາກ່ອນການຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພ ແລະ ກ່ອນກຳນົດ ຫົກສິບ (60) ວັນ ທີ່ກຳນົດໄວ້ຂ້າງເທິງນີ້, ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ້ອງໃຫ້ສັນຍາວ່າຈະຮັບເອົາລົດຄືນເປັນກຳມະສິດຂອງຕົນ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຈ່າຍຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ການໃຊ້ຈ່າຍອື່ນທີ່ມີການຢັ້ງຢືນເທົ່ານັ້ນ.
ຂ. ໃນເມື່ອໄດ້ຍານພາຫະນະທີ່ເສຍໄປຄືນມາກ່ອນການຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພ ແຕ່ໄດ້ຄືນ ຫຼັງຈາກ ຫົກສິບ (60) ວັນ ນັບແຕ່ມີແຈ້ງການເສຍຫາຍ ຈະໄດ້ປະຕິບັດດັ່ງນີ້: ຖ້າວ່າ ຜູ້ປະກັນໄພ ບໍ່ເຫັນໄດ້ຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພໃຫ້ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ທີ່ຮຽກຮ້ອງມານັ້ນ, ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ມີສິດເລືອກວ່າ ຈະເອົາຍານພາຫະນະຄືນພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ 20.2(ກ) ຂ້າງເທິງນີ້ ຫຼື ມອບຍານພາຫະນະຄັນດັ່ງກ່າວໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພເລີຍ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະຕ້ອງຈ່າຍສິນທົດແທນໃຫ້ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕາມຈຳນວນ ທັງໝົດທີ່ຈະຕ້ອງຈ່າຍຕາມເນື້ອໃນການຄຸ້ມຄອງ “ຊ”: ການລັກ.
ຄ. ໃນເມື່ອຊອກຍານພາຫະນະຄືນມາໄດ້ ພາຍຫຼັງການຈ່າຍສິນທົດແທນປະກັນໄພແລ້ວ, ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບຊາບການໄດ້ຍານພາຫະນະຄັນດັ່ງກ່າວຄືນມາ, ພາຍໃນກຳນົດ ສາມສິບ (30) ວັນຕໍ່ມາ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ມີສິດເລືອກຮັບເອົາຍານພາຫະນະຄືນເປັນກຳມະສິດຂອງຕົນ ໂດຍສົ່ງຄືນສິນທົດແທນປະກັນໄພໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ແຕ່ຫັກຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ລາຍຈ່າຍອື່ນ ທີ່ໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງນັ້ນອອກ.

ມາດຕາ 21 - ການແທນສິດ - ການຮຽກຮ້ອງຄ່າເສຍຫາຍ ພາຍຫຼັງອຸປະຕິເຫດ

- 21.1 ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະໄດ້ຮັບສິດແທນຄືນຈາກ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ໃນການຮຽກຮ້ອງເອົາສິນທົດແທນທີ່ຕົນເອງໄດ້ຈ່າຍໄປຈາກບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບ ຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຕາມຈຳນວນເງິນທີ່ໄດ້ຈ່າຍໄປ.
ຜູ້ປະກັນໄພ ບໍ່ມີສິດທຳການຮຽກຮ້ອງໃດໆຕໍ່ບຸກຄົນທີ່ເປັນຍາດຕິພົນອາຍຸສາຍຕັ້ງ, ສາຍຂວາງ, ຕໍ່ບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບການມອບໝາຍໃຫ້ເຮັດວຽກແທນ, ພະນັກງານຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຫຼື ບຸກຄົນທີ່ຢູ່ເຮືອນຫຼັງດຽວກັບ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ເປັນປະຈຳ ເວັ້ນເສຍແຕ່ບຸກຄົນເຫຼົ່ານັ້ນ ຫາກມີເຈດຕະນາສໍ້ໂກງ.

21.2 ຖ້າ ຜູ້ປະກັນໄພ ບໍ່ສາມາດດຳເນີນການແທນສິດຄືນ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດຂອງຕົນໄດ້ ຍ້ອນການກະທຳຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ, ຜູ້ປະກັນໄພ ກໍຈະຢຸດຕິການຄຸ້ມຄອງ ເຖິງແມ່ນວ່າການແທນສິດ ຄວນຈະດຳເນີນໄດ້ກໍຕາມ.

ພາກທີ IV - ລະບຽບການກ່ຽວກັບສັນຍາປະກັນໄພ

ມາດຕາ 22 - ການເຮັດສັນຍາ ແລະ ຜົນບັງຄັບຂອງສັນຍາ

22.1 ໃບສະເໜີເອົາການປະກັນໄພ ບໍ່ແມ່ນສັນຍາຜູກພັນລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ, ມີພຽງສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule) ແລະ/ຫຼື ໃບຢັ້ງຢືນປະກັນໄພ ທີ່ເປັນຫຼັກຖານຢັ້ງຢືນຂໍ້ຜູກພັນລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ.

22.2 ສັນຍາປະກັນໄພ ຈະມີຄວາມຖືກຕ້ອງສົມບູນ ນັບແຕ່ສອງຝ່າຍໄດ້ລົງລາຍເຊັນ. ນັບແຕ່ເວລານັ້ນໄປ ຜູ້ປະກັນໄພ ມີສິດຕິດຕາມການປະຕິບັດສັນຍາ. ສັນຍາປະກັນໄພ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ນັບແຕ່ຕອນທ່ຽວງວັນຂອງມື້ຕໍ່ມາ ພາຍຫຼັງທີ່ໄດ້ຈ່າຍຄ່າທຳນຽມ ແລະ ອາຍຸຂອງສັນຍາຈະສິ້ນສຸດລົງ ໂດຍບໍ່ມີການຕໍ່ວ່າ ຕາມວັນເວລາທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule).

22.3 ລະບຽບການອັນດຽວກັນນີ້ ຈະນຳໃຊ້ກັບທຸກໆເອກະສານດັດແກ້ ຫຼື ເພີ່ມເຕີມໃສ່ສັນຍາປະກັນໄພ.

ມາດຕາ 23 - ອາຍຸຂອງສັນຍາປະກັນໄພ

23.1 ສັນຍາຈະໝົດອາຍຸລົງຕາມກຳນົດເວລາທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ (Policy Schedule).

23.2 ປະກັນໄພ ຈະບໍ່ມີການຜູກມັດໃຫ້ມີການຕໍ່ສັນຍາ ແລະ ບໍ່ແມ່ນໜ້າທີ່ຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ທີ່ຈະແຈ້ງໃຫ້ມີການຕໍ່ສັນຍາ, ແລະ ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະບໍ່ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການສູນເສຍໃດໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນ ພາຍຫຼັງສັນຍາສະບັບນີ້ໄດ້ໝົດອາຍຸລົງ.

ມາດຕາ 24 - ການຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພ

ອາດມີການຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພກ່ອນວັນສິ້ນສຸດສັນຍາຕາມກໍລະນີ ແລະ ເງື່ອນໄຂດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

24.1 ໂດຍ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ປະກັນໄພ
ກ. ແຕ່ລະປີ, ໃນວັນສັນຍາມີຜົນບັງຄັບໝົດກຳນົດ, ໂດຍຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ອີກຝ່າຍໜຶ່ງຮູ້ລ່ວງໜ້າ ຢ່າງໜ້ອຍໜຶ່ງ (1) ເດືອນ.
ຂ. ກໍລະນີການໂອນກຳມະສິດຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ.
ຄ. ກໍລະນີທີ່ມີເຫດການໃດໜຶ່ງເກີດຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: ເມື່ອ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ປ່ຽນທີ່ຢູ່, ປ່ຽນແປງສະພາບຄອບຄົວ, ປ່ຽນແປງຖານະສິນສົມສ້າງ, ປ່ຽນອາຊີບ, ອອກບຳນານ ຫຼື ຢຸດເຊົາວຽກວິຊາຊີບຂອງຕົນຢ່າງສິ້ນເຊີງ.

24.2 ໂດຍ ຜູ້ສືບທອດມໍລະດົກ ຫຼື ຜູ້ປະກັນໄພ
ກ. ກໍລະນີມີການໂອນກຳມະສິດຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ເນື່ອງຈາກເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພເສຍຊີວິດ.

24.3 ໂດຍ ຜູ້ປະກັນໄພ
ກ. ໃນກໍລະນີ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ບໍ່ຈ່າຍຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ.
ຂ. ກໍລະນີຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພເພີ່ມຄວາມສ່ຽງໄພ.
ຄ. ກໍລະນີມີການເມີນເສີຍ ຫຼື ແຈ້ງຂໍ້ມູນບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມສະພາບຂອງຍານພາຫະນະໃນເວລາເຊັນສັນຍາ ຫຼື ເວລາປະຕິບັດສັນຍາປະກັນໄພ.
ງ. ພາຍຫຼັງການເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຍົກເລີກສັນຍາອື່ນໆ ເຊິ່ງຕົນໄດ້ເຊັນນຳຜູ້ປະກັນໄພ.
ຈ. ໃນກໍລະນີ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຖືກຍຶດຊັບສິນ ຫຼື ລົ້ມລະລາຍ ຫຼື ຖືກຕັດສິນລົງໂທດຕາມກົດໝາຍ.

24.4 ໂດຍຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ
ກ. ໃນກໍລະນີສະພາບທີ່ເພີ່ມຄວາມສ່ຽງດັ່ງກ່າວໝົດໄປ ແຕ່ຜູ້ປະກັນໄພ ບໍ່ຍິນຍອມຫຼຸດຄ່າທຳນຽມໃຫ້ແທດເໝາະກັບສະພາບຄວາມສ່ຽງຕົວຈິງ.
ຂ. ກໍລະນີ ຢຸດເຊົາກິດຈະການ ຫຼື ຍຸບບໍລິສັດ.
ຄ. ກໍລະນີ ຜູ້ປະກັນໄພ ຍົກເລີກສັນຍາອື່ນໆ ຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ພາຍຫຼັງຄວາມເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນ.
ງ. ກໍລະນີມີການພິຈາລະນາຄ່າທຳນຽມຄືນໃໝ່ຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດ ໃນມາດຕາ 16 ຂ້າງເທິງ.

24.5 ຍ້ອນຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ມີໜີ້ສິນຢ່າງລົ້ມເຫຼືອ
ກ. ກໍລະນີມີການຍຶດຊັບສິນຂອງ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຖືກລົ້ມລະລາຍ.

24.6 ການຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພ ໂດຍບໍ່ມີການຕໍ່ວ່າ
ກ. ໃນກໍລະນີ ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ ຫາກສູນເສຍທັງໝົດຈາກເຫດການທີ່ບໍ່ຖືກຄຸ້ມຄອງ.
ຂ. ໃນກໍລະນີ ມີການໂອນກຳມະສິດຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບປະກັນໄພ.
ຄ. ໃນກໍລະນີ ຜູ້ປະກັນໄພ ຖອນຄ່າຕົກລົງຂອງຕົນ.
ງ. ກໍລະນີ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ຍຶດຍານພາຫະນະ ຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໄວ້ຕາມກົດໝາຍ.

24.7 ໃນກໍລະນີຍົກເລີກສັນຍາລະຫວ່າງການປະຕິບັດສັນຍາ ຫຼື ກ່ອນສິ້ນສຸດສັນຍາ, ຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພງວດຫຼັງການຍົກເລີກແມ່ນບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຈ່າຍໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ, ຖ້າ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ໄດ້ຈ່າຍລ່ວງໜ້າແລ້ວ, ກໍຕ້ອງສົ່ງຄ່າທຳນຽມດັ່ງກ່າວຄືນໃຫ້ຜູ້ກ່ຽວ.

24.8 ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ສືບທອດມໍລະດົກ ມີສິດຍົກເລີກສັນຍາປະກັນໄພ, ໂດຍແຈ້ງທາງຈົດໝາຍລົງທະບຽນ ຫຼື ທາງຈົດໝາຍສົ່ງ ໃຫ້ເຊັນຮັບເອົາ ຫຼື ໂດຍການແຈ້ງປະຕິເສດໄປຍັງສຳນັກງານ

ຂອງ ຜູ້ປະກັນໄພ ຫຼື ຫ້ອງການຕົວແທນທີ່ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ສັນຍາປະກັນໄພ, ຫຼື ດ້ວຍການສົ່ງເອກະສານ.

ຖ້າ ຜູ້ປະກັນໄພ ຕ້ອງການຍົກເລີກສັນຍາ ກໍຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຊາບທາງຈົດໝາຍຂຶ້ນທະບຽນ ຫຼື ທາງຈົດໝາຍສົ່ງໃຫ້ເຊັ່ນຮັບເອົາ.

24.9 ການຍົກເລີກສັນຍາ ຕາມກໍລະນີທີ່ກ່າວໄວ້ລຸ່ມນີ້:-
ຂໍ້ 24.1(ກ) – ຍົກເລີກຕາມວັນຄົບກຳນົດອາຍຸຂອງສັນຍາ;
ຂໍ້ 24.3(ກ) – ຍົກເລີກໃນກໍລະນີບໍ່ຈ່າຍຄ່າທຳນຽມປະກັນໄພ;
ຂໍ້ 24.4(ງ) – ຍົກເລີກໂດຍຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ໃນເມື່ອ ຜູ້ປະກັນໄພໄດ້ດັດແກ້ຄ່າທຳນຽມ.
ກຳນົດເວລາການແຈ້ງຍົກເລີກສັນຍາໃຫ້ຊາບລ່ວງໜ້ານັ້ນ ແມ່ນໃຫ້ເລີ່ມນັບແຕ່ມີສົ່ງເອກະສານແຈ້ງການ ເປັນຕົ້ນໄປ.

24.10 ພາຍໃຕ້ກໍລະນີໃດໆກໍຕາມທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ການຍົກເລີກສັນຍາ ຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ພາຍໃນກຳນົດ ສາມສິບ (30) ວັນນັບແຕ່ວັນທີ່ແຈ້ງຈາກຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງກ່ຽວກັບການຍົກເລີກດັ່ງກ່າວ, ຫຼື ກ່ອນວັນກຳນົດດັ່ງກ່າວ ຖ້າມີການຕົກລົງເຫັນດີເປັນລາຍລັກອັກສອນຈາກ ຄູ່ສັນຍາທັງສອງຝ່າຍນັ້ນ.

ມາດຕາ 25 - ການໂອນກຳມະສິດຍານພາຫະນະ

1) ການເສຍຊີວິດຂອງຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ

25.1 ກໍລະນີ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ເສຍຊີວິດ, ຜູ້ປະກັນໄພ ກໍຈະໂອນການປະກັນໄພ ໃຫ້ເປັນກຳມະສິດຂອງຜູ້ສືບທອດມໍລະດົກຂອງຍານພາຫະນະຄັນນັ້ນ ໂດຍບໍ່ມີການຕໍ່ວ່າໃດໆ. ໃນກໍລະນີ ຜູ້ສືບທອດ ຢາກຍົກເລີກສັນຍາ, ຈະຕ້ອງຈ່າຍຄ່າທຳນຽມເທົ່າກັບຄ່າທຳນຽມກ່ອນການຍົກເລີກສັນຍາ.

2) ການໂອນກຳມະສິດຍານພາຫະນະ

25.2 ກໍລະນີ ມີການໂອນກຳມະສິດຍານພາຫະນະ, ສັນຍາປະກັນໄພ ຈະຖືກຍົກເລີກ ໂດຍບໍ່ມີການຕໍ່ວ່າໃດໆ.

25.3 ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ ຫຼື ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ້ອງແຈ້ງວັນເດືອນປີ ທີ່ໂອນຍານພາຫະນະໃຫ້ ຜູ້ປະກັນໄພ ຊາບໂດຍກົງ ຫຼື ທາງຈົດໝາຍຂຶ້ນທະບຽນ ຢ່າງເປັນລາຍລັກອັກສອນ.

ມາດຕາ 26 - ອາຍຸຄວາມໃນການຮ້ອງຟ້ອງ

26.1 ທຸກການຮ້ອງຟ້ອງທີ່ມາຈາກສັນຍາສະບັບນີ້ ມີອາຍຸຄວາມ ສາມ (3) ປີ ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 32 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປະກັນໄພ (ສະບັບປັບປຸງ) ເລກທີ 78/ສພຊ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 2019 ນັບແຕ່ມີເຫດການເກີດຂຶ້ນ.

ມາດຕາ 27 - ສານທີ່ມີອຳນາດພິຈາລະນາຄະດີ

27.1 ສານທີ່ມີອຳນາດພິຈາລະນາຂໍ້ຂັດແຍ່ງລະຫວ່າງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ກັບ ຜູ້ປະກັນໄພ ແມ່ນສານບ່ອນ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕັ້ງບ້ານເຮືອນຢູ່.

ໃນກໍລະນີ ການປະກັນໄພກ່ຽວກັບຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊັບສິນ ຕ້ອງແມ່ນສານຂອງເຂດທີ່ຊັບສິນນັ້ນຕັ້ງຢູ່.

ສຳລັບການປະກັນໄພກ່ຽວກັບອຸປະຕິເຫດ ກໍແມ່ນສານບ່ອນທີ່ອຸປະຕິເຫດນັ້ນເກີດຂຶ້ນ.

ພາກທີ V - ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ I

I ຕາຕະລາງ ອັດຕາພິການຖາວອນທັງໝົດ (100%)

- ກໍລະນີເສຍຊີວິດ
- ສູນເສຍຂາທັງສອງເບື້ອງ
- ສູນເສຍມືທັງສອງເບື້ອງ, ຫຼື ທຸກໆນິ້ວມື ແລະ ທັງນິ້ວໂປ້ທັງສອງເບື້ອງ
- ສູນເສຍການເບິ່ງເຫັນຂອງຕາທັງສອງເບື້ອງ
- ສູນເສຍແຂນເບື້ອງໜຶ່ງ ຮອດປ່າໄຫຼ່
- ສູນເສຍແຂນເບື້ອງໜຶ່ງ ລະຫວ່າງປ່າໄຫຼ່ ຫາ ສອກ
- ສູນເສຍແຂນເບື້ອງໜຶ່ງ ຮອດແຂນສອກ
- ສູນເສຍແຂນເບື້ອງໜຶ່ງ ລະຫວ່າງແຂນສອກ ຫາ ຂໍ້ມື
- ສູນເສຍແຂນເບື້ອງໜຶ່ງ ທີ່ຂໍ້ມື
- ສູນເສຍຂາເບື້ອງໜຶ່ງ ຮອດສະໂພກ
- ສູນເສຍຂາເບື້ອງໜຶ່ງ ລະຫວ່າງຫົວເຂົ້າ ຫາ ສະໂພກ
- ສູນເສຍຂາເບື້ອງໜຶ່ງ ແຕ່ຫົວເຂົ້າລົງໄປ
- ສູນເສຍຕາທັງໝົດ
- ການເສຍສະຕິ ທີ່ບໍ່ສາມາດປິ່ນປົວຄືນໄດ້ ແລະ ສະເພາະຈາກອຸປະຕິເຫດທີ່ໄດ້ຄຸ້ມຄອງໄວ້.

II ຕາຕະລາງການພິການຖາວອນບາງສ່ວນ

- ເສຍນິ້ວໂປ້, ນິ້ວຊີ້ 30%
- ເສຍນິ້ວມືສາມນິ້ວ, ນັບທັງນິ້ວໂປ້ ຫຼື ນິ້ວຊີ້ 25%
- ເສຍນິ້ວມືສາມນິ້ວ, ບໍ່ນັບນິ້ວໂປ້ ຫຼື ນິ້ວຊີ້ 20%
- ເສຍນິ້ວໂປ້ ແລະ ອີກໜຶ່ງນິ້ວ ທີ່ບໍ່ແມ່ນນິ້ວຊີ້ 25%
- ເສຍນິ້ວຊີ້ ແລະ ອີກໜຶ່ງນິ້ວ ທີ່ບໍ່ແມ່ນນິ້ວໂປ້ 20%
- ເສຍນິ້ວໂປ້ ໜຶ່ງນິ້ວ 20%
- ເສຍນິ້ວຊີ້ ໜຶ່ງນິ້ວ 15%
- ເສຍນິ້ວກາງ, ນິ້ວນາງ ຫຼື ນິ້ວກ້ອຍ 10%
- ເສຍນິ້ວນາງ ແລະ ນິ້ວກ້ອຍ 15%
- ຄາງກະໄຕເບື້ອງລຸ່ມໃຊ້ການບໍ່ໄດ້ 30%
- ຕາເບື້ອງໜຶ່ງສູນເສຍການເບິ່ງເຫັນເຄິ່ງໜຶ່ງ 25%
- ທູໜວກທັງສອງເບື້ອງ 40%

- ຫູໜວກເປື້ອງໜຶ່ງ 10%
- ຂາ ຫຼື ຕີນເປື້ອງໜຶ່ງຜິດຈາກສະພາບເດີມ 25%
- ໝາກບ້າຫົວເຂົ້າເປື້ອງໜຶ່ງແຕກ 20%
- ອະໄວຍະວະເປື້ອງລຸ່ມສັ້ນເຂົ້າຢ່າງໜ້ອຍ 5 ຊມ 15%
- ເສຍນິ້ວໂປ່ຕີນໜຶ່ງນິ້ວ 10%
- ເສຍນິ້ວຕີນນິ້ວອື່ນໜຶ່ງນິ້ວ ນອກຈາກນິ້ວໂປ່ 5%

ການພິການອື່ນໆທີ່ບໍ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ເຖິງວ່າຈະມີຄວາມສໍາຄັນໜ້ອຍກໍ່ຕາມ ແຕ່ກໍ່ຈະໄດ້ຮັບການທົກແທນຕາມອັດຕາສ່ວນຂອງຄວາມພິການ ຊຶ່ງຈະທຽບໃສ່ກໍລະນີທີ່ແຈ້ງຢູ່ຂ້າງເທິງນີ້ ໂດຍບໍ່ຈໍາແນກອາຊີບຂອງຜູ້ເຄາະຮ້າຍ.

ການໃຊ້ການບໍ່ໄດ້ຢ່າງສິ້ນເຊີງ ຂອງອະໄວຍະວະໜຶ່ງ ໃຫ້ຖືວ່າ ເປັນການສູນເສຍທັງໝົດ ຂອງອະໄວຍະວະນັ້ນ.

ສິນທົດແທນປະກັນໄພທັງໝົດທີ່ຈະຕ້ອງຈ່າຍ ສໍາລັບການເສຍຫຼາຍອົງຄະທີ່ເກີດຈາກອຸປະຕິເຫດອັນດຽວກັນ ຈະບໍ່ເກີນມູນຄ່າວົງເງິນປະກັນໄພທັງໝົດທີ່ໄດ້ກໍານົດໃນກໍລະນີພິການຖາວອນທັງໝົດ.

ການຮວມກັນຂອງຈໍານວນສ່ວນຮ້ອຍທີ່ຈະຈ່າຍໃນອຸປະຕິເຫດໜຶ່ງຄັ້ງ ຈະບໍ່ເກີນ 100%.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ II - ຂໍ້ກໍານົດໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດສໍາລັບລົດທີ່ບໍ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ (NO-CLAIMS DISCOUNT)

ມາດຕາ 28 - ຄໍານິຍາມ

28.1 ການໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດແກ່ລົດບໍ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ (NCD) ແມ່ນຂໍ້ກໍານົດໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດ ແລະ ການໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດນີ້ມີຈຸດປະສົງໃຫ້ລາງວັນແກ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຜູ້ທີ່ບໍ່ມີປະຫວັດໃນການແຈ້ງອຸປະຕິເຫດໃນໄລຍະຄຸ້ມຄອງຂອງສັນຍາ, ໂດຍຈະໄດ້ຮັບສ່ວນຫຼຸດໃນການຈ່າຍຄ່າທໍານຽມຂອງສັນຍາໃໝ່.

ຕາຕະລາງການໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດ ປະຕິບັດຕາມຕາຕະລາງດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ປີ / ໄລຍະປະກັນໄພ	ອັດຕາຄິດໄລ່ສ່ວນຫຼຸດ
0 (ສັນຍາໃໝ່)	0%
1 ປີ	15%
2 ປີ	25%
3 ປີ	35%
4 ປີ	40%
5 ປີ	45%
6 ປີ	50%
7 ປີ	55%

28.2 ການປະຕິບັດໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດ/ບໍາເໜັດ, ແມ່ນອີງຕາມການແຈ້ງອຸປະຕິເຫດ ຫຼື ມີເຫດໃດໜຶ່ງທີ່ມີທ່າອ່ຽງນໍາໄປສູ່ໃຫ້ເກີດມີການແຈ້ງເສຍຫາຍນໍາ ຜູ້ປະກັນໄພ, ພ້ອມທັງໃຫ້ເກີດກະກຽມລາຍຈ່າຍ ຫຼື ຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະເກີດມີລາຍຈ່າຍໃດໜຶ່ງ ໃຫ້ແກ່ຄວາມເສຍຫາຍນັ້ນທີ່ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຈາກ ຜູ້ປະກັນໄພເທື່ອ.

28.3 ນອກຈາກການປະຕິບັດຂໍ້ກໍານົດອັດຕາສ່ວນຫຼຸດ ຍັງມີຂໍ້ຍົກເວັ້ນນໍາບາງກໍລະນີ ເຊັ່ນ: ຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຕໍ່ບຸກຄົນທີສາມພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ “ຫຼັກການທີ່ບໍ່ຖືຄວາມຜິດ” ທີ່ມີຄວາມໝາຍວ່າການທົດແທນແບບບັງຄັບໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນທີສາມ ຫຼື ຄູ່ກໍລະນີຕາມມາດຕາ 57 ທີ່ກໍານົດໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປະກັນໄພ ສະບັບເລກທີ 11/90/ສປສ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 1990, ເຊິ່ງອຸປະຕິເຫດດັ່ງກ່າວ ແມ່ນ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ບໍ່ໄດ້ເປັນຕົ້ນເຫດພາໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດ.

ມາດຕາ 29 - ຂໍ້ກໍານົດການໃຫ້ບໍາເໜັດສັນຍາບໍ່ແຈ້ງເສຍຫາຍ

29.1 ໃນກໍລະນີ ຮອດສິ້ນສຸດອາຍຸຂອງສັນຍາປະກັນໄພ, ອັດຕາສ່ວນຫຼຸດ - ການເພີ່ມຈະປະຕິບັດນໍາສັນຍາໃໝ່ຈະໄດ້ປະຕິບັດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ກ) ໃນກໍລະນີ ທີ່ບໍ່ມີການແຈ້ງອຸປະຕິເຫດ ໃນໄລຍະປະກັນໄພໜຶ່ງປີຜ່ານມາ, ອັດຕາສ່ວນຫຼຸດຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຕາມລະດັບແຕ່ລະຂັ້ນ ໂດຍສູງສຸດບໍ່ເກີນ 55%.

ຂ) ໃນກໍລະນີຫາກມີການແຈ້ງເສຍຫາຍຂອງອຸປະຕິເຫດແຕ່ລະເທື່ອ ໃນໄລຍະການຄຸ້ມຄອງປະກັນໄພ ແມ່ນຈະເຮັດໃຫ້ອັດຕາສ່ວນຫຼຸດ ຫຼຸດຕາມແຕ່ລະຂັ້ນ, ແຕ່ບໍ່ຫຼຸດລົງຕໍ່ກ່າວ 0%.

ຄ) ນອກຈາກນີ້ແລ້ວ, ມາດຕານີ້ຍັງປະຕິບັດນໍາຄວາມເສຍຫາຍຈາກອຸປະຕິເຫດ ເຊິ່ງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂໄປແລ້ວ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການທົດແທນຈາກ ຜູ້ປະກັນໄພ ເທື່ອ, ຫຼື ຫາກການທົດແທນຂອງຄວາມເສຍຫາຍດັ່ງກ່າວນັ້ນ ເປັນສ່ວນຂອງບຸກຄົນທີສາມ ຫຼື ຄູ່ກໍລະນີ ເຊິ່ງພວມຢູ່ໃນການພິຈາລະນາຢູ່ກໍ່ຕາມ, ການປະຕິບັດອັດຕາໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດ (ບໍາເໜັດ) ຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ທີ່ກ່າວມານີ້ຈະບໍ່ຖືກກະທົບໃດໆຈາກສາເຫດດັ່ງກ່າວ.

29.2 ຖ້າກໍລະນີ ຫາກມີການແຈ້ງເສຍຫາຍໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າຄັ້ງ ໃນໄລຍະສັນຍາຍັງຄຸມຄອງຢູ່ນັ້ນ ເຊິ່ງຄວາມເສຍຫາຍດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂເທື່ອກໍ່ຕາມໃນເວລາຕໍ່ສັນຍາໃໝ່ການປະຕິບັດອັດຕາສ່ວນຫຼຸດຈະໄດ້ຖືກຄິດໄລ່ຫຼຸດລົງກ່ອນ ເຊິ່ງຈະປະຕິບັດຕາມຂໍ້ 28.2 ຂ້າງເທິງນີ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ໃນກໍລະນີ ຫາກມີການແຈ້ງເສຍຫາຍໜຶ່ງຄັ້ງ ຫຼື ຫຼາຍຄັ້ງຖືກເປັນໂມຄະແບບເງື່ອນໄຂຕາມມາດຕາ 29.1 (ຄ) ຫຼື ຖ້າແມ່ນໃນກໍລະນີການເສຍຫາຍ ຕາມຫຼັກການບໍ່ຖືຄວາມຜິດ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະດັດແກ້ອັດຕາສ່ວນຫຼຸດໃຫ້ຖືກຕ້ອງແກ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ພ້ອມ

29.3 ທັງໄດ້ຄິດໄລ່ສິ່ງຄ່າທຳນຽມຜິດດ່ຽງຄືນໃຫ້. ນອກຈາກນີ້ ການກຳນົດອັດຕາສ່ວນຫຼຸດ-ເພີ່ມ ຍັງສາມາດປະຕິບັດນຳສາເຫດອື່ນໄດ້ອີກ ເຊັ່ນ: ໃນກໍລະນີ ຫາກມີການແຈ້ງເສຍຫາຍທີ່ໄດ້ຖືກຮັບຮູ້ໂດຍອີງຕາມວັນທີ່ອຸປະຕິເຫດ ເຊິ່ງຕ່າງຈາກວັນທີ່ເກີດໄຂ. ການປະຕິບັດໃຫ້ສ່ວນຫຼຸດ ແລະ/ຫຼື ການສົ່ງຄ່າທຳນຽມຜິດດ່ຽງໃຫ້ແກ່ສັນຍາຕໍ່ໃໝ່ນັ້ນ ແມ່ນເຊິ່ງການຄິດໄລ່ຈະອີງຕາມວັນທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດ.

29.4 ອີງຕາມມາດຕາ 29.1 (ກ), ການເພີ່ມອັດຕາສ່ວນຫຼຸດຂຶ້ນຍັງສາມາດຄິດໄລ່ໃຫ້ບຳເນັດນຳສັນຍາປະກັນໄພທີ່ມີໄລຍະການຄຸ້ມກັນຕໍ່ສຸດ ເກົ່າ (9) ເດືອນ ແລະ ສຳລັບສັນຍາທີ່ມີອາຍຸການຄຸ້ມຄອງໜ້ອຍກວ່າໄລຍະເວລາດັ່ງກ່າວ, ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ມີການແຈ້ງເສຍຫາຍຫຍັງກໍຕາມອັດຕາສ່ວນຫຼຸດແມ່ນບໍ່ມີການປ່ຽນແປງ.

29.5 ທຸກໆຄວາມເສຍຫາຍນ້ອຍໆ ທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະເວລາການຄຸ້ມຄອງຂອງສັນຍາ ຈະຖືກພິຈາລະນາວ່າແມ່ນການແຈ້ງເສຍຫາຍຄືກັນ ແລະ ຈະຖືກປະຕິບັດຕາມມາດຕາ 29.1 (ຂ).

29.6 ໃນກໍລະນີມີການແຈ້ງເສຍຫາຍຂອງການຄຸ້ມຄອງທາງເລືອກໃດຂອງສັນຍາປະກັນໄພຍານພາຫະນະກໍຕາມ ຈະຖືວ່າເປັນການແຈ້ງເສຍຫາຍ ອຸປະຕິເຫດພາຍໃຕ້ສັນຍາປະກັນໄພສະບັບນັ້ນໆ ແລະ ການປະຕິບັດອັດຕາສ່ວນຫຼຸດ-ເພີ່ມ ແມ່ນຈະປະຕິບັດນຳແຕ່ລະຂໍ້ກຳນົດ ຂອງການຄຸ້ມຄອງຂອງສັນຍານັ້ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການແຈ້ງເສຍຫາຍພາຍໃຕ້ຫຼາຍໆ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ແຕ່ພັດແມ່ນສາເຫດທີ່ເກີດຂຶ້ນດ້ວຍການແຈ້ງເສຍຫາຍຄັ້ງດຽວນັ້ນ ແມ່ນຈະຖືວ່າເປັນການແຈ້ງໜຶ່ງອຸປະຕິເຫດ.

ມາດຕາ 30 - ການໂອນຜົນປະໂຫຍດສິດທີ່ໄດ້ຮັບສ່ວນຫຼຸດ

30.1 ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ມີສິດກວດເບິ່ງຄືນສັນຍາຂອງຕົນຄືນດ້ວຍການເພີ່ມເຕີມ, ລົບລ້າງ ຫຼື ປ່ຽນແປງການຄຸ້ມຄອງທາງເລືອກໃນເວລາຕໍ່ສັນຍາຄັ້ງໃໝ່ ແລະ ສິດໃນການກະທຳດັ່ງກ່າວຈະບໍ່ມີຜົນກະທົບໃດໆ ໃຫ້ແກ່ອັດຕາສ່ວນຫຼຸດເລີຍ.

30.2 ກໍລະນີ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຕ້ອງການໂອນການປະກັນໄພໄປຫາຍານພາຫະນະຄົນອື່ນ, ອັດຕາສ່ວນຫຼຸດກໍຈະສືບຕໍ່ໄດ້ຮັບເໝືອນເດີມ. ຖ້າໃນກໍລະນີ ຍານພາຫະນະຄົນເດີມຍັງປະກັນໄພນຳ ຜູ້ປະກັນໄພ ຢູ່ນັ້ນ, ຄ່າທຳນຽມຂອງຍານພາຫະນະຄົນດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະຖືກຄິດໄລ່ໃນອັດຕາປົກກະຕິໝາຍຄວາມວ່າອັດຕາສ່ວນຫຼຸດແມ່ນ 0%, ແຕ່ຄິດໄລ່ໄປຕາມສ່ວນຂອງໄລຍະເວລາທີ່ຍັງເຫຼືອ ຈາກວັນທີ່ໂອນອັດຕາສ່ວນຫຼຸດນັ້ນ.

30.3 ກໍລະນີທີ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ມີສັນຍາປະກັນໄພນຳ ຜູ້ປະກັນໄພ ທີ່ຈັດທະບຽນຢູ່ ສປປ ລາວ ແລະ ມີຈຸດປະສົງຢາກໂອນປະກັນໄພ, ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະສືບຕໍ່ໃຫ້ບຳເນັດສ່ວນຫຼຸດທີ່ໄດ້ຮັບມາໃຫ້ຕາມເດີມ (ຫຼື ໃຫ້ອັດສ່ວນຫຼຸດລັກສະນະດຽວກັນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ). ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະໄດ້ມີສິດ ໄດ້ຮັບສ່ວນ

ຫຼຸດຫຼາຍກວ່າເກົ່າໄດ້ໂດຍຕ້ອງສະແດງເອກະສານປະຫວັດການແຈ້ງເສຍຫາຍໄດ້.

ຈຸດປະສົງຂອງມາດຕານີ້ ຍັງຄິດໄລ່ນຳການແຈ້ງຄ່າທຳນຽມ ໃຫ້ແກ່ການຕໍ່ສັນຍາ ໂດຍຈະອີງຕາມຂໍ້ມູນສ່ວນຫຼຸດຂອງ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ (ຫຼື ຂໍ້ມູນສ່ວນຫຼຸດໃນແບບຮູບອື່ນ) ທີ່ໄດ້ຮັບຈາກ ຜູ້ປະກັນໄພ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.

ມາດຕາ 31 - ການແກ້ໄຂຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

31.1 ທຸກຂໍ້ຂັດແຍ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນພາຍໃຕ້ສັນຍາສະບັບນີ້ ລວມທັງຄວາມໝາຍຂອງຂໍ້ກຳນົດ, ເງື່ອນໄຂ, ຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ/ຫຼື ຂໍ້ຍົກເວັ້ນຕ່າງໆ ຈະຖືກແກ້ໄຂແບບປະນີປະນອມໂດຍສັນຕິວິທີ. ຖ້າຫາກບໍ່ສາມາດຕົກລົງກັນໄດ້, ຄູ່ສັນຍາ ເຫັນດີຕົກລົງແກ້ໄຂດ້ວຍການໄກ່ເກ່ຍຕາມກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ແຕ່ລະໄລຍະ.

ໂດຍຄູ່ກໍລະນີ ຈະຕ້ອງຜ່ານການແກ້ໄຂໄກ່ເກ່ຍຕາມຂ້າງເທິງນີ້ກ່ອນ ສູ່ຂະບວນຍຸຕິທຳ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III - ຂໍ້ກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງໂດຍບໍ່ຖືຄວາມຜິດ

ພາຍໃຕ້ຂອບເຂດຂອງມາດຕາ 57 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປະກັນໄພ ສະບັບເລກທີ 11/90/ສພສ, ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 1990, ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງຕໍ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງຂອງບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນທີ່ນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກ ລວມທັງລົດພ່ວງ ແລະ ເຄິ່ງລົດພ່ວງ.

ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບ ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງໂດຍບໍ່ຖືຄວາມຜິດ (ຕາມມາດຕາ 57 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການປະກັນໄພ) ຈະໄດ້ປະຕິບັດໃນກໍລະນີທີ່ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ບໍ່ແມ່ນຜູ້ເປັນຕົ້ນເຫດພາໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດ ຊຶ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຄວາມເສຍຫາຍທາງດ້ານຮ່າງກາຍເທົ່ານັ້ນ.

ຜູ້ປະກັນໄພ ຈະແກ້ໄຂທົດແທນໃຫ້ແກ່ ຜູ້ເຄາະຮ້າຍ ຕາມຄວາມເສຍຫາຍຕົວຈິງ ແລະ ບໍ່ເກີນຈຳນວນເງິນທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້:

ການຄຸ້ມຄອງ	ວົງເງິນ (ກີບ)
ຄວາມເສຍຫາຍທາງຮ່າງກາຍ, ສູງສຸດຕໍ່ອຸປະຕິເຫດໜຶ່ງຄັ້ງ	10,000,000
• ເສຍຊີວິດ ຫຼື ພິການຖາວອນທັງໝົດ, ສູງສຸດຕໍ່ຜູ້ເຄາະຮ້າຍ	3,000,000
• ຄ່າປິ່ນປົວ, ສູງສຸດຕໍ່ຜູ້ເຄາະຮ້າຍ	1,800,000

(ລວມທັງສິນທົດແທນ ສໍາລັບຄ່າອອກໂຮງໝໍ ເຊິ່ງຕ້ອງປິ່ນປົວເກີນ 24 ຊົ່ວໂມງ)	100,000
---	---------

ຖ້າຫາກສິນທົດແທນທີ່ຈະຕ້ອງຈ່າຍໃຫ້ ຜູ້ເຄາະຮ້າຍ ຊຶ່ງສູງກວ່າຂອບເຂດວົງເງິນຄຸ້ມຄອງນີ້ ແມ່ນ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ຈະຕ້ອງຮັບຜິດຊອບສ່ວນທີ່ແຕກຕ່າງນັ້ນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ IV - ຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງ, ທາງເລືອກແບບບັງຄັບ III & IV

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍສະບັບນີ້ ແມ່ນເພີ່ມເຕີມເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III - ຂໍ້ກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງແພ່ງໂດຍບໍ່ຖືຄວາມຜິດ ຕາມທາງເລືອກທີ່ມີຂອບເຂດວົງເງິນການຄຸ້ມຄອງເພີ່ມເຕີມ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ການຄຸ້ມຄອງ	ວົງເງິນຄຸ້ມຄອງ (ກີບ)		
	ແບບບັງຄັບ	ທາງເລືອກ III	ທາງເລືອກ IV
ຄວາມເສຍຫາຍທາງຮ່າງກາຍ, ສູງສຸດຕໍ່ອຸປະຕິເຫດໜຶ່ງຄັ້ງ	104,400,000	175,000,000	450,000,000
• ເສຍຊີວິດ ຫຼື ພິການຖາວອນທັງໝົດ, ສູງສຸດ ຕໍ່ຜູ້ເຄາະຮ້າຍ	12,000,000	25,000,000	25,000,000 - 50,000,000
• ຄ່າປິ່ນປົວ, ສູງສຸດຕໍ່ຜູ້ເຄາະຮ້າຍ	1,800,000	2,100,000	2,500,000
(ລວມທັງສິນທົດແທນ ສໍາລັບຄ່າອອກໂຮງໝໍ ເຊິ່ງຕ້ອງປິ່ນປົວເກີນ 24 ຊົ່ວໂມງ)	100,000	160,000	200,000

ຄວາມເສຍຫາຍທາງດ້ານວັດຖຸ, ຕໍ່ອຸປະຕິເຫດໜຶ່ງຄັ້ງສູງສຸດບໍ່ເກີນ	5,200,000	17,500,000	50,000,000
---	-----------	------------	------------

ໝາຍເຫດ: ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ IV ນີ້ ແມ່ນອີງຕາມ ຄຳແນະນຳຂອງລັດຖະມົນຕີກະຊວງການເງິນ ສະບັບເລກທີ 0772/ກງ, ລົງວັນທີ 24/04/2009 ເຊິ່ງປ່ຽນແທນຕາຕະລາງຄັ້ງຫຼ້າສຸດທີ່ມີການຄຸ້ມຄອງແບບດຽວກັນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III ແລະ IV ຈະນຳໃຊ້ສະເພາະກໍລະນີ ມີຄວາມເສຍຫາຍເກີດຂຶ້ນທາງດ້ານຮ່າງກາຍ ແລະ/ຫຼື ວັດຖຸຕໍ່ ບຸກຄົນທີສາມ.

ຂໍ້ກຳນົດເພີ່ມເຕີມຕໍ່ສັນຍາສະບັບນີ້

(ບໍ່ລວມ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ)

ຂໍ້ກຳນົດເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບການເຊົ່າສິນເຊື່ອ

ເປັນທີ່ເຂົ້າໃຈ ແລະ ຕົກລົງວ່າ (ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາປະກັນໄພ ຫຼື ໃບຢັ້ງຢືນປະກັນໄພ) (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ ຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ) ເປັນເຈົ້າຂອງຊັບສິນທີ່ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ ແລະ ຊັບສິນດັ່ງກ່າວຢູ່ພາຍໃຕ້ສັນຍາເຊົ່າສິນເຊື່ອ ລະຫວ່າງ ຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ ແລະ ຜູ້ໄດ້ຮັບການປະກັນໄພ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ ຜູ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ) ແລະ ເປັນທີ່ເຂົ້າໃຈ ແລະ ຕົກລົງເພີ່ມເຕີມວ່າ ຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ ທີ່ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສຍເງິນໃດໆ ຊຶ່ງຂໍ້ກຳນົດເພີ່ມເຕີມນີ້ ໂດຍຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍໃຫ້ກັບ ຜູ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ ພາຍໃຕ້ສັນຍາສະບັບນີ້ ກ່ຽວກັບການສູນເສຍ ຫຼື ເສຍຫາຍຕໍ່ຊັບສິນ (ຊຶ່ງການສູນເສຍ ຫຼື ເສຍຫາຍນັ້ນ ແມ່ນບໍ່ສາມາດແກ້ໄຂ ດ້ວຍການສ້ອມແປງ, ການຟື້ນຟູຄືນ ຫຼື ປ່ຽນແທນໃໝ່ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ເງື່ອນໄຂຂອງສັນຍາ) ແລະ ເງິນນັ້ນ ຈະຈ່າຍໃຫ້ກັບ ຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຊັບສິນ ແລະ ໄດ້ຮັບເງິນນັ້ນ ເຕັມຈຳນວນ ແລະ ຄົບຖ້ວນຈາກ ຜູ້ປະກັນໄພ ກ່ຽວກັບການສູນເສຍ ຫຼື ເສຍຫາຍນັ້ນ. ຂໍ້ກຳນົດເພີ່ມເຕີມນີ້ ຈະບໍ່ມີການແກ້ໄຂໃດໆ ຫຼື ຜົນກະທົບຕໍ່ສິດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຜູ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ ຫຼື ຜູ້ປະກັນໄພ ຕາມລຳດັບ ພາຍໃຕ້ ຫຼື ຕາມສັນຍາສະບັບນີ້.

ຂໍ້ກຳນົດບໍ່ສາມາດຍົກເລີກສັນຍາ

ແລະ ເປັນທີ່ຕົກລົງເພີ່ມເຕີມວ່າ ການຍົກເລີກສັນຍາສະບັບນີ້ໂດຍ ຜູ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ ຈະບໍ່ມີຜົນສັກສິດ ຍົກເວັ້ນໄດ້ມີການສົ່ງແຈ້ງການຫາ ຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ ຢ່າງເປັນລາຍລັກອັກສອນລ່ວງໜ້າ ສິບສີ່ (14) ວັນ ໄປຍັງທີ່ຢູ່ລຳສຸດ (ທີ່ຢູ່ລຳສຸດ) ຂອງ ຜູ້ໃຫ້ເຊົ່າສິນເຊື່ອ.

ແຈ້ງການ ສໍາລັບ ຜູ້ຊື້ປະກັນໄພ

ກະລຸນາກວດສອບສັນຍາສະບັບນີ້ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າສັນຍາສະບັບນີ້ສະໜອງຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງທ່ານ. ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງການເຂົ້າໃຈຜິດ, ສິ່ງສໍາຄັນແມ່ນວ່າສັນຍາປະກັນໄພ, ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ຄັດຕິດຈະຕ້ອງຖືກອ່ານໃຫ້ໝົດ.



www.fortelaos.com

 **021 264 712-5**

 **info@fortelaos.com**

ຖະໜົນທ່າເດືອນ, ຊັ້ນ 1 & 6 ອາຄານ NK | Thadeua Road, Level 1 & 6 Floor NK Building,
ໜ່ວຍ 04, ບ້ານ ບຶງຂະຫຍອງ, ເມືອງ ສີສັດຕະນາກ | Unit 04, Beungkhayong Village, Sisattanak District,
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ | Vientiane Capital, Lao PDR