

สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม.

ระหว่าง

กรุงเทพมหานคร

กับ

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด

๖. ๕

ข้อ

1. นิยามศัพท์.....	2
2. อำนาจและความร่วมมือ.....	5
3. สัมปทาน.....	6
4. การดำเนินงานโครงการ.....	6
5. สิทธิในการใช้ที่ดิน.....	7
6. การออกแบบ การวางแผน และการก่อสร้าง.....	12
7. กำหนดเวลาในการดำเนินการโครงการ.....	13
8. การแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบของระบบขนส่งมวลชน กทม.....	14
9. การทดสอบการเสร็จงาน.....	15
10. อะไหล่.....	17
11. การดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ.....	17
12. พลังงานไฟฟ้า.....	18
13. ค่าโดยสารและหลักเกณฑ์ในการปรับอัตราค่าโดยสาร.....	19
14. คณะกรรมการประสานงานและคณะกรรมการที่ปรึกษา.....	23
15. หนังสือคำประกันการปฏิบัติตามสัญญา.....	26
16. การรับผิดชอบค่าใช้จ่าย.....	27
17. ภาษีและอากร.....	27
18. ประกันภัย.....	27
19. กรรมสิทธิ์และการโอนกรรมสิทธิ์.....	28
20. ความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น.....	30
21. การเลิกสัญญา.....	31
22. สถานภาพของบริษัท.....	33
23. การแปรรูป กทม. หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของ กทม. ในส่วนที่เกี่ยวกับโครงการ.....	34
24. การใช้สัญญาเป็นหลักประกัน.....	34
25. คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.....	34
26. ที่ปรึกษาอิสระ.....	35
27. การขยายอายุสัญญาและสิทธิในการดำเนินงานในเส้นทางสายใหม่ก่อนบุคคลอื่น.....	35
28. สภาพการทำงาน.....	36
29. เขตอำนาจการพิจารณาข้อพิพาท.....	37
30. คำบอกกล่าว.....	38
31. การไม่ผ่อนผันหรือไม่สละสิทธิ.....	39
32. การไม่มีความสัมพันธ์ในฐานะนายจ้าง - ลูกจ้าง.....	39
33. การฝึกอบรม.....	39

Signature

34. บทเปิดเตล็ด.....	40
35. ภาคผนวกสัญญา.....	40
36. วันมีผลบังคับใช้ของสัญญา.....	40

- ภาคผนวก ก. ขอบเขตของงาน.....
- ภาคผนวก ข. เงื่อนไขการทดสอบ.....
- ภาคผนวก ค. กำหนดเวลา.....
- ภาคผนวก ง. ตัวอย่างของการกำหนดเพดานค่าโดยสารถขึ้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้.....
- ภาคผนวก จ. รายละเอียดที่ดิน กทม.....
- ภาคผนวก ฉ. แบบवाद.....
- ภาคผนวก ช. TOR.....
- ภาคผนวก ซ. Proposal.....
- ภาคผนวก ฌ. สำเนาหนังสือของกระทรวงมหาดไทย คำนวณที่สุด.....
ที่ มท 1101/5607 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2535.....
- ภาคผนวก ฎ. หนังสือรับรองที่ออกโดยสำนักทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร.....
กระทรวงพาณิชย์ เกี่ยวกับรายการบางประการของบริษัท

3-5

Handwritten signature

สัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม.

สัญญานี้ทำขึ้นเมื่อวันที่ 9 เดือน เมษายน พ.ศ. 2535 ณ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร

โดยและระหว่าง

(1) กรุงเทพมหานคร ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "กทม.") โดยนายทองหล่อ กล้วยไม้ ๓ อายุชยา ปลัดกรุงเทพมหานคร ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ฝ่ายหนึ่ง

กับ

(2) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "บริษัท") ซึ่งเป็น บริษัทเอกชน ตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทย ทะเบียนเลขที่ 2471/2535 โดยนายศิริ กาญจนพาสณ์ และนายอรรถไชย ตั้งจิตนบ กรรมการผู้มีอำนาจทำการแทนบริษัท ดังปรากฏ ตามหนังสือรับรองของสำนักทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร กระทรวงพาณิชย์ ตามภาคผนวก ญ. แนบท้ายสัญญานี้ อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่ กทม. ได้ออกประกาศ เรื่อง รายละเอียดและเงื่อนไขการเสนอโครงการลงทุนก่อสร้าง ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2534 ให้บุคคลที่สนใจยื่นรายละเอียดข้อเสนอ ในการจัดให้มีและประกอบการระบบขนส่งมวลชน กทม. เพื่อขยายการขนส่งมวลชน และเพื่อให้เป็นทางเลือกอื่นแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางไปและกลับจากการทำงาน และการเดินทางสัญจรไปมาใน กรุงเทพมหานคร และกลุ่มชนชายซึ่งนำโดย บริษัท ฌนาญ จำกัด ได้ยื่นข้อเสนอการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร เพื่อการจัดให้มีและประกอบการระบบขนส่งมวลชน กทม. ดังกล่าว และโดยที่ ข้อเสนอดังกล่าวระบุว่า หากกลุ่มชนชายได้รับการคัดเลือก กลุ่มชนชายจะจัดตั้งบริษัทขึ้นเป็นคู่สัญญาเพื่อดำเนินการตามโครงการ หลังจากทำการพิจารณาและดำเนินการเจรจาแล้ว กทม. เห็นว่าข้อเสนอของกลุ่มชนชายเป็นข้อเสนอที่เหมาะสมที่สุด กลุ่มชนชายจึงได้จัดตั้งบริษัทขึ้นเพื่อรับสัมปทานและทำสัญญานี้ และ

โดยที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ให้สัมปทานแก่บริษัทเป็นผู้จัดให้มีและประกอบการ ระบบขนส่งมวลชน กทม. ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้ ทั้งนี้ โดยอาศัยอำนาจตามความในข้อ 3 (2) และข้อ 11 ของประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้อนุญาตให้ กทม. โดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้มีอำนาจควบคุมดูแล และดำเนินการตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้ ทั้งนี้ ตามหนังสือของกระทรวงมหาดไทย คำนที่ สดท ที่ มท 1101/5607 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2535 ตามภาคผนวก ๗. แนบท้ายสัญญานี้

คู่สัญญาจึงตกลงกันดังต่อไปนี้

Handwritten signature

ข้อ 1. นิยามศัพท์

1.1 การตีความ

"กทพ." หมายถึง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้สืบทอดหน้าที่และกิจการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

"กทม." หมายถึง กรุงเทพมหานคร รวมทั้งหน่วยงานอื่นที่อาจรับช่วงอำนาจหน้าที่และกิจการของกรุงเทพมหานคร

"กปน." หมายถึง การประปานครหลวง

"กฟน." หมายถึง การไฟฟ้านครหลวง

"กระทรวง" หมายถึง กระทรวงมหาดไทย

"กรมทางหลวง" หมายถึง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

"คำโดยสารที่เรียกเก็บ" มีความหมายดังที่ได้นิยามไว้ในข้อ 13.1

"คลังเก็บอุปกรณ์" หมายถึง สถานที่ที่ใช้สำหรับเก็บรักษาอุปกรณ์ อะไหล่ และชิ้นส่วนของอุปกรณ์ วัสดุที่เกี่ยวข้องกับงานหรือที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของระบบขนส่งมวลชน กทม. ซึ่งรวมถึงเพิงสำหรับวางสำรอง (spare tracks) หมอนรางรถ (sleepers) และงานโยธา

"โครงการ" หมายถึง การจัดให้มีและประกอบหาระบบขนส่งมวลชน กทม.

"งาน" หมายถึง งานโยธา และอุปกรณ์สำหรับระบบ โรงงานก่อสร้าง งานชั่วคราว อุปกรณ์ อุปกรณ์ และคลังเก็บอุปกรณ์ ตลอดจนสิ่งที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนสิ่งดังกล่าวข้างต้น และให้หมายความรวมถึง การผลิตกระแสไฟฟ้า (ถ้ามี) และการขนส่งข้อย่อยเข้ามาสู่และกระจายออกจากระบบขนส่งมวลชน กทม. ฯลฯ

"งานชั่วคราว" หมายถึง งานชั่วคราวทุกลักษณะ (นอกเหนือไปจากโรงงานก่อสร้าง) อันจำเป็นหรือเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินการ การทำให้งานเสร็จสมบูรณ์ หรือการบำรุงรักษาโรงงานก่อสร้าง

Signature

"งานโยธา" หมายถึง งานวิศวกรรมโยธา งานถนน และงานปรับปรุงซ่อมแซมอื่น ๆ งานก่อสร้างอาคาร สิ่งปลูกสร้าง สิ่งติดตั้ง และงานก่อสร้างทางโยธาอื่น ๆ และให้หมายความรวมถึง งานทั้งหลายไม่ว่าชนิดใด ๆ อันจำเป็น หรือเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินการ การทำให้งานเสร็จสมบูรณ์ หรือการบำรุงรักษางานทั้งหลายดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

"ครรชน" มีความหมายดังที่ได้นิยามไว้ในข้อ 13.1

"ครรชนอ้างอิง" มีความหมายดังที่ได้นิยามไว้ในข้อ 13.1

"ที่ดิน กทม." หมายถึง ที่ดินตามรายการที่ระบุไว้ในภาคผนวก จ. ซึ่งรวมถึงสิ่งปลูกสร้างปัจจุบันที่ตั้งอยู่บนที่ดินดังกล่าวในวันส่งมอบ ซึ่งรายการดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงเป็นครั้งคราว ตามที่ กทม. และบริษัทอาจจะได้ตกลงกัน

"ที่ปรึกษาอิสระ" หมายถึง บุคคลที่แต่งตั้งขึ้นตามข้อ 26 ของสัญญา

"ทศท." หมายถึง องค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย หรือผู้สืบทายาทที่และกิจการขององค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย

"เพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้" มีความหมายดังที่ได้นิยามไว้ในข้อ 13.1

"โรงงานก่อสร้าง" หมายถึง บรรดาอุปกรณ์ เครื่องมือ สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอื่น ๆ ไม่ว่าในลักษณะใด (นอกเหนือไปจากงานชั่วคราว) อันจำเป็นต่อการดำเนินการ การทำให้งานเสร็จสมบูรณ์ หรือการบำรุงรักษางานโยธา หรืออุปกรณ์ แต่ไม่หมายความรวมถึงวัสดุ หรือสิ่งอื่นใดซึ่งจะนำมาประกอบเป็น หรือได้ประกอบเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งมวลชน กทม.

"ระบบ" หมายถึง สายอนุสาวรีย์ และสายสุขุมวิท ตลอดจนสถานีของสายทางดังกล่าวและศูนย์ควบคุม

"ระบบขนส่งมวลชน กทม." หมายถึง บริการขนส่งมวลชนโดยรถราง เพื่อเป็นทางเลือกอื่นแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางไปและกลับจากการทำงาน และการเดินทางสัญจรไปมาในกรุงเทพมหานครตามสัญญา และให้หมายความรวมถึง สิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการอื่นที่เกี่ยวข้องต่อเนื่องกับรถรางที่บริษัทจัดขึ้นไม่ว่าจะอยู่บนที่ดิน กทม. หรือบนที่ดินอื่น ๆ หรือบนทรัพย์สินที่ กทม. เป็นผู้จัดหา

"รัฐมนตรี" หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือผู้กระทำการแทนในขณะนั้น



"วันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ" หมายถึง วันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. (ทั้งสายอนุสาวรีย์และสายสุขุมวิท) ได้เปิดให้บริการแก่ประชาชนอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งบริษัทจะต้องจัดให้มีและประกอบการได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกินสี่สิบสองเดือน นับจากวันที่สัญญานี้มีผลบังคับใช้ตามข้อ 36 (หรือกำหนดเวลาอื่นซึ่งอาจขยายโดยข้อกำหนดในสัญญา)

"สนข." หมายถึง สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร

"สายสุขุมวิท" หมายถึง ระบบขนส่งมวลชนเริ่มต้นจากแยกคลองตัน ไปจนถึงแยกปทุมวัน มีความยาวของเส้นทางประมาณ 8.5 กิโลเมตร รายละเอียดของเส้นทางดังที่แสดงไว้ในแผนที่ในภาคผนวก ก.

"สายอนุสาวรีย์" หมายถึง ระบบขนส่งมวลชนเริ่มต้นจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ไปจนถึงแยกถนนสุรศักดิ์ มีความยาวของเส้นทางประมาณ 6 กิโลเมตร รายละเอียดของเส้นทางดังที่แสดงไว้ในแผนที่ในภาคผนวก ก.

"อุปกรณ์" หมายถึง รถราง และอุปกรณ์จักรกลไฟฟ้า (Rolling Stock) ระบบควบคุม อะไหล่ และวัสดุอื่นใดซึ่งจะนำมาประกอบเป็น หรือได้ประกอบเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งมวลชน กทม. และให้หมายความรวมถึงงานทั้งหลายไม่ว่าชนิดใด ๆ อันจำเป็น หรือเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินการ การทำให้งานเสร็จสมบูรณ์ หรือการบำรุงรักษาสิ่งทั้งหลายดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

"อัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง" มีความหมายดังที่ได้นิยามไว้ในข้อ 13.1

"อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง" มีความหมายดังที่ได้นิยามไว้ในข้อ 13.1

"อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง" มีความหมายดังที่ได้นิยามไว้ในข้อ 13.1

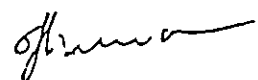
"อู่รถราง" หมายถึง อู่สำหรับการซ่อมบำรุงย่อย และอู่สำหรับการซ่อมบำรุงขนาดใหญ่ ซึ่งอาจตั้งอยู่ในที่เดียวกันหรือแยกกันก็ได้ และให้หมายความรวมถึงสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

"Proposal" หมายถึง เอกสารดังที่ระบุไว้ในภาคผนวก ข. แนบท้ายสัญญานี้

"TOR" หมายถึง เอกสารดังที่ระบุไว้ในภาคผนวก ข. แนบท้ายสัญญานี้

1.2 การอ้างอิงใด ๆ ในสัญญานี้ ถึงคำต่อไปนี้ ให้มีความหมายดังนี้

(ก) "วันทำการ" ให้หมายถึง วันที่สถานที่ราชการในประเทศไทยเปิดทำการต่อสาธารณชนทั่วไปตามปกติ นอกจากวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ

3. -5


(ข) "วัน" ให้หมายถึง วันปฏิทิน

(ค) "เดือน" ให้หมายถึง ช่วงระยะเวลานับแต่วันใดวันหนึ่งของเดือนปฏิทิน และสิ้นสุดลงในวันเดียวกันนั้นในเดือนปฏิทินถัดไป (ในกรณีที่อ้างอิงถึงเดือนมากกว่าหนึ่งเดือน ก็ให้ถือตามความหมายเดียวกันนี้) เว้นแต่ในกรณีที่ช่วงระยะเวลาของเดือนจะสิ้นสุดลงในวันที่มิใช่วันทำการ กรณีนี้ให้ถือว่าระยะเวลาของเดือนสิ้นสุดลงในวันทำการถัดไป และหากวันทำการถัดไปนั้นอยู่ในเดือนปฏิทินที่ถัดออกไปอีกจากเดือนปฏิทินที่ปกติช่วงระยะเวลาดังกล่าวนั้นควรจะสิ้นสุด ในกรณีนี้ให้ระยะของเดือนนั้นสิ้นสุดลงในวันทำการก่อนถึงวันเลขที่เดียวกันนั้นในเดือนปฏิทินถัดไป แต่ทั้งนี้ หากช่วงระยะเวลาของเดือนเริ่มต้นขึ้นในวันสุดท้ายของเดือนปฏิทิน หรือเป็นกรณีที่ไม่มีวันเลขที่เดียวกันนั้นในเดือนที่ระยะเวลานั้นจะต้องสิ้นสุด ให้ระยะเวลาของเดือนนั้นสิ้นสุดลงในวันทำการสุดท้ายในเดือนหลังนั้น

(ง) "บุคคล" ให้หมายถึง บุคคลธรรมดา ห้างร้าน บริษัท รัฐบาล รัฐ หรือหน่วยงานของรัฐ หรือสมาคม หรือห้างหุ้นส่วน หรือกิจการร่วมค้าใด ๆ (ไม่ว่าจะมีสภาพนิติบุคคลแยกต่างหากออกมาหรือไม่)

(จ) การอ้างอิงใด ๆ ถึงสัญญา หรือสัญญาหรือข้อตกลง หรือเอกสารใด ๆ ตามสัญญานี้ให้หมายถึงสัญญา หรือข้อตกลง หรือเอกสารนั้น ๆ ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงแล้วเป็นครั้งคราวไป

(ฉ) "ข้อ" หรือ "ภาคผนวก" ให้หมายถึง ข้อหรือภาคผนวกตามสัญญานี้ และ

(ช) "ข้อย่อย" ให้หมายถึง ข้อย่อยของข้อที่มีการอ้างอิงถึง

(ซ) "ชดเชย" ให้หมายถึง การชดเชยโดยวิธีอื่นนอกเหนือจากการชำระด้วยเงินสด

1.3 ไม่ให้นำหัวข้อของสัญญามาใช้ประกอบการตีความข้อความของสัญญานี้

ข้อ 2. อำนาจและความร่วมมือ

2.1 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างรับรองและรับประกันต่อกันและกันว่า แต่ละฝ่ายต่างมีอำนาจสมบูรณ์ในการทำสัญญานี้ และในการใช้สิทธิและปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญานี้

2.2 คู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงจะใช้ความพยายามของตนอย่างดีที่สุด และร่วมมือกันอย่างเต็มที่ในอันที่จะให้มีการดำเนินงานระบบขนส่งมวลชน กทม. สมเจตนารมณ์ของสัญญานี้

[Signature]

2.3 คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยอมรับว่า เมื่อได้มีการลงนามในสัญญานี้แล้ว กทม. จะจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2534 ขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงการคลังหนึ่งคน ผู้แทนจากหน่วยงานอื่นหนึ่งคน ผู้แทนจากหน่วยงานที่รัฐมนตรีเห็นสมควร และผู้แทนจากบริษัทหนึ่งคนร่วมเป็นกรรมการ เพื่อทำหน้าที่ดังต่อไปนี้

2.3.1 ติดตามกำกับและควบคุมให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญา

2.3.2 รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางแก้ไขต่อรัฐมนตรีเจ้าสังกัดของ กทม. เพื่อทราบทุกระยะเวลาที่คณะกรรมการประสานงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีดังกล่าวกำหนดตามแต่กรณี ทั้งนี้ไม่เกินหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง

ข้อ 3. สัมปทาน

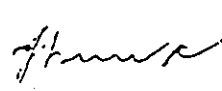
ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้ กทม. ยืนยันว่ารัฐมนตรีอนุญาตให้บริษัทดำเนินการตามโครงการ และให้สิทธิบริษัทในการจัดให้มีและเป็นผู้ประกอบการแต่ผู้เดียว ตลอดจนบำรุงรักษาระบบขนส่งมวลชน กทม. นี้ ตลอดจนมีสิทธิได้รับรายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. อันรวมถึงการโฆษณา การให้สิทธิ และการเก็บค่าโดยสารในระบบขนส่งมวลชน กทม. เป็นระยะเวลาสามสิบปี นับแต่วันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินต่าง ๆ ให้แก่ กทม. ตามเงื่อนไขของข้อ 19 ของสัญญานี้

ทั้งนี้ รัฐมนตรีอนุญาตให้ กทม. เป็นผู้มำนาจเต็มในการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้

การอนุมัติให้สัมปทานบริษัทเป็นผู้จัดให้มีและประกอบการระบบขนส่งมวลชน กทม. ปรากฏตามหนังสือของกระทรวงมหาดไทย คำนวณที่ มท 1101/5607 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2535 ตามภาคผนวก ข. แนบท้ายสัญญานี้

ข้อ 4. การดำเนินงานโครงการ

บริษัทตกลงรับทำโครงการ เพื่อให้ระบบขนส่งมวลชน กทม. ตามภาคผนวก ก. แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในข้อ 7 และในภาคผนวก ค. ในพยานนี้ ผู้จำหน่าย (Supplier) รายสำคัญจะได้แก่กลุ่มซึ่งนำโดย บริษัท AEG Westinghouse Transport System GmbH และ/หรือ บริษัทหรือนิติบุคคลอื่นที่ กทม. ยอมรับ

2-5


ข้อ 5. สิทธิในการใช้ที่ดิน

5.1 ที่ดินที่ กทม. จัดหา

5.1.1 กทม. จะจัดหาที่ดินดังต่อไปนี้ให้กับบริษัทตามกำหนดที่ระบุไว้ในภาคผนวก ค. เพื่อการใช้งานต่าง ๆ ดังที่จะได้ระบุต่อไปนี้ หรือการใช้งานอื่น ๆ ตามที่คู่สัญญาอาจตกลงกัน

5.1.1.1 ที่ดินบนถนนราชดำริติดกับสวนลุมพินีและที่ดินในสวนลุมพินี (ดังที่ทำการอธิบายไว้ในแผนที่ จ. 1 ในภาคผนวก จ.) เพื่อบริษัทจะได้นำมาใช้เป็นอุ้งรถราง สถานีใหญ่ รางทดสอบ (test tracks) ศูนย์ควบคุม ที่จอดรถเสริม (side stabling) สถานีจ่ายไฟฟ้าย่อย และสิ่งที่เกี่ยวข้องและเพื่อกิจกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงาน

5.1.1.2 ที่ดินซึ่งได้เวนคืนมาเพื่อสร้างถนนเลียบคลองช่องนนทรี ซึ่งจะจัดสร้างไปตามแนวคลองช่องนนทรี จากถนนสุริวงค์ไปถนนสีลม ถนนสาทร และเลยจากนั้นไป (ดังที่ทำการอธิบายไว้ในแผนที่ จ. 2 ในภาคผนวก จ.) เพื่อบริษัทจะได้นำมาใช้เป็นสถานี ศูนย์ควบคุม และสิ่งที่เกี่ยวข้องอื่น โดยจัดสร้างสิ่งต่าง ๆ ในระดับไม่ต่ำกว่าห้าเมตรโดยประมาณเหนือระดับพื้นผิวถนนของที่ดิน กทม. ดังกล่าว และให้บริษัทใช้ที่ดินดังกล่าวเป็นบริเวณทำงานชั่วคราวสำหรับโครงการนี้ ทั้งนี้ บริษัทควรทราบว่าจะมีการสร้างถนนเลียบคลองช่องนนทรีในขณะเดียวกันกับการทำงานของบริษัท โดย กทม. จะเป็นผู้ประสานงานการก่อสร้างในบริเวณนี้ร่วมกับคณะกรรมการประสานงาน

5.1.1.3 ที่ดินในบริเวณพระโขนง (ดังที่ทำการอธิบายไว้ในแผนที่ จ. 3 ในภาคผนวก จ.) เพื่อบริษัทจะได้นำมาใช้เป็นคลังเก็บอุปกรณ์ และสถานีจ่ายไฟฟ้าย่อย และสิ่งที่เกี่ยวข้อง และเพื่อกิจกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงาน ทั้งนี้ บริษัทจะจัดให้มีทางเข้าออกต่างหากเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของ กทม. สามารถเข้าไปใช้อุปกรณ์อื่น ๆ ของ กทม. ในบริเวณนั้นได้

5.1.1.4 ที่ดินจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิไปจนถึงแยกสุรศักดิ์-สีลม (ดังที่ทำการอธิบายไว้ในแผนที่ ก. 2 ในภาคผนวก ก.) เพื่อบริษัทจะได้ใช้สำหรับสายอนุสาวรีย์

5.1.1.5 ที่ดินจากแยกคลองตันไปจนถึงแยกปทุมวัน (ดังที่ทำการอธิบายไว้ในแผนที่ ก. 3 ในภาคผนวก ก.) เพื่อบริษัทจะได้ใช้สำหรับสายสุขุมวิท

5.1.1.6 กทม. จะใช้ความสามารถอย่างดีที่สุดในการช่วยเหลือและจัดหาบริเวณก่อสร้างชั่วคราวแก่บริษัทในบริเวณสายทางทั้งสองและบริเวณใกล้เคียง รวมตลอดถึงการประสานงาน เพื่อให้บริษัทสามารถใช้บริเวณก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกในถนนพระรามที่ 4 และบริเวณผสมปูนเพื่อการก่อสร้างดังกล่าว เมื่อผู้รับเหมาก่อสร้างตามโครงการดังกล่าวเลือกใช้สถานที่นั้น ๆ

[Signature]

ทั้งนี้ บริษัทจะทำให้บริเวณดังกล่าวคืนสู่สภาพเดิมเมื่อเลิกใช้งานบริเวณก่อสร้าง

ชั่วคราวดังกล่าวแล้ว

5.1.2 กทม. จะจัดบรรดาที่ดิน กทม. ทั้งหมดรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างที่มีอยู่แล้วบนที่ดิน กทม. ดังกล่าว (เว้นแต่ที่ดินที่ระบุในข้อย่อย 5.1.1.1 ข้อย่อย 5.1.1.2 และข้อย่อย 5.1.1.3 ซึ่งจะส่งมอบโดยรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างทั้งหลาย รวมตลอดถึงการเคลื่อนย้ายศพในสุสานในที่ดินดังกล่าวออกหมดแล้ว) ให้บริษัทใช้ในโครงการ โดยจะส่งมอบที่ดิน กทม. ให้แก่บริษัทโดยปลอดการครอบครองและปราศจากการอ้างสิทธิครอบครอง หรือภาระผูกพัน หรือสิทธิเรียกร้องอื่นใดที่บุคคลภายนอกอาจมีอยู่ ซึ่งอาจเป็นการขัดขวางหรือรบกวนโครงการ

กทม. จะจัดการให้บริษัทมีสิทธิรื้อถอน ทำลาย หรือเปลี่ยนแปลงสิ่งปลูกสร้างทั้งหลายที่ยังคงเหลืออยู่ในที่ดินในเวลาที่ทำการส่งมอบ (เว้นแต่สิ่งที่ กทม. จะได้แจ้งแก่บริษัทตามข้อ 5.1.4) ได้ เพื่อการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ทั้งนี้ ให้ถือว่าค่าใช้จ่ายของบริษัทในการรื้อถอน ทำลาย หรือเปลี่ยนแปลงสิ่งปลูกสร้างเหล่านั้นเป็นส่วนหนึ่งของภาระค่าใช้จ่ายในวงเงินห้าร้อยล้านบาท ตามข้อ 6.4 ทั้งนี้ บริษัทไม่มีหน้าที่ใด ๆ ในการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ เกินกว่าความจำเป็นในการดำเนินงานตามโครงการ

บริษัทรับทราบว่าเป็นที่บางส่วนของที่ดิน กทม. อาจเป็นถนนสาธารณะ และ/หรือ อาจมีสิ่งสาธารณูปโภค แต่เป็นที่ตกลงว่าในขณะที่บริษัทเข้าทำงานในส่วนของที่ดิน กทม. นั้น ส่วนของที่ดิน กทม. นั้นจะปิดการสัญจรแก่บุคคลทั่วไป หรือมีการย้ายสิ่งสาธารณูปโภคออกไป หรือจัดการส่วนของที่ดิน กทม. ดังกล่าวนั้นให้เป็นไปตามวิธีการที่คู่สัญญาจะได้ตกลงกัน ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพมากที่สุด

5.1.3 (ก) ตลอดอายุของสัญญานี้ บริษัทจะมีสิทธิในที่ดิน กทม. เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. โดยบริษัทมีสิทธิในการใช้ที่ดิน กทม. เพื่อทำการบำรุงรักษาและดำเนินงานระบบขนส่งมวลชน กทม. และมีสิทธิแต่ผู้เดียวในการใช้และครอบครองระบบขนส่งมวลชน กทม. ตามสัญญานี้

(ข) สิทธิของบริษัทตามข้อ (ก) ไม่ตัดสิทธิบุคคลอื่นในการสร้างสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ ลอดใต้ หรือข้าม หรือวิ่งขนานกับระบบขนส่งมวลชน กทม. โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบขนส่งมวลชน กทม. หรือเกิดภัยอันตรายต่อประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน กทม.

(ค) บริษัท มีสิทธิแต่ผู้เดียวที่จะอนุญาตให้บุคคลอื่นผ่านเข้าออก (access) ระบบขนส่งมวลชน กทม. ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทจะต้องได้รับความยินยอมล่วงหน้าจาก กทม. ก่อนที่จะให้สิทธิบุคคลอื่นผ่านเข้าระบบขนส่งมวลชน กทม. หรือมีสิทธิใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบเกินอายุสัมปทานตามสัญญานี้



(ง) หากมีผู้ร้องขอทำการเชื่อมต่อตัวขานเข้าลาหรือสถานีของระบบขนส่งมวลชน กทม. เข้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่น กทม. และบริษัทจะร่วมกันพิจารณาถึงความเหมาะสมดังกล่าว การตัดสินใจใด ๆ ในเรื่องนี้ คู่สัญญาจะต้องมีความเห็นเป็นเอกฉันท์จึงจะทำได้

5.1.4 กทม. จะแจ้งไปยังบริษัทเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสิบวัน ก่อนกำหนดส่งมอบพื้นที่ส่วนหนึ่งส่วนใดของที่ดิน กทม. ให้แก่บริษัท ในวันส่งมอบ กทม. จะแจ้งเป็นหนังสือแก่ผู้แทนของบริษัท ที่รับมอบว่ามีสิ่งใดบนที่ดิน กทม. บ้างที่จะรื้อถอน ทำลาย แกะไข ดัดแปลง ตามข้อ 5.5 ไม่ได้ อย่างไรก็ตาม สิ่งดังกล่าวจะต้องทำการเคลื่อนย้ายตามข้อ 6.4

บริษัทอาจปฏิเสธไม่รับมอบพื้นที่ซึ่งเป็นส่วนของที่ดิน กทม. ซึ่งบริษัทพิจารณาเห็นว่า มีสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ไม่สามารถเคลื่อนย้าย ทำลาย หรือดัดแปลง หรือไม่เป็นไปตามข้อ 5.1.2 ซึ่งอาจจะขัดขวาง หรือเป็นอุปสรรคต่องาน หรือทำให้งานต้องล่าช้าอย่างมาก หรือทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในงานเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ในกรณีเช่นว่านี้ กทม. จะแก้ไขเพื่อให้พื้นที่ของที่ดิน กทม. นั้นสามารถส่งมอบให้แก่บริษัทได้ตามข้อ 5.1.2

ในกรณีที่บริษัทรับมอบที่ดิน กทม. โดยไม่ทราบหรือพบเห็นสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าว ในขณะที่รับมอบ (เช่นสิ่งต่าง ๆ ภายใต้พื้นดิน) กทม. ยังคงมีหน้าที่แก้ไขให้พื้นที่ของที่ดิน กทม. ดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อ 5.1.2

5.2 ประเภทของที่ดิน

(ก) ~~ที่ดินที่ กทม. เป็นเจ้าของ~~

กทม. อนุญาตให้บริษัทมีสิทธิตามสัญญานี้ โดยไม่ต้องเสียค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ ตลอดอายุของสัญญานี้

(ข) ~~ที่ดินที่ผู้อื่นเป็นเจ้าของซึ่ง กทม. มีสิทธิใช้~~

บริษัทจะมีสิทธิในการใช้ที่ดิน กทม. ที่ผู้อื่นเป็นเจ้าของซึ่ง กทม. มีสิทธิใช้ โดยไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นใด ๆ ในทำนองเดียวกัน ไม่ว่าจะเรียกเก็บโดยเจ้าของที่ดินแปลงนั้นหรือโดย กทม. กทม. จะดำเนินการตกลงกับเจ้าของที่ดิน เพื่อให้สิทธิของบริษัทตามสัญญานี้มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย

5.3 (ก) กทม. จะปรึกษาหารือกับวิธีเพื่อร่วมกันกำหนดวิธีประสานงานก่อนจะอนุญาตให้มีการติดตั้งแก๊ส หรือย้ายตำแหน่งของสิ่งสาธารณูปโภคทั้งหลายบนที่ดิน กทม. ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. เพื่อมิให้การดำเนินการของระบบขนส่งมวลชน กทม. ต้องหยุดชะงัก หรือเกิดอันตรายต่อตัวระบบขนส่งมวลชน กทม. หรือต่อประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน กทม.

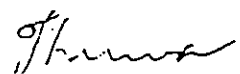
(ข) เพื่อป้องกันอันตรายอันอาจเกิดต่อระบบขนส่งมวลชน กทม. หรือต่อประชาชนผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชน กทม. บริษัทจะไม่ยินยอมให้บุคคลอื่นใดทำการติดตั้งอุปกรณ์ใด ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. บน หรือในระบบขนส่งมวลชน กทม. จนกว่าจะมีการพิสูจน์จนเป็นที่พอใจของทั้ง กทม. และบริษัทว่า การติดตั้งและอุปกรณ์ดังกล่าวจะไม่ก่อให้เกิดอันตรายดังกล่าว

5.4 กทม. จะไม่ดำเนินการเวนคืนส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบขนส่งมวลชน กทม. หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของที่ดิน กทม. ซึ่งมีส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบขนส่งมวลชน กทม. ตั้งอยู่ อันอาจทำให้การปฏิบัติงานของระบบขนส่งมวลชน กทม. หยุดชะงัก หรือเสียหายอย่างมาก

5.5 ภายใต้บังคับข้อ 5.1.4 ในการดำเนินงานโครงการ บริษัทมีสิทธิรื้อถอน ทำลาย หรือแก้ไข ดัดแปลงสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ที่อยู่บนที่ดิน กทม. เพื่อให้เป็นไปตามแบบของระบบขนส่งมวลชน กทม.

5.6 (ก) หากก่อนเริ่มต้นทำโครงการ กทม. ทราบว่าพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของที่ดิน กทม. ไม่อาจนำมาใช้ในโครงการหรือระบบขนส่งมวลชน กทม. ได้ กทม. จะแจ้งให้บริษัททราบโดยพลัน แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ช้ากว่าวันมีผลบังคับของสัญญา ในกรณีดังกล่าว กทม. และบริษัทจะหารือกันโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อตกลงกันในเรื่อง (1) การจัดหาเอาที่ดินอื่นในขนาดเนื้อที่และรูปร่างที่เท่าเทียมกันในการทำเลที่เหมาะสมที่จะนำมาใช้แทนที่ดินเดิม และ (2) ค่าต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ค่าความสูญเสียและเสียหายซึ่งบริษัทอาจได้รับเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในวง เพราะกรณีที่ไม่สามารถนำที่ดินเดิมนั้นมาใช้ได้ ซึ่ง กทม. จะขอชดเชยให้ หากไม่มีที่ดินอื่นที่เหมาะสมที่จะเอามาใช้ได้ กทม. จะร่วมกับบริษัทหาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยวิธีอื่น ๆ ซึ่งวิธีการดังกล่าวอาจรวมถึงการให้สิทธิเพิ่มเติมแก่บริษัท หรือวิธีการอื่นใดที่คู่สัญญาจะตกลงกัน เพื่อเป็นการชดเชยภาระที่เพิ่มขึ้นของบริษัท แต่ไม่ว่าในกรณีใด บริษัทมีสิทธิที่จะเลื่อนการเริ่มงานจนกว่าจะได้มีการตกลงกัน เรื่องการชดเชยให้แก่บริษัท การแก้ไขเปลี่ยนแปลงงานและกำหนดเวลาใหม่ในการดำเนินงาน หากปัญหาใด ๆ เหล่านั้นไม่อาจตกลงกันได้ บริษัทมีสิทธิบอกเลิกสัญญาตามข้อ 21

(ข) ในกรณีที่พื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของที่ดิน กทม. ไม่สามารถนำมาใช้แก่โครงการหรือระบบขนส่งมวลชน กทม. ได้อีก หลังจากวันมีผลบังคับใช้ของสัญญา กทม. และบริษัทจะทำการหารือกันโดยพลัน เพื่อเจรจาและตกลงในเรื่อง (1) การย้ายส่วนหนึ่งส่วนใดของงาน หรือกำหนดเส้นทางของระบบเสียใหม่ หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบขนส่งมวลชน กทม. และ (2) ค่าต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ค่าความสูญเสียและเสียหาย ซึ่งบริษัทอาจได้รับเนื่องจากเหตุดังกล่าว รวมตลอดถึงการเสียเวลา การชดเชยอาจอยู่ในรูปการให้สิทธิเพิ่มเติมแก่บริษัท หรือวิธีการอื่น ๆ ตามที่ กทม. และบริษัทจะได้ตกลงกัน แต่ไม่ว่าในกรณีใด หากปัญหาใด ๆ เหล่านั้นไม่อาจตกลงกันได้ บริษัทมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ตามข้อ 21



5.7 หากบริษัทร้องขอ กทพ. จะดำเนินการให้บรรดาผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดิน กทพ. กระทำการเพื่อให้สิทธิของบริษัทตามสัญญาที่มีผลบังคับตามเงื่อนไขของสัญญานี้

5.8 (ก) กทพ. และบริษัทจะใช้ความพยายามร่วมกันอย่างเต็มที่เพื่อให้ที่ดิน กทพ. ที่จัดหามาเพื่อโครงการนี้เพียงพอที่จะทำการออกแบบและจัดสร้างระบบขนส่งมวลชน กทพ. อยู่บนที่ดิน กทพ. ได้ทั้งระบบ กล่าวคือ ทุกสถานีของระบบขนส่งมวลชน กทพ. จะสามารถมีทางเข้าออกสู่ทางสาธารณะได้อย่างน้อยหนึ่งช่องทาง ในกรณีจำเป็น อาจย้ายที่ตั้งของสถานีออกไปเกินระยะห่างตามข้อกำหนดในภาคผนวก ก. ได้เพื่อให้มีทางเข้าออกดังกล่าว

(ข) หากบริษัทเห็นสมควร บริษัทอาจขยายสมรรถนะของระบบขนส่งมวลชน กทพ. เช่น จัดหา มาซึ่งสิทธิในการใช้ที่ดินอื่น และ/หรือ ใช้ทรัพย์สินของผู้อื่นโดยการซื้อ เช่า หรือโดยสัญญาอื่นใด (เช่น เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิเพื่อให้ผู้โดยสารผ่านเข้าสู่ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรือให้สิทธิให้บุคคลอื่นสร้างทางมาเชื่อมเข้าสู่ สถานีของระบบขนส่งมวลชน กทพ. เป็นต้น) เพื่อให้มีการสร้างทางเข้าออกของสถานีเพิ่มขึ้น หรือเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้ผู้โดยสารผ่านเข้าออกได้มากขึ้น เป็นต้น ทั้งนี้ การกระทำดังกล่าวจะต้องอยู่ภายใต้ บังคับของกฎหมาย และบริษัทจะรับผิดชอบในอันตราয়อันอาจเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น หากบริษัทจะให้สิทธิ ต่าง ๆ ดังกล่าวมีระยะเวลาเกินกว่าอายุสัมปทานตามสัญญานี้ บริษัทจะต้องได้รับความยินยอมล่วงหน้าเป็น หนังสือจาก กทพ. ก่อน

เพื่อเป็นการจูงใจให้บุคคลต่าง ๆ เข้าทำสัญญากับบริษัทเพื่อให้ผ่านเข้าออกสู่สถานีได้มากขึ้น หรือเพื่อเอาทรัพย์สินของบุคคลอื่นมาใช้ในการกิจการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทพ. กทพ. จะสนับสนุน การกระทำดังกล่าวภายใต้ขอบเขตกฎหมายที่ กทพ. มีอำนาจจะกระทำได้ บริษัทจะระบุในสัญญาให้ชัดเจนว่า เมื่อสิทธิตามสัญญาระหว่างบริษัทกับบุคคลดังกล่าวสิ้นสุดลง ต่างฝ่ายต่างทรงสิทธิที่จะปิดช่องทางเข้าออก ดังกล่าวได้

(ค) ในการดำเนินการตามข้อ (ข) หากบุคคลภายนอกจะสร้างสิ่งปลูกสร้างลงบนที่ดินสาธารณะ แบบแปลนการก่อสร้างต่าง ๆ ของบุคคลดังกล่าวต้องได้รับอนุมัติจาก กทพ. ก่อน

(ง) ภายใต้บังคับข้อ (ค) บริษัทและบุคคลภายนอกไม่มีพันธะใด ๆ ที่จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ใน สิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นนอกที่ดิน กทพ. ให้แก่ กทพ. แต่อย่างใด

(จ) บริษัทจะต้องขออนุญาต กทพ. ก่อนทำการติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือการควบคุมระบบขนส่ง มวลชน กทพ. นอกบริเวณที่ดิน กทพ. และหาก กทพ. มีความประสงค์ บริษัทจะโอนเครื่องมือ อุปกรณ์การ ควบคุมเหล่านั้นให้แก่ กทพ. เมื่อสัญญานี้สิ้นสุดลง โดยปราศจากการรอนสิทธิและภาระผูกพันใด ๆ และหากจะ ต้องมีการขนย้ายเครื่องมือการควบคุมระบบขนส่งมวลชน กทพ. หลังจากการโอนดังกล่าว บริษัทจะเป็นผู้รับ ภาระในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น โดย กทพ. จะทำความตกลงกับบริษัทถึงกำหนดเวลาและวิธีการย้ายเป็นราย ๆ ไป

5.9 บริษัทมีสิทธิดำเนินการ ทั้งในส่วนที่เป็นระบบ และส่วนที่เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. บนที่ดิน กทม. และในโรงงานก่อสร้าง และงานชั่วคราว ตลอดจนบนที่ดินอื่นและทรัพย์สินของบุคคลอื่น ซึ่งบริษัทอาจจัดหามาเพื่อประโยชน์แก่การนั้น ๆ

5.10 ในระหว่างอายุของสัญญา บริษัทมีสิทธิในการดำเนินการพาณิชย์ ในหรือที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. ซึ่งรวมถึง การโฆษณาภายในระบบขนส่งมวลชน กทม. การพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ เพื่อให้เข้าเพื่อการพาณิชย์ต่าง ๆ ในกรณีของการพัฒนาเพื่อการพาณิชย์ดังกล่าว บริษัทจะดำเนินการเพื่อให้พื้นที่ในเชิงพาณิชย์ดังกล่าวสามารถเปิดให้ผู้โดยสารสัญจรเข้าออกผ่านระบบขนส่งมวลชน กทม. ได้หลังจากทำการของกิจการพาณิชย์ โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการหมุนเวียนตามปกติของคนโดยสารของระบบ และจะดำเนินการให้วัสดุที่ใช้สร้างพื้นที่เพื่อการพัฒนาดังกล่าวนั้น มีคุณสมบัติอย่างน้อยดีเท่ากับวัสดุที่ใช้สำหรับระบบ

ไม่ว่ากรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม บริษัทจะทำสัญญาผูกพันกับบุคคลที่สามเป็นระยะเวลาอันเกินกว่าอายุสัมปทานตามสัญญานี้ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก กทม.

ข้อ 6. การออกแบบ การวางแผน และการก่อสร้าง

6.1 บริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบโครงการ ซึ่งแบบด้านไฟฟ้าจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของ กทม. และแบบด้านจักรกลไฟฟ้าซึ่งรวมถึงตัวรถราง จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวกับความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม (อาทิเช่น ภาวะอากาศ น้ำท่วม) และวิศวกรรมขั้นพื้นฐาน ตลอดจนระดับความสามารถในการใช้งาน (อาทิเช่น การป้องกันไฟฟ้ารั่ว ฯลฯ) ทั้งนี้ให้เป็นไปตามภาคผนวก ก. ในกรณีที่ กทม. มีขนาดไม่เพียงพอที่จะทำทางลงสู่ทางสาธารณะได้ตามแบบมาตรฐาน ให้ลดมาตรฐานลงจนสามารถทำทางเข้าออกลงบนทางสาธารณะได้ โดยเทียบเคียงจากมาตรฐานของทางขึ้นลงสะพานลอยทางเท้าในบริเวณนั้น

6.2 (ก) บริษัทจะต้องเสนอแบบสิ่งปลูกสร้างบนที่ดิน กทม. ให้ กทม. อนุมัติโดยส่งสำเนาแบบดังกล่าวให้แก่ที่ปรึกษาอิสระด้วย กทม. อาจไม่อนุมัติแบบซึ่งไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก. ที่ปรึกษาอิสระจะถูกกำหนดให้แจ้งความเห็นของตนต่อแบบนั้นให้แก่ กทม. โดยส่งสำเนาความเห็นดังกล่าวให้แก่บริษัทภายในสิบสี่วันนับแต่วันที่ได้รับแบบ กทม. ตกลงจะแจ้งคำวินิจฉัยของตนให้บริษัททราบภายในสิบเอ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับแบบ กทม. ในกรณีที่ที่ปรึกษาอิสระไม่ได้เสนอให้ กทม. ปฏิเสธที่จะอนุมัติแบบและ กทม. ไม่แจ้งคำวินิจฉัยภายในกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ให้ถือว่า กทม. เห็นชอบในแบบนั้น ในกรณีที่ที่ปรึกษาอิสระเสนอต่อ กทม. ให้ปฏิเสธที่จะอนุมัติแบบ หรือ กทม. ไม่อนุมัติแบบดังกล่าว กทม. จะแจ้งให้บริษัททราบถึงเหตุผลแห่งการไม่อนุมัตินั้นเป็นหนังสือภายในสิบเอ็ดวัน นับแต่วันที่ได้รับแบบ (อาทิเช่น แบบไม่เป็นไปตามมาตรฐานอย่างไร ๆ ที่มีผลขัดอยู่ หรือไม่เป็นไปตามลักษณะที่กำหนดของโครงการอย่างไร ๆ หรือไม่เป็นไปตามทางปฏิบัติทางด้านวิศวกรรมที่ยอมรับกันทั่วไป) บริษัทจะดำเนินการแก้ไขแบบตามความเหมาะสมและเสนอแบบนั้นอีกครั้งหนึ่ง แต่ไม่ว่ากรณีใด การที่ กทม. ให้ความเห็นชอบในแบบจะไม่เป็นการจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทที่อาจมีที่เกี่ยวข้องกับแบบนั้น บริษัทจะต้องแจ้งตารางเวลาแผนงานที่การแก้ไขเป็นคราว ๆ สำหรับการเสนอแบบต่อ กทม. เพื่อที่ กทม. จะสามารถเตรียมการล่วงหน้าเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นชอบแบบนั้น

(ข) กทม. จะช่วยประสานงานในการขออนุญาตสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. ที่มีได้สร้างบนที่ดิน กทม.

6.3 นับแต่วันที่แนบตามข้อ 6.2 (ก) ได้รับความเห็นชอบ หรือถือว่าได้รับความเห็นชอบ บริษัท ใดสักหนึ่งที่จะดำเนินการในส่วนนั้นได้เสีย

6.4 บริษัทจะพยายามออกแบบเพื่อหลีกเลี่ยง และ/หรือ ให้กระทบกระเทือนต่อสิ่งสาธารณูปโภคที่มีอยู่ ในปัจจุบันให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

เพื่อเป็นการช่วยเหลือให้บริษัทสามารถดำเนินการดังกล่าวข้างต้นได้ กทม. จะจัดส่งรายละเอียดแบบแปลน หรือสิ่งในทำนองเดียวกันเท่าที่สามารถจะทำได้เพื่อแสดงถึงสถานที่ตั้งของสิ่งสาธารณูปโภคดังกล่าวแก่บริษัท ในกรณีที่ไม่อาจคาดหมายได้ หรือในกรณีที่สิ่งสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ หากบริษัทก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งสาธารณูปโภคดังกล่าว บริษัทจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้น และจะแจ้งให้ กทม. ทราบ กทม. จะประสานงานเพื่อให้มีการเคลื่อนย้ายสิ่งสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ดังกล่าวนั้นออกไปทันเวลา เพื่อให้บริษัทสามารถก่อสร้างโครงการได้ตามกำหนด

บริษัทตกลงรับภาระค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสิ่งสาธารณูปโภคดังกล่าวโดยผู้รับเหมาที่บริษัทเลือกภายในวงเงินไม่เกินห้าร้อยล้านบาท ค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกินห้าร้อยล้านบาทนี้ กทม. จะเป็นผู้รับภาระ ทั้งนี้ กทม. จะให้ความยินยอมแก่วงเงินตามสัญญาที่บริษัทจะให้แก่ผู้รับเหมารายใดรายหนึ่ง ในการดำเนินการดังกล่าว กทม. ไม่อาจปฏิเสธการให้ความยินยอมกันโดยปราศจากเหตุผลอันสมควร เมื่อสิ้นสุดงานการเคลื่อนย้ายนั้นแล้ว บริษัทจะแจ้งให้ กทม. ทราบถึงค่าใช้จ่ายที่แน่นอนตามสัญญาของผู้รับเหมาดังกล่าว

6.5 กทม. และบริษัทจะใช้ความพยายามร่วมกันในการเจรจาเกี่ยวกับเจ้าของโครงการอื่นในปัญหาเรื่องจุดตัดระหว่างสายสุขุมวิทกับเส้นทางของโครงการอื่น ณ แยกสีลม-พระราม 4 เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการได้ตามแบบ จ. 2 ในภาคผนวก จ. ในการนี้ บริษัทอาจตกลงให้ค่าทดแทนเป็นเงินจำนวนตามสมควรแก่เจ้าของโครงการอื่น เพื่อเป็นการตอบแทนแก่การที่เจ้าของโครงการอื่นเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดต้นทุนการก่อสร้างของบริษัท

6.6 กทม. จะช่วยประสานงานให้กับบริษัทในการขอวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน (Work Permits) ให้แก่ชาวต่างประเทศซึ่งเป็นช่างเทคนิคและผู้เชี่ยวชาญที่จำเป็นของโครงการ และในการออกของของอุปกรณ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศที่ใช้ในโครงการ

ข้อ 7. กำหนดเวลาในการดำเนินการโครงการ

7.1 ภายใต้บังคับข้อ 6.1 และ 6.2 บริษัทจะดำเนินการโครงการให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ก. หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่สัญญาจะตกลงกัน



7.2 ภายในกำหนดเวลาตามภาคผนวก ค. กทม. จะส่งมอบที่ดิน กทม. แก่บริษัท เพื่อใช้ในโครงการ โดยปลอดและปราศจากการครอบครองอย่างใด ๆ และในสภาพที่พร้อมที่บริษัทจะสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการเริ่มงานโยธาได้

7.3 ในกรณีที่การดำเนินการโครงการต้องล่าช้าไม่ว่าเหตุใด ๆ บริษัทจะแจ้งให้ กทม. ทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ บริษัท กทม. และที่ปรึกษาอิสระจะร่วมหารือกันโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อหาวิธีที่ทวิฝ่ายยอมรับเพื่อเร่งดำเนินการโครงการ

ในกรณีที่ความล่าช้ามีสาเหตุมาจากการกระทำหรือการเว้นการกระทำของ กทม. หน่วยราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ คู่สัญญา (โดยการหารือกับที่ปรึกษาอิสระ) จะเจรจาและตกลงกันบนพื้นฐานแห่งความสุจริต ว่าบริษัทจะได้รับการชดเชยสำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นนั้นเพียงใดหรือไม่ (บริษัทจะได้รับการชดเชยหากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นนั้นมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อฐานะการเงินของโครงการ) ซึ่งการชดเชยดังกล่าว (หากมี) อาจอยู่ในรูปของการให้สิทธิเพิ่มเติมแก่บริษัท หรือวิธีอื่นใดที่คู่สัญญาอาจตกลงกัน

7.4 ในกรณีที่ความล่าช้าในการส่งมอบที่ดิน กทม. หรือความล่าช้าในการดำเนินการโครงการ โดยเหตุอันอยู่นอกเหนือความควบคุมของบริษัท ให้กำหนดเวลาเสร็จโครงการในภาคผนวก ค. เป็นอันขยายไปเท่ากับระยะเวลาของความล่าช้านั้น ๆ

7.5 บริษัทจะต้องเสนอรายงานความก้าวหน้าของโครงการแก่ กทม. โดยสม่ำเสมอ โดยส่งสำเนารายงานดังกล่าวให้แก่ที่ปรึกษาอิสระด้วย นอกจากนี้แล้วบริษัทจะส่งหลักฐานการดำเนินการในรูปของภาพถ่ายและการบันทึกภาพทางวิดีโอและเมื่องานเสร็จ จะจัดส่งแบบก่อสร้างที่ได้ทำจริง (As-built Drawings) ให้ กทม. เก็บรักษาไว้ชุดหนึ่ง หากมีความล่าช้าที่ผิดปกติในโครงการ คู่สัญญาจะประชุมกันโดยพลัน เพื่อหาวิธีแก้ไขให้โครงการสามารถดำเนินการต่อไปได้ตามกำหนดเวลา

ข้อ 8. การแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบของระบบขนส่งมวลชน กทม.

8.1 บริษัทอาจคิดแปลงหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบใด ๆ ที่ กทม. เห็นชอบแล้ว หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบขนส่งมวลชน กทม. เป็นคราว ๆ ไป เพื่อปรับปรุงระบบขนส่งมวลชน กทม. ตามที่บริษัทเห็นสมควรโดยค่าใช้จ่ายของบริษัทเอง ทั้งนี้ การคิดแปลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าว จะต้องได้รับความยินยอมจาก กทม. ก่อน และ กทม. ไม่อาจปฏิเสธการให้ความยินยอมนั้นโดยปราศจากเหตุผลอันสมควร และให้นำความในข้อ 6.2 มาใช้กับการที่บริษัทขอความยินยอมจาก กทม. ตามข้อนี้

8.2 ในกรณีที่ กทม. ขอให้บริษัทคิดแปลง หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบใด ๆ ซึ่ง กทม. เห็นชอบตามข้อ 6 แล้ว หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของระบบขนส่งมวลชน กทม. บริษัทสงวนสิทธิในอันที่จะขอให้ กทม. ชดเชยบริษัท สำหรับผลกระทบทางการเงินอย่างรุนแรงจากการร้องขอดังกล่าว ก่อนที่บริษัทจะเริ่มดำเนินการตามคำร้องขอนั้น



8.3 ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขการออกแบบ หรืองานตามข้อ 8.1 หรือ ข้อ 8.2 ในระหว่างเวลาการก่อสร้าง ให้ปรับขยายกำหนดเวลาค่าเงินโครงการให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงแก้ไขดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทแก้ไขการออกแบบที่ผิดพลาดของบริษัทเองนั้น จะไม่มีการปรับขยายเวลาค่าเงินโครงการออกไป

ข้อ 9. การทดสอบการเสร็จงาน

9.1 การตรวจสอบคุณภาพ

บริษัทจะจัดให้มีและดำเนินการซึ่งระบบตรวจสอบคุณภาพ (Quality Assurance System) เพื่อให้งานได้รับการออกแบบ มีลักษณะทางวิศวกรรม มีการผลิต การทดสอบ และปฏิบัติโดยถูกต้อง บริษัทจะจัดส่งสำเนาของระบบตรวจสอบคุณภาพดังกล่าว ให้แก่ กทม. และที่ปรึกษาอิสระโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เมื่อบริษัทมีระบบตรวจสอบคุณภาพดังกล่าวแล้ว

9.2 การทดสอบในระหว่างงาน

9.2.1 บริษัทจะแจ้งให้ กทม. และที่ปรึกษาอิสระทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่ายี่สิบเอ็ดวัน ถึงกำหนดเวลาสำหรับการทดสอบงานในระหว่างงาน กทม. และที่ปรึกษาอิสระอาจเข้าร่วมเพื่อสังเกต การทดสอบ หรือเข้าเยี่ยมชมในเขตก่อสร้างได้ตามต้องการ โดยแจ้งให้บริษัททราบถึงความประสงค์เป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อยห้าวันทำการก่อนวันกำหนดทำการทดสอบ หรือเข้าเยี่ยมชมแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การเข้าสังเกตการทดสอบ และการเข้าเยี่ยมชมดังกล่าวจะต้องไม่เป็นภาระบกวนขัดขวางงาน

9.2.2 หากจะมีการทดสอบใดนอกประเทศไทย บริษัทจะต้องแจ้ง กทม. และที่ปรึกษาอิสระทราบถึงกำหนดเวลาการทดสอบล่วงหน้าไม่น้อยกว่ายี่สิบเอ็ดวัน และบริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามสมควร ในกรณีที่ กทม. และที่ปรึกษาอิสระเข้าร่วมและเข้าสังเกตการทดสอบส่วนประกอบที่เป็นสาระสำคัญของอุปกรณ์ ทั้งนี้ กทม. และที่ปรึกษาอิสระจะต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า อย่างน้อยสิบวันทำการก่อนวันกำหนดทำการทดสอบนั้น

9.2.3 ที่ปรึกษาอิสระจะถูกกำหนดให้ส่งรายงานการเข้าร่วมและสังเกตการทดสอบแต่ละครั้งนั้นเป็นหนังสือแก่ กทม. และบริษัทภายในสามวันทำการ นับแต่วันสังเกตการทดสอบ และจะต้องส่งรายงานผลการทดสอบ รายงานความเห็นและข้อเสนอแนะของการทดสอบแก่ กทม. และบริษัทภายในสิบสี่วันนับแต่วันสังเกตการทดสอบ

9.2.4 หาก กทม. หรือที่ปรึกษาอิสระไม่ได้เข้าร่วมและเข้าสังเกตการทดสอบครั้งใด บริษัทจะส่งสำเนารายงานผลการทดสอบให้แก่ กทม. หรือที่ปรึกษาอิสระพร้อมด้วยเอกสารประกอบที่ กทม. อาจร้องขอเพิ่มเติมตามสมควร

9.3 การทดสอบเมื่อเสร็จงาน

9.3.1 เมื่อบริษัทเห็นว่าสายทางบางส่วนหรือทั้งหมดของสายอนุสาวรีย์หรือสายสุขุมวิท สายใดสายหนึ่ง หรือทั้งสองสายได้สร้างเสร็จและพร้อมที่จะเปิดใช้งานได้ บริษัทจะแจ้งให้ กทม. ทราบเป็นหนังสือพร้อมทั้งสำเนาให้ที่ปรึกษาอิสระทราบถึงกำหนดวันนัดเพื่อการทดสอบการเสร็จงาน หนังสือดังกล่าว จะต้องส่งอย่างน้อยเจ็ดวันก่อนวันนัดเพื่อทดสอบการเสร็จงานนั้น

9.3.2 (ก) กทม. บริษัท และที่ปรึกษาอิสระจะต้องส่งผู้แทนของตนเข้าร่วมในการทดสอบในวันนัดเพื่อทดสอบการเสร็จงาน และทำการทดสอบการปฏิบัติงานของสายทางบางส่วนหรือทั้งหมดของสายอนุสาวรีย์หรือสายสุขุมวิท ไม่ว่าสายหนึ่งสายใดหรือทั้งสองสาย แล้วแต่กรณี

(ข) ในกรณีที่ผู้แทนของ กทม. บริษัท หรือของที่ปรึกษาอิสระทราบนัดแล้วไม่มาร่วมในการทำการทดสอบโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้คู่สัญญาฝ่ายที่มาร่วมในการทดสอบตามกำหนดนัดครั้งแรกนี้ กำหนดนัดวันอีกครั้งหนึ่งเพื่อการทดสอบ กำหนดนัดครั้งที่สองนี้จะต้องห่างจากวันนัดครั้งแรกไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน โดยแจ้งเป็นหนังสือไปยังคู่สัญญาฝ่ายที่ไม่มาภายในสามวันก่อนวันกำหนดนัดครั้งที่สอง และให้ส่งสำเนาหนังสือดังกล่าวไปยังที่ปรึกษาอิสระด้วย ในวันกำหนดนัดครั้งที่สองเพื่อการทดสอบนั้น หากผู้แทนของ กทม. บริษัท หรือที่ปรึกษาอิสระไม่มาร่วมทำการทดสอบในครั้งนี้อีก ให้ถือว่าฝ่ายที่ไม่มานั้นมอบอำนาจให้ฝ่ายที่มานั้นทำการทดสอบแทน ตลอดจนจัดทำรายงานแทนในนามของฝ่ายที่ไม่มาทำการทดสอบนั้น

9.3.3 เมื่อจัดสร้างและทดสอบสายทางบางส่วนหรือทั้งหมดของสายอนุสาวรีย์ หรือสายสุขุมวิท สายหนึ่งสายใดหรือทั้งสองสายเสร็จแล้ว บริษัทมีสิทธิเริ่มให้บริการแก่ประชาชนในสายทางที่เสร็จแล้วได้ ทั้งนี้ ให้ถือว่าสายทางที่ผ่านหลักเกณฑ์การทดสอบตามภาคผนวก ข. แล้วเป็นสายทางที่เสร็จสมบูรณ์แล้ว

9.3.4 กทม. จะผ่อนผันให้แก่บริษัทในความคลาดเคลื่อนหรือชำรุดบกพร่องเล็กน้อย ซึ่งไม่เป็นสาระสำคัญต่อระบบ โดยจะไม่นับรวมเป็นเหตุให้การปฏิบัติงานของระบบต้องเลื่อนล่าช้าออกไป

9.3.5 ที่ปรึกษาอิสระจะถูกกำหนดให้เสนอรายงานผลการทดสอบการเสร็จงานเป็นหนังสือต่อ กทม. และบริษัทภายในสิบสี่วันนับแต่วันทำการทดสอบ ซึ่งในรายงานนั้นจะต้องยืนยันว่าสายทางขนส่งสายทางใดเป็นไปตามภาคผนวก ข. หรือไม่ กทม. จะต้องแจ้งบริษัทภายในยี่สิบเอ็ดวัน นับจากวันทดสอบว่าสายทางนั้นเป็นไปตามมาตรฐาน และถือว่าสร้างเสร็จแล้วหรือไม่ หากรายงานของที่ปรึกษาอิสระไม่ระบุว่าสายทางนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐาน และ กทม. ก็ไม่ได้แจ้งให้บริษัททราบว่า กทม. เห็นว่าสายทางนั้นยังไม่แล้วเสร็จพร้อมด้วยเหตุผลแห่งการนั้นเป็นหนังสือภายในยี่สิบเอ็ดวันนับแต่วันทดสอบ ให้ถือว่า กทม. ตกลงว่าสายทางนั้น ๗ เป็นอันสร้างแล้วเสร็จ และบริษัทอาจเริ่มดำเนินการสายทางนั้นได้

Amc

ข้อ 10. อะไหล่

10.1 บริษัทจะจัดให้มีอะไหล่สำหรับระบบขนส่งมวลชน กทม. ในชนิดและในปริมาณที่เหมาะสมกับระบบขนส่งมวลชน กทม.

10.2 ในวันสุดท้ายของอายุของสัญญา บริษัทจะต้องมีอะไหล่ในคลังเก็บอุปกรณ์อะไหล่สำหรับระบบขนส่งมวลชน กทม. ซึ่งจะโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ กทม. ตามข้อ 19 ในระดับปริมาณที่บริษัทเคยมีคลังไว้ในช่วงเวลาสองปีสุดท้ายของสัญญา ซึ่งบริษัทเห็นว่าจะพอใช้ต่อไปได้อีกสองปีภายหลังจากที่ครบอายุสัญญา

ข้อ 11. การดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงการ

11.1 บริษัทจะต้องดำเนินการระบบให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก. ทั้งนี้ บริษัทจะทบทวนข้อกำหนดความถี่ของเที่ยวรถเป็นคราว ๆ ไป และอาจลดความถี่ของเที่ยวรถตามส่วน หากปริมาณการโดยสารมีจำนวนน้อยกว่าที่ประมาณการไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทจะแจ้งให้ กทม. ทราบก่อนการลดความถี่ของเที่ยวรถดังกล่าว

11.2 บริษัทมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบขนส่งมวลชน กทม. ตลอดอายุของสัญญา หากปริมาณการโดยสารสูงกว่าระดับที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. จะสามารถรองรับได้ บริษัทอาจใช้ดุลพินิจขยายความสามารถในการรองรับปริมาณการโดยสารของระบบขนส่งมวลชน กทม. เพื่อป้องกันภาวะการแออัดของการโดยสารเองก็ได้

หาก กทม. ขอให้บริษัทขยายระบบขนส่งมวลชน กทม. ซึ่งการขยายความสามารถระบบขนส่งมวลชน กทม. ดังกล่าวอาจมีผลให้บริษัทต้องลงทุนเป็นจำนวนมากจนเป็นเหตุให้บริษัทไม่อาจได้ผลตอบแทนการลงทุนที่เพียงพอในช่วงอายุที่เหลือของสัญญา บริษัทอาจรับที่จะดำเนินการขยายปริมาณการโดยสารดังกล่าว หากบริษัทจะได้รับสิทธิเพิ่มเติมหรือชดเชยตามวิธีการอื่นตามที่ กทม. และบริษัทจะได้ตกลงกัน ทั้งนี้ บริษัทจะเริ่มลงมือขยายเมื่อมีการตกลงกันเรียบร้อยแล้ว

11.3 บริษัทจะดำเนินงานระบบขนส่งมวลชน กทม. ภายใต้ชื่อ "ระบบขนส่งมวลชน กทม." โดยมีชื่อย่อว่า "BTS"

11.4 หากในเวลาใด ๆ กทม. ประสงค์จะเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขผังเมือง เส้นทางจราจร ทาง หรือถนน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขดังกล่าวจะมีผลกระทบในทางลบต่อการดำเนินงานอย่างรุนแรง และการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบไปยังสถานี กทม. จะหารือกับบริษัทก่อนและจะดำเนินการตามแผนงานดังกล่าว หลังจาก que บริษัทเปิดใช้งานสายทางใหม่ และ/หรือ สถานีใหม่แล้ว ทั้งนี้ เพื่อให้รองรับต่อการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงนั้น



11.5 (ก) บริษัทจะออกข้อบังคับเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสาร และเบี้ยปรับจากผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับดังกล่าว ข้อบังคับการเข้าออกระบบส่งมวลชน กทม. ข้อบังคับความปลอดภัยในระบบส่งมวลชน กทม. และการกำหนดเขตหวงห้ามและข้อบังคับใด ๆ เพื่อให้ระบบส่งมวลชน กทม. สามารถดำเนินไปได้โดยเรียบร้อย ทั้งนี้ บริษัทจะเสนอร่างระเบียบข้อบังคับ และการกำหนดเขตหวงห้าม หรือการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับและการกำหนดเขตหวงห้ามที่มีผลใช้บังคับอยู่ต่อ กทม. เพื่อให้ความเห็นชอบ กทม. จะแจ้งให้บริษัททราบว่า กทม. ให้ความเห็นชอบต่อร่างระเบียบและการกำหนดเขตหวงห้ามหรือการแก้ไขดังกล่าวหรือไม่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทเสนอ (ในกรณีที่ กทม. ไม่ให้ความเห็นชอบ กทม. จะต้องให้เหตุผลของการไม่เห็นชอบนั้นไว้ด้วย) มิฉะนั้นแล้ว ให้ถือว่า กทม. เห็นชอบในร่างระเบียบข้อบังคับและการกำหนดเขตหวงห้ามหรือการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบข้อบังคับและการกำหนดเขตหวงห้ามนั้น กทม. จะให้ความช่วยเหลือประสานงานกับบริษัทในการบังคับการให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับและการกำหนดเขตหวงห้ามนั้น

(ข) กทม. อาจออกข้อบัญญัติและระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของระบบเป็นคราว ๆ ไป เพื่อให้ใช้บังคับและปฏิบัติในการดำเนินงานระบบ (เช่น ที่นั่งสำหรับคนพิการ มาตรการป้องกันอัคคีภัย เป็นต้น) กทม. จะปรึกษากับบริษัทก่อนที่จะออกข้อบัญญัติ หรือระเบียบใด ๆ ที่อาจทำให้บริษัทต้องลงทุนเพิ่มเติม หรืออาจมีผลกระทบในทางลบต่อฐานะทางการเงินของบริษัท

(ค) บริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบจัดรักษาความปลอดภัยของประชาชนในสถานีและตัวรถรางภายใต้ขอบเขตอำนาจที่บริษัทอาจมีภายใต้กฎหมาย ทั้งนี้ กทม. อาจจะช่วยเหลือโดยจัดกำลังเจ้าหน้าที่เข้ามาปฏิบัติหน้าที่ในระบบส่งมวลชน กทม. ก็ได้ ในกรณีนี้ บริษัทจะให้ความร่วมมือโดยการอนุญาตให้ทางราชการเข้าไปในระบบและทำการปฏิบัติการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และจัดให้มีบริเวณปฏิบัติการแก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ กทม. จัดส่งมาประจำหน้าที่ ณ สถานีแต่ละสถานีของระบบ ในกรณีนี้ บริษัทจะจัดจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมเป็นพิเศษตามความจำเป็นเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของ กทม.

11.6 กทม. จะให้การสนับสนุนบริษัทในขอบเขตเท่าที่ กทม. มีอำนาจทำได้ ในกรณีที่จะให้บริษัทดำเนินงานขนถ่ายคนเข้าสู่สถานีของระบบและแยกย้ายออกจากสถานีของระบบ เพื่อให้การจราจรเป็นไปโดยคล่องตัว

ข้อ 12. พลังงานไฟฟ้า

12.1 กทม. จะช่วยประสานงานกับบริษัทเพื่อให้ได้มาซึ่งกระแสไฟฟ้าจาก กทม. ในอัตราที่ไม่เกินอัตราที่เรียกเก็บกับผู้ใช้ไฟฟ้าที่เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ภายใต้ความเห็นชอบของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เป็นที่คาดว่าโครงการนี้ต้องมีสถานีย่อยขนาดกำลังไฟฟ้าขนาด 69 KV อย่างน้อยสองสถานี บริษัทอาจใช้ที่ดินดังที่ระบุไว้ในข้อย่อย 5.1.1.1 และข้อย่อย 5.1.1.3 เพื่อใช้ติดตั้งสถานีย่อยนั้น

Signature

12.2 หากบริษัทตัดสินใจจัดตั้งสถานผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อส่งแก่โครงการและกิจการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ กทม. จะให้ความสะดวกแก่บริษัทในขอบเขตเท่าที่ กทม. มีอำนาจกระทำได้ โดยการอนุญาตให้บริษัทจัดตั้งสถานผลิตกระแสไฟฟ้าดังกล่าวได้ในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ หาก กทม. จัดหาที่ดินที่เหมาะสมมาให้บริการใช้ตั้งเป็นสถานผลิตและส่งกำลังไฟฟ้าได้โดยบริษัทไม่ต้องเสียค่าเช่าหรือค่าใช้จ่ายในการใช้ที่ดินนั้น บริษัทจะโอนกรรมสิทธิ์ในสถานส่งกำลังไฟฟ้านั้นให้แก่ กทม. เมื่อสิ้นอายุสัมปทาน ในกรณีที่บริษัทต้องจัดหาที่ดินมาเอง บริษัทไม่จำเป็นต้องโอนกรรมสิทธิ์ในสถานดังกล่าวให้แก่ กทม. แต่อย่างไร

ข้อ 13. ค่าโดยสารและหลักเกณฑ์ในการปรับอัตราค่าโดยสาร

13.1 ค่านิยาม

"ค่าโดยสารที่เรียกเก็บ" หมายถึง ค่าโดยสารที่บริษัทเรียกเก็บจากผู้โดยสารสำหรับการเข้าออกระบบหนึ่งครั้ง รวมทั้งสิทธิผ่านออกเพื่อต่อเปลี่ยนสายทางระหว่างทั้งสองสาย

"เพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้" หมายถึง อัตราสูงสุดของค่าโดยสารที่บริษัทมีสิทธิเรียกเก็บจากผู้โดยสารได้ ทั้งนี้ บริษัทอาจใช้ดุลพินิจคิดค่าโดยสารที่เรียกเก็บในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราดังกล่าวได้ และในการนี้

(1) เพื่อประโยชน์ในการปรับครั้งแรกของเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ เพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้อัตราแรก คือ สิบห้าบาท และ

(2) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในครั้งต่อไป เพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้จะเท่ากับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ที่มีการปรับปรุงแล้วครั้งหลังสุด

"ครรชนี" หมายถึง ครรชนีราคาผู้บริโภคระจำเดือนทั่วไป สำหรับเขตกรุงเทพมหานคร ตามที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศ

"ครรชนีอ้างอิง" หมายถึง

(1) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งแรก ให้ครรชนีอ้างอิงเท่ากับครรชนีสำหรับเดือนมกราคม พ.ศ. 2535 และ

(2) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในครั้งต่อไป ครรชนีอ้างอิงจะได้แก่ ครรชนีอ้างอิงที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งหลังสุด

"อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง" หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนกลางที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศ
และในเวลานี้

(1) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งแรก
อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง จะเท่ากับอัตราหนึ่งดอลลาร์สหรัฐต่ออเมริกาเท่ากับ ยี่สิบห้าบาทเจ็ดสิบเก้าสตางค์
(ซึ่งได้แก่อัตราแลกเปลี่ยนในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2534) และ

(2) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ใน
ครั้งต่อไป อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง จะได้แก่อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่า
โดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด

"อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง" หมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยที่คิดกับ
ลูกค้าชั้นดีของธนาคารที่ประกาศโดยธนาคารพาณิชย์ไทย 4 ธนาคาร ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด
ธนาคารกรุงไทย จำกัด ธนาคารกสิกรไทย จำกัด และธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (ซึ่งคู่สัญญาอาจหาความตกลง
เปลี่ยนแปลงธนาคารดังกล่าวได้ตามความเหมาะสม) และในเวลานี้

(1) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้
ครั้งแรก อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง จะได้แก่ร้อยละสิบหกต่อปี และ

(2) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ใน
ครั้งต่อไป อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง จะเท่ากับอัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิงที่ใช้ในการปรับ
เพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด

"อัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง" หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคาร
ในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ตามที่ประกาศทางจอคอมพิวเตอร์โดย Reuters Limited และ
ในเวลานี้

(1) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้
ครั้งแรก อัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง จะได้แก่อัตราร้อยละแปดครึ่งต่อปี

(2) เพื่อประโยชน์ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ใน
ครั้งต่อไป อัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง จะเท่ากับอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิงที่ใช้ในการปรับ
เพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด

Finma

13.2 ค่าโดยสารที่เรียกเก็บ

บริษัทอาจคิดค่าโดยสารที่เรียกเก็บสำหรับการใช้ระบบและอาจปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บเป็นคราว ๆ ไป แต่ทั้งนี้

(1) นับแต่วันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจเป็นต้นไป จะปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้โดยให้มีผลใช้บังคับไม่น้อยกว่าสิบแปดเดือนนับจากวันที่การปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บครั้งก่อนมีผลใช้บังคับ ทั้งนี้ เว้นแต่ กทม. ยินยอมให้ปรับได้บ่อยกว่านั้น

(2) ค่าโดยสารที่เรียกเก็บ จะต้องไม่เกินไปกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนั้น

(3) บริษัทจะแจ้งให้ กทม. และประชาชนทั่วไปทราบเป็นลายลักษณ์อักษรถึงค่าโดยสารที่เรียกเก็บล่วงหน้าอย่างน้อยสามสิบวันก่อนวันที่ค่าโดยสารที่เรียกเก็บใหม่นั้นจะมีผลใช้บังคับ

13.3 การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ - ในกรณีทั่วไป

13.3.1 เมื่อครบวันของเดือนใดเท่ากับหนึ่งจุดศูนย์ห้าเท่าหรือมากกว่าของครบวันอ้างอิงของเดือนหนึ่งเดือนใดที่ล่วงไปแล้วไม่น้อยกว่าสิบสองเดือน ให้ปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ขึ้นไปเท่ากับหนึ่งจุดศูนย์เจ็ดเท่าของอัตราเดิมนั้น

13.3.2 อาจมีการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้อีกตามความในข้อ 13.4 (ในกรณีพิเศษ)

13.3.3 บริษัทจะแจ้งให้ กทม. ทราบถึงการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้แต่ละครั้ง โดยบริษัทจะต้องส่งหลักฐานสนับสนุนถึงการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ภายในสามสิบวันนับแต่วันปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้นั้น หาก กทม. ไม่ได้โต้แย้งการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้นั้นเป็นลายลักษณ์อักษรโดยสุจริตภายในสามสิบวันนับแต่วันที่บริษัทแจ้ง ให้อีกว่า กทม. เป็นอันตกลงด้วยในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้นั้น ในกรณีที่ กทม. และบริษัทไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ ให้เสนอปัญหาดังกล่าวแก่คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เพื่อวินิจฉัยตามความในข้อ 14 ของสัญญา

13.3.4 เมื่อบริษัทจะเปลี่ยนหลักเกณฑ์ในการเรียกเก็บค่าโดยสารจากการเรียกเก็บแบบอัตราเดียวต่อการเข้าออกระบบหนึ่งครั้ง เป็นการเรียกเก็บค่าโดยสารตามระยะทางของการเดินทาง บริษัทจะเสนอเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ที่ปรับปรุงเพื่อการเก็บค่าโดยสารตามระยะทางต่อ

กทพ. เพื่อให้ความเห็นชอบ หาก กทพ. และ บริษัท ไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ ให้เสนอปัญหาดังกล่าวแก่คณะกรรมการที่ปรึกษาเพื่อวินิจฉัยตามความในข้อ 14 ของสัญญา

13.4 การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ - ในกรณีพิเศษ

13.4.1 เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้ให้ถือเป็นกรณีพิเศษ

- (1) หากในระหว่างปีหนึ่งปีใด ครรฑ์ของเดือนหนึ่งเดือนใดในปีนั้นมีค่ามากหรือน้อยกว่าหนึ่งจุดศูนย์เก้าเท่าของครรฑ์อ้างอิงของเดือนหนึ่งเดือนใดที่ล่วงมาแล้วไม่น้อยกว่าสิบสอง เดือน
- (2) อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทและดอลลาร์สหรัฐหรือเมริกาส่งหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง เกินร้อยละสิบ
- (3) อัตราดอกเบี้ยสำหรับหนี้เงินตราต่างประเทศของบริษัทสูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง เกินร้อยละสิบ
- (4) อัตราดอกเบี้ยสำหรับหนี้เงินตราในประเทศของบริษัทสูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง เกินร้อยละสิบ
- (5) บริษัทต้องรับภาระค่าไฟฟ้าสูงขึ้น หรือลดลงอย่างมาก
- (6) บริษัทลงทุนเพิ่มขึ้นมาก นอกเหนือขอบเขตของงานที่ระบุในภาคผนวก ก.
- (7) มีความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้นตามข้อ 20 เกิดขึ้น

13.4.2 ในกรณีที่กรณีพิเศษเกิดขึ้น หาก กทพ. หรือบริษัทมีความประสงค์จะปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ ไม่ว่าจะเป็นการปรับขึ้นหรือปรับลงก็ตาม คู่สัญญาฝ่ายที่ประสงค์จะปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้จะต้องมีหนังสือแจ้งไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะทำการเจรจาเพื่อตกลงในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้นั้น หากไม่มีการตกลงกันภายในสามสิบวันนับแต่วันที่มีหนังสือแจ้ง คู่สัญญาฝ่ายที่ประสงค์จะปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้เสนอเรื่องให้คณะกรรมการที่ปรึกษาเพื่อมีคำวินิจฉัยตามความในข้อ 14

13.4.3 ในกรณีที่คณะกรรมการที่ปรึกษามีคำวินิจฉัยให้ปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้แล้ว หากรัฐบาลมีนโยบายจะตรึงราคาค่าโดยสารเพื่อความเหมาะสมแก่สภาพการณ์ บริษัทก็จะยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ โดยฝ่ายรัฐบาลจะจัดมาตรการทดแทนกับบริษัทตามความเหมาะสมแก่ส่วนที่บริษัทต้องเสียหายในขณะที่ยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ

13.4.4 การปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ ๓ ที่กระทำขึ้นตามความในข้อ 13.4 นี้ มิให้ถือว่าถูกจำกัดโดยความในข้อ 13.2

13.5 เพื่อประโยชน์ในการตีความ การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ ตัวอย่างของการกำหนดเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ปรากฏตามภาคผนวก ง.

ข้อ 14. คณะกรรมการประสานงานและคณะกรรมการที่ปรึกษา

14.1 คณะกรรมการประสานงาน

14.1.1 ให้มีคณะกรรมการประสานงานขึ้นชุดหนึ่งในระหว่างการก่อสร้างประกอบด้วย กรรมการ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาลจากส่วนราชการของ กทม. ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานตาม สัญญา ผู้แทนจาก กทม. กปน. ทสท. กรมตำรวจ และจากองค์กรอื่น ๆ ตามที่คู่สัญญาจะตกลงกัน และผู้แทนของบริษัท

คณะกรรมการประสานงานจะประชุมกันตามกำหนดเวลาที่คณะกรรมการจะได้ตกลงกัน เพื่อ ประสานงานให้การดำเนินการโครงการเป็นไปโดยราบรื่น

14.1.2 คณะกรรมการประสานงานมีหน้าที่

(ก) ประสานงานระหว่างคู่สัญญา และโครงการอื่น ๆ ซึ่งการประสานงาน ดังกล่าวอาจเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับกฎระเบียบ กำหนดเวลาการดำเนินการของโครงการแต่ละโครงการ ความปลอดภัย และการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพของโครงการทั้งหลายนั้น ซึ่งรวมถึงการเคลื่อนย้ายสิ่ง สาธารณูปโภค และเรื่องในด้านการจราจรที่เกี่ยวข้อง และ

(ข) ประสานงานเพื่อให้ได้มาซึ่งการอนุญาตและใบอนุญาตต่าง ๆ ที่จำเป็น สำหรับโครงการให้แล้วเสร็จได้ทันตามกำหนดเวลา และ

(ค) อาจมอบหมายให้มีคณะกรรมการดำเนินการตามที่มอบหมายก็ได้

14.2 คณะกรรมการที่ปรึกษา

14.2.1 ให้มีคณะกรรมการที่ปรึกษารุ่นชุดหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วยกรรมการที่ได้รับการ แต่งตั้งขึ้นภายใต้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ก. จำนวน : เจ็ดคน

ข. การแต่งตั้ง :

- (1) กทม. แต่งตั้งกรรมการจำนวนสองคน
- (2) บริษัทแต่งตั้งกรรมการจำนวนสองคน
- (3) กรรมการสี่คนที่แต่งตั้งขึ้นตาม (1) และ (2) จะร่วมกัน
แต่งตั้งกรรมการที่เหลืออีกสามคน

ค. คุณสมบัติของกรรมการสามคนที่แต่งตั้งขึ้นตาม (3)

กรรมการแต่ละคนในกรรมการสามคนที่แต่งตั้งขึ้นตาม (3) จะต้องเป็นกลาง
และจะต้องพ้นสภาพจากการเป็นกรรมการในคณะกรรมการที่ปรึกษา เมื่อกรรมการผู้นั้น

(ก) เป็นข้าราชการพลเรือน (ยกเว้นข้าราชการบำนาญ) ที่ปรึกษา
ลูกจ้าง หรือพนักงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ องค์กรของรัฐ หรือองค์กรอื่นใดในทำนองเดียวกัน หรือของนิติบุคคล
ใด ๆ ซึ่งอำนาจการบริหารตกอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐ รัฐวิสาหกิจ องค์กรของรัฐ หรือองค์กร
อื่นใดในทำนองเดียวกัน หรือ

(ข) เป็นนักการเมือง หรือข้าราชการการเมือง หรือสมัครเข้ารับการ
เลือกตั้ง หรือมีตำแหน่งในทางการเมืองใด ๆ หรือตำแหน่งทางรัฐสภา ไม่ว่าจะโดยการเลือกตั้ง หรือโดย
การแต่งตั้ง หรือ

(ค) เป็นที่ปรึกษา ลูกจ้าง หรือพนักงานของบริษัท หรือนิติบุคคลในเครือ
ของบริษัท หรือ

(ง) มีส่วนได้เสีย หรือมีความขัดแย้งทางด้านผลประโยชน์กับเรื่องที่อยู่
ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการที่ปรึกษา

ทั้งนี้ เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงยกเว้นเป็นกรณีไป

ง. อายุของคณะกรรมการที่ปรึกษา

ง.1 ภายในระยะเวลาอย่างน้อยหกเดือนก่อนวันที่กำหนดให้เป็นวันแรก
ที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ กทม. และบริษัทจะแต่งตั้งกรรมการในคณะกรรมการที่ปรึกษา
ฝ่ายของตน และจะแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงรายชื่อของกรรมการที่ตนแต่งตั้ง

ง.2 หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่แต่งตั้งกรรมการฝ่ายของตนภายใน
เวลาสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งอาจมีหนังสือเตือนไปยังคู่สัญญา
ฝ่ายนั้นอีกครั้งหนึ่ง หากคู่สัญญาฝ่ายแรกยังคงไม่แต่งตั้งกรรมการฝ่ายของตนอีกภายในเวลาสามสิบวันนับแต่วันที่
ที่สองในหนังสือเตือนดังกล่าว คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีสิทธิแต่งตั้งกรรมการจำนวนสองคนแทนคู่สัญญาฝ่ายแรกได้

ง.3 ภายในระยะเวลาหกสิบวันนับแต่วันที่มีการแต่งตั้งกรรมการสี่คน
ในคณะกรรมการที่ปรึกษา กรรมการสี่คนของคณะกรรมการที่ปรึกษานั้น จะประชุมกันเพื่อร่วมกันแต่งตั้งกรรมการ
ที่เหลืออีกสามคนที่เป็นกลางและมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ โดยทำเป็นหนังสือแต่งตั้งลงนามโดยกรรมการ
สี่คนของ กทม. และบริษัท และส่งสำเนาให้ กทม. และบริษัททราบ

ง.4 หากกรรมการสี่คนของคณะกรรมการที่ปรึกษาไม่ร่วมกันแต่งตั้งกรรมการ
ที่เหลืออีกสามคนตามข้อ ง.3 ให้ถือว่ากรรมการทั้งหมดพ้นจากการเป็นกรรมการในคณะกรรมการที่ปรึกษา
ในการนี้ กทม. และบริษัทจะร่วมกันแต่งตั้งบุคคลอื่นขึ้นเป็นกรรมการของฝ่ายตนใหม่ต่อไป และให้นำความ
ในข้อ ง.1 ถึง ง.4 มาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าว

ง.5 ในกรณีที่กรรมการที่เป็นกลางคนใดคนหนึ่งพ้นจากการเป็นกรรมการ
ในคณะกรรมการที่ปรึกษา กรรมการสี่คนที่ได้รับการแต่งตั้งโดย กทม. และบริษัทจะร่วมกันแต่งตั้ง
กรรมการใหม่ขึ้นมาแทนที่กรรมการที่พ้นจากตำแหน่งนั้น ในกรณีที่กรรมการที่พ้นจากตำแหน่งเป็นกรรมการที่ได้
รับการแต่งตั้งโดย กทม. หรือบริษัท ก็ให้ กทม. หรือบริษัท ทำการแต่งตั้งกรรมการใหม่แทนที่กรรมการ
คนเดิมที่ กทม. หรือบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งนั้น แล้วแต่กรณี

ง.6 คณะกรรมการที่ปรึกษาจะดำรงตำแหน่งอยู่จนครบสิบสองเดือน
นับจากมีการแต่งตั้งกรรมการผู้เป็นกลางครบสามคน ภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่าสองเดือนก่อนที่คณะกรรมการ
ที่ปรึกษาจะหมดอายุลง กทม. และบริษัทจะแต่งตั้งกรรมการฝ่ายของตน ทั้งนี้ให้นำความในข้อ ง.1 ถึง ง.5
มาใช้บังคับโดยอนุโลม คู่สัญญาอาจตั้งกรรมการที่หมดวาระไปแล้วเข้ารับตำแหน่งอีกครั้งก็ได้

จ. ตำแหน่งและองค์ประชุม

ให้กรรมการที่ตั้งโดย กทม. เป็นประธานและกรรมการที่ตั้งโดยบริษัทเป็น เลขานุการที่ประชุม องค์ประชุมจะต้องประกอบด้วยกรรมการห้าคน โดยมีกรรมการที่ตั้งโดย กทม. สองคน และกรรมการที่ตั้งโดยบริษัทสองคน ประธานและกรรมการทุกคนมีเสียงคนหนึ่งเสียง ประธานไม่มีเสียงชี้ขาด

ฉ. หน้าที่

คณะกรรมการที่ปรึกษามีหน้าที่ดังต่อไปนี้

ฉ.1 ติดตามผลและให้ความเห็นแก่การดำเนินงานระบบโดยบริษัท

ฉ.2 กำหนดการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้

ตามข้อ 13.4

ฉ.3 ทำหน้าที่อื่นตามที่ระบุไว้ในสัญญา หรือตามที่ กทม. และบริษัทจะได้

ตกลงกัน

ข. ระยะเวลาดำเนินการ

การลงมติในเรื่องราวใด ๆ ของคณะกรรมการที่ปรึกษาจะต้องกระทำโดย คณะเสียงฝ่ายข้างมากภายในระยะเวลาสามสิบวัน (หรือนานกว่านั้น ตามที่คู่สัญญาจะตกลงกัน) นับแต่วัน ที่เสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการที่ปรึกษา

ข้อ 15. หนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา

15.1 ในวันทำสัญญานี้ บริษัทได้ส่งมอบหนังสือค้ำประกันซึ่งออกโดยธนาคารหนึ่งหรือหลายธนาคาร ซึ่งเป็นธนาคารที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงการคลังให้ประกอบธุรกิจการธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทย เป็น จำนวนเงินหนึ่งร้อยห้าสิบล้านบาท แก่ กทม. และ กทม. โดยยกเลิกและคืนหนังสือค้ำประกันการประมูล (Tender Bond) ซึ่งกลุ่มชานยงได้มอบไว้ในข้อเสนอโครงการให้แก่กลุ่มชานยงแล้ว

15.2 บริษัทอาจนำหนังสือค้ำประกันของธนาคารฉบับใหม่มาแทนที่หนังสือค้ำประกันฉบับเดิม โดยมี วงเงินค้ำประกันลดลงจากวงเงินตามข้อ 15.1 ร้อยละยี่สิบห้า ร้อยละห้าสิบ และร้อยละเจ็ดสิบห้า ตามลำดับ เมื่อบริษัทได้ทำงานสำเร็จลงไปแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละยี่สิบห้า ร้อยละห้าสิบ และร้อยละเจ็ดสิบห้า ตามลำดับ

(โดยพิจารณาจากปริมาณงานที่ทำไป) ในารดังกล่าวให้ กทม. คืนหนังสือค้ำประกันฉบับก่อนหน้านั้นให้แก่บริษัท โดยพลัน และ กทม. จะต้องคืนหนังสือค้ำประกันของธนาคารฉบับสุดท้ายให้แก่บริษัทโดยเร็วหลังจากวันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ

ข้อ 16. การรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

16.1 ภายใต้อำนาจและเงื่อนไขของสัญญานี้ บริษัทตกลงจะรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ป้องกัน และดำเนินการ ให้ กทม. ข้าราชการและลูกจ้างของ กทม. ปลอดภัยและพ้นจากบรรดาความรับผิด และความเสียหายใด ๆ อันอาจเกิดขึ้นหรือได้รับผลมาจากการกระทำ การ หรือละเว้นไม่กระทำ การ ซึ่งรวมถึงการจงใจหรือประมาท เลินเล่อของบริษัท หรือของลูกจ้างของบริษัท หรือการที่บริษัทหรือลูกจ้างของบริษัทไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับสัญญานี้

16.2 ความในข้อนี้ให้คงมีผลบังคับใช้ตลอดไป แม้สัญญานี้จะสิ้นสุดลงหรือมีการบอกเลิกสัญญา

ข้อ 17. ภาษีและอากร

กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบภาระภาษีโรงเรือนและที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยภาษีโรงเรือนและที่ดิน ในส่วน ของระบบขนส่งมวลชน กทม. ยกเว้นเฉพาะส่วนที่บริษัทนำไปใช้หรือให้บุคคลภายนอก เข้าไปใช้ในกิจการ เบี่ยงพาณิชย์ซึ่งบริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนนั้น

บริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบภาระอื่น ๆ ซึ่งรวมทั้งภาษีป้ายและภาษีอากรอื่น ๆ ตามกฎหมายในการ ประกอบการระบบขนส่งมวลชนตามสัญญานี้

ข้อ 18. ประกันภัย

18.1 บริษัทจะจัดให้มีการเอาประกันวินาศภัยระบบขนส่งมวลชน กทม. ประเภท All Risks โดยรวม SRCC Clause และประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liabilities) ในเวลา อันสมควรภายใต้เงื่อนไขทำนองเดียวกับที่ผู้ประกอบการกิจการแบบเดียวกัน ในสิ่งแวดล้อมประเภทเดียวกัน เอาประกัน โดยบริษัทจะใช้ที่ปรึกษาการประกันภัยเป็นผู้แนะนำ บริษัทจะส่งสำเนากรมธรรม์ประกันภัยให้ กทม. โดยเร็ว

18.2 เมื่อบริษัทสามารถลดหนี้ของบริษัทลงเหลือไม่เกินร้อยละสิบของหนี้สินที่ก่อขึ้นเพื่อการดำเนินการ ตามสัญญานี้ หรือเมื่อครบกำหนดสิบแปดปีนับจากวันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ แล้วแต่วัน ไດจะถึงก่อน บริษัทจะจัดให้ กทม. เป็นผู้ร่วมรับผลประโยชน์ (Co-beneficiary) ของกรมธรรม์ประกันวินาศภัย

ประเภท All Risks ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า (ก) บริษัทจะเป็นผู้เจรจาต่อรองและตกลงในการเรียกร้องเงินค่าสินไหมทดแทนต่าง ๆ จากผู้รับประกันแต่ผู้เดียว โดยบริษัทจะแจ้งให้ กทม. ทราบถึงความคืบหน้าของการเจรจาดังกล่าวทันท่วงที และ (ข) เงินค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดที่ได้จากกรมธรรม์ประกันวินาศภัยดังกล่าวจะนำมาใช้เพื่อฟื้นฟูกิจการระบบขนส่งมวลชน กทม. เท่านั้น

ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถให้ กทม. เป็นผู้ร่วมรับผลประโยชน์ (Co-beneficiary) ของกรมธรรม์ประกันวินาศภัยประเภท All Risks ได้ภายในเวลาดังกล่าว บริษัทจะขอผ่อนผันพร้อมทั้งชี้แจงสาเหตุ ซึ่งทำให้บริษัทไม่สามารถทำการดังกล่าวได้ ทั้งนี้ กทม. จะไม่ควรวินิจฉัยว่าผู้ผ่อนผันโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

18.3 ในกรณีที่เกิดเหตุวินาศภัยต่อระบบขนส่งมวลชน กทม. บริษัทจะต้องนำเงินค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดที่ได้จากกรมธรรม์ประกันวินาศภัยดังกล่าวมาใช้เพื่อฟื้นฟูกิจการระบบขนส่งมวลชน กทม.

ข้อ 19. กรรมสิทธิ์และการโอนกรรมสิทธิ์

19.1. อสังหาริมทรัพย์

(ก) บริษัทตกลงให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัทจัดสร้างขึ้นบนที่ดิน กทม. ซึ่งเป็นส่วนควบและติดตรึงอยู่บนที่ดิน กทม. หรือที่ดินอื่นที่ กทม. จัดหามาให้ตกเป็นของ กทม. เมื่อบริษัททำการสร้างเสร็จ ทั้งนี้ กทม. ตกลงให้บริษัทมีสิทธิและหน้าที่แต่ผู้เดียวในการครอบครองและใช้สอยอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวในการประกอบการระบบขนส่งมวลชน กทม. ภายใต้เงื่อนไขตามสัญญา

(ข) ภายใต้บังคับแห่งข้อ 5.8 (ข) (ค) และ (ง) ในกรณีที่บริษัทจัดให้มีการก่อสร้างทางเข้าออกระบบขนส่งมวลชน กทม. โดยต่อเชื่อมเข้ากับอสังหาริมทรัพย์ตามข้อ 19.1 (ก) นั้น บริษัทไม่มีหน้าที่ที่จะให้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่ต่อเชื่อมดังกล่าวมายัง กทม. ไม่ว่าในขณะใดก็ตาม

19.2 การโอนกรรมสิทธิ์ในระบบขนส่งมวลชน กทม. ให้แก่ กทม.

(ก) อุปกรณ์และเครื่องมือควบคุม

เมื่อสัญญานี้สิ้นสุดลง ไม่ว่ากรณีใด ๆ ให้อุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมของบริษัทที่ใช้กับระบบขนส่งมวลชน กทม. ที่อยู่บนอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัทสร้างและโอนกรรมสิทธิ์ให้ตามข้อ 19.1 (ก) ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทม. ส่วนอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุม ที่ติดตั้งนอกบริเวณที่ดิน กทม. ให้ถือปฏิบัติตามข้อ 5.8 (จ)

(ข) เครื่องใช้สำนักงาน

นอกจากอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมตามข้อ 19.2 (ก) แล้ว หาก กทม. แจ้งความประสงค์ให้บริษัททราบอย่างน้อยหนึ่งปีล่วงหน้า เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทจะโอนให้ กทม. และ กทม. จะรับโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องใช้สำนักงานของบริษัทที่เป็นสิ่งหาปริมาณได้ หากเครื่องใช้ดังกล่าวอยู่ในอาคารนอกเขตที่ดิน กทม. กทม. จะขนย้ายเครื่องใช้ดังกล่าวออกจากอาคารนั้นภายในสามสิบวันทำการนับจากวันที่สัญญาสิ้นสุดลง มิฉะนั้นแล้วถือว่า กทม. สละสิทธิ์ในเครื่องใช้นั้น ๗ โดยบริษัทอาจจำหน่าย จ่ายโอนเครื่องใช้ดังกล่าวตามวิธีการที่เห็นสมควรต่อไป

(ค) เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทจะโอนสิทธิและข้อผูกพันและข้อตกลงใด ๆ ที่บริษัทกับเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่ต่อเชื่อมเข้ากับระบบขนส่งมวลชน กทม. หรือกับเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. ทั้งนี้ กทม. จะรับโอนข้อตกลงทั้งหมด ซึ่ง กทม. ได้เคยให้ความเห็นชอบไว้ตามข้อ 5.8 แล้ว แต่ กทม. อาจปฏิเสธไม่รับโอนข้อตกลงที่ กทม. ไม่เคยให้ความเห็นชอบไว้ตามข้อ 5.8 หากเห็นว่าข้อตกลงนั้นจะทำให้ กทม. ไม่ได้รับความเป็นธรรม

(ง) นอกจากการโอนกรรมสิทธิ์ตามข้อ (ก) (ข) และ (ค) ซึ่งเป็นการโอนตามสภาพที่เป็นอยู่ในขณะนั้น (as is where is) บริษัทไม่มีการผูกพันที่จะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินอื่น ๆ (เช่น รถยนต์ บ้านพัก เป็นต้น) ของบริษัทให้แก่ กทม.

(จ) เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทจะโอนสิทธิและข้อผูกพันทั้งหลายที่ตนอาจมีอยู่ในบรรดาซอฟต์แวร์ ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตรทั้งที่เป็นของบริษัท และเป็นของบุคคลอื่นที่บริษัทมีสิทธิใช้ในระบบขนส่งมวลชน กทม. ให้แก่ กทม. และ กทม. จะรับโอนสิทธิและข้อผูกพันดังกล่าว

19.3 ตราบเท่าที่ยังไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ บริษัทยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์และทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากที่ระบุในข้อ 19.1 (ก) ซึ่งใช้กับระบบขนส่งมวลชน กทม. และมีสิทธิในอันที่จะก่อการระงับและก่อกำหนดให้เจ้าหนี้หลักประกันเหนือทรัพย์สินของบริษัท หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์สินของบริษัท

19.4 อุปกรณ์ที่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทม. ตามข้อ 19.2 นี้ จะต้องปลอดจากการรอนสิทธิ หรือการระงับใด ๆ ทั้งสิ้น หากมีผู้รบกวนสิทธิ หรือยึดถือ หรือเอาคืนไป หรือเรียกร้อง เพราะเหตุแห่งการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบริษัท บริษัทจะเป็นผู้รับผิดชอบ ค้ำประกัน ชดเชย หรือดำเนินการแก้ไข กทม. แล้วแต่กรณี โดยบริษัทเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการนั้นเองทั้งสิ้น และบริษัทจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามมูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของอุปกรณ์ในขณะนั้นพร้อมด้วยค่าเสียหาย (หากมี)

19.5 เมื่อมีการโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ในระบบขนส่งมวลชน กทม. กทม. จะรับเอาสัญญาจ้างแรงงาน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และสวัสดิการลูกจ้างที่เกี่ยวข้องกับลูกจ้างทั้งหลาย (ยกเว้นลูกจ้างระดับบริหาร) ของบริษัทซึ่งทำงานในระบบขนส่งมวลชน กทม. ไปด้วย

ในระหว่างสามปีสุดท้ายของอายุสัญญา บริษัทจะขอความเห็นชอบจาก กทพ. ก่อนที่บริษัท จะทำการจ้างลูกจ้างใหม่ หรือปรับเปลี่ยนแปลงสวัสดิการลูกจ้าง

ข้อ 20. ความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น

20.1 เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้ให้ถือเป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น

(ก) เหตุสุดวิสัยที่ย่นอกเหนือความควบคุมของบริษัทที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ในราคาปกติ (ตามมาตรฐานการใช้ดุลพินิจของผู้ประกอบการในลักษณะเดียวกัน)

(ข) การชะงักงันอย่างรุนแรงในธุรกิจก่อสร้างภายในประเทศ หรืออุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง

(ค) การกระทำหรืองดเว้นไม่กระทำการของรัฐบาล ซึ่งรวมถึงการเข้ามาแทรกแซงโครงการ โดยไม่ชอบ หรือการเปลี่ยนสายทางของโครงการ หรือการให้บุคคลอื่นประกอบการขนส่งมวลชนโดยทับเส้นทาง เดียวกับของบริษัท จนมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อฐานะการเงินของบริษัท การสูญเสียหรือการปรับเปลี่ยนสิทธิ ประโยชน์ทางด้านการส่งเสริมการลงทุน หรือสิทธิประโยชน์อื่นของบริษัทในทางลบเป็นอย่างมากต่อบริษัท (ทั้งนี้ บริษัทยอมรับว่าการดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานครฯ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มิใช่ เป็นการกระทำของรัฐบาลตามข้อนี้)

(ง) ความล่าช้าอย่างมากในการเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงสิ่งสาธารณูปโภค

(จ) ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในประเทศไทย

(ฉ) การนัดหยุดงาน ที่มีไข่การนัดหยุดงานของลูกจ้างของบริษัทอันเนื่องมาจากการกระทำ การหรือการงดเว้นไม่กระทำการของฝ่ายบริหารของบริษัท

20.2 ในกรณีที่ความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้นประการหนึ่งประการใดเกิดขึ้น บริษัทจะแจ้งให้ กทพ. ทราบโดยพลัน ในกรณีดังกล่าว

(ก) บริษัทไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในความล่าช้าหรือความเสียหายใด ๆ ที่มิสาเหตุมาจากความเสี่ยง ที่เป็นข้อยกเว้นนั้น และ

(ข) คู่สัญญาจะร่วมกันพิจารณาถึงสภาพการณ์ เพื่อหาทางป้องกันหรือแก้ไขโดยเร็วอย่างเป็นธรรม (ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเงินที่ได้รับจากก ปรประกันภัยด้วย ถ้าหากได้รับเงินเช่นนั้น) หากเป็นเรื่องที่จะพึงบรรเทา ความเสียหายกันเองได้ก็ให้ใช้วิธีหาที่คู่สัญญาจะตกลงกัน เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินโครงการต่อไปได้ ใน กรณีที่ตกลงกันไม่ได้ บริษัทอาจบอกเลิกสัญญาได้ ในกรณีที่ห้ามการบอกเลิกสัญญาเพราะเหตุการณตามข้อ 20.1 (ค) บริษัทอาจบอกเลิกสัญญาได้ตามข้อ 21.2

ในกรณีที่ห้ามการบอกเลิกสัญญาเพราะเหตุการณตามข้อ 20.1 อื่น ๆ ที่มีใช้เป็นข้อ (ค) บริษัทอาจบอกเลิกสัญญาได้ โดย กทพ. จะจ่ายค่าทรัพย์สินต่าง ๆ ที่ตกเป็นของ กทพ. ตามข้อ 19.1 และ 19.2 ในราคาที่จะกำหนดอย่างเป็นธรรมเพื่อประโยชน์ของ กทพ. ที่จะดำเนินการระบบขนส่งมวลชน กทพ. ต่อไป โดยอนุญาโตตุลาการตามข้อ 29

อย่างไรก็ตาม บริษัทไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ในกรณีความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น ซึ่งบริษัทเป็นผู้ก่อหรือมีส่วนร่วมก่อให้เกิดขึ้น

ข้อ 21. การเลิกสัญญา

21.1 การเลิกสัญญาโดย กทพ.

21.1.1 กทพ. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาในกรณีดังต่อไปนี้

21.1.1.1 บริษัทไม่สามารถดำเนินการทดสอบระบบให้เสร็จสิ้นได้ภายในกำหนด เวลาตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก. หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่คู่สัญญาจะตกลงกันไม่น้อยกว่าสองครั้ง และเป็นที่ยืนยันได้โดยชัดแจ้งว่า บริษัทไม่สามารถจะปฏิบัติตามสัญญานี้ให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาได้ ทั้งนี้ ยกเว้นกรณีที่การไม่สามารถดำเนินการนั้นมีสาเหตุมาจากความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น ซึ่งบริษัทมิได้เป็นผู้ก่อหรือมีส่วนร่วมก่อให้เกิดขึ้น หรือจากเหตุที่บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบ หรือ

21.1.1.2 บริษัทถูกศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดในคดีล้มละลาย หรือ

21.1.1.3 บริษัทจงใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง

21.1.2 เมื่อเกิดกรณีตามข้อ 21.1.1 ข้างต้น ก่อนจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา หากเป็นกรณีที่ แก้ไขไม่ได้ กทพ. จะมีหนังสือถึงบริษัทล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน แต่หากเป็นกรณีที่แก้ไขให้ถูกต้องได้ กทพ. จะมีหนังสือบอกกล่าวไปยังบริษัทให้บริษัทปฏิบัติให้ถูกต้องหรือปรับปรุงการดำเนินการภายในเวลาที่ กทพ. กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าหกเดือน (ในกรณีที่ฉุกเฉิน เพื่อให้แน่ใจว่าระบบขนส่งมวลชน กทพ. จะยังคง ให้บริการแก่ประชาชนต่อไปได้ กทพ. อาจร่วมกับเจ้าหน้าที่ของบริษัทในการเข้าดำเนินการระบบขนส่งมวลชน กทพ. เป็นการชั่วคราว) หากบริษัทไม่สามารถปรับปรุงการดำเนินการได้ในเวลาดังกล่าว และหาก กทพ. มีเจตนา

จะบอกเลิกสัญญา กทม. จะแจ้งเป็นหนังสือไปยังบุคคลที่บริษัทได้ให้ชื่อไว้ว่าเป็นตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบริษัทถึงเจตนา เช่นว่านั้น โดยให้เวลากลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่น้อยกว่าหกเดือนที่จะจัดหาบุคคลอื่นมารับโอนจากบริษัท ทั้งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญานี้ของบริษัท ในกรณีที่กลุ่มเจ้าหน้าที่จัดหาบุคคลมารับโอนทั้งสิทธิและหน้าที่ของบริษัท กทม. จะโอนให้และจะไม่บอกเลิกสัญญานี้

แต่หากกลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่จัดหาบุคคลอื่นมารับโอนสิทธิและหน้าที่ของบริษัทตามสัญญานี้ไป ภายในเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญานี้ได้ โดยบริษัทต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของบริษัทให้แก่ กทม. และให้ออภรรมาสิทธิในอุปกรณ์ให้แก่ กทม. ด้วย หากในขณะนั้นอภรรมาสิทธิในอุปกรณ์อยู่กับบุคคลภายนอก บริษัทจะต้องจัดให้บุคคลดังกล่าวออภรรมาสิทธิในอุปกรณ์ให้แก่ กทม. โดยตรงเมื่อ กทม. ชำระเงินที่บริษัทติดค้างให้แก่บุคคลดังกล่าวแล้ว โดยให้หักจำนวนเงินที่ กทม. จ่ายบุคคลดังกล่าวออกจากจำนวนเงินที่ กทม. จะจ่ายให้แก่บริษัทตามข้อ 21.1.3

21.1.3 ในกรณีที่ กทม. บอกเลิกสัญญานี้ กทม. จะจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบขนส่งมวลชน กทม. ที่ตกเป็นอภรรมาสิทธิของ กทม. ตามสัญญาในราคาเท่ากับราคามูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินตามข้อ 19.1 และ 19.2 ให้แก่บริษัท

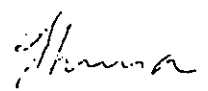
21.1.4 เมื่อ กทม. บอกเลิกสัญญาตามข้อ 21.1.2 ข้างต้น บริษัทยินยอมให้ กทม. เรียกร้องเงินจากธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันตามสัญญานี้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่ กทม. ได้รับความเสียหายจากสัญญาไม่พอชำระ บริษัทยินยอมชำระเพิ่มเติมให้ กทม. จนครบถ้วน หรือยอมให้ กทม. หักเงินค่าเสียหายออกจากราคามูลค่าของระบบขนส่งมวลชน กทม. ตามข้อ 21.1.3 ได้

21.2 การเลิกสัญญาโดยบริษัท

21.2.1 บริษัทมีสิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้

21.2.1.1 กทม. สนใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่องจนเป็นเหตุให้บริษัท ไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้ หรือ

21.2.1.2 รัฐมนตรียกเลิกสัมปทาน หรือการให้อนุญาตแก่บริษัทตามสัญญานี้ หรือตั้งเงื่อนไข เปลี่ยนแปลง กฎีการอนุญาตดังกล่าว หรือรัฐบาล หรือหน่วยงานของรัฐบาลหรือ กทม. ยกเลิกสิทธิ หรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดโดยไม่ใช้ความผิดของบริษัท เป็นเหตุให้บริษัทเสื่อมสิทธิที่มีผล กระทบกระเทือนต่อการดำเนินงานของบริษัทอย่างมาก จนบริษัทไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ตามปกติ ตามสัญญานี้



21.2.2 เมื่อเกิดกรณีตามข้อ 21.2.1 ข้างต้น ก่อนจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา หากเป็นกรณีที่แก้ไขไม่ได้ บริษัทจะมีหนังสือถึง กทม. ล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หากเป็นกรณีที่แก้ไขให้ถูกต้องได้ บริษัทต้องมีหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ให้ กทม. ทำการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องหรือปรับปรุงการดำเนินการภายในเวลาที่บริษัทกำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าหกเดือน หาก กทม. ไม่สามารถปรับปรุงหรือแก้ไขการดำเนินการได้ภายในเวลาดังกล่าว บริษัทจะแจ้งเป็นหนังสือบอกเลิกสัญญาไปยัง กทม.

21.2.3 เมื่อบริษัทบอกเลิกสัญญาอันเนื่องมาจากเหตุใดเหตุหนึ่งในข้อ 21.2.1 ข้างต้น กทม. จะชดเชยค่าเสียหายให้แก่บริษัท ซึ่งรวมถึงเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่บริษัทได้จ่ายไปในการจัดการระบบ โดยจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบขนส่งมวลชน กทม. ในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินและค่าเสียหายอื่นใดที่บริษัทพึงได้รับเพราะเหตุจากการเลิกสัญญานี้

21.3 ในกรณีที่ข้อขัดแย้งในการตีราคาทรัพย์สิน หรือราคามูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินนั้น ๆ ของบริษัท คู่สัญญาตกลงกันให้สำนักงานบัญชีที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเห็นชอบเป็นผู้กำหนด หากตกลงกันไม่ได้ให้นำข้อความในข้อ 29 มาใช้บังคับ

ข้อ 22. สถานะภาพของบริษัท

22.1 ในวันทำสัญญานี้ บริษัทเข้าสวมสิทธิและข้อผูกพันของกลุ่มธนายง และ บริษัท ธนายง จำกัด ดังที่ระบุไว้ในข้อกำหนดการยื่นข้อเสนอ (TOR) และข้อเสนอการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนของ กรุงเทพมหานคร (Proposal) การอ้างอิงใด ๆ ถึงกลุ่มธนายง และ บริษัท ธนายง จำกัด และ BTSC ในข้อเสนอการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร (Proposal) ให้หมายถึง บริษัท และให้ถือว่า บริษัท ธนายง จำกัด เป็นอันหลุดพ้นจากข้อผูกพันทั้งหลายที่ บริษัท ธนายง จำกัด มีอยู่ตามข้อเสนอการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร (Proposal) ยกเว้นเฉพาะข้อผูกพันที่ได้ระบุไว้ในสัญญานี้ (ถ้ามี)

22.2 บริษัทรับรองว่า นอกเหนือไปจากการกระจายหุ้นของบริษัทผู้มหาชน และฝ่ายอื่น ๆ แล้ว บริษัทจะดำเนินการให้ บริษัท ธนายง จำกัด ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของหุ้นทั้งหมดของบริษัท และหุ้นส่วนที่เหลือได้รับการถือโดยมหาชน ตั้งแต่วันทำสัญญานี้เรื่อยไปถึงวันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ

22.3 บริษัทตกลงว่าบริษัทจะดำเนินการนำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในกรณีดังกล่าว อาจจะต้องเปลี่ยนสถานะภาพของบริษัทจากบริษัทเอกชนเป็นบริษัทมหาชนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทในรูปของบริษัทมหาชนจะยังคงรับสิทธิและข้อผูกพันตามสัญญานี้

22.4 ภายหลังจากวันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ บริษัทจะดำเนินการให้หุ้นของบริษัทไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดจะถือโดยประชาชน และบุคคลที่มีสัญชาติไทย

ข้อ 23. การแปรรูป กทม. หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของ กทม. ในส่วนที่เกี่ยวกับโครงการ

ในกรณีที่มีการแปรรูป จัดองค์กรใหม่ หรือจัดโครงสร้างใหม่ของ กทม. หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของ กทม. ซึ่งเป็นผลให้หลังจากการแปรรูป การจัดองค์กรใหม่ หรือการจัดโครงสร้างใหม่นั้น กทม. มิได้เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลระบบขนส่งมวลชน กทม. อีกต่อไป แต่มีส่วนราชการหรือองค์กรภาครัฐอื่นเข้ามามีอำนาจหน้าที่แทนที่ กทม. บริษัทยอมรับให้ส่วนราชการหรือองค์กรภาครัฐนั้นเข้าเป็นคู่สัญญาแทนที่ กทม. โดยไม่ต้องแก้ไขสัญญานี้ อย่างไรก็ดี หากการแปรรูปจัดองค์กรใหม่หรือจัดโครงสร้างใหม่ดังกล่าว เป็นเหตุให้ภาคเอกชนสามารถเข้าร่วมใช้อำนาจเพื่อการควบคุม หรือกำกับดูแลระบบขนส่งมวลชน กทม. ตลอดจนบริษัทได้ บริษัทมีสิทธิให้อำนาจกำกับดูแลดังกล่าวนั้นโอนไปยังส่วนราชการอื่นได้

ข้อ 24. การใช้สัญญาเป็นหลักประกัน

กทม. ตกลงว่าบริษัทอาจโอนสิทธิตามสัญญานี้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้แก่บุคคลผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทเพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการระดมทุนของบริษัท เพื่อสนับสนุนระบบขนส่งมวลชน กทม. บริษัทจะจัดส่งสำเนาสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการระดมทุนดังกล่าวแก่ กทม. และ กทม. จะให้ความยินยอมในการที่บริษัททำสัญญานั้น ทั้งนี้ โดยที่จะต้องไม่เป็นภาระก่อภาระผูกพันทางการเงินเพิ่มขึ้นแก่ กทม.

ข้อ 25. คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

กทม. จะประสานงานกับบริษัทในการขอสิทธิและประโยชน์ดังต่อไปนี้จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน กทม.

(ก) การงดอากรขาเข้าในอัตราร้อยละหนึ่งร้อย สำหรับเครื่องจักรที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และในอัตราร้อยละหนึ่งร้อย สำหรับวัตถุดิบ หรือวัสดุจำเป็นที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

(ข) การได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลาแปดปี

(ค) การได้รับยกเว้นไม่ต้องนำค่ากีดกัน ลิขสิทธิ์ หรือค่าสิทธิอย่างอื่นของบริษัทไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้เป็นเวลาห้าปี

(ง) การได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

ข้อ 26. ที่ปรึกษาอิสระ

26.1 กทพ. และบริษัทจะร่วมกันคัดเลือกและแต่งตั้งที่ปรึกษาอิสระ ซึ่งมีความรู้และประสบการณ์ในโครงการในลักษณะเช่นเดียวกับกับโครงการตามสัญญาเป็นครั้งคราวไป เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในสัญญานี้ ตลอดจนหน้าที่อื่นใดตามที่สัญญาจะตกลงกัน โดยวางตัวเป็นกลางไม่เข้าข้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

26.2 ที่ปรึกษาอิสระจะได้รับการแต่งตั้งภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่ทำสัญญานี้

26.3 ที่ปรึกษาอิสระจะปฏิบัติหน้าที่ในฐานะที่เป็นที่ปรึกษาอิสระของทั้ง กทพ. และบริษัท และจะต้องให้คำปรึกษา และความเห็นที่ยุติธรรมและปราศจากความลำเอียงแก่คู่สัญญา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดและขจัดความเห็นที่ขัดแย้งกันในด้านวิชาการ ในงานนี้ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งสามารถขอคำปรึกษาจากที่ปรึกษาอิสระได้ตลอดเวลา ข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาจ้างที่ปรึกษาอิสระนี้ให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาเห็นชอบร่วมกัน

26.4 กทพ. และบริษัทจะรับผิดชอบในค่าตอบแทนของที่ปรึกษาอิสระฝ่ายละครึ่ง

26.5 ที่ปรึกษาอิสระจะต้องเข้าร่วมงานจนถึงวันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทพ. เริ่มประกอบธุรกิจ หลังจากนั้น อาจจะมีการว่าจ้างที่ปรึกษาอิสระต่อไปได้อีกตามระยะเวลาที่คู่สัญญาจะตกลงกัน

ข้อ 27. การขยายอายุสัญญาและสิทธิในการดำเนินการในเส้นทางสายใหม่ก่อนบุคคลอื่น

27.1 หากบริษัทประสงค์จะขอให้ กทพ. พิจารณาขยายอายุของสัญญานี้ บริษัทจะต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวไปยัง กทพ. ในเวลาไม่มากกว่าห้าปีก่อน และไม่น้อยกว่าสามปี ก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญา ทั้งนี้ การขยายอายุของสัญญาในข้อนี้จะต้องได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีก่อน

27.2 หาก กทพ. ประสงค์จะให้มีการดำเนินการสายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุของสัญญา หรือจะขยายเส้นทางของระบบ บริษัทจะมีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับ กทพ. ก่อน เพื่อขอรับสิทธิทำการและดำเนินการเส้นทางสายใหม่นั้น หากบริษัทยินยอรับเงื่อนไขที่ดีที่สุดที่มีผู้เสนอต่อ กทพ. ทั้งนี้ การขยายเส้นทางเพิ่มเติมดังกล่าวต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีก่อน

27.3 กทพ. จะสนับสนุนภายในขอบเขตอำนาจที่ กทพ. มีตามกฎหมายที่จะให้บริษัทเป็นผู้ดำเนินการส่งผู้โดยสารกระจายออกจากบริเวณสถานีต่าง ๆ ของระบบขนส่งมวลชน กทพ. และดำเนินการรับผู้โดยสารมายังสถานี รวมตลอดถึงระบบเสริม เช่น รถโดยสารขนาดเล็ก เป็นต้น (feeder) อื่น ๆ ที่ต่อเนื่องกับระบบขนส่งมวลชน กทพ.

ในกรณีที่ กทม. จะเป็นผู้ดำเนินการ หรือผู้กำกับดูแลการดำเนินการดังกล่าวในบริเวณใกล้เคียง หรือเกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน กทม. จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะให้บริษัทเป็นผู้ดำเนินการดังกล่าว

27.4 หาก กทม. จะดำเนินการจัดการสถานที่จอดรถใกล้เคียงกับสถานีระบบขนส่งมวลชน กทม. หรือสถานที่จอดรถที่มีระบบเคลื่อนย้ายคนไปสถานีระบบขนส่งมวลชน กทม. บริษัทอาจขอให้ กทม. พิจารณา มอบให้บริษัทเป็นผู้ดำเนินการดังกล่าว

ข้อ 28. สภาพการทำงาน

ในกรณีที่ กทม. มีอำนาจตามกฎหมาย กทม. จะอนุญาตให้บริษัททำการดังต่อไปนี้ได้ แต่หาก กทม. ไม่มีอำนาจตามกฎหมายที่จะอนุญาตได้เอง กทม. จะประสานงานเพื่อให้บริษัทได้รับอนุญาตที่จะทำการ ดังต่อไปนี้ได้

- (1) ทำงานได้ยี่สิบสี่ชั่วโมงในบริเวณก่อสร้างที่ล้อมรั้วเอาไว้แล้ว
- (2) สามารถเคลื่อนย้ายสัมภาระขนาดใหญ่และ เครื่องจักรขนาดใหญ่ได้เป็นเวลาต่อเนื่องอย่างน้อยแปดชั่วโมงติดกันในเวลากลางคืน
- (3) สามารถตอกเสาเข็มพืด (Sheet Piles) ได้เป็นเวลาอย่างน้อยยี่สิบสี่ชั่วโมงต่อวัน
- (4) สามารถจัดส่งคอนกรีตผสมสำเร็จรูปไปยังบริเวณก่อสร้างที่ล้อมรั้วเอาไว้แล้วได้ตลอดยี่สิบสี่ชั่วโมงต่อวัน (แม้ว่าอาจทำไม่ได้ในช่วงการจราจรหนาแน่น)
- (5) สามารถใช้เสาเข็มเจาะ (Bore-Piling) โดยใช้สารเบนโตไนท์เป็นตัวกันดินเคลื่อนตัว (Bentonite as a stabilizer) โดยใช้มาตรการความปลอดภัยตามสมควร
- (6) สามารถขนย้ายวัสดุจากการขุดเจาะได้ตลอดยี่สิบสี่ชั่วโมงต่อวัน (อาจห้ามใช้รถบรรทุก 6 ล้อได้)
- (7) ในกรณีจำเป็น จะปิดถนนอย่างน้อยกว้างแปดเมตร หรือทางจราจรด้านละหนึ่งช่องทางจราจร

บริษัทไม่จำเป็นต้องสร้างสะพานลอยทางเดินข้ามถนน หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นซึ่งตัดขวางเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน กทม. เป็นที่เข้าใจว่าเพื่อไม่ให้โครงการต้องล่าช้า ผู้อื่นจะเป็นผู้สร้างสะพานลอยดังกล่าว ในกรณีที่เห็นสมควรบริษัทอาจจัดแปลงสร้างสะพานลอยดังกล่าวเข้าเป็นส่วนหนึ่งของสถานีก็ได้

บริษัทจะไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายสำหรับที่ดินต่าง ๆ ดังกล่าวในข้อ 5.2 ที่จะให้บริษัทใช้ในการก่อสร้าง

บริษัทไม่จำเป็นต้องปรับปรุงสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ในเส้นทางหรือใกล้เคียงกับเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน กทม.

หากบริษัทไม่สามารถดำเนินการตามที่กล่าวข้างต้นได้ และไม่สามารถทำการได้ตามกำหนดเวลา โดยบริษัทได้มีส่วนผิดร่วมอยู่ด้วย บริษัทจะต้องรับผิดชอบในความล่าช้านั้น

ข้อ 29. เขตอำนาจการพิจารณาข้อพิพาท

29.1 สัญญาให้ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายไทย

29.2 ในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นในระหว่างคู่สัญญา กทม. และบริษัทตกลงปฏิบัติตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

(ก) ในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นเกี่ยวกับข้อกำหนดของสัญญานี้ หรือเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญานี้ และคู่สัญญาไม่สามารถตกลงกันได้ ให้เสนอข้อพิพาทนั้นต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อพิจารณาชี้ขาด

(ข) เว้นแต่คู่สัญญาทุกฝ่ายจะเห็นพ้องกันให้อนุญาโตตุลาการคนเดียวเป็นผู้ชี้ขาด การระงับข้อพิพาทให้กระทำโดยอนุญาโตตุลาการสองคน โดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะทำหนังสือแสดงเจตนาจะให้มีอนุญาโตตุลาการระงับข้อพิพาท และระบุชื่ออนุญาโตตุลาการคนที่ตนแต่งตั้งไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง จากนั้นภายในระยะเวลาสามสิบวันนับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้งดังกล่าว คู่สัญญาฝ่ายที่รับแจ้งจะต้องแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สอง ถ้าอนุญาโตตุลาการทั้งสองคนดังกล่าวไม่สามารถประนีประนอมระงับข้อพิพาทนั้นได้ภายในสามสิบวัน หรือภายในกำหนดระยะเวลาที่คู่สัญญาดกลงให้ขยายออกไป ให้อนุญาโตตุลาการทั้งสองคนร่วมกันแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดภายในเจ็ดวัน นับจากวันที่ไม่สามารถตกลงกัน หรือภายในกำหนดระยะเวลาที่คู่สัญญาดกลงให้ขยายออกไป ผู้ชี้ขาดดังกล่าวจะพิจารณาระงับข้อพิพาทต่อไป กระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการให้ถือตามข้อบังคับอนุญาโตตุลาการของสถาบันอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม โดยอนุโลม หรือตามข้อบังคับอื่นที่คู่สัญญาเห็นชอบ หากตกลงกันไม่ได้ ให้ใช้ข้อบังคับอนุญาโตตุลาการของสถาบันอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม และให้กระทำในกรุงเทพมหานคร โดยใช้ภาษาไทยในกระบวนการพิจารณา

(ค) ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ หรือในกรณีที่อนุญาโตตุลาการทั้งสองคน ไม่สามารถตกลงกันแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดได้ คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างมีสิทธิร้องขอต่อศาลแห่งเพื่อแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ หรืออนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดได้แล้วแต่กรณี

(ง) ค่าชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการหรือของอนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดแล้วแต่กรณี ให้ถือเป็นเด็ดขาดและถึงที่สุดผูกพันคู่สัญญา

(จ) คู่สัญญาแต่ละฝ่ายเป็นผู้รับภาระค่าธรรมเนียมอนุญาตตุลาการฝ่ายตน และออกค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการดำเนินการพิจารณาพิพากษาฝ่ายละครั้ง ในกรณีที่มีการแต่งตั้งอนุญาตตุลาการคนเดียว หรืออนุญาตตุลาการผู้ชี้ขาด ให้อนุญาตตุลาการคนเดียวหรืออนุญาตตุลาการผู้ชี้ขาด แล้วแต่กรณี เป็นผู้กำหนดภาระค่าธรรมเนียมอนุญาตตุลาการ

(ฉ) ในกรณีมีข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาของอนุญาตตุลาการ กทป. และบริษัทยังคงต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาต่อไปจนกว่าจะมีการชี้ขาดของอนุญาตตุลาการ

ข้อ 30. คำบอกกล่าว

30.1 เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงเป็นอย่างอื่น คำบอกกล่าว การทวงถาม หรือการติดต่ออื่นใดที่จำต้องให้หรือกระทำตามสัญญานี้ให้ทำเป็นลายลักษณ์อักษรและส่งโดยบุคคล หรือโดยไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับ หรือโดยโทรสารโดยมีจดหมายยืนยันตามไป

30.2 คำบอกกล่าว การทวงถาม หรือการติดต่ออื่นใดที่จำต้องให้หรือกระทำต่อคู่สัญญา จะต้องส่งไปยังที่อยู่ดังต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้รับจะมีหนังสือบอกกล่าวถึงที่อยู่ หรือหมายเลขโทรสารอื่น แจ้งให้ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าห้าวัน

ในกรณีที่ส่งแก่ กทป.

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

ผ่าน ผู้อำนวยการสำนักงานโยธา

ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร-2

ถนนมิตรไมตรี เขตห้วยขวาง

กรุงเทพฯ 10400

หมายเลขโทรสาร 246-0263

หมายเลขโทรศัพท์ 246-0262 - 3

ในกรณีที่ส่งแก่ บริษัท

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด

เลขที่ 25 อาคารอัลมา ลิงค์ ชั้น 8-9

ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต

แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน

กรุงเทพฯ 10330

หมายเลขโทรสาร 255-8651

หมายเลขโทรศัพท์ 251-6788, 251-6799, 251-6711, 251-6522

ที่อยู่ดังกล่าวข้างต้น (หรือที่อยู่อื่นใดในประเทศไทยที่คู่สัญญาได้แจ้งให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามข้อกำหนดของสัญญานี้ แล้วแต่กรณี) ให้ถือเป็นภูมิลำเนาเพื่อรับการติดต่อทั้งหลายที่เกี่ยวกับสัญญานี้

30.3 คำบอกกล่าว การทวงถาม หรือการติดต่ออื่นใดที่ได้ส่งไปตามที่อยู่โดยถูกต้อง ให้ถือว่าได้ส่งและได้รับแล้วโดยชอบหากได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามกรณีดังต่อไปนี้

ในกรณีของคำบอกกล่าว หรือการติดต่ออื่นใดที่ส่งโดยบุคคล (เช่นโดยผู้ส่งสาร) เมื่อได้วางไว้ที่ต่อนั้น ในกรณีที่ส่งโดยทางโทรสารให้ถือว่าได้มีการส่งและรับแล้วโดยชอบในวันที่ส่งโทรสารนั้น แต่ทั้งนี้จะต้องมีจดหมายยืนยันส่งโดยบุคคลในวันเดียวกันนั้นด้วย ในกรณีที่เป็นการส่งโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังจุดหมายที่อยู่ในประเทศเดียวกันให้ถือว่าได้มีการส่งและรับแล้วโดยชอบ ตามหลักฐานว่ามีการส่งและรับแล้วตามใบตอบรับ ส่วนกรณีที่เป็นการส่งโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังจุดหมายที่อยู่ต่างประเทศ ให้ถือว่าได้มีการส่งและรับแล้วโดยชอบเมื่อพ้นสิบวันนับแต่วันส่ง แล้วแต่กรณี

ข้อ 31. การไม่ผ่อนผัน หรือไม่สละสิทธิ

การที่คู่สัญญาฝ่ายใดละเว้นไม่บังคับการให้เป็นไปตามข้อกำหนด เงื่อนไข หรือข้อรับรองตามสัญญานี้อย่างเคร่งครัด ไม่ให้ถือเป็นการผ่อนผัน หรือสละสิทธิใด ๆ ที่คู่สัญญาฝ่ายนั้นอาจมีอยู่ และไม่ให้ถือว่าเป็นการบอกสละสิทธิของคู่สัญญาอันเกิดแต่การผิดสัญญา หรือผิดนัดที่อาจมีขึ้นต่อไปในข้อกำหนด เงื่อนไข หรือข้อรับรองที่มีอยู่ในสัญญานี้ ซึ่งให้ถือว่ายังคงมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ มิให้ถือว่าคู่สัญญาได้แสดงเจตนาบอกสละสิทธิของตน เว้นแต่คู่สัญญานั้นจะได้กระทำเป็นลายลักษณ์อักษรและลงลายมือชื่อแล้ว

ข้อ 32. การไม่มีความสัมพันธ์ในฐานะนายจ้าง - ลูกจ้าง

เป็นที่ตกลงและเข้าใจว่าบริษัทเป็นผู้รับสัมปทาน และมีให้ถือว่าบริษัท ลูกจ้างของบริษัท หรือผู้รับเหมาช่วงของบริษัท ฝ่ายหนึ่ง และ กทม. อีกฝ่ายหนึ่ง มีความสัมพันธ์ในฐานะของนายจ้าง / ลูกจ้าง การจ้างทำของ หรือตัวแทน

ข้อ 33. การฝึกอบรม

บริษัทจะให้มีการฝึกอบรมตามข้อเสนอการลงทุนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานคร (Proposal) แก่เจ้าหน้าที่ที่ กทม. ส่งมาอบรม ในกรณีที่ กทม. ไม่ส่งเจ้าหน้าที่มาอบรมในช่วงห้า ปีสุดท้ายของสัญญานี้ บริษัทให้สิทธิ กทม. ส่งเจ้าหน้าที่ของ กทม. เข้าทำงานด้านเทคนิคในตำแหน่งที่ว่างลงในบริษัทได้ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ของ กทม. ดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติเหมาะสมกับตำแหน่งการงานนั้น ๆ และในขณะที่ทำงานอยู่กับบริษัทจะอยู่ในฐานะเสมือนเป็นพนักงานของบริษัท

ข้อ 34. บทเปิดเตล็ด

34.1 สัญญาไม้อาจแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติม เว้นแต่การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมนั้น จะได้กระทำเป็นลายลักษณ์อักษรลงลายมือชื่อโดยคู่สัญญาทุกฝ่าย

34.2 ในกรณีที่บทบัญญัติข้อหนึ่งข้อใดในสัญญาดังกล่าวเป็นโมฆะ ไม่สมบูรณ์ หรือใช้บังคับไม่ได้ ไม่ว่าด้วยเหตุใด คู่สัญญาดังกล่าวบทบัญญัติอื่น ๆ ของสัญญายังคงมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ในระหว่างที่คู่สัญญานั้น

ข้อ 35. ภาคผนวกสัญญา

บรรดาภาคผนวกของสัญญาต่อไปนี้ ซึ่งคู่สัญญาทุกฝ่ายได้ลงนามกำกับแล้ว ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ หากภาคผนวกของสัญญามีข้อความขัดหรือแย้งกับข้อความที่ได้กล่าวไว้ในสัญญา ให้ถือบังคับตามข้อความในสัญญานี้ และในกรณีที่ภาคผนวกสัญญาขัดหรือแย้งกันเอง ให้ถือบังคับตามลำดับเอกสารดังนี้

ภาคผนวก ก.	ขอบเขตของงาน
ภาคผนวก ข.	เงื่อนไขการทดสอบ
ภาคผนวก ค.	กำหนดเวลา
ภาคผนวก ง.	ตัวอย่างของการกำหนดเพดานค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้
ภาคผนวก จ.	รายละเอียดที่ดิน กทม.
ภาคผนวก ฉ.	แบบวาด
ภาคผนวก ช.	TOR
ภาคผนวก ซ.	Proposal
ภาคผนวก ฅ.	สำเนาหนังสือของกระทรวงมหาดไทย-ด่วนที่สุด ที่ มท 1101/5607 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2535
ภาคผนวก ฎ.	หนังสือรับรองที่ออกโดยสำนักทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร กระทรวงพาณิชย์ เกี่ยวกับรายการบางประการของบริษัท

ข้อ 36. วันมีผลบังคับใช้ของสัญญา

สัญญานี้ (ยกเว้นข้อ 15-หนังสือคำประกันการปฏิบัติตามสัญญา) ให้มีผลใช้บังคับต่อเมื่อเงื่อนไขบังคับก่อนทั้งหมดดังต่อไปนี้สำเร็จแล้ว

(ก) บริษัทแจ้งต่อ กทม. ว่าบริษัทได้ลงนามในสัญญาทางการเงินกับผู้ให้กู้ เพื่อสนับสนุนสัญญานี้

(ข) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแจ้งเป็นหนังสือต่อบริษัทว่าบริษัทได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามข้อ 25 หรือในกรณีที่ให้สิทธิประโยชน์น้อยกว่าที่ระบุในข้อ 25 แต่เป็นที่ยอมรับได้โดยบริษัท และ

(ค) กทม. ส่งมอบที่ดิน กทม. ให้แก่บริษัทครบถ้วน ตามภาคผนวก ค. แล้ว

หากวันที่มีผลบังคับใช้ของสัญญานี้ไม่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันทำสัญญานี้ สัญญานี้ย่อมเป็นอันไร้ผล และในกรณีที่การไม่เกิดผลบังคับใช้ของสัญญาดังกล่าวมิใช่ความผิดของบริษัท กทม. จะคืนหนังสือคำประกันการปฏิบัติตามสัญญาให้แก่บริษัทโดยเร็ว ทั้งนี้ เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงขยายระยะเวลาดังกล่าวออกไป

หากวันที่มีผลบังคับใช้ของสัญญานี้ไม่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันทำสัญญานี้ โดยเหตุที่เป็นความผิดของบริษัท กทม. มีสิทธิเรียกเงินตามหนังสือคำประกันการปฏิบัติตามสัญญา (Performance Bond) ในฐานะที่เป็นค่าเสียหาย (Liquidated Damages) ได้

หากวันที่มีผลบังคับใช้ของสัญญานี้ไม่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาหนึ่งปีนับแต่วันทำสัญญานี้ โดยเหตุที่เป็นความผิดของ กทม. บริษัทมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เป็นค่าใช้จ่ายเบื้องต้นที่ กทม. ได้อนุมัติแล้ว

คู่สัญญาดตกลงกันว่าเหตุที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนมิได้แจ้งอนุมัติตามข้อ (ข) ข้างต้น ไม่ถือเป็นเหตุความผิดของ กทม. ตามความในวรรคก่อน

ความในข้อนี้ให้ถือว่ายังคงมีผลใช้บังคับอยู่แม้ว่าจะมีการบอกเลิกสัญญานี้

สัญญาทำขึ้นสองฉบับ มีข้อความอย่างเดียวกัน คู่สัญญาทุกฝ่ายได้อ่านและทำความเข้าใจข้อความโดยละเอียดโดยตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และเก็บไว้ฝ่ายละฉบับ

3. 15

3/11/2558

กรุงเทพมหานคร

บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด

... (นายอรรถชัย ตั้งจิตนบ) ...

... (นายอรรถชัย ตั้งจิตนบ) ...

(นายทองต่อ กล้วยไม้ ๗ ยุทธยา) ... (นายศิริ คำคุณพาสณ์) ...

ปลัดกรุงเทพมหานคร

กรรมการ

ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

BANGKOK TRANSIT SYSTEM COMPANY, LTD.

... (นายอรรถชัย ตั้งจิตนบ) ...

(นายอรรถชัย ตั้งจิตนบ)

กรรมการ

พยาน

พยาน

... (นายอรรถชัย ตั้งจิตนบ) ...

(นายบำเพ็ญ จตุรพฤกษ์)

(นายมงคล คำคุณพาสณ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานโยธา

ประธานกรรมการ

บริษัท ขนียง จำกัด

(นายชัยยุทธ คงคำวิทร)

ผู้อำนวยการกองกฎหมายและคดี

(นายสุธา ลิปวัณณ์)

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ

บริษัท ขนียง จำกัด

Thuma

ต้นฉบับ

สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. (ครั้งที่ 1)

ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร
วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2538

สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ทำขึ้นระหว่างกรุงเทพมหานคร โดยศาสตราจารย์ ร้อยเอก กฤษณา อารุณวงศ์ ณ ออยุธยา ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "กทม." ฝ่ายหนึ่ง กับ บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด โดยนายเกษม จาติกวณิช และนายศิริ กาญจนพาสน์ กรรมการ ผู้มีอำนาจทำการแทนบริษัท ตามหนังสือรับรองของกระทรวงพาณิชย์ที่แนบท้ายสัญญา ซึ่งต่อไปในสัญญานี้เรียกว่า "บริษัท" อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่ กทม. และ บริษัท ได้เข้าทำสัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. ซึ่งต่อไปในสัญญานี้ เรียกว่า "สัญญาสัมปทาน" กันเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 ซึ่ง กทม. ได้ส่งมอบและบริษัท ได้รับมอบที่ดินตามเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานแล้ว ปรากฏตามข้อตกลงการส่งมอบที่ดินลงวันที่ 9 ธันวาคม 2535 แต่ กทม. และบริษัทเป็นสมควรปรับขยายเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน กทม. และเปลี่ยนแปลงที่ดินตามสัญญาสัมปทาน ตลอดจนปรับปรุงข้อกำหนดทางเทคนิคของระบบขนส่งมวลชน กทม. บางประการ

คู่สัญญาโดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย จึงตกลงกันแก้ไขเพิ่มเติม สัญญาสัมปทานไว้ดังต่อไปนี้

- ✓ ข้อ 1. คู่สัญญายอมรับว่า การส่งมอบและรับมอบที่ดินตามสัญญาสัมปทาน รวมทั้งเงื่อนไข บังคับก่อนอื่น ๆ ของวันมีผลบังคับใช้ของสัญญาสัมปทานได้เกิดขึ้นโดยครบถ้วนถูกต้อง แล้ว การปรับขยายเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน กทม. และการเปลี่ยนแปลงที่ดิน ตามสัญญาสัมปทาน ตลอดจนการปรับปรุงข้อกำหนดทางเทคนิคของระบบขนส่งมวลชน กทม. บางประการที่คู่สัญญาตกลงกันในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้จะไม่ มีผลกระทบอย่างใด ๆ ต่อวันมีผลบังคับใช้ของสัญญาสัมปทาน และที่ดินที่ใช้ตามสัญญา แก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของที่ดิน กทม. ตามสัญญาสัมปทาน
- ข้อ 2. สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ รวมทั้งแผนผังและเอกสารแนบท้ายให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของ สัญญาสัมปทาน
- ข้อ 3. ให้ยกเลิกนิยามของคำว่า "ระบบ" ในข้อ 1.1 ของสัญญาสัมปทาน และให้ใช้ข้อความ ต่อไปนี้แทน
"ระบบ" หมายถึง สายสีลม และ สายสุขุมวิท ตลอดจนสถานีของสายทางดังกล่าว และ ศูนย์ควบคุม

ข้อ 4. ให้ยกเลิกนิยามของคำว่า "วันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ" ในข้อ 1.1 ของสัญญาสัมปทาน และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

"วันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ" หมายถึง วันแรกที่ ระบบขนส่งมวลชน กทม. (ทั้งสายสีลม และสายสุขุมวิท) ได้เปิดให้บริการแก่ประชาชนอย่างเต็มรูปแบบซึ่งบริษัทจะต้องจัดให้และประกอบกิจการได้ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน 48 (สี่สิบแปด) เดือน นับแต่วันที่ กทม. ได้ส่งมอบพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต (ดังที่ทำเครื่องหมายไว้ในแผนที่ จ.1 ของภาคผนวก (จ.)) ให้แก่บริษัทในสภาพที่สามารถทำการก่อสร้างได้โดยครบถ้วนแล้ว (หรือกำหนดเวลาอื่นซึ่งอาจขยายโดยข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน) ทั้งนี้ การเปิดให้บริการแก่ประชาชนอย่างเต็มรูปแบบ หมายความว่า วันที่ ระบบขนส่งมวลชน กทม. สามารถให้บริการขนส่งแก่ประชาชนได้ทั้งในสายสีลม และสายสุขุมวิท โดยมีสถานีร่วมระหว่างสายสีลมและสายสุขุมวิท และสถานีของสายทางทั้งสองอีกไม่น้อยกว่า 17 สถานี (หรือจำนวนสถานีที่น้อยกว่านี้ ตามที่คู่สัญญาจะได้ตกลงกัน) ได้เปิดทำการแล้ว

ข้อ 5. ให้ยกเลิกนิยามของคำว่า "สายอนุสาวรีย์" และ "สายสุขุมวิท" ในข้อ 1.1 ของสัญญาสัมปทาน และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทนตามลำดับ

"สายสีลม" หมายถึง ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มต้นจากถนนพระรามที่ 1 บริเวณสนามกีฬาแห่งชาติไปจนถึงถนนสาทรบริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน มีความยาวของเส้นทางประมาณ 6.8 (หกจุดแปด) กิโลเมตร รายละเอียดของเส้นทางดังที่ทำเครื่องหมายไว้ในแผนที่ ในภาคผนวก (ก.)

"สายสุขุมวิท" หมายถึง ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มต้นจากถนนพหลโยธินบริเวณสถานีขนส่งหมอชิตไปจนถึงถนนสุขุมวิทบริเวณสุขุมวิท 77 มีความยาวของเส้นทางประมาณ 16.9 (สิบหกจุดเก้า) กิโลเมตร รายละเอียดของเส้นทางดังที่ทำเครื่องหมายไว้ในแผนที่ ในภาคผนวก (ก.)

ข้อ 6. ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของสัญญาสัมปทานข้อ 4.

"ภายหลังจากวันแรกที่ระบบขนส่งมวลชน กทม. เริ่มประกอบธุรกิจ หากบริษัทยังไม่สามารถให้บริการขนส่งมวลชนได้ในทุกสถานีตามที่กำหนดในสัญญา บริษัทจะต้องก่อสร้างและดำเนินการให้บริการในสถานีที่ยังไม่ได้เปิดให้บริการดังกล่าวให้แล้วเสร็จ ภายในระยะเวลาที่ กทม. กำหนด โดยการหารือกับบริษัท"

ข้อ 7. ให้ใช้พื้นที่บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต (ดังที่ทำเครื่องหมายไว้ในแผนที่ จ.1 ของภาคผนวก (จ.)) แทนที่ดินที่ระบุในข้อ 5.1.1.1 ของสัญญาสัมปทาน โดยคู่สัญญาตกลงว่า จะไม่มีการก่อสร้างลงถ้ำใหญ่ในพื้นที่นี้ แต่ให้บริษัทไปทำการก่อสร้างสถานีใหญ่ในที่ดิน กทม. บริเวณข้างหน้าสถานีขนส่งหมอชิตแทน

กทม. จะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ที่จะทำการส่งมอบพื้นที่บริเวณสถานีขนส่ง
หมอชิตในสภาพที่สามารถทำการก่อสร้างได้ให้แก่บริษัทไครบถ้วนโดยเร็วที่สุด โดย
คู่สัญญาตกลงว่า กทม. สามารถทำการส่งมอบพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งหมอชิตดังกล่าว
ให้แก่ บริษัทเป็นส่วน ๆ ได้

ในกรณีที่ กทม. ตกเป็นผู้ผิดสัญญาในสัญญาก่อสร้างอาคารยกกรรมสิทธิ์ให้กระทรวง
การคลัง และ/หรือสัญญาเช่าอาคาร ระหว่าง กทม. กับ กรมธนารักษ์ บนพื้นที่บริเวณ
สถานีขนส่งหมอชิต อันเป็นผลมาจากการกระทำของบริษัท หรือโดยเหตุอันจะโทษว่าเป็น
ความผิดของบริษัทได้ บริษัทตกลงจะชดเชยค่าเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนี้ให้แก่
กทม.

ข้อ 8. ให้ใช้ที่ดินจากถนนพระรามที่ 1 ไปจนถึงถนนสาทร (ดังที่ทำการหมายไว้ในแผนที่ ใน
ภาคผนวก (ก.)) แทนที่ดินที่ระบุในข้อ 5.1.1.4 ของสัญญาสัมปทาน ซึ่งคู่สัญญาตกลง
ให้บริษัทเป็นผู้รับผิดชอบติดต่อขอใช้ประโยชน์ที่ดินเฉพาะในส่วนที่เป็นของการทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย และกรมโยธาธิการเอง ทั้งนี้โดยความเห็นชอบและในนามของ กทม.

ข้อ 9. ให้ใช้ที่ดินจากถนนพหลโยธินไปจนถึงถนนสุขุมวิท (ดังที่ทำการหมายไว้ในแผนที่ ใน
ภาคผนวก (ก.)) แทนที่ดินที่ระบุในข้อ 5.1.1.5 ของสัญญาสัมปทาน

ข้อ 10. ให้แก่คำว่า สายสุขุมวิท ที่ปรากฏในข้อสัญญาข้อ 6.5 ของสัญญาสัมปทาน เป็น
สายสีลม

ข้อ 11. ให้แก่คำว่า สายอนุสาวรีย์ ที่ปรากฏในข้อสัญญาข้อ 6.5 ของสัญญาสัมปทาน เป็น
สายสีลม เว้นแต่บรรดาข้อสัญญาของสัญญาสัมปทานที่ได้มีการแก้ไขโดยข้ออื่น ๆ ของ
สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้แล้ว

ข้อ 12. บริษัทตกลงจะไม่เรียกร้องค่าชดเชยจาก กทม. สำหรับความเสียหาย สูญหาย ค่าต้นทุน
ที่เพิ่มขึ้นตามสัญญาสัมปทาน ข้อ 5.6 (ข) และตกลงจะไม่เรียกร้องค่าชดเชย ค่า
เสียหาย และค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการแก้ไขสัญญาสัมปทานจาก กทม. ทั้งนี้
บริษัทจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่บริษัทต้องจ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยน
แปลงสถานที่ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร และอาคารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จากพื้นที่บริเวณ
สวนลุมพินีเป็นพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งหมอชิต รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการปรับขยายเส้นทาง
ระบบขนส่งมวลชน กทม. ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคสำหรับเส้นทาง
ส่วนขยาย และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการแก้ไขสัญญาสัมปทานนี้



ข้อ 13. คู่สัญญาตกลงกันว่า การแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานนี้จะไม่เป็นผลเป็นการสละสิทธิ์ใด ๆ ของบริษัทตามข้อ 13.4 ของสัญญาสัมปทาน เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงโดยชัดแจ้งในสัญญานี้

ข้อ 14. ให้ยกเลิกภาคผนวก ก. ภาคผนวก ค. ภาคผนวก จ. และภาคผนวก ฉ. ของสัญญาสัมปทาน และให้ใช้ภาคผนวก (ก) ภาคผนวก (ค.) ภาคผนวก (จ.) และภาคผนวก (ฉ.) ที่แนบท้ายสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้แทนตามลำดับ

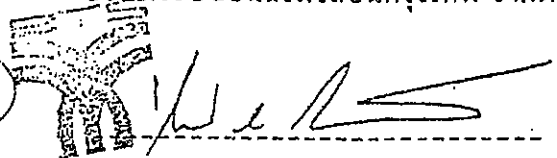
ข้อ 15. ข้อความในสัญญาสัมปทาน ซึ่งมีได้ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ให้คงไว้และมีผลบังคับต่อไป

สัญญาทำขึ้นสองฉบับ มีข้อความอย่างเดียวกัน คู่สัญญาทุกฝ่ายได้อ่านและทำความเข้าใจข้อความโดยละเอียดโดยตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยานและเก็บไว้ฝ่ายละฉบับ

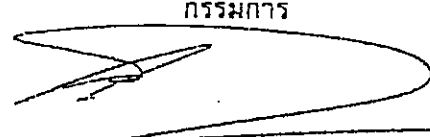
กรุงเทพมหานคร

บริหารระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด


(ศาสตราจารย์ ร้อยเอก กฤษฎา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา)
ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร


(นายเกษม จาติกวณิช)

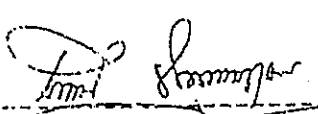
กรรมการ

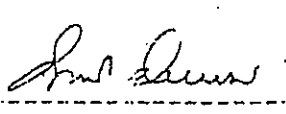

(นายคีรี กาญจนพาสน์)

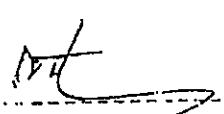
กรรมการ

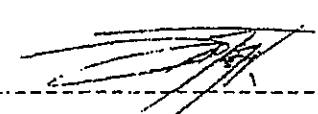
พยาน

พยาน


(นายปณิธิ จตุรพจน์)
รองปลัดกรุงเทพมหานคร


(นายอนันต์ อาภาภิรม)
กรรมการ


(นายชัยยุทธ ดงคำวิฑูร)
ผู้อำนวยการกองกฎหมายและคดี


(นายอรรถไชย ตั้งจิตนบ)
กรรมการ

ต้นฉบับ

สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. (ครั้งที่ 2)

ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร
วันที่ 28 เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2538

สัญญาฉบับนี้ทำขึ้นระหว่าง กรุงเทพมหานคร โดย ศาสตราจารย์ ร้อยเอก กฤษณา อรุณวัฒน์ ณ อยุธยา ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "กทม." ฝ่ายหนึ่ง กับบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด โดย นายเกษม จาติกวณิช และนายสิริ กาญจนพาสณ์ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ปรากฏตามหนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ที่ สอ. 0020722 ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2538 แทนท้ายสัญญานี้ ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า "บริษัท" อีกฝ่ายหนึ่ง

ตามที่ กทม. และบริษัทได้ทำสัญญาสัมปทานระบบขนส่งมวลชน กทม. ฉบับลงวันที่ 9 เมษายน 2535 และสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) ฉบับลงวันที่ 25 มกราคม 2538 ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะรวมเรียกว่า "สัญญาสัมปทาน" บัดนี้ กทม. และบริษัท ได้พิจารณาเห็นสมควรเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตามสัญญาสัมปทานดังกล่าวบางส่วนเพิ่มเติมอีก

คู่สัญญาโดยได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย จึงตกลงกันแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกแผนที่เส้นทางในภาคผนวก (ก) และให้ใช้แผนที่แนบท้ายสัญญาฉบับนี้เป็นแผนที่เส้นทางในภาคผนวก (ก) แทน

ข้อ 2. ข้อความในสัญญาสัมปทาน ซึ่งมีได้ถูกแก้ไข โดยการยกเลิกเปลี่ยนแปลงแผนที่เส้นทางดังกล่าวในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ ให้คงไว้และมีผลบังคับต่อไป



- 2 -

[Handwritten signatures and initials]

สัญญาที่ทำขึ้นเป็นสองฉบับมีข้อความถูกต้องตรงกัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้อ่านและเข้าใจ
โดยตลอด จึงได้ลงลายมือชื่อและประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นหลักฐานต่อหน้าพยาน และเก็บไว้
ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

กรุงเทพมหานคร

บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด

(ศาสตราจารย์ร้อยเอก กฤษฏา อรุณวงศ์ ณ อยุธยา)

ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

BTS
(นายเกษม จาติกวณิช)
กรรมการ

(นายศิริ กาญจนพาสน์)

กรรมการ

พยาน

พยาน

(นายวิชาญ อสุรพฤกษ์)

รองปลัดกรุงเทพมหานคร

(นายอานัติ อาภาภิรม)

กรรมการ

(นายชลิต สาธร)

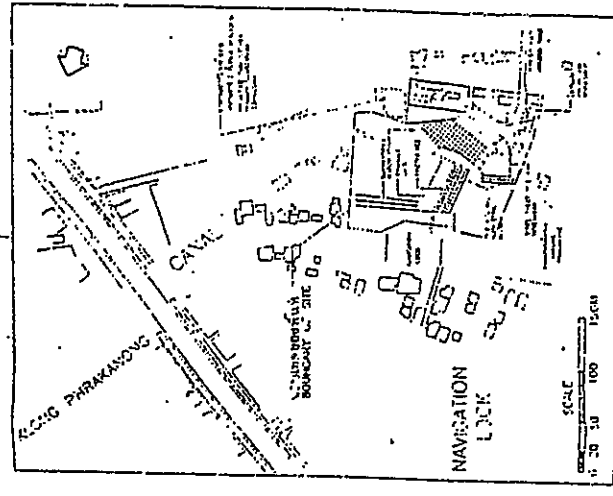
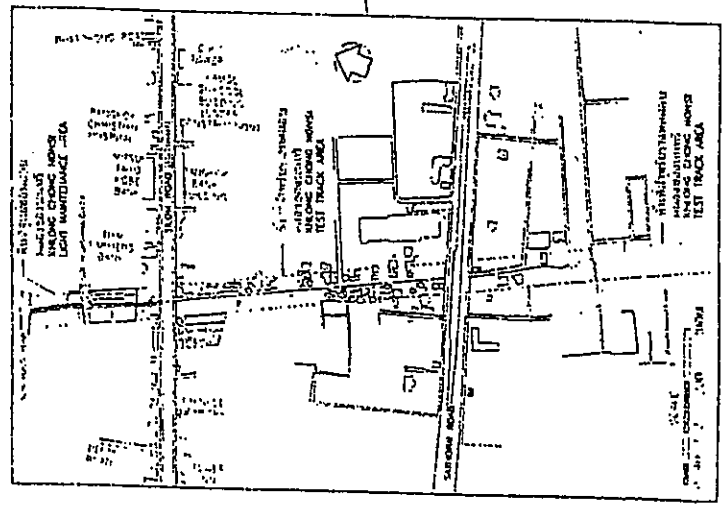
ผู้อำนวยการสำนักการโยธา

(นายสุรพงษ์ เลาหะอัญญา)

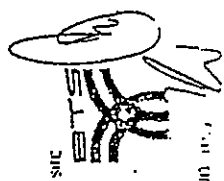
(นายชัยยุทธ คงคาริฐ)

ผู้อำนวยการกองกฎหมายและคดี

BANGKOK MASS TRANSIT SYSTEM SUKHUMVIT AND SILOM LINES

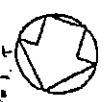
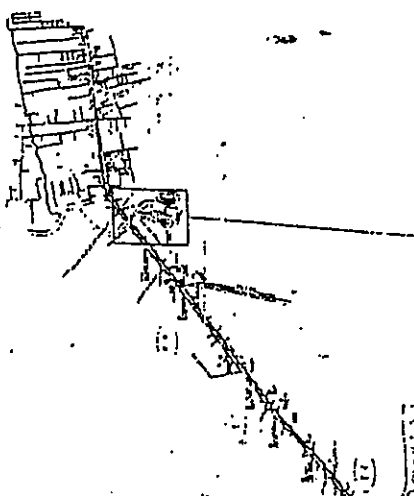
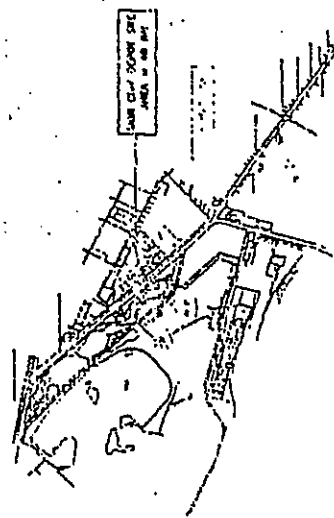


- LEGEND**
- BTS ROUTE
 - BTS STATION SITE
 - SINKHAI DAUL
 - MOR CHAI DEPOT SITE



SCALE
0 300 600 900 1200 1500

1/100000



9. เขตสาทร (ในเขต จำนวน 8 ไร่)

9.1 พหลโยธิน 54/2

Phahin Yothin 54/2

(ซอยวิชิตร์ กลิ่นสุคนธ์)

Soi Wichian Kinsukhon

9.2 พหลโยธิน 54/3

Phahin Yothin 54/3

(ซอยเพื่อนจันทร์)

Soi Phung Khan

9.3 พหลโยธิน 54/4

Phahin Yothin 54/4

(ซอย กอ. 25)

Sol Ko Mo 25

9.4 พหลโยธิน 60/1

Phahin Yothin 60/1

9.5 พหลโยธิน 62/1

Phahin Yothin 62/1

9.6 พหลโยธิน 62/2

Phahin Yothin 62/2

9.7 พหลโยธิน 64/1

Phahin Yothin 64/1

9.8 พหลโยธิน 66

Phahin Yothin 66

(ซอยบางนา)

Sol Cha Man

10. เขตสาทร (จำนวน 2 ไร่)

10.1 ซอยเกอเธ่ (ด้านถนนสีลม 1)

Sol Goethe

10.2 ซอยเกอเธ่ (ด้านซอยบางนา)

Sol Goethe

11. เขตสัมพันธวงศ์ (จำนวน 1 ไร่)

ซอยบางนา

Sol Ma Khan