



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคม

สัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา
การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี

ระหว่าง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กับ

บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด

รายการเอกสารสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วง แคราย - มีนบุรี

เล่มที่	ชื่อเอกสาร			
1/42	สัญญาร่วมลงทุน			
2/42	A1	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 1 หนังสือตอบรับข้อเสนอ		
	A2	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 2 เอกสารแนบ/บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม		
		A2-1	คำชี้แจง (Clarification) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2559	
		A2-2	คำชี้แจง (Clarification) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2559	
		A2-3	คำชี้แจง (Clarification) ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2559	
		A2-4	เอกสารเพิ่มเติม (Addendum) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2559	
		A2-5	เอกสารเพิ่มเติม (Addendum) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2559	
		A2-6	เอกสารเพิ่มเติม (Addendum) ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2559	
		A2-7	หนังสือจากสำนักงานอัยการสูงสุด	
		A2-8	หนังสือจากกลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์	
	A3	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 ข้อกำหนดของ รฟม. – ข้อกำหนดการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา และข้อกำหนด KPI		
		A3-1	ข้อกำหนดการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา	
		A3-2	ข้อกำหนด KPI สำหรับการใช้บริการการเดินรถ	
3/42	A4	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 4 ข้อกำหนดของ รฟม. – ข้อกำหนดทั่วไปสำหรับงานโยธาและงานระบบอุปกรณ์เครื่องกลและไฟฟ้า		
		A4-1	ข้อกำหนดทั่วไปสำหรับงานโยธา	
		A4-2	ข้อกำหนดทั่วไปสำหรับงานระบบรถไฟฟ้า	
4/42	A5	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 5 ข้อกำหนดของ รฟม. – ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับงานออกแบบและก่อสร้าง		
		A5-1	ข้อกำหนดทางเทคนิคการออกแบบงานโยธา	
		A5-2	ข้อกำหนดทางเทคนิคการก่อสร้างงานโยธา	
		A5-3	ข้อกำหนดทางเทคนิคงานระบบรถไฟฟ้า	
5/42	A6	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 6 แบบรูปของ รฟม		
		A6-1	Railway Alignment	
		A6-2	Structure (Railway and Station)	
		A6-3	Structure (Depot)	
		A6-4	Influence Zone	
		A6-5	Road Improvement	
		A6-6	Depot Architectural Drawing	
		6/42	A6-7	Station Architectural Drawing
		7/42	A6-8	Typical Detail Architectural Drawing
			A6-9	Addendum
			A6-10	Topographic and Right of Way Plans
			A6-11	Cadastral and Right of Way
			A6-12	Right of Way Plans
A6-13	รายงานแผนการจัดทำรายละเอียดและการประมาณการเงินทดแทนที่ดินเบื้องต้น			
8/42	A7	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 7 ข้อเสนอของผู้รับสัมปทาน ของที่ 2 ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน		
9/42	A8	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 8 ข้อเสนอของผู้รับสัมปทาน ของที่ 1 ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค		
A8-1		ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 1/10		
10/42		A8-2	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 2/10	
11/42		A8-3	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 3/10	
12/42	A8-4	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 4/10		

เล่มที่	ชื่อเอกสาร	
13/42	A8-5	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 5/10
14/42	A8-6	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 6/10
15/42	A8-7	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 7/10
16/42	A8-8	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 8/10
17/42	A8-9	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 9/10
18/42	A8-10	ข้อเสนอด้านคุณสมบัติทั่วไปและเทคนิค 10/10
19/42	A8-11	ABB
20/42	A8-12	AMR Company Limited 1/2
21/42	A8-13	AMR Company Limited 2/2
22/42	A8-14	Bombardier 1/3
23/42	A8-15	Bombardier 2/3
24/42	A8-16	Bombardier 3/3
25/42	A8-17	CRRC 1/5
26/42	A8-18	CRRC 2/5
27/42	A8-19	CRRC 3/5
28/42	A8-20	CRRC 4/5
29/42	A8-21	CRRC 5/5
30/42	A8-22	CMTE
31/42	A8-23	Faiverley
32/42	A8-24	Kaba & Cambaum Security (Hongkong) Co. Ltd
33/42	A8-25	Scomi International Private Limited 1/2
34/42	A8-26	Scomi International Private Limited 2/2
35/42	A8-27	Siemens
36/42	A8-28	ST Electronics (Thailand) Limited 1/2
37/42	A8-29	ST Electronics (Thailand) Limited 2/2
38/42	A8-30	S.T. Mastertech
39/42	A8-31	TCT
40/42	A8-32	Vix-BPS (VB Consortium)
41/42	A9	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 9 อัตราค่าโดยสารและอัตราค่าบริการที่จอดรถ
	A10	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 10 ข้อเสนอแนะผู้ยื่นข้อเสนอ
	A11	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 11 ไม่ใช่
	A12	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 12 วิธีการและหลักเกณฑ์เรื่องการคืนสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้า
42/42	A13	เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 13 แผนการส่งมอบพื้นที่

สัญญาร่วมลงทุน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

สัญญาฉบับนี้ทำขึ้น ณ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 ระหว่าง

- (1) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดย นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน) รักษาการแทน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำนักงานตั้งอยู่เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า “**รฟม.**”) ฝ่ายหนึ่งกับ
- (2) บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด บริษัทจำกัดที่จดทะเบียนและจัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่เลขที่ 21 ซอยเฉยพวง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร โดย นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา นายภาคภูมิ ศรีธานี และนายพีระวัฒน์ พุ่มทอง กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท ตามหนังสือรับรองซึ่งออกให้โดยสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร เลขที่ สจ.2 028432 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2560 (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้จะเรียกว่า “**ผู้รับสัมปทาน**”) อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยเหตุที่

- (ก) **รัฐบาล**มีความประสงค์จะให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมและลงทุนในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้สามารถขยายและเชื่อมโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีอยู่ให้กว้างขวางและรวดเร็วขึ้น
- (ข) เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว **รฟม.** ได้จัดทำประกาศเชิญชวนและข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอฉบับลงวันที่ 6 กรกฎาคม 2559 เชิญชวนให้ผู้สนใจจัดทำข้อเสนอร่วมลงทุนใน**โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี** และได้จัดทำแผนที่แสดงที่ตั้งของโครงการ แนวเส้นทาง และรูปแบบของโครงการดังกล่าว ในข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอฉบับลงวันที่ 6 กรกฎาคม 2559 เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการจัดทำข้อเสนอ
- (ค) อนุสนธิจากการเชิญชวนของ **รฟม.** ดังกล่าวในข้อ (ข) ข้างต้น **ผู้รับสัมปทาน**ได้จัดทำข้อเสนอร่วมลงทุน**โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี** และยื่นต่อ **รฟม.** เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 เพื่องานออกแบบและวิศวกรรม ก่อสร้างงานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวก จัดซื้อ จัดหา และติดตั้ง**อุปกรณ์ระบบเครื่องกลและไฟฟ้า**และจัดหาขบวนรถไฟฟ้าแบบรางเดี่ยว รวมทั้งระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง การทดสอบระบบโดยรวม การทดลองเดินรถ บริหารจัดการการเดินรถ การบำรุงรักษาและการรักษาความปลอดภัยของระบบ**รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี**ด้วยค่าใช้จ่ายของ**ผู้รับสัมปทาน**เองทั้งสิ้น และตกลงว่าจะปฏิบัติงานและให้บริการต่างๆ ภายใต้เงื่อนไขดังระบุไว้ใน**สัญญานี้**
- (ง) ข้อเสนอร่วมลงทุนของ**ผู้รับสัมปทาน** เป็นไปตามข้อกำหนดในการจัดทำข้อเสนอ ฉบับลงวันที่ 6 กรกฎาคม 2559 โดยมีการเจรจาต่อรอง แก้ไขและปรับปรุงบางประการจนเป็นที่ยอมรับของ **รฟม.** และ**ผู้รับสัมปทาน** ตามหนังสือของ**ผู้รับสัมปทาน** เลขที่ BTSG 3497/2560 ลงวันที่ 20 เมษายน 2560 และ BTSG 3542/2560 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2560
- (จ) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560 เห็นชอบให้ **รฟม.** เข้าทำ**สัญญานี้**กับ**ผู้รับสัมปทาน**



ดังนั้น คู่สัญญาจึงตกลงกันดังนี้

1. คำนิยาม

1.1 ในสัญญานี้ เว้นแต่ข้อความของสัญญาจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ให้คำและข้อความต่างๆ ดังต่อไปนี้มีความหมายตามที่ได้ระบุไว้ข้างล่างนี้

“กฎหมาย” (Law) หมายถึง รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย หรือข้อบัญญัติ บทบัญญัติ พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎ ข้อบังคับ อนุสัญญา ระเบียบ ประกาศ หลักเกณฑ์ ข้อกำหนดที่ได้มีประกาศ ออก หรือใช้บังคับโดยหน่วยราชการใดๆ

“การคืนสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี” (Reinstatement of the MRT Pink Line Project, Khae Rai-Min Buri Section) หมายถึง การส่งมอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่ได้รับสัมปทานและคืนสิทธิ์ในการครอบครองและใช้ประโยชน์จากงานโยธา อุปกรณ์งานระบบเครื่องกล และไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวทั้งหมด อุปกรณ์บำรุงรักษาและเครื่องมือพิเศษ ตลอดจนคู่มือการ ดำเนินการและการบำรุงรักษาทั้งหลายทั้งปวง รวมทั้งสิทธิการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ในโครงการโดยผู้รับ สัมปทานให้แก่ รฟม.

“การเปลี่ยนแปลง” (Change) หมายถึง การแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้:

- (ก) การเพิ่มเติม การดัดแปร การทดแทน การแก้ไขแบบและการเปลี่ยนแปลง คุณภาพ รูปแบบ ลักษณะ ชนิด ตำแหน่ง ขนาด ระดับหรือแนว
- (ข) การเปลี่ยนแปลงขั้นตอน วิธี หรือระยะเวลาในการผลิตหรือการติดตั้งตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 4 และ
- (ค) การเปลี่ยนแปลงส่วนใดส่วนหนึ่งของพื้นที่ก่อสร้าง หรือทางเข้าออกของสถานที่ดังกล่าว

“การพัฒนาเชิงพาณิชย์” (Commercial Development) หมายถึง กิจกรรมต่างๆ ในเชิงพาณิชย์ตามที่กล่าวอ้างในข้อ 3.2 (จ) (3)

“การอนุมัติ” (Approval) หมายถึง คำอนุมัติ ใบอนุญาต ความยินยอม การให้อำนาจหรือหนังสืออนุมัติที่ ออกโดย รฟม. รัฐบาล หรือหน่วยงานใดๆ ของรัฐบาล หรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามเงื่อนไขของสัญญานี้

“การออกแบบและก่อสร้าง” (Design-Build) หมายถึง การออกแบบ การก่อสร้าง การจัดหา ผลิต ติดตั้ง การทดสอบ การฝึกอบรม การทดลองเดินรถ รวมทั้งการประสานงานกับผู้รับจ้างที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำให้งาน ก่อสร้างและอุปกรณ์งานระบบที่เกี่ยวข้องเสร็จสมบูรณ์ และได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดิน รถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) รวมทั้งงานอื่นๆ ที่กำหนดไว้ในงานในระยะที่ 1

“ข้อกำหนดของ รฟม.” (MRTA's Requirements) หมายถึง ข้อกำหนดของ รฟม. สำหรับงานต่างๆ ดัง รายละเอียดในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3, 4 และ 5

“ข้อตกลงสัญญาเงินกู้” (Credit Agreement) หมายถึง ข้อตกลงหรือสัญญาที่ผู้รับสัมปทานอาจได้เข้า ผูกพันต่อผู้ให้กู้หลังจากทำสัญญานี้ เพื่อประโยชน์ในการจัดหาเงินทุนสำหรับงานในโครงการรถไฟฟ้า สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

“ข้อพิพาท” (Dispute) หมายถึง ข้อพิพาทใดๆ หรือข้อขัดแย้งในลักษณะใดๆ ก็ตามระหว่าง รฟม. และ ผู้รับสัมปทาน อันเกิดขึ้นภายใต้สัญญานี้

“ข้อมูลที่เป็นความลับ” (Privileged Information) หมายถึง ข้อมูลใดๆ ซึ่งมีเนื้อหาสาระเป็นความลับ เกี่ยวกับรายละเอียดด้านการเงินหรือด้านธุรกิจของงานหรือโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

“ข้อเสนอของที่ 3 (เฉพาะส่วนต่อขยาย) และที่เพิ่มเติม” หมายถึง ข้อเสนอของที่ 3 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ซึ่งผู้รับสัมปทานยื่นต่อ รฟม. ตามหนังสือที่ BSR-P-001/2559 ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 หนังสือที่ 050/2559 ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 และใบรับของเอกสารข้อเสนอลำดับที่ 1 ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 เพื่อยื่นข้อเสนอของโครงการเกี่ยวกับส่วนต่อขยายจากสถานีศรีรัช (PK10) เข้าสู่ใจกลางเมืองทองธานี เป็นระยะทางประมาณ 2.8 กิโลเมตร จำนวนสถานี 2 สถานี (ข้อเสนอที่ 1) และข้อตกลงเพิ่มเติมตามหนังสือ BTS.1424/2560 ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2560 เรื่องข้อเสนอของที่ 3 ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของ รฟม. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ทั้งนี้ ไม่รวมข้อเสนอเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนผลตอบแทนที่จะให้แก่ รฟม. (ข้อเสนอที่ 2)

“ความสำเร็จในการระดมทุน” (Financial Close) หมายถึง การลงนาม และการบรรลุข้อตกลงสัญญาเงินกู้ การบรรลุผลของเงื่อนไขบังคับก่อนทั้งปวงภายใต้ข้อตกลงดังกล่าวอันทำให้สามารถที่จะเบิกถอนเงินดังกล่าวได้อย่างไม่มีเงื่อนไข และการได้รับข้อผูกพันที่ไม่สามารถเพิกถอนได้สำหรับการระดมเงินทุนตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุตามข้อกำหนดของสัญญานี้และข้อตกลงสัญญาเงินกู้

“ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน” (Financing Cost) หมายถึง ต้นทุนที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการจัดหาแหล่งเงินทุนหรือต้นทุนในการบริหารเงินทุนของกิจการ เช่น ค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมต่างๆ เป็นต้น ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายทางการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง มีเอกสารหลักฐานสนับสนุน และเป็นค่าใช้จ่ายที่สมเหตุผล

“ค่าใช้จ่าย” (Cost) หมายถึง บรรดาค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้รับสัมปทานต้องรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ:

- (1) การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดและจรรวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้าย และ/หรือก่อสร้างใหม่สาธารณูปโภคตามที่ระบุในสัญญานี้
- (2) การออกแบบ ผลิต จัดซื้อ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้ารวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว ระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและอุปกรณ์ซ่อมบำรุง พร้อมทั้งการทดสอบระบบโดยรวม (Integrated Systems Testing) การทดลองเดินรถ (Trial Run) การฝึกอบรมและการซ่อมบำรุง
- (3) ค่าจ้างที่ปรึกษาของ รฟม. และวิศวกรอิสระ
- (4) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เช่น การจัดซื้อที่ดินหรือสิ่งหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในโครงการ การจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment) (ถ้ามี)

“ค่าโดยสาร” (Fares) หมายถึง รายได้จากการโดยสารรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

“โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี” (MRT Pink Line Project, Khae Rai-Min Buri Section) หมายถึง โครงการตามข้อ 3 และเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 ถึง 6

“งาน” (Works) หมายถึง งานในระยะที่ 1 และงานในระยะที่ 2

“งานในระยะที่ 1” (Works for Phase 1) – หมายถึง การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดและจรรวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้ายและ/หรือก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่ระบุในสัญญานี้ ผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบโดยรวม (Integrated Systems Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี

“งานในระยะที่ 2” (Works for Phase 2) หมายถึง การบริหารจัดการการเดินรถ และการให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าโดยสาร การกักขัง และการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จาก รฟม. และสิ้นสุดลงเมื่อครบระยะเวลาตามสัญญาหรือวันสิ้นสุดของสัญญา

“งานโยธา” (Civil Works) หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่จะทำการออกแบบและก่อสร้างโดยผู้รับสัมปทาน กล่าวคือ

- (1) งานก่อสร้างฐานราก เสาและโครงสร้างของระบบรถไฟฟ้า
- (2) งานก่อสร้างสถานี ทางขึ้นลงสถานี และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ พร้อมงานติดตั้งลิฟท์ บันไดเลื่อน และอุปกรณ์อื่นๆ
- (3) งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดและจร (Park and Ride Facility)
- (4) งานก่อสร้างทางเชื่อมต่อบริเวณขนส่งมวลชนอื่นๆ ของสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด
- (5) งานรื้อย้าย หรือปรับปรุง หรือก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เช่น การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) การประปานครหลวง (กปน.) กรมทางหลวง (ทล.) กรุงเทพมหานคร (กทม.) และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

“เงินสนับสนุนตามมติคณะรัฐมนตรี” (Subsidy from Cabinet Resolution) หมายถึง เงินสนับสนุนค่างานโยธาที่รัฐบาลกำหนดไว้จำนวน สองหมื่นหนึ่งร้อยสามสิบห้า (20,135) ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559

“เงินสนับสนุน” (Subsidy) หมายถึง เงินสนับสนุนค่างานโยธา ตามที่ได้ตกลงกันในสัญญานี้ จำนวน สองหมื่นสองพันห้าร้อย (22,500) ล้านบาท ตามเอกสารแนบสัญญาหมายเลข 7 โดยทยอยจ่ายให้ผู้รับสัมปทานหลังจาก รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) แล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี กำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่าสิบ (10) ปี

“ที่ปรึกษาของ รฟม.” (MRTA's Consultant) หมายถึง บุคคลที่ถูกแต่งตั้งโดย รฟม. เพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ดังที่ได้ระบุไว้ในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 4 และ รฟม. ได้แจ้งให้ผู้รับสัมปทานทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

“นิติบุคคลที่เข้าแทนที่” มีความหมายตามที่กำหนดไว้ในข้อ 26.3 ของสัญญานี้

“บริการที่ก่อให้เกิดรายได้” (Revenue Service) หมายถึง การให้บริการสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ทั้งระบบแก่ประชาชนโดยใช้อัตราค่าโดยสารและอัตราค่าจอดรถตามที่ประกาศไว้

“แบบรูป” (Drawings) หมายถึง แบบที่เป็นโครงร่างตามที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 6

“ผู้ให้กู้” (Lenders) หมายถึง สถาบันการเงินซึ่งให้กู้เงินหรือให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบใดๆ แก่ผู้รับสัมปทาน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

“พื้นที่ก่อสร้าง” (Site) หมายถึง พื้นที่และสถานที่ต่างๆ รวมทั้งบริเวณอื่นใดที่จะมีการก่อสร้าง การติดตั้งงานเหนือ บน ใต้ ใน หรือผ่านบริเวณดังกล่าว และที่ดินหรือสถานที่อื่นใดที่ รฟม. และ ผู้รับสัมปทานได้จัดเอาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน และสถานที่อื่นๆ ที่อาจได้มีการตกลงกันและได้รับความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. ว่าเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ก่อสร้าง

“มูลค่าตลาดยุติธรรม” (Fair Market Value) หมายถึง มูลค่าทั้งหมดของงานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวตามที่สั่งซื้อ หรือว่าจ้าง หรือปฏิบัติการแล้วเสร็จตามสิทธิในสัญญาที่เหลืออยู่ (ไม่รวมถึงสิทธิในการรับเงินสนับสนุนภายใต้สัญญานี้) ณ วันที่วัดมูลค่า โดยหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณเพื่อให้ได้มาซึ่งมูลค่าดังกล่าวจะดำเนินการโดยที่ปรึกษาการเงินอิสระ และ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระที่มีชื่อเสียงที่ได้รับแต่งตั้งเป็นการเฉพาะเพื่อการนี้โดยคู่สัญญา ทั้งนี้ ที่ปรึกษาและ/หรือผู้ประเมินนั้นจะคำนวณทรัพย์สินข้างต้นตามหลักการประเมินมูลค่าที่ใช้ในตลาดสำหรับกิจการประเภทรถไฟฟ้า

“มูลค่าทางบัญชี” (Book Value) หมายถึง มูลค่าสุทธิที่สามารถลงบัญชีได้ตามกฎหมายของส่วนต่างๆ ทั้งหมดของงานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวตามที่สั่งซื้อ หรือว่าจ้าง หรือปฏิบัติการแล้วเสร็จ โดยคำนวณจากการตรวจสอบบัญชีที่จะดำเนินการโดยบริษัทผู้ตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงที่ได้รับแต่งตั้งเป็นการเฉพาะเพื่อการนี้โดยคู่สัญญา

“มูลค่าสัญญา” (Contract Value) หมายถึง มูลค่าของงานในระยะที่ 1 ซึ่งเป็นจำนวน สี่หมื่นห้าพัน เจ็ดร้อยหกสิบสี่ (45,764) ล้านบาท

“ระบบขนส่งต่อเนื่อง” (Feeder Systems) หมายถึง ระบบขนส่งประเภทต่างๆ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดหรืออนุมัติให้ขึ้นเพื่อบรรเทาปัญหาจราจร และถือว่าเป็นปัจจัยที่จะสนับสนุนการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

“ระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี” (MRT Pink Line System, Khae Rai-Min Buri Section) หมายถึง ระบบขนส่งมวลชนรางเดี่ยว ที่มีโครงสร้างยกระดับครอบคลุมระยะทางประมาณสามสิบกิโลเมตร (35) กม. เริ่มจากสถานีศูนย์ราชการนนทบุรีและสิ้นสุดที่สถานีมีนบุรี ประกอบด้วยสถานีทั้งหมดสามสิบ (30) สถานี รวมทั้งอาคารจอดและจรและศูนย์ซ่อมบำรุง

“ระยะเวลาตามสัญญา” (Contract Period) หมายถึง ระยะเวลาดำเนินการตามสัญญานี้ โดยแบ่งเป็นสอง (2) ระยะ ดังนี้:

- (ก) ระยะที่ 1: สาม (3) ปี สาม (3) เดือน หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟม. นับจากวันที่ รฟม. ออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงานจนถึงวันที่ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน
- (ข) ระยะที่ 2: สามสิบ (30) ปี สำหรับงานบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษา นับจากวันที่ได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จาก รฟม.

“รัฐบาล” (Government) หมายถึง รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งรวมถึงกระทรวง กรม หน่วยงานราชการ เทศบาล องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือหน่วยงานใดๆ ของรัฐบาล

“รายได้” (Revenues) หมายถึง รายได้จากแหล่งที่มาตามที่ระบุไว้ในข้อ 3.2 (จ) ของสัญญา

“วิศวกรอิสระ” (Independent Certification Engineer) หมายถึง วิศวกรที่ปรึกษาอิสระที่ รฟม. ได้เลือกและแต่งตั้งตามวิธีการที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 4

“ศูนย์ซ่อมบำรุง” (Depot) หมายถึง บริเวณที่กำหนดเป็นการเฉพาะของพื้นที่ซึ่งจะตั้งอยู่ในบริเวณทางแยก ร่มเกล้า โดยจะรวมเนื้อที่สำหรับอาคารศูนย์ควบคุมระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี สถานีเก็บของ ส่วนซ่อมบำรุง สำนักงานบริหาร ลานจอดและอุปกรณ์ทดลองเดินเครื่อง

“สัญญา” (Agreement) หมายถึง สัญญาสัมปทานฉบับนี้

“สิทธิตามสัญญา” (Contract Rights) หมายถึง สิทธิต่างๆ ตามที่ผู้รับสัมปทานได้รับตามสัญญานี้

“หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง” (Relevant Authorities) หมายถึง ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจทั้งหมด หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

“หนังสือแจ้งให้เริ่มงาน” (Notice to Proceed) หมายถึง หนังสือแจ้งอย่างเป็นทางการที่ออกโดย รฟม. ให้กับผู้รับสัมปทานหลังจากการลงนามในสัญญา ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8.1 (ก) ของสัญญานี้ เพื่อสั่งให้ผู้รับสัมปทานเริ่มต้นปฏิบัติการหน้าที่ของงานตามสัญญาในวันที่ระบุให้เป็นวันเริ่มต้นของงานตามสัญญา

“หนังสือตอบรับข้อเสนอ” (Letter of Acceptance) หมายถึง การตอบรับข้อเสนออย่างเป็นทางการที่จัดทำโดย รฟม. หรือในนามของ รฟม. ซึ่งรวมถึงการปรับเปลี่ยนหรือเปลี่ยนแปลงข้อเสนอมที่มีการตกลงกันระหว่าง รฟม. และผู้รับสัมปทาน

“หนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ” (Commissioning Certificate) หมายถึง หนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบซึ่งออกให้โดย รฟม. ตามข้อ 8.3 (ง)

“หนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ” (Substantial Commissioning Certificate) หมายถึง หนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและอนุญาตให้เริ่มบริการเดินรถไฟฟ้าได้ครบทุกสถานี ซึ่งออกให้โดย รฟม.

“หนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน” (Partial Commissioning Certificate) หมายถึง หนังสือรับรองซึ่ง รฟม. จะออกให้เมื่อ รฟม. เห็นว่างานในระยะที่ 1 บางส่วน ของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี มีความปลอดภัยและมีความพร้อมที่จะเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนได้ ภายในเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 8.6 (ข)

“หนังสือรับรองของผู้ยื่นข้อเสนอมที่ได้รับการคัดเลือก” (Successful Tenderers Undertaking) หมายถึง หนังสือรับรองที่ผู้ยื่นข้อเสนอมที่ได้รับการคัดเลือกจะออกให้แก่ รฟม. เพื่อรับรองนิติบุคคลใหม่ในการดำเนินงานโครงการ โดยจะให้การรับรองว่าจะค้ำประกัน และ/หรือ รับประกันการดำเนินงานของนิติบุคคลที่จะจัดตั้งขึ้นมาใหม่ด้วย

“เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น” (Exceptional Events) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในข้อ 19.1 (ข)

“เหตุสุดวิสัย” (Force Majeure) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในข้อ 19.1 (ก)

“อัตราค่าโดยสาร” (Fare Rate) หมายถึง อัตราค่าโดยสารที่เกิดจากการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ต่อคนต่อครั้ง

“อัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง” (Basic Reference Fare Rates) หมายถึง อัตราค่าโดยสารที่กำหนดขึ้น มีผลบังคับใช้และมีการปรับตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 9 และใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่ รฟม. จะประกาศใช้

“อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว” (M&E Equipment and Monorail Rolling Stock) หมายถึง อุปกรณ์และระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด รวมทั้งขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว ตลอดจนอุปกรณ์บำรุงรักษา เครื่องมือพิเศษต่างๆ และอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าอื่นๆ ที่ทำให้ระบบไฟฟ้ามีความสมบูรณ์ ซึ่งจะทำการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบและใช้งานโดยผู้รับสัมปทานด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานตามสัญญานี้ ตามรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 4 และ 8

1.2 การตีความ

เว้นแต่ข้อความหรือเนื้อหาที่เกี่ยวข้องจะกำหนดไว้ชัดเจนเป็นอย่างอื่น คำหรือข้อความดังต่อไปนี้ ให้ความหมายหรือตีความดังนี้เมื่อใช้ในสัญญาฉบับนี้

- (ก) การอ้างอิงถึงบุคคลหรือคู่สัญญา จะรวมถึงผู้สืบสิทธิหรือผู้รับโอนสิทธิตามกฎหมายหรือตามที่อนุญาตหรือกำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
- (ข) การอ้างอิงถึง ข้อ ข้อย่อ ย่อหน้า หรือเอกสารแนบท้าย ให้หมายถึง ข้อ ข้อย่อ ย่อหน้า หรือเอกสารแนบท้ายของสัญญาฉบับนี้
- (ค) การอ้างอิงถึงกฎหมายใด ให้รวมถึงกฎหมายดังกล่าวนั้นตามที่ได้มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลง ผกผัน รวม หรือออกแทนที่ด้วย
- (ง) การอ้างอิงถึงสัญญาฉบับนี้หรือเอกสารอื่นใด ให้รวมถึงสัญญาฉบับนี้หรือเอกสารอื่นใดดังกล่าวที่ได้มีการแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติม หรือทำขึ้นใหม่ทั้งฉบับแทนที่สัญญาฉบับนี้หรือเอกสารอื่นใดดังกล่าว และให้รวมถึงเอกสารหรือสัญญาที่แสดงหรือเป็นหลักฐานการแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมหรือทำขึ้นใหม่ทั้งฉบับแทนที่สัญญาฉบับนี้ หรือเอกสารอื่นใดดังกล่าวนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้ายหรือภาคผนวกของเอกสารหรือสัญญาดังที่ได้กล่าวถึงนั้นด้วย
- (จ) การอ้างอิงถึงเอกสารหรือสิ่งใด ให้รวมถึงเอกสารหรือสิ่งนั้นไม่ว่าจะบันทึกหรืออยู่ในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษร รูปภาพ แผ่นผัง ซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ สื่อแม่เหล็ก หรืออิเล็กทรอนิกส์ หรือสื่ออื่นใด และให้รวมถึงส่วนประกอบของเอกสารหรือสิ่งนั้น
- (ฉ) การอ้างอิงถึงการอนุมัติ ตกลง เห็นชอบ หรือยินยอม ให้หมายถึง การอนุมัติ ตกลง เห็นชอบ หรือยินยอมล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษร ของคู่สัญญาฝ่ายที่ให้การอนุมัติ ตกลง เห็นชอบ หรือยินยอมดังกล่าว
- (ช) หากสัญญาฉบับนี้ กำหนดให้เรื่องใดเป็นหน้าที่หรือความรับผิดชอบของคู่สัญญาฝ่ายใด (รวมถึงลูกจ้าง ตัวแทน ผู้รับมอบอำนาจ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องของคู่สัญญาฝ่ายนั้น) ให้หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายดังกล่าวนี้ ต้องปฏิบัติหน้าที่หรือรับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวนี้ ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองด้วย เว้นแต่จะได้กล่าวไว้เป็นอย่างอื่น
- (ซ) การอ้างอิงถึงจำนวน “วัน” จะหมายถึงวันตามปฏิทิน และการอ้างอิงถึง “เดือน” จะหมายถึงเดือนตามปฏิทิน
- (ณ) คำว่า “ผลิต” หมายความว่ารวมถึง การจัดเตรียม การประกอบ และการจัดทำ และเว้นแต่ในกรณีที่บริบทได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ให้หมายถึง การส่งมอบ การใช้งาน และการทดสอบ
- (อ) ชื่อหัวข้อมีไว้เพื่อความสะดวกในการอ้างอิงเท่านั้น และไม่นำมาใช้ในการตีความสัญญาฉบับนี้
- (อุ) การอ้างอิงถึง รฟม. หรือหน่วยงานราชการ หรือหน่วยงานรัฐอื่นใด ให้รวมถึงบุคคลที่ รฟม. หรือหน่วยงานราชการ หรือหน่วยงานรัฐดังกล่าวได้แต่งตั้งหรือมอบหมายด้วย
- (ฮ) หากในสัญญาฉบับนี้กำหนดให้ผู้รับสัมปทาน หรือบุคคลใดจัดทำ หรือส่งมอบเอกสารใดให้แก่ รฟม. ให้หมายถึง เอกสารดังกล่าวที่อยู่ในรูปแบบและมีเนื้อหาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ ทั้งนี้ ในกรณีที่สัญญาฉบับนี้มีได้ระบุไว้ ให้เป็นไปตามที่ รฟม. กำหนด
- (อ) หากในสัญญาฉบับนี้กำหนดให้ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำ หรือส่งมอบเอกสารใดให้แก่ รฟม. (ไม่ว่าเอกสารดังกล่าวจะทำขึ้นโดยบุคคลใดก็ตาม) หมายถึง ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ต้องตรวจสอบ และ



ได้ให้การรับรองในความถูกต้อง และครบถ้วนสมบูรณ์ของเอกสารดังกล่าว รวมถึงข้อมูลและเนื้อหาที่ระบุในเอกสารดังกล่าวนั้นแล้วด้วย

- (ท) ไม่มีข้อกำหนดใดในสัญญาฉบับนี้จะถูกตีความในลักษณะที่มีผลทำให้ รฟม. มีหน้าที่ต้องกระทำหรืองดเว้นกระทำการใดๆ ที่เป็นการฝ่าฝืนหรือขัดแย้งกับกฎหมายหรือกระทำการใดที่อยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่หรือความรับผิดชอบของ รฟม. ตามกฎหมาย
- (ฒ) ในกรณีที่สัญญาฉบับนี้มีข้อกำหนดหรือข้อความที่อาจตีความได้เป็นหลายนัยก็ดี หรือในกรณีที่สัญญาฉบับนี้กำหนดให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเจรจาตกลงร่วมกันก็ดี ให้ตีความข้อกำหนดหรือข้อความดังกล่าว หรือให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเจรจา ตกลงร่วมกัน โดยคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ประโยชน์สาธารณะ หรือประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ

2. ลำดับความสำคัญของเอกสารสัญญา

ในกรณีที่ข้อความในเอกสารแนบท้ายสัญญาดังระบุในข้อ 38 ขัดแย้งกับข้อความในสัญญานี้ ให้ถือบังคับและตีความตามข้อความในสัญญานี้ และในกรณีที่เอกสารแนบท้ายสัญญาขัดแย้งกันเอง ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยของ รฟม. โดยผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย ค่าทดแทนหรือสิทธิประโยชน์ใดๆ จาก รฟม. ทั้งสิ้น

3. โครงการ

3.1 โครงการที่ร่วมงานหรือดำเนินการ

ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญานี้ รฟม. ตกลงให้ผู้รับสัมปทานเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ และผู้รับสัมปทานตกลงเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.1.1 ความเป็นมาของโครงการ

(1) มติคณะรัฐมนตรี

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 ได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว Monorail ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเอกชนลงทุนค่างานโยธา ระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลาสามสิบสาม (33) ปี สาม (3) เดือน ประกอบด้วย ระยะเวลาก่อสร้างสาม (3) ปี สาม (3) เดือน และระยะเวลาเดินรถสามสิบ (30) ปี และอนุมัติวงเงินงบประมาณรายจ่ายของโครงการและกรอบวงเงินสนับสนุนแก่เอกชนเป็นเงินสนับสนุนค่างานโยธาในวงเงินไม่เกินสองหมื่นหนึ่งร้อยสามสิบห้า (20,135) ล้านบาท สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มให้บริการเดินรถแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่าสิบ (10) ปี ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคม และ รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยเคร่งครัด และเมื่อเอกชนมีผลประกอบการเกินกว่าระดับที่ตกลงกันแล้ว ก็ควรพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดส่วนแบ่งรายได้จากผลประกอบการที่ดีขึ้นด้วย

(2) รายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่- บางซื่อ) ช่วงบริเวณด้านหน้าศูนย์ราชการนนทบุรี บนถนนรัตนาธิเบศร์ เลี้ยวซ้ายผ่านแยกแคราย เข้าถนนติวานนท์ วิ่งตามถนนติวานนท์เลี้ยวขวาที่ทางแยกปากเกร็ด เข้าถนนแจ้งวัฒนะ ผ่านทางแยก



หลักสี่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง และผ่านวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว จากนั้นวิ่งเข้าถนนรามอินทราจนถึงทางแยกมีนบุรี แนวเส้นทางจะวิ่งตรงเข้าสู่ถนนสีหบุรานุกิจ จากนั้นเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ ข้ามคลองสามวาและข้ามคลองแสนแสบ มาวิ่งตัดข้ามถนนรามคำแหง และลอดแนวรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เข้าสู่สถานีมีนบุรี ที่เชื่อมต่อกับสายสีส้ม รวมระยะทาง 34.5 กม. มีสถานีจำนวน 30 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง และอาคารจอดและจร 1 แห่ง

- (3) การดำเนินงานของ รฟม.

รฟม. ได้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นสัญญาเดียว

3.1.2 ขอบเขตของงาน

สัญญานี้เป็นสัญญาสัมปทานสำหรับการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ซึ่งครอบคลุมการออกแบบและวิศวกรรม ก่อสร้างงานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวก จัดซื้อ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์ระบบเครื่องกลและไฟฟ้า และจัดหาขบวนรถไฟฟ้าแบบรางเดี่ยว รวมทั้งระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง การทดสอบระบบโดยรวม การทดลองเดินรถ บริหารจัดการการเดินรถ การบำรุงรักษาและการรักษาความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ดำเนินการด้วยค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นของผู้รับสัมปทาน ดังนี้

- (1) งานในระยะที่ 1

ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานเพื่อออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดและจร รวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้ายและ/หรือก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่ระบุในสัญญานี้ ผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้าแบบรางเดี่ยว และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบโดยรวม (Integrated Systems Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยเริ่มตั้งแต่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงานจากรฟม. จนถึงวันที่รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน

- (2) งานในระยะที่ 2

ผู้รับสัมปทาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการการเดินรถ และการให้บริการเดินรถไฟฟ้าตามสัญญาอย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพและปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนดในสัญญา การเรียกเก็บค่าโดยสาร การกักขัง การบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี การปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา และอุปกรณ์งานระบบ รวมทั้งการจัดให้มีบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญ ตลอดจนสำรองวัสดุอุปกรณ์และอะไหล่ที่จำเป็นและเพียงพอ สำหรับการปฏิบัติงานตามสัญญา ตลอดระยะเวลาสัมปทาน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จาก รฟม. และสิ้นสุดลงเมื่อครบระยะเวลาตามสัญญาหรือวันสิ้นสุดของสัญญานี้

all. puv.

3.2 รูปแบบการร่วมงานหรือดำเนินการ

ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญานี้ผู้รับสัมปทานตกลงเข้าร่วมงานกับ รฟม. ตามรูปแบบการดำเนินงานดังต่อไปนี้

(ก) ภายใต้บังคับข้อ 15.2 ผู้รับสัมปทานจะต้องแจ้งให้ รฟม. ทราบล่วงหน้าอย่างน้อยสิบสี่ (14) วันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่มีสาระสำคัญในการจัดตั้งบริษัทผู้รับสัมปทานดังต่อไปนี้ ก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงจริง หรือในกรณีที่ไม่สามารถรายงานการเปลี่ยนแปลงล่วงหน้าได้ ให้รายงานได้ไม่เกินเจ็ด (7) วันหลังจากที่มีการเปลี่ยนแปลง

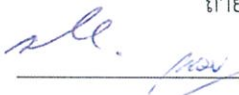
- การแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อบังคับบริษัท
- การเปลี่ยนแปลงรายชื่อผู้ถือหุ้นหลัก ผู้ถือหุ้น สัดส่วนผู้ถือหุ้นในผู้รับสัมปทาน สามารถเปลี่ยนแปลงได้ในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 โดยผู้รับสัมปทานต้องนำเสนอต่อ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อน ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงนั้นถ้าอยู่ในระยะที่ 1 ผู้ถือหุ้นเดิมทั้งหมดจะต้องยังคงถือหุ้นรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด (51) ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของผู้รับสัมปทาน และหนังสือรับรองของผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือกต้องยังคงอยู่ (กรณีถ้ามีการระดมทุนโดยจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) ในระยะที่ 2 หนังสือรับรองดังกล่าวจะเป็นโมฆะ)
- การเปลี่ยนแปลงกรรมการ
- การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับอาวุโส
- การแก้ไขเปลี่ยนแปลงปีงบประมาณของบริษัท
- การเปลี่ยนแปลงในองค์ประกอบของธนาคารพาณิชย์และสถาบันทางการเงินอื่นๆ ที่อยู่ในฐานะผู้ให้กู้
- การขอกู้เงินใหม่เพื่อชำระหนี้เงินกู้ที่ผู้ให้กู้จัดให้แก่ผู้รับสัมปทาน

(ข) ทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินโครงการ

1. รฟม. จะดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ผู้รับสัมปทาน สำหรับสัมปทานการลงทุนออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และเงินสนับสนุนตามที่ตกลงกันตามสัญญา ทั้งนี้ไม่เกินวงเงินสนับสนุนตามมติคณะรัฐมนตรี
2. ผู้รับสัมปทานต้องจัดหาแหล่งเงินทุน เครื่องมือ อุปกรณ์ วัสดุ เครื่องจักร ที่ดินเพิ่มเติม (ถ้ามี) ขบวนการไฟฟ้าและงานระบบที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ เพื่อใช้ดำเนินงานตามโครงการนี้

(ค) การดำเนินงานในระยะที่ 1

ผู้รับสัมปทานจะต้องออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดและจร รวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้ายและ/หรือก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่ระบุในสัญญานี้ ผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนการไฟฟ้ารางเดี่ยว และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) การทดสอบระบบโดยรวม (Integrated Systems Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ให้แล้วเสร็จภายในกำหนดระยะเวลาตามสัญญาข้อ 4 (ก)



(ง) การดำเนินงานในระยะที่ 2

ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการบริหารจัดการการเดินรถและการให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าโดยสาร การกู้ยืม และการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จากรฟม. และสิ้นสุดลงเมื่อครบระยะเวลาตามสัญญาหรือวันสิ้นสุดของสัญญานี้

(จ) แหล่งรายได้และการจัดเก็บรายได้

ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดเก็บรายได้ โดยแหล่งรายได้จะมาจากค่าโดยสาร ค่าจอดรถ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์

1. ค่าโดยสาร

คู่สัญญาดตกลงกันว่าอัตราค่าโดยสารและการปรับอัตราค่าโดยสารสำหรับระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่จะใช้บังคับตลอดระยะที่ 2 ของสัญญา จะเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อบังคับที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 9 โดยไม่มีค่าแรกเข้าระบบหากผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายจากรถไฟฟ้าสายอื่นของ รฟม. โดยระบบที่ผู้โดยสารขึ้นก่อนเป็นผู้ได้รับค่าแรกเข้า

2. ค่าบริการที่จอดรถ

คู่สัญญาดตกลงกันว่าอัตราค่าบริการที่จอดรถและการปรับอัตราค่าบริการที่จอดรถในอาคารจอดและจรจะเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อบังคับที่ระบุไว้ใน เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 9 ทั้งนี้ การเก็บค่าบริการที่จอดรถจะทำให้ภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเงื่อนไขที่หน่วยงานต่างๆ กำหนด ซึ่งจะต้องได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจากรฟม. ก่อน

3. สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์

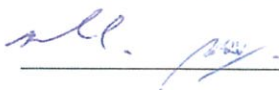
คู่สัญญาดตกลงกันว่าผู้รับสัมปทานเป็นผู้มีสิทธิในการดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์และกิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ รวมถึงการจัดเก็บรายได้ภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว อาคารจอดและจร และทางเชื่อมต่ออาคารอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกับโครงการ (หากมี) ทั้งนี้ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเงื่อนไขที่หน่วยงานต่างๆ กำหนด ซึ่งจะต้องได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจากรฟม. ก่อน

ในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ต้องดูแลรักษาและจัดการพื้นที่ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวให้อยู่ในสภาพที่ดี เรียบร้อยและไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน และผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบดูแลจัดการให้ผู้เช่าพื้นที่ดังกล่าวปฏิบัติตามลักษณะเดียวกันกับผู้รับสัมปทาน ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น

3.3 สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา

3.3.1 การให้สิทธิแต่เพียงผู้เดียวโดย รฟม.

ภายใต้บังคับของข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญานี้ รฟม. ตกลงจะให้สิทธิแก่ผู้รับสัมปทานแต่เพียงผู้เดียวตั้งแต่วันลงนามในสัญญานี้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาดังเงื่อนไขต่อไปนี้



- (ก) การออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดและจร รวมทั้งอาคารต่างๆ การรื้อย้าย และ/หรือ ก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่ระบุในสัญญาฯ ผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนการไฟฟ้ารางเดี่ยว และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) ทดสอบระบบโดยรวม (Integrated Systems Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี
- (ข) ดำเนินการบริหารจัดการการเดินรถไฟฟ้ารางเดี่ยวและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ในลักษณะการประกอบกิจการพาณิชย์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีระบบการขนส่งสาธารณะ
- (ค) จัดหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติตามภาระหน้าที่ของผู้รับสัมปทานตามสัญญาฯ เพื่อเป็นการตอบแทนการปฏิบัติตามภาระหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น และภายใต้บังคับของเงื่อนไขในการจ่ายค่าตอบแทนแก่ รฟม. ผู้รับสัมปทานมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวที่จะดำเนินการดังต่อไปนี้ ตลอดระยะเวลาตามสัญญา ด้วยต้นทุน ค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยของตนเอง
 - (1) ทวงถาม จัดเก็บ และยึดถือไว้ซึ่งค่าโดยสารจากผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี
 - (2) ดำเนินกิจกรรมและจัดการรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ใดๆ และ/หรือทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ
 - (3) จัดเก็บค่าจอดรถจากผู้ใช้บริการอาคารและลานจอดรถ

3.3.2 ภาระหน้าที่ของผู้รับสัมปทาน

ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ดำเนินการด้วยค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นของผู้รับสัมปทาน ดังนี้

- (ก) ในระยะที่ 1 ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในงาน ตามขอบเขตของงานในระยะที่ 1 ตามที่กำหนดในข้อ 3.1.2 (1) ให้แล้วเสร็จ ภายในกำหนดระยะเวลาตามสัญญาข้อ 4 (ก) ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น
- (ข) ในระยะที่ 2 ผู้รับสัมปทาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในงานตามขอบเขตของงานในระยะที่ 2 ตามที่กำหนดในข้อ 3.1.2 (2) ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น ตลอดระยะเวลาตามสัญญา รวมถึงการจัดเก็บรายได้และการลงบัญชีตามข้อบังคับของกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของราชอาณาจักรไทย และตามข้อกำหนดในสัญญาให้แล้วเสร็จภายในกำหนดระยะเวลาตามสัญญาข้อ 4 (ข)
- (ค) ก่อนสิ้นสุดระยะที่ 2 เป็นเวลาสอง (2) ปี ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำแผนและขออนุมัติจาก รฟม. ในการคืนสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี รวมถึง งานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนการไฟฟ้ารางเดี่ยว อุปกรณ์ต่างๆ ที่จัดหาให้โดย รฟม. หรือหน่วยงานอื่น และชิ้นส่วนอะไหล่ตามที่ระบุในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 4 และ 8 การออกแบบและปฏิบัติงาน บรรดาคู่มือหรือเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการดังกล่าว อาทิเช่น บันทึกการบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ให้แก่ รฟม. ในสภาพที่ดี ครบถ้วนถูกต้องและพร้อมใช้งาน ทั้งนี้ การคืนสิทธิ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ให้แก่ รฟม. นั้นให้อยู่ภายใต้บังคับข้อ 15 ของสัญญาฯ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น



- (ง) ผู้รับสัมปทานจะจัดให้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ตามรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 และ 8 โดยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทาน
- (จ) ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งมอบและคืนสิทธิงานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและ ขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวภายหลังสัญญาสิ้นสุดลงทันที
4. ระยะเวลาตามสัญญา
- ผู้รับสัมปทานมีระยะเวลาดำเนินงานทั้งสิ้นสามสิบสาม (33) ปี สาม (3) เดือน โดยแบ่งระยะเวลาดำเนินงาน เป็นสอง (2) ระยะ ดังต่อไปนี้
- (ก) ระยะที่ 1 : สาม (3) ปี สาม (3) เดือน เว้นแต่จะได้รับการขยายระยะเวลาจาก รฟม. นับจากวันที่ รฟม. ออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงานจนถึงวันที่ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้ง ระบบ (Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน
- (ข) ระยะที่ 2 : สามสิบ (30) ปี นับจากวันที่ได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จาก รฟม.
5. ที่ปรึกษาของ รฟม. และวิศวกรอิสระ
- (ก) รฟม. อาจแต่งตั้งที่ปรึกษาของ รฟม. และ/หรือ วิศวกรอิสระ เพื่อปฏิบัติหน้าที่และใช้อำนาจต่างๆ แทน รฟม. โดยจะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้รับสัมปทานทราบ ซึ่งผู้รับสัมปทานต้องปฏิบัติตาม ทั้งนี้ หากเป็นกรณีที่มียุทธศาสตร์และกระทบต่อหน้าที่ของ รฟม. ตามสัญญานี้ การปฏิบัติหน้าที่ของที่ปรึกษาของ รฟม. และ/หรือ วิศวกรอิสระ จะต้องได้รับความเห็นชอบจาก รฟม. ก่อน
- (ข) ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับงานของที่ปรึกษาของ รฟม. และวิศวกรอิสระ โดย รฟม. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการอนุมัติค่าใช้จ่าย หาก รฟม. ได้ชำระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับงานดังกล่าวไปก่อน ผู้รับสัมปทานตกลงชำระเงินค่าใช้จ่ายนั้นคืนแก่ รฟม. ภายในสิบห้า (15) วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือทวงถามจาก รฟม.
6. คณะกรรมการกำกับดูแล
- เมื่อได้รับการลงนามในสัญญาฉบับนี้แล้ว รฟม. จะจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว
7. หลักประกันสัญญา
- (ก) ในขณะทำสัญญานี้ ผู้รับสัมปทานได้ส่งมอบหลักประกันสัญญาเป็นหนังสือค้ำประกันธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 02118171000296 ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2560 ให้แก่ รฟม. เป็นจำนวนเงินสองพันห้าร้อยล้านบาท (2,500,000,000) บาท เพื่อเป็นหลักประกันในการดำเนินงานตามสัญญา โดยหลักประกันดังกล่าวต้องมีผลใช้ได้ตลอดระยะเวลาจนกว่าผู้รับสัมปทานจะนำหลักประกันสัญญาฉบับใหม่ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 (ข) มาส่งมอบให้แทน ทั้งนี้ รฟม. จะคืนหลักประกันดังกล่าวให้ผู้รับสัมปทาน เมื่อผู้รับสัมปทานดำเนินงานในระยะที่ 1 แล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) แก่ผู้รับสัมปทาน และผู้รับสัมปทานได้นำหลักประกันสัญญาฉบับใหม่ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 (ข) มาส่งมอบไว้แทนหลักประกันสัญญาตามข้อนี้แล้ว
- (ข) ในวันที่ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) และเป็นการเริ่มดำเนินงานในระยะที่ 2 ผู้รับสัมปทานจะต้องนำหลักประกันสัญญาฉบับใหม่ เป็นจำนวนเงินเจ็ดร้อยห้าสิบล้าน (750,000,000) บาท ซึ่งมีผลใช้บังคับตลอดระยะเวลา

ตามสัญญานี้มาวางไว้กับ รฟม. โดย รฟม. จะคืนหลักประกันสัญญาฉบับนี้เมื่อผู้รับสัมปทานพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญานี้แล้ว

- (ค) ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือกได้จัดตั้งนิติบุคคลใหม่เป็นผู้รับสัมปทาน ในขณะที่ทำสัญญานี้ ผู้รับสัมปทานได้ส่งมอบหนังสือรับรองของผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือก (ภาคผนวก บ) ที่ออกโดยผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อค้ำประกันการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2558 ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ให้แก่ รฟม. ไว้แล้ว ซึ่งจะมีผลการค้ำประกันตลอดการดำเนินงานในระยะที่ 1 และการดำเนินงานในระยะที่ 2

ในกรณีที่ รฟม. ใช้สิทธิเรียกร้องใดๆ เอาจากหลักประกันสัญญาตาม (ก) หรือ (ข) ผู้รับสัมปทานตกลงที่จะนำหลักประกันสัญญามาวางเพิ่มเติมหรือดำเนินการให้จำนวนเงินประกันตามหลักประกันสัญญาดังกล่าวซึ่งลดน้อยลงเนื่องจากการใช้สิทธิเรียกร้องของ รฟม. หรือด้วยเหตุใดๆ กลับเป็นเท่าเดิมเต็มจำนวนตามที่กำหนดภายในสามสิบ (30) วัน นับตั้งแต่วันที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องโดย รฟม.

8. การดำเนินงานในระยะที่ 1

8.1 การออกแบบและก่อสร้าง

- (ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องเริ่มเตรียมการออกแบบและก่อสร้างนับจากวันที่ได้ระบุให้เป็นวันเริ่มต้นของงานตามสัญญาในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) โดยคู่สัญญาตกลงว่า รฟม. จะส่งหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) แก่ผู้รับสัมปทานได้ เมื่อ รฟม. สามารถจัดหาพื้นที่ก่อสร้าง (Site) ซึ่งคู่สัญญาตกลงกันว่ามีความจำเป็นสำหรับการเริ่มดำเนินโครงการตามพื้นที่ที่ปรากฏในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 13 ทั้งนี้ รฟม. จะส่งหนังสือแจ้งให้เริ่มงานไปยังผู้รับสัมปทานล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 (สิบห้า) วันก่อนวันที่ รฟม. ประสงค์จะให้ ผู้รับสัมปทานเริ่มงานตามสัญญา
- (ข) ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการออกแบบและก่อสร้างให้ถูกต้องตามข้อกำหนดของ รฟม.
- (ค) ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งมอบรายงานแสดงความก้าวหน้าของการออกแบบและก่อสร้างเป็นรายเดือนให้แก่ รฟม. โดยให้มีข้อมูลอย่างน้อยตามแบบที่ รฟม. เห็นชอบ และการที่ รฟม. รับมอบรายงานข้างต้นไม่ถือเป็นการยืนยันโดย รฟม. ว่างานที่ทำตามรายงานถูกต้องครบถ้วนแต่อย่างใด

8.2 การตรวจสอบการออกแบบและก่อสร้าง

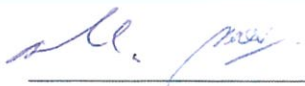
- (ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องอำนวยความสะดวก และ/หรือ สนับสนุนการปฏิบัติงานของ รฟม. ในการตรวจสอบการออกแบบและก่อสร้าง ตลอดระยะเวลาในการดำเนินงานในระยะที่ 1 รวมทั้งมีหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (ข) ผู้รับสัมปทานจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ รฟม. ในระหว่างที่ รฟม. ตรวจสอบการออกแบบและก่อสร้างตามที่ รฟม. ร้องขอ ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบการออกแบบและก่อสร้างตามที่กำหนดในสัญญา
- (ค) ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งแบบและเอกสารด้านการออกแบบและก่อสร้างให้แก่ที่ปรึกษาของ รฟม. หรือ รฟม. เพื่อพิจารณาและอนุมัติตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของ รฟม.

8.3 การตรวจสอบความแล้วเสร็จของการออกแบบและก่อสร้าง

- (ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ รฟม. เข้าตรวจสอบความถูกต้องเรียบร้อยของการออกแบบและก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ รฟม.
- (ข) ในกรณีที่การออกแบบและก่อสร้างไม่ถูกต้องหรือไม่เป็นไปตามสัญญา รฟม. จะ
 - (1) แจ้งเป็นหนังสือให้ผู้รับสัมปทานทราบโดยไม่ชักช้าถึงการออกแบบและก่อสร้างที่ไม่ถูกต้องหรือไม่เป็นไปตามสัญญา
 - (2) กำหนดระยะเวลาให้ผู้รับสัมปทานรีบไปดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องและเป็นไปตามสัญญา ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานไม่สามารถนำกำหนดระยะเวลาดังกล่าวมาเป็นข้ออ้างยกเว้นค่าปรับตามที่กำหนดในสัญญานี้ได้
- (ค) ผู้รับสัมปทานจะต้องแก้ไขการออกแบบและก่อสร้าง ให้ถูกต้องและเป็นไปตามสัญญาภายในระยะเวลาที่ รฟม. กำหนด โดยจะต้องส่งรายงานและหลักฐานการแก้ไขดังกล่าวให้ รฟม.
- (ง) เมื่อ รฟม. พิจารณาการออกแบบและก่อสร้างข้างต้นแล้ว หากพิจารณาเห็นว่าการออกแบบและก่อสร้างแล้วเสร็จ ถูกต้องและเป็นไปตามสัญญา รฟม. จะออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) ให้ผู้รับสัมปทาน
- (จ) การเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า จะดำเนินการได้เมื่อผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จาก รฟม. เว้นแต่ รฟม. จะสั่งการเป็นอย่างอื่น

8.4 ค่าปรับช่วงงานในระยะที่ 1

- (ก) งานในระยะที่ 1: หากผู้รับสัมปทานไม่สามารถส่งมอบงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรีทั้งหมดให้แก่ รฟม. ภายในระยะเวลาสาม (3) ปี สาม (3) เดือน หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟม. นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงานจากรฟม. ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบค่าปรับให้แก่ รฟม. เป็นจำนวนเงินห้าล้าน (5,000,000) บาทต่อวัน โดยเริ่มนับถัดจากวันที่กำหนดแล้วเสร็จตามสัญญาหรือวันที่ได้รับการขยายออกไปจนถึงวันที่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)
- (ข) ในกรณีที่ความล่าช้าก่อให้เกิดความเสียหายแก่ รฟม. และค่าเสียหายมีจำนวนมากกว่าค่าปรับที่กำหนดไว้ในข้อ 8.4 (ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวให้แก่ รฟม. เท่ากับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ทั้งนี้ การชดเชยค่าเสียหายในกรณีนี้ จะไม่เป็นการปลดเปลื้องภาระของผู้รับสัมปทานในการออกแบบและก่อสร้างให้แล้วเสร็จ หรือภาระหน้าที่ หรือความรับผิดชอบอื่นใดภายใต้สัญญา
- (ค) ในกรณีเหตุแห่งความล่าช้านั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเหตุอื่นใดที่ไม่ใช่ความผิดของผู้รับสัมปทาน จะไม่มีการคิดค่าปรับและค่าเสียหายตามข้อ 8.4 (ข) หรือค่าเสียหายอื่นใดจากผู้รับสัมปทาน
- (ง) ผู้รับสัมปทานจะต้องชำระค่าปรับหรือยินยอมให้ รฟม. หักค่าปรับ และ/หรือค่าเสียหายข้างต้นจากหลักประกันสัญญา



- (จ) หากเงินค่าปรับสะสมเกินกว่าร้อยละสิบ (10) ของมูลค่าสัญญา ระยะที่ 1 รฟม. อาจใช้สิทธิบอกเลิกสัญญากับผู้รับสัมปทาน หรือสงวนสิทธิ์ที่จะทำการปรับต่อไปในอัตราเดิม ตามแต่ รฟม. จะเห็นสมควร

8.5 การขยายระยะเวลาการดำเนินงานในระยะที่ 1

ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยในช่วงการดำเนินงานในระยะที่ 1 หรือเหตุจากการสั่งการของรฟม. หรือเหตุอื่นใด รวมถึงการเปลี่ยนแปลงงานตามข้อ 14.1 เฉพาะงานในระยะที่ 1 ที่มีใช้ความผิดของผู้รับสัมปทาน ซึ่งเป็นผลให้วันที่กำหนดหรือเวลาเสร็จสมบูรณ์ของงานในระยะที่ 1 ต้องขยายออกไป ผู้รับสัมปทานต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ รฟม. พิจารณาทันที แต่ต้องไม่เกินสามสิบ (30) วัน นับแต่วันที่เหตุดังกล่าวสิ้นสุดลง รฟม. อาจมีหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้รับสัมปทานดังนี้

- (ก) ระบุในหนังสือบอกกล่าวถึงจำนวนวันที่ผู้รับสัมปทานได้รับการขยายออกไป และระบุวันที่กำหนดหรือเวลาเสร็จสมบูรณ์ของการออกแบบและก่อสร้างที่ได้รับการขยายออกไปดังกล่าว และ
- (ข) ระบุความล่าช้าของการเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าที่เกิดขึ้น และ
- (ค) ระบุว่าหากยังไม่มี การเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าภายในเก้าสิบ (90) วันหลังจากวันสิ้นสุดระยะผ่อนผันการเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ตามที่ รฟม. ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าว รฟม. จะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา

ถ้าผู้รับสัมปทานไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามความในวรรคหนึ่งให้ถือว่าผู้รับสัมปทานได้ละสิทธิเรียกร้องในการที่จะขอขยายเวลาทำการตามสัญญา หรือของด หรือลดค่าปรับ (ถ้ามี) โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ ทั้งสิ้น

ภายใต้บังคับตามความในวรรคหนึ่ง รฟม. จะไม่คิดค่าปรับหรือค่าเสียหายใดๆ กับผู้รับสัมปทาน จากการที่ไม่สามารถดำเนินงานในระยะที่ 1 ได้ภายในช่วงระยะที่ 1 เพราะเหตุกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย หรือเหตุจากการสั่งการของ รฟม. หรือเหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดของผู้รับสัมปทาน ในช่วงการดำเนินงานในระยะที่ 1 ข้างต้น

การขยายเวลาทำการตามสัญญา หรือของด หรือลดค่าปรับ (ถ้ามี) ตามวรรคหนึ่ง อยู่ในดุลยพินิจของ รฟม. ที่จะพิจารณา

8.6 การเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าก่อนกำหนด

- (ก) ในกรณีที่ รฟม. หรือ ผู้รับสัมปทานเห็นว่าส่วนที่เป็นสาระสำคัญของงานในระยะที่ 1 แล้วเสร็จ และระบบทั้งหมดรวมทั้งการทดลองการเดินรถ (Trial Run) ได้ผ่านการตรวจสอบจากวิศวกรอิสระแล้ว เห็นว่าปลอดภัย และสามารถเริ่มให้บริการการเดินรถไฟฟ้าได้ตามสัญญา รฟม. อาจออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน โดยระบุวันที่ผู้รับสัมปทานต้องเริ่มให้บริการการเดินรถไฟฟ้า โดยให้วันดังกล่าวเป็นการเริ่มนับเวลางานในระยะที่ 2 และเริ่มการจ่ายเงินสนับสนุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 11.2 และข้อ 13.2 ของสัญญานี้ ทั้งนี้ งานในส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จของงานในระยะที่ 1 นี้ ผู้รับสัมปทานต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามสัญญานี้ รฟม. สงวนสิทธิ์บอกเลิกสัญญา ถ้าผู้รับสัมปทานไม่ดำเนินงานที่เหลือของงานในระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาที่ รฟม. และผู้รับสัมปทานตกลงร่วมกัน ทั้งนี้ ก่อนการเริ่มให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ให้นำวิธีการตามที่กำหนดไว้ในข้อ 9.1 วรรคสองและวรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลม

การออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน ไม่ถือว่าเป็นการส่งมอบงานทั้งหมดของงานในระยะที่ 1 แต่ถือเป็นเหตุสิ้นสุดของค่าปรับสำหรับงานในระยะที่ 1 เมื่อผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้าตามความในวรรคต้น

- (ข) ในกรณีที่เกิดการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างที่ไม่เป็นไปตามแผนการส่งมอบพื้นที่ ตามเอกสารแนบท้ายสัญญา หมายเลข 13 และส่งผลกระทบต่อแผนการก่อสร้างโครงการตามสัญญานี้ ซึ่งไม่ใช่ความผิดของผู้รับสัมปทาน หากผู้รับสัมปทาน เห็นว่างานในระยะที่ 1 บางส่วนของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี มีความปลอดภัยและมีความพร้อมที่จะเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนได้ ผู้รับสัมปทาน มีสิทธิแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยัง รฟม. และวิศวกรอิสระ เพื่อขอให้วิศวกรอิสระทำการตรวจสอบงานโยธางานระบบและการทดลองการเดินรถ (Trial Run) ของระบบรถไฟฟ้ารวมถึงสถานีรถไฟฟ้าดังกล่าว โดยวิศวกรอิสระจะต้องทำการตรวจสอบดังกล่าวและแจ้งความเห็นไปยัง รฟม. ภายในยี่สิบเอ็ด (21) วัน นับแต่ได้รับหนังสือแจ้งดังกล่าว และหาก รฟม. เห็นว่าปลอดภัย และสามารถเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ รฟม. จะออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน โดยไม่ชักช้า หลังจากนั้น โดยหนังสือดังกล่าวจะระบุวันที่ผู้รับสัมปทานสามารถเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนได้ ทั้งนี้
- (1) ผู้รับสัมปทานสามารถให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนได้ตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate) จนถึงวันที่ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินงานระยะที่ 1 ภายในระยะเวลาที่ได้รับขยายออกไปตามที่คู่สัญญาเห็นชอบร่วมกัน โดยผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติมจาก รฟม. และ/หรือมีสิทธิเลิกสัญญาตามข้อ 26.6 (ก) อีก
 - (2) ตลอดระยะเวลาที่ผู้รับสัมปทานได้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน ผู้รับสัมปทานมีสิทธิจัดเก็บรายได้จากแหล่งรายได้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3.2 (จ) ของสัญญานี้
 - (3) การให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนนี้ไม่ถือว่าเป็นการเริ่มงานในระยะที่ 2 ตามข้อ 9 และไม่ส่งผลกระทบต่อหรือลดทอนสิทธิของผู้รับสัมปทานในการให้บริการตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในงานในระยะที่ 2 ตามสัญญานี้
 - (4) ผู้รับสัมปทานต้องดำเนินการให้งานในส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จของงานในระยะที่ 1 แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่ขยายออกไปตาม (1) หากผู้รับสัมปทานไม่ดำเนินงานที่เหลือของงานในระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จตามกำหนดระยะเวลาดังกล่าว รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา และในกรณีที่ รฟม. ยังมีได้บอกเลิกสัญญา รฟม. มีสิทธิเรียกค่าปรับได้ตามข้อ 8.4
 - (5) เมื่อ รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate) และผู้รับสัมปทานได้เริ่มดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนแล้ว รฟม. จะไม่คิดค่าปรับสำหรับงานในระยะที่ 1 ในช่วงที่ได้รับการขยายระยะเวลาออกไป ยกเว้นกรณีที่ระบุไว้ตาม (4)
 - (6) รฟม. ยังคงมีสิทธิถือหลักประกันสัญญาสำหรับงานในระยะที่ 1 ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 7 ของสัญญานี้
 - (7) ให้ถือว่า รฟม. ได้ตรวจสอบและรับรองงานโยธางานระบบต่างๆ ของระบบรถไฟฟ้ารวมถึงสถานีรถไฟฟ้าที่ใช้ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนแล้ว โดยในกระบวนการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) แล้วแต่กรณีนั้น รฟม. ไม่ต้องดำเนินการตรวจสอบงานโยธางานระบบต่างๆ ของระบบรถไฟฟ้า รวมถึงสถานีรถไฟฟ้าที่ใช้ในการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วนไปแล้วซ้ำอีก



8.7 ภาระหน้าที่ของผู้รับสัมปทานเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย การหาเงินทุน และการดำเนินงาน

ผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี รวมทั้งค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้

- (ก) ผู้รับสัมปทานจะรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่าย และการดำเนินการจัดหาแหล่งเงินทุนที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน และการปฏิบัติตามข้อตกลงในการให้คำปรึกษา การทำสัญญา สัญญาจ้างช่วง และใบสั่งซื้อต่างๆ สำหรับงานออกแบบและวิศวกรรม งานก่อสร้าง ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบและตรวจรับงานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี
- (ข) ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการประชาสัมพันธ์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการแถลงข่าวต่อสื่อมวลชน การโฆษณาและการเปิดเผยข้อมูลต่อประชาชนทั่วไปไม่ว่าโดยวิธีใดๆ โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้การบริการของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และ/หรือ ทำให้มีปริมาณผู้โดยสารและการใช้ระบบเพิ่มมากขึ้น
- (ค) ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับการออกแบบและการก่อสร้าง อาคาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งการจัดหา การติดตั้ง การทดสอบ และการใช้งาน อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า เพื่อประกอบเป็นส่วนหนึ่งของศูนย์ซ่อมบำรุง
- (ง) ผู้รับสัมปทานจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการออกแบบและก่อสร้าง (Design and Build) ทางเชื่อมต่ออาคารกับสถานี (หากมี) รวมถึงการดำเนินการขออนุญาตจากหน่วยงานในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง (Local Authorities) ด้วยความรับผิดชอบของผู้รับสัมปทานเอง โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบในเรื่องของรูปแบบและการดำเนินงานเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. ก่อนดำเนินการ ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้มีสิทธิในการจัดหาผลประโยชน์ทั้งหมดบนพื้นที่ดังกล่าวไม่เกินอายุสัญญา และโอนกรรมสิทธิ์ให้กับ รฟม. ก่อนใช้งาน
- (จ) ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับการจ้างที่ปรึกษาของ รฟม. และวิศวกรอิสระ ทั้งสิ้น

9. การดำเนินงานในระยะที่ 2

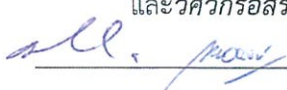
ผู้รับสัมปทานต้องเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือ หนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)

วันที่ระบุให้เริ่มเดินรถในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จะต้องอยู่ภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ออกหนังสือดังกล่าว

การให้บริการเดินรถไฟฟ้าที่ก่อให้เกิดรายได้ตามวันดังกล่าวข้างต้น ก่อนหรือหลังกำหนดระยะเวลาสาม (3) ปี สาม (3) เดือน ให้ถือว่าเป็นการเริ่มงานในระยะที่ 2 แล้ว

9.1 วันเริ่มให้บริการการเดินรถไฟฟ้า

เมื่อผู้รับสัมปทานพิจารณาเห็นว่าได้ดำเนินงานในระยะที่ 1 จนแล้วเสร็จ ตลอดจนทำการทดสอบทั้งหมดที่จำเป็นต้องดำเนินการตามสัญญา และเห็นว่าโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี พร้อมทั้งจะเริ่มให้บริการแก่ประชาชนแล้ว ผู้รับสัมปทานจะแจ้งการแล้วเสร็จของงานเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ รฟม. และวิศวกรอิสระ



ภายในยี่สิบเอ็ด (21) วัน นับแต่ได้รับหนังสือแจ้งดังกล่าว วิศวกรอิสระจะต้องทำการตรวจสอบและยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ รฟม. เพื่อรับรองว่าผู้รับสัมปทานได้ทำงานแล้วเสร็จครบถ้วน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ได้ผ่านการทดสอบทั้งหมดที่จำเป็นตามสัญญานี้ มีสภาพปลอดภัยเพียงพอที่จะเริ่มให้บริการแก่ประชาชน พร้อมส่งสำเนาให้ผู้รับสัมปทาน ซึ่ง รฟม. จะออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทานภายในเจ็ด (7) วันหลังจากนั้น

ในกรณีที่วิศวกรอิสระเห็นว่าผู้รับสัมปทานยังทำงานไม่แล้วเสร็จ หรือยังไม่ได้ดำเนินการทดสอบทั้งหมดที่จำเป็นตามสัญญา วิศวกรอิสระจะแจ้งให้ รฟม. ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมส่งสำเนาให้ผู้รับสัมปทาน และผู้รับสัมปทานจะต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จ หรือทำการทดสอบทั้งหมดที่จำเป็นและแจ้งให้ รฟม. และวิศวกรอิสระทำการตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ วิศวกรอิสระจะต้องทำการตรวจสอบให้แล้วเสร็จและยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษรถึง รฟม. ภายในยี่สิบเอ็ด (21) วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้งจากผู้รับสัมปทาน และ รฟม. จะออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) ให้กับผู้รับสัมปทานภายในกำหนดเวลาเจ็ด (7) วันนับจากนั้น

9.2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า

เมื่อแผนการบริหารจัดการการเดินรถได้รับการอนุมัติแล้วผู้รับสัมปทานต้องรับผิดชอบจัดให้มีการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา เพื่อให้การบริการการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงักตลอดระยะเวลาสัมปทานตามข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 โดยต้องจัดให้มีบุคลากรที่มีความชำนาญอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องอำนวยความสะดวก และ/หรือ สนับสนุนการปฏิบัติงานของ รฟม. ในการตรวจสอบการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาในการดำเนินงานในระยะที่ 2

9.3 การควบคุมคุณภาพงานในระยะที่ 2

รฟม. จะประเมินผลการให้บริการเดินรถของผู้รับสัมปทานด้วยดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) ตามรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3

9.4 ความปลอดภัย

ผู้รับสัมปทานต้องรับผิดชอบในการจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยทั้งหมดในระบบรถไฟฟ้าตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 รวมทั้งรับผิดชอบจัดหาสถานที่ปฏิบัติงานหรืออุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับเจ้าหน้าที่ของ รฟม. และของรัฐ ที่ทำหน้าที่ควบคุม ดูแลงานด้านความปลอดภัยตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานเอง

9.5 การบำรุงรักษา

ในระหว่างงานในระยะที่ 2 ผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบในการตรวจสอบและบำรุงรักษางานโยธาและทำการบำรุงรักษา ซ่อมแซม ตกแต่งและเปลี่ยนใหม่ (ตามความจำเป็น) สำหรับอุปกรณ์งานระบบ เครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารวมถึงรวมทั้งอุปกรณ์และเครื่องมือบำรุงรักษาทั้งหมดที่จัดหาโดยผู้รับสัมปทานและตามความเห็นของ รฟม.

10. ข้อกำหนดของการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า

10.1 ข้อกำหนดของการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า

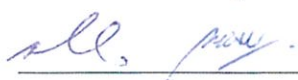
- (ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดให้มีบริการรถไฟฟ้ารางเดี่ยวในลักษณะที่เป็นการให้บริการขนส่งสาธารณะตามรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. ตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 โดยจะต้องจัดให้

มีพนักงานที่มีความเชี่ยวชาญที่เพียงพอ ทั้งนี้ รฟม. มีสิทธิตรวจสอบการบริหารจัดการการเดินรถ และบำรุงรักษาของผู้รับสัมปทานเป็นครั้งคราวตามที่รฟม.เห็นสมควร

- (ข) ตลอดระยะเวลาตามสัญญา ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดให้มีการบริหารและการจัดการ เพื่อให้
1. การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าซึ่งเป็นบริการสาธารณะเป็นไปอย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก และต้องจัดหาจำนวนรถไฟฟ้าให้เพียงพอต่อปริมาณผู้โดยสาร
 2. มีการบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวให้มีสภาพสมบูรณ์ สามารถใช้งานได้ดี มีประสิทธิภาพและมีความมั่นคงปลอดภัย
 3. สามารถส่งคืนงานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวในสภาพที่สมบูรณ์ เหมาะสม ตามอายุการใช้งาน และสามารถใช้งานได้ดี มีประสิทธิภาพ และมีความมั่นคงปลอดภัยให้แก่ รฟม. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา
- (ค) ในกรณีที่งานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวเกิดความชำรุดบกพร่องหรือเสียหาย ผู้รับสัมปทานต้องรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวให้ใช้งานได้ตามปกติ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานเอง หากไม่สามารถซ่อมแซมได้ ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดหาอุปกรณ์ งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าตลอดจนขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวใหม่ที่มีคุณสมบัติและคุณภาพไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ทดแทนด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานเอง
- (ง) ผู้รับสัมปทานต้องจัดหาและบำรุงรักษาพัสดุอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งบุคลากรอย่างพอเพียง เพื่อสนับสนุนการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัย

10.2 การตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว

- (ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องอำนวยความสะดวก และ/หรือ สนับสนุนการปฏิบัติงานของ รฟม. ในการตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวตลอดระยะเวลาในการดำเนินงานในระยะที่ 2 เพื่อประเมินว่างานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวมีการใช้งานและได้รับการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้
- (ข) ในขณะที่ตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว รฟม. จะพยายามให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดต่อการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า เว้นแต่ รฟม. เห็นว่าจะกระทบต่อความปลอดภัยรฟม. อาจสั่งการให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการตามที่ รฟม. เห็นสมควร และผู้รับสัมปทานจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ รฟม. ในระหว่างที่ รฟม. ตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวตามที่ รฟม. ร้องขอ
- (ค) ในกรณีที่ผลการตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา และอุปกรณ์งานระบบปรากฏว่า ผู้รับสัมปทานไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดของ รฟม. เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 รฟม. จะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้รับสัมปทานทราบถึงผลตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว และกำหนดระยะเวลาตามสมควรให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการแก้ไขหรือบำรุงรักษา



- (ง) ผู้รับสัมปทานจะต้องแก้ไขหรือบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวตามที่ รฟม. แจ้งตามข้อ 10.2 (ค) ภายในระยะเวลาที่กำหนด และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการตรวจสอบแก้ไขหรือบำรุงรักษาดังกล่าวด้วยตนเอง
- (จ) หากผู้รับสัมปทานไม่แก้ไขหรือบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวตามที่ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าว ภายในระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในหนังสือบอกกล่าว และก่อให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า มาตรฐานความปลอดภัยหรือภาพลักษณ์ในการดำเนินงานโครงการนี้ รฟม. มีสิทธิหักเงินค่าซ่อมบำรุงรักษาจากหลักประกันสัญญา ตามจำนวนที่ รฟม. เห็นว่าจำเป็นที่ต้องใช้เพื่อซ่อมแซมหรือบำรุงรักษางานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวดังกล่าว

10.3 ระบบส่งต่อและระบบขนส่งต่อเนื่อง

รฟม. ตระหนักว่า การจัดให้มีระบบส่งต่อและระบบขนส่งต่อเนื่องเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้การดำรงไว้ซึ่งสิทธิตามสัญญาของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ดำเนินไปได้ด้วยดี ดังนั้น รฟม. จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการช่วยเหลือ ติดต่อประสานงานกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ในเรื่องของระบบส่งต่อและระบบขนส่งต่อเนื่องดังกล่าว

10.4 การให้ความร่วมมือกับระบบขนส่งอื่นๆ

ผู้รับสัมปทานจะให้ความร่วมมือแก่ รฟม. ในการจัดจำหน่ายตั๋วโดยสาร และรูปแบบอื่นๆ ของการประสานความร่วมมือสำหรับการขนส่งผู้โดยสารร่วมกับระบบขนส่งอื่นๆ ผู้รับสัมปทานจะให้ความร่วมมือกับผู้ประกอบกิจการระบบขนส่งอื่น หากการดำเนินการดังกล่าวไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไขระบบที่ติดตั้งไว้แล้ว อย่างไรก็ตาม ผู้รับสัมปทานจะรับภาระร่วมกับผู้ประกอบกิจการระบบขนส่งอื่นๆ สำหรับค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดให้มีระบบจำหน่ายตั๋วร่วมกันดังกล่าว หรือแผนการขนส่งผู้โดยสารตามที่ประสานงานร่วมกัน ผู้รับสัมปทานและผู้ประกอบกิจการระบบขนส่งอื่นจะร่วมกันพิจารณากำหนดวิธีการในการแบ่งรายได้และค่าใช้จ่ายในระหว่างระบบการขนส่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การจัดจำหน่ายตั๋วโดยสารร่วม และ/หรือ การประสานความร่วมมือสำหรับการขนส่งผู้โดยสารร่วมกันดังกล่าวจะต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี หรือการสูญเสียรายได้ หรือผลประโยชน์อื่นๆ ที่ผู้รับสัมปทานและ/หรือ รฟม. ได้ประมาณการไว้ในสัญญาฉบับนี้

11. การตรวจสอบผลการดำเนินงานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า

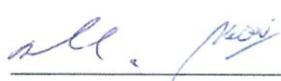
11.1 การจัดทำรายงานผลการดำเนินงานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าเป็นรายเดือนโดยผู้รับสัมปทาน

ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งมอบรายงานผลการดำเนินงานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าเป็นรายเดือนตามแบบที่ รฟม. อนุมัติ ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและรายละเอียดที่กำหนดไว้ใน ข้อกำหนดของ รฟม. ตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3

11.2 การตรวจสอบผลการดำเนินงานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าโดยรวมด้วยดัชนีชี้วัด (KPI) โดย รฟม.

ระหว่างระยะเวลาการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า รฟม. มีสิทธิตรวจสอบและวัดผลการดำเนินงานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าด้วยดัชนีชี้วัด (KPI) และผู้รับสัมปทานจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ รฟม. ในการตรวจสอบและวัดผลการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าดังกล่าวตามที่ รฟม. ร้องขอ

หลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการดำเนินงานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าโดยรวมด้วยดัชนีชี้วัด (KPI) ให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3



การประเมินผลการดำเนินงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าโดยรวมด้วยดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) เพื่อการ
จ่ายเงินสนับสนุนจะทำการประเมินในรอบทุกๆ หนึ่ง (1) ปี นับจากวันที่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรอง
การเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่ม
ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จาก รฟม.
ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานไม่ผ่านการประเมินผลการดำเนินงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าโดยรวมรอบหนึ่ง
(1) ปี ในปีใดหลังจากปีเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า รฟม. มีสิทธิหักเงินสนับสนุนที่ต้องชำระในปีนั้นเป็นจำนวนไม่
เกินกว่าร้อยละห้า (5) ของเงินสนับสนุนทั้งหมดที่ต้องชำระในปีนั้น หากผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการแก้ไข
และสามารถผ่านการประเมินผลการดำเนินงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในไตรมาสถัดๆ ไป ให้ รฟม.
จ่ายเงินสนับสนุนจำนวนที่หักไว้คืนให้แก่ผู้รับสัมปทาน ภายในสี่สิบห้า (45) วันนับจากวันที่ผู้รับสัมปทาน
สามารถดำเนินการจนผ่านการประเมินผลการดำเนินงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าโดยรวมได้ ทั้งนี้ หาก
ดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินติดต่อกันห้า (5) ปี รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา

11.3 การแจ้งและยืนยันผลการตรวจสอบรายงานผลการดำเนินงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

- (ก) ในกรณีที่ รฟม. ตรวจสอบพบว่าข้อมูลในรายงานผลการดำเนินงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้า
ตามข้อ 11.1 ไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ หรือพบข้อผิดพลาด รฟม. จะแจ้งให้ผู้รับสัมปทานทราบโดยไม่
ชักช้าถึงความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ และ/หรือ ความผิดพลาดของข้อมูลดังกล่าวเพื่อให้ผู้รับสัมปทาน
ได้เข้าร่วมตรวจสอบกับ รฟม. เมื่อการตรวจสอบแล้วเสร็จ รฟม. และผู้รับสัมปทานจะลงนามใน
เอกสารเพื่อยืนยันความถูกต้องของข้อมูลใหม่ ซึ่งผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำรายงานผลการดำเนินงาน
การให้บริการเดินรถไฟฟ้าฉบับปรับปรุงและนำเสนอให้ รฟม. ต่อไปภายในสิบห้า (15) วัน
- (ข) เพื่อให้การตรวจสอบข้อมูลการดำเนินงานการให้บริการเดินรถไฟฟ้ามีความถูกต้องและรวดเร็ว
ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดหาระบบคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ในรูปแบบเดียวกับที่ผู้รับสัมปทานใช้
งาน ตลอดจนส่งผ่านข้อมูลโดยระบบ Online ในลักษณะ Real Time ให้ รฟม. พร้อมทั้งอำนวยความสะดวก
และให้สิทธิในการเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ตามรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม.
เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทาน

12. ภาษีอากร

ผู้รับสัมปทานต้องเป็นผู้ชำระในการชำระบรรดาภาษีทุกประเภท อากร ค่าใบอนุญาต ค่าธรรมเนียมและ
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องตามสัญญานี้ อย่างไรก็ตาม สำหรับการให้เข้าพื้นที่ในบริเวณสถานีเพื่อการ
พัฒนาเชิงพาณิชย์ ผู้รับสัมปทานอาจกำหนดให้ผู้เช่า ผู้เช่าช่วง ผู้สืบลิทธิ หรือผู้รับโอนสิทธิ แล้วแต่กรณี
เป็นผู้รับผิดชอบชำระภาษีอากรและค่าธรรมเนียมดังกล่าวตามที่รัฐเรียกเก็บทั้งสิ้น ในกรณีที่ผู้เช่า ผู้เช่าช่วง ผู้
สืบลิทธิ หรือผู้รับโอนสิทธิรายใดไม่ได้ชำระภาษีอากรและค่าธรรมเนียมดังกล่าวข้างต้น ผู้รับสัมปทานต้อง
รับผิดชอบและชำระภาษีโรงเรือนที่ถูกเรียกเก็บแทน

13. การจ่ายเงินค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. และการจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่ผู้รับสัมปทาน

13.1 การจ่ายเงินค่าตอบแทนให้แก่ รฟม.

เพื่อตอบแทนการได้รับสิทธิตามสัญญาภายใต้สัญญานี้ ผู้รับสัมปทานตกลงแบ่งเงินรายได้ให้แก่ รฟม.
ตลอดระยะที่ 2 ของสัญญา ดังนี้:

- (ก) เงินจำนวนสองร้อยห้าสิบ (250) ล้านบาท ทั้งนี้ ตามข้อเสนอของผู้รับสัมปทานในเอกสารแนบท้าย
สัญญาหมายเลข 7
- (ข) ส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามรายละเอียดที่
กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 7 และ 9

13.2 การจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่ผู้รับสัมปทาน

ภายใต้เงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในข้อ 11.2 รฟม. จะจ่ายเงินสนับสนุนให้แก่ผู้รับสัมปทานตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 7 โดยจะจ่ายเงินสนับสนุนงวดแรก ภายหลัง รฟม. ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือ หนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) ส่วนงวดถัดๆ ไป จะจ่ายให้ ภายหลังการประเมินผลของตัวชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) ประจำปีเสร็จสิ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ รฟม. จะจ่ายเงินให้ผู้รับสัมปทาน ภายในสี่สิบห้า (45) วัน นับจากวันที่เป็นไปตามเงื่อนไขข้างต้น

14. การเปลี่ยนแปลง

14.1 การออกคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน

ในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รฟม. สามารถสั่งการให้มีการเปลี่ยนแปลงโดย รฟม. จะทำเป็นคำสั่งเป็นหนังสือแจ้งแก่ผู้รับสัมปทาน

ผู้รับสัมปทานจะดำเนินการตามข้อ 14.2 (การดำเนินการตามคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน) เว้นแต่ผู้รับสัมปทาน จะได้พิจารณาโดยสุจริตแล้ว และแจ้งไปยัง รฟม. (พร้อมรายละเอียดและหลักฐาน) ว่า

- (1) ผู้รับสัมปทานไม่สามารถหาวัสดุ อุปกรณ์ เพื่อดำเนินการตามคำสั่งเปลี่ยนแปลงได้
- (2) การเปลี่ยนแปลงจะทำให้ความปลอดภัยลดลงหรือลดประสิทธิภาพของงานตามที่กำหนดในสัญญา
- (3) การเปลี่ยนแปลงจะส่งผลเสียต่อข้อกำหนดเรื่องการดำเนินการตามสัญญา

เมื่อได้รับหนังสือบอกกล่าวข้างต้นจากผู้รับสัมปทาน รฟม. อาจพิจารณายกเลิก ยืนยัน หรือเปลี่ยนแปลง คำสั่งเป็นอย่างใดก็ได้ ตามที่พิจารณาเห็นว่าเป็นการถูกต้องสมควร ซึ่ง รฟม. จะแจ้งผลการพิจารณาดังกล่าว โดยไม่ชักช้า

14.2 การดำเนินการตามคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน

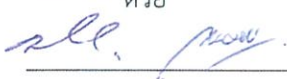
ภายใต้ข้อ 14.1 (การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน) ผู้รับสัมปทานจะตอบเป็นหนังสือโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการยื่น

- (ก) รายละเอียดของแบบที่เสนอ และ/หรืองานที่จะต้องทำ และแผนการทำงาน
- (ข) ข้อเสนอของผู้รับสัมปทาน เพื่อการแก้ไขแผนการดำเนินงานและระยะเวลาทำงานแล้วเสร็จตามแผน
- (ค) ข้อเสนอของผู้รับสัมปทาน เพื่อขอให้มีการปรับค่าอุปกรณ์งานระบบและซ่อมบำรุงรักษาตามสัญญา

เมื่อได้รับข้อเสนอแล้ว รฟม. จะแจ้งเป็นหนังสือโดยการอนุมัติ ไม่อนุมัติ หรือเสนอความเห็นแก่ผู้รับสัมปทานโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานจะไม่หยุดการทำงานใดๆ ตามสัญญาระหว่างการรอคำตอบจาก รฟม.

14.3 การเปลี่ยนแปลงกรณีการปรับปรุงระบบรถไฟฟ้า

ในกรณีที่ รฟม. ต้องการให้มีการเพิ่มจำนวนอุปกรณ์ หรือปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าในระหว่างระยะเวลาการให้บริการเดินรถไฟฟ้าเพื่อให้มีประสิทธิภาพต่อการให้บริการ รฟม. จะทำเป็นคำสั่งแจ้งการเปลี่ยนแปลงงานไปยังผู้รับสัมปทาน ทั้งนี้ การมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงเพื่อเพิ่มจำนวนอุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้นไม่รวมถึงกรณี การเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าให้เพียงพอ เพื่อรองรับกับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตลอดระยะเวลาตามสัญญานี้ ด้วย



14.4 การขอเปลี่ยนแปลงงานโดยผู้รับสัมปทาน

ผู้รับสัมปทานอาจจะขอเสนอเปลี่ยนแปลงงานได้ สำหรับขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงงาน ให้ดำเนินการตามข้อ 14.2 (การดำเนินการตามคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน) โดยอนุโลม ทั้งนี้เป็นสิทธิของ รฟม. ที่จะอนุมัติหรือไม่ก็ได้

14.5 การชดเชยการเปลี่ยนแปลง

(ก) กรณีเกิดการเปลี่ยนแปลง เพราะเหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะในการให้บริการของโครงการ รฟม. จะพิจารณาชดเชยโดยขยายระยะเวลาในงานระยะที่ 1 เท่านั้น ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ จาก รฟม.

(ข) กรณีเกิดการเปลี่ยนแปลง นอกเหนือจากกรณีข้อ 14.5 (ก) และเป็นงานเพิ่มเติมในส่วนที่เป็นสาระสำคัญจากขอบเขตงานตามสัญญา ถ้าเกิดในช่วงงานในระยะที่ 1 รฟม. จะพิจารณาชดเชยทั้งเงินและเวลา แต่หากเกิดในช่วงงานในระยะที่ 2 รฟม. จะพิจารณาชดเชยเป็นเงินเท่านั้น

15. กรรมสิทธิ์

15.1 กรรมสิทธิ์ในระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ทั้งหมดจะตกเป็นของ รฟม. หลังจากทีระบบนี้ได้ผ่านการทดสอบทั้งหมดที่จำเป็นตามสัญญา และ รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทานแล้ว และ รฟม. จะมอบสิทธิในการดูแลควบคุม และครอบครองในทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องดังกล่าวให้แก่ผู้รับสัมปทานในวันเดียวกัน เพื่อทำการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ตลอดระยะเวลาสัมปทาน

ในกรณีที่ รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน ผู้รับสัมปทานจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่แล้วเสร็จให้แก่ รฟม. และ รฟม. จะมอบสิทธิในการดูแล ควบคุม และครอบครองในทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องดังกล่าวให้แก่ผู้รับสัมปทานในวันเดียวกัน เพื่อทำการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ตลอดระยะเวลาสัมปทาน เมื่องานส่วนที่เหลือแล้วเสร็จ รฟม. จะออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) ให้แก่ผู้รับสัมปทาน

บรรดาทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่ผู้รับสัมปทานได้จัดหาและจัดสร้างมาภายใต้สัญญา อาทิ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ขบวนรถไฟฟ้า ทางเชื่อมอาคารต่างๆ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามสัญญา ผู้รับสัมปทานจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ รฟม. ทั้งสิ้นก่อนเริ่มใช้งาน

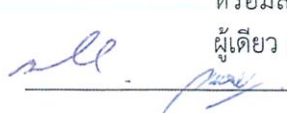
15.2 การนำสิทธิไปเป็นหลักประกัน

ผู้รับสัมปทานมีสิทธิที่จะนำสิทธิต่างๆ ในการเดินรถ ในการจัดเก็บค่าโดยสาร และ/หรือค่าจอดรถ และ/หรือการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของตนทั้งหมดหรือบางส่วนของสัญญานี้ รวมถึงเงินสนับสนุนจากรัฐบาลไปใช้เพื่อเป็นหลักประกันต่อบุคคลที่ให้ความสนับสนุนทางการเงินแก่ผู้รับสัมปทาน ทั้งนี้ จะต้องได้รับการอนุมัติเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม.

16. การทำประกันภัยโครงการ

16.1 การประกันภัย

(ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยที่ รฟม. ให้ความเห็นชอบที่จดทะเบียนจัดตั้งหรือมีสาขาในประเทศไทย โดยผู้รับสัมปทานจะต้องเป็นผู้ชำระเบี้ยประกันภัยดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียว และผู้รับสัมปทานต้องดำเนินการให้มีการสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัย ระบุให้ รฟม. เป็น ผู้



เอาประกันภัยร่วม และเป็นผู้รับประกันภัยร่วมกับผู้ให้กู้ (ถ้ามี) ตามส่วนของความเสียหายที่ตนได้รับ ทั้งนี้ ความเสียหายหรือสูญเสียใดๆ ที่อยู่นอกเหนือความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว และผู้รับสัมปทานยังจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในส่วนแรก (First Deductible) ตามสัญญากรมธรรม์ประกันภัยด้วย ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวจะต้องมีผลใช้บังคับตลอดระยะเวลาตามสัญญา และจะต้องครอบคลุมกรณีต่างๆ ดังนี้

งานในระยะที่ 1

ผู้รับสัมปทานตกลงว่าภายในสามสิบ (30) วันนับแต่วันที่ลงนามในสัญญา ผู้รับสัมปทานจะจัดให้มีการประกันภัยดังต่อไปนี้

- (1) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (Contractor All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ในทรัพย์สิน รวมถึงเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ ของผู้รับสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ตลอดเวลาการดำเนินงานในระยะที่ 1 ซึ่งต้องครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด
- (2) ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) โดยครอบคลุมความเสี่ยงภัยทุกชนิดทุกประเภทที่อาจเกิดขึ้นจากการเรียกร้อง การทวงถาม และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานในระยะที่ 1 ในวงเงินไม่น้อยกว่าห้าร้อยล้าน (500,000,000) บาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง

ในกรณีของความเสียหายทุกชนิดที่ประกันภัยไม่ครอบคลุมถึง และความเสียหายนั้นมีสาเหตุสุดวิสัย ผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

งานในระยะที่ 2

ผู้รับสัมปทานตกลงว่าจะจัดให้มีการประกันภัยก่อนวันที่เริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบ (90) วัน ดังต่อไปนี้

- (1) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ในทรัพย์สินตลอดระยะเวลาการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในระยะที่ 2 สำหรับระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ทั้งหมด ซึ่งจะรวมถึงงานโยธา อุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ตลอดจนเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นๆ ของผู้รับสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ซึ่งต้องครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด และ
- (2) ความรับผิดชอบต่อสาธารณะ (Public Liability) โดยครอบคลุมความเสี่ยงภัยทุกชนิดทุกประเภทที่อาจเกิดขึ้นจากการเรียกร้อง การทวงถาม และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกายหรือการสูญเสียชีวิต ตลอดจนความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้น หรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทานในระยะที่ 2 ในวงเงินไม่น้อยกว่าห้าร้อยล้าน (500,000,000) บาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง และ
- (3) การประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักงันของธุรกิจ (Business Interruption Insurance)



- (ข) ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งมอบเอกสารเกี่ยวกับการประกันภัยให้แก่ รฟม. เช่น กรมธรรม์ หรือ หลักฐานการต่ออายุกรมธรรม์ เพื่อเป็นหลักฐานถึงการปฏิบัติตามสัญญาเมื่อกรมธรรม์มีผลบังคับใช้ หรือภายในเจ็ด (7) วัน นับตั้งแต่วันที่กรมธรรม์ฉบับเดิมสิ้นความคุ้มครอง แล้วแต่กรณี
- (ค) การเปลี่ยนแปลงใด ๆ เกี่ยวกับเงื่อนไขของการประกันภัยจะต้องได้รับอนุมัติจาก รฟม. เป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า
- (ง) ผู้รับสัมปทาน มีหน้าที่ ดังต่อไปนี้
 - (1) ไม่ดำเนินการใดๆ อันอาจถือได้ว่าเป็นการกระทำผิดหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยหรือกระทำหรืองดเว้นกระทำการใดๆ ซึ่งอาจมีผลให้ รฟม. หรือผู้รับสัมปทาน ไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้อง หรือบังคับจากผู้รับประกันภัยได้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือทำให้สัญญาประกันภัยไม่มีผลใช้บังคับทั้งหมดหรือบางส่วน หรือทำให้ผู้รับประกันภัยใช้กล่าวอ้างหรือยกเป็นข้อต่อสู้เพื่อยกเว้นความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน
 - (2) ไม่โอนสิทธิเรียกร้อง ก่อภาระติดพัน หรือจำหน่ายไปซึ่งสิทธิหรือประโยชน์ใดๆ ภายใต้สัญญาหรือกรมธรรม์ประกันภัย เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก รฟม. ก่อน
 - (3) รับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆ ทั้งปวงในส่วนที่เกินไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัย

16.2 การปรับวงเงินเอาประกันภัย

คู่สัญญาดตกลงที่จะเข้าเจรจาเพื่อปรับจำนวนวงเงินเอาประกันภัย ให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ ปัจจัย ความเสี่ยง และความผันผวนของค่าเงิน ทุกๆ สี่ (4) ปี

17. สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา (Intellectual Property Rights)

17.1 คำรับรองสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา

ผู้รับสัมปทานรับรองว่า ในการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญานี้

- (ก) ผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้จัดหาทรัพย์สินทางปัญญาทั้งปวงที่ใช้ในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าและสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าว
- (ข) ทรัพย์สินทางปัญญาที่ผู้รับสัมปทานจัดหามาเพื่อการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้านี้ ไม่ละเมิดสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น
- (ค) ไม่มีภาระผูกพันใดๆ อยู่เหนือทรัพย์สินทางปัญญาที่ผู้รับสัมปทานนำมาใช้ในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า นอกจากกรณีที่ผู้รับสัมปทานได้แจ้งให้ รฟม. ทราบถึงภาระผูกพันดังกล่าว ในเวลาที่จะนำทรัพย์สินทางปัญญานั้นมาใช้ในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า หรือกรณีที่ได้รับความยินยอมเป็นการเฉพาะจาก รฟม.
- (ง) บุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าต่อจากผู้รับสัมปทาน รวมถึง รฟม. ซึ่งเข้าดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าต่อจากผู้รับสัมปทาน จะมีสิทธิใช้ทรัพย์สินทางปัญญาที่นำมาใช้ในระบบรถไฟฟ้า เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า หรือส่วนต่อขยายเส้นทางในอนาคต ทั้งนี้ ภายใต้สิทธิของผู้รับสัมปทานที่มีต่อทรัพย์สินทางปัญญานั้น ซึ่งรวมถึงเงื่อนไขและระยะเวลาในการมีสิทธิใช้ทรัพย์สินทางปัญญาข้างต้น



17.2 การอนุญาตให้ใช้สิทธิ

ในกรณีที่ทรัพย์สินทางปัญญาที่ใช้ทั้งหมดหรือบางส่วน ไม่ใช่สิทธิแต่เพียงผู้เดียวของผู้รับสัมปทาน (ทรัพย์สินทางปัญญาของบุคคลที่สาม) ผู้รับสัมปทานจะต้องดำเนินการให้ได้มาซึ่งสิทธิในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาของบุคคลที่สามนั้นจากผู้ทรงสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมาย และจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาโดยบุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนินโครงการต่อจากผู้รับสัมปทาน ภายหลังจากที่ระยะเวลาตามสัญญาสิ้นสุดลง รวมถึงการเข้าดำเนินโครงการต่อจากผู้รับสัมปทาน โดย รฟม. หลังจากนั้นให้เป็นหน้าที่ของ รฟม. เพื่อดำเนินการให้ได้มาซึ่งสิทธิในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าว

17.3 การคงอยู่ต่อไปของสิทธิ

ทรัพย์สินทางปัญญาที่ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดทำมาให้แก่ รฟม. นั้น ให้ รฟม. หรือโดยบุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนินโครงการต่อจากผู้รับสัมปทานยังคงมีสิทธิในการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าวอยู่ ไม่น้อยกว่าหนึ่ง (1) ปีหลังสัญญาสิ้นสุดลง ไม่ว่าโครงการจะสิ้นสุดตามระยะเวลาตามสัญญา หรือมีการบอกเลิกสัญญานี้ หรือ รฟม. เข้าใช้สิทธิในการเข้าดำเนินการแทน

17.4 การชดเชยค่าเสียหายกรณีละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

(ก) ผู้รับสัมปทานตกลงรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายต่อ รฟม. รัฐบาล หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง หากมีการเรียกร้องค่าเสียหายหรือความรับผิดชอบที่เกิดขึ้น หรือเกี่ยวเนื่องมาจากการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาที่ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดทำมาตามสัญญาฉบับนี้ รวมไปถึงกรณีที่ รฟม. หรือบุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนินโครงการต่อจากผู้รับสัมปทาน ไม่สามารถใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาเพื่อการดำเนินโครงการได้ เนื่องจากผู้รับสัมปทานไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินทางปัญญาภายในกำหนดระยะเวลา ข้อ 17.6 (ระยะเวลาการส่งมอบทรัพย์สินทางปัญญาก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญา) หรือ รฟม. หรือบุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนินโครงการต่อจากผู้รับสัมปทาน ไม่สามารถใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาที่ส่งมอบได้ เนื่องจากการละเมิดสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของบุคคลที่สาม ทั้งนี้ เว้นแต่ในกรณีที่เกิดจากความผิดหรือการกระทำของ รฟม.

(ข) ผู้รับสัมปทานตกลงที่จะให้ความร่วมมือแก่ รฟม. รัฐบาล หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องในการต่อสู้คดีที่เกิดขึ้น หรือเกี่ยวเนื่องมาจากการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาที่ผู้รับสัมปทานเป็นผู้จัดทำมาตามสัญญาฉบับนี้ ความร่วมมืวดังกล่าวรวมถึงการเปิดเผยข้อมูล การเข้าเป็นโจทก์หรือจำเลยร่วม รับผิดชอบในค่าทนายความ ที่ปรึกษา และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในการต่อสู้คดี รวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการจัดหาทรัพย์สินทางปัญญาอื่นใดเพื่อทดแทนทรัพย์สินทางปัญญาที่พิพาท ตลอดจนต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายจากการที่ รฟม. ต้องถูกดำเนินคดีดังกล่าวจากการใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาที่ผู้รับสัมปทานจัดทำมาตามสัญญานี้ด้วย

17.5 สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาที่จัดให้โดย รฟม.

ทรัพย์สินทางปัญญาของ รฟม. ที่ รฟม. จัดให้ผู้รับสัมปทาน และ/หรือผู้รับจ้างได้รับอนุญาตให้ใช้ทรัพย์สินทางปัญญาของ รฟม. ดังกล่าวเพื่อดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า นั้น ผู้รับสัมปทานสามารถใช้ทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าวเพื่อการดำเนินงานตามโครงการและภายในระยะเวลาตามสัญญาเท่านั้น

17.6 ระยะเวลาการส่งมอบทรัพย์สินทางปัญญาก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญา

(ก) ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งมอบทรัพย์สินทางปัญญาทั้งปวงที่ใช้ในการดำเนินโครงการและสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าวให้แก่ รฟม. หรือบุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนินโครงการต่อจากผู้รับสัมปทาน พร้อมจัดฝึกอบรมให้แก่พนักงาน หรือลูกจ้างของ รฟม. หรือบุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนิน

all

โครงการต่อจาก**ผู้รับสัมปทาน** เพื่อให้สามารถใช้ทรัพย์สินทางปัญญาในการดำเนินโครงการได้ ให้เสร็จสิ้นภายในกำหนดเวลาหกสิบ (60) วัน ก่อนถึงวันสิ้นสุดของ**สัญญา**

- (ข) กรณี**สัญญา**สิ้นสุดลง เพราะการเลิก**สัญญา**ก่อนวันครบกำหนดตามข้อ 24.3 (การเลิก**สัญญา**ก่อนกำหนดระยะเวลาตาม**สัญญา**) ให้**ผู้รับสัมปทาน**ส่งมอบทรัพย์สินทางปัญญาทั้งปวงที่ใช้ในการดำเนินโครงการและสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าวให้แก่ **รฟม.** หรือบุคคลอื่นใด ซึ่งเข้าดำเนินโครงการต่อจาก**ผู้รับสัมปทาน** พร้อมดำเนินการจัดฝึกอบรมให้แก่พนักงานหรือลูกจ้างของ **รฟม.** หรือบุคคลอื่นใดซึ่งเข้าดำเนินโครงการต่อจาก**ผู้รับสัมปทาน** เพื่อให้สามารถใช้งานทรัพย์สินทางปัญญาในการดำเนินโครงการได้ให้เสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด แต่อย่างช้าไม่เกินสามสิบ (30) วัน นับจากวันเลิก**สัญญา**

17.7 ทรัพย์สินทางปัญญาเป็นสิทธิของ **รฟม.**

คู่สัญญาตกลงว่า ภายใต้บังคับแห่ง**กฎหมาย**ที่เกี่ยวข้อง **รฟม.** เป็นเจ้าของลิขสิทธิ์ และทรัพย์สินทางปัญญาอื่นใดทั้งหมดที่ได้มาจากงานตาม**ข้อกำหนดของ รฟม.** ภายใต้**สัญญา**นี้ **ผู้รับสัมปทาน**สามารถใช้หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าวตามวัตถุประสงค์ของ**สัญญา**นี้ **ผู้รับสัมปทาน**จะต้องไม่ให้บุคคลอื่นใด (Third Party) ใช้ลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญาดังกล่าว เว้นแต่จะได้รับ ความยินยอมเป็นหนังสือจาก **รฟม.** ก่อน

18. การถ่ายทอดเทคโนโลยี

ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้ความชำนาญ ให้บุคคลตามที่พระราชบัญญัติ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และตามรายละเอียดใน**ข้อกำหนดของ รฟม.** และ เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 8 กำหนดไว้ และรายงานให้ **รฟม.** ทราบ โดยค่าใช้จ่ายของ**ผู้รับสัมปทาน**

19. เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น

19.1 ความหมาย การแจ้งเหตุและวิธีปฏิบัติ

- (ก) **เหตุสุดวิสัย** หมายถึง เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ติ จะให้ผลพิบัติก็ติ เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น
- (ข) **เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น** หมายถึง เหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อฐานะทางการเงินของ**ผู้รับสัมปทาน** ดังต่อไปนี้

(1) ความผันผวนอย่างมากทางเศรษฐกิจของประเทศไทยซึ่งส่งผลให้

- ดัชนีราคาผู้บริโภค รวมทุกรายการ (CPI - All Commodities) ของกรุงเทพฯ ซึ่งประกาศเป็นรายปีโดยกระทรวงพาณิชย์หรือหน่วยงานอื่นของรัฐในปีใดมีอัตราเพิ่มขึ้นเกินกว่าร้อยละเก้า (9%) ต่อปี หรือ
- อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรามีความผันผวนอย่างรุนแรงอันเป็นผลให้**ผู้รับสัมปทาน**ไม่สามารถชำระหนี้เงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ **ผู้รับสัมปทาน** ต้องแสดงรายละเอียดพิสูจน์ดังกล่าวด้วย หรือ
- มีภาวะเงินเฟ้อหรือมีภาระดอกเบี้ยสูงเป็นระยะเวลานาน เป็นเหตุให้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยสำหรับเงินสกุลบาทที่ให้กู้แก่ลูกค้าชั้นดี (Minimum Loan Rate) ของธนาคารพาณิชย์ไทยขนาดใหญ่สูงกว่าร้อยละสิบห้า (15%) ต่อปี หรืออัตราดอกเบี้ย



อ้างอิง LIBOR (London Interbank Offered Rate) สำหรับระยะเวลาหนึ่ง (1) ปี สูงกว่า ร้อยละเก้า (9%) ต่อปี เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าสิบสอง (12) เดือนติดต่อกัน

- (2) การกระทำการหรือการงดเว้นการกระทำการของ รฟม. รัฐบาล หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีผลกระทบอย่างรุนแรงและต่อเนื่องต่อการปฏิบัติตามสัญญานี้
- (ค) ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานทั้งในระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2 ให้ผู้รับสัมปทานรายงานเป็นหนังสือพร้อมทั้งรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ ผลกระทบที่ผู้รับสัมปทานได้รับ พร้อมทั้งข้อเสนอหรือแนวทางแก้ไขให้ รฟม. โดยพลัน แต่ไม่เกินสามสิบ (30) วันนับแต่วันที่เหตุดังกล่าวสิ้นสุดลง เมื่อ รฟม. ได้รับรายงานดังกล่าวแล้ว จะพิจารณา หรือสั่งการตามที่เห็นสมควรไปยังผู้รับสัมปทานโดยไม่ชักช้า ซึ่งผู้รับสัมปทานต้องดำเนินการตามเช่นว่านั้น
- (ง) ในระหว่างที่มีเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น ผู้รับสัมปทานจะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อจะปฏิบัติตามภาระหน้าที่ของตนตามสัญญานี้ต่อไปจนกว่า รฟม. จะสั่งการเป็นอย่างอื่น
- (จ) ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น เกิดขึ้น รฟม. มีสิทธิขยายระยะเวลาตามข้อ 8.5 หรือยกเลิกสัญญา ตามข้อ 24.3 (ค) หรือสั่งการตามความเหมาะสม
- (ฉ) ในกรณีที่ รฟม. ใช้สิทธิเลิกสัญญาเพราะเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นนี้แล้ว รฟม. และผู้รับสัมปทานจะเจรจาตกลงเพื่อกำหนดจำนวนเงินที่ผู้รับสัมปทานควรจะได้รับเพราะการเลิกสัญญานี้

19.2 ผลของเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น

- (ก) ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นและเหตุดังกล่าวมีความรุนแรงถึงขนาดที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่ได้รับผลกระทบเห็นว่าเหตุดังกล่าวทำให้ไม่สามารถดำเนินการให้สมดังวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของสัญญานี้ และคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายสามารถตกลงกันได้ ให้สัญญานี้ระงับลง และให้นำเงื่อนไขข้อ 19.1 (ค) มาใช้บังคับ ในกรณีที่ไม่สามารถตกลงกันได้ให้นำเงื่อนไขข้อ 30 มาใช้บังคับ
- (ข) ในกรณีที่มีการตกลงกันเลิกสัญญานี้ตามข้อ (ก) ข้างต้น คู่สัญญาตกลง ดังนี้
- (1) กรณีเลิกสัญญาในระยะที่ 1 ในระยะเวลาตามสัญญานี้ รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทานเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาจะต้องไม่เกินวงเงินสนับสนุน ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ รฟม. สามารถสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่างๆ ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า
 - (2) กรณีเลิกสัญญาในระยะที่ 2 ในระยะเวลาตามสัญญานี้ รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทาน ดังนี้
- (ก) สำหรับงานโยธา ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หักด้วยเงินสนับสนุนที่ผู้รับสัมปทานได้รับแล้ว (ซึ่งเงินสนับสนุนดังกล่าวจะต้องหักด้วยจำนวนเงินเท่ากับค่าเสื่อมราคาสะสมที่ใช้คำนวณมูลค่าทางบัญชีของงานโยธา ณ วันที่วัดมูลค่าชดเชย) ทั้งนี้ ค่าชดเชยสำหรับงานโยธานี้จะต้องไม่เกินวงเงินของเงินสนับสนุน และ
- (ข) สำหรับงานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) และ

(ค) ขดเคยค่าใ้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชีทั้งหมดของผู้รับสัมปทาน

ทั้งนี้ การจ่ายค่าขดเคยข้างต้น ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ รฟม. สามารถสืบทิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่างๆ ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า

ผู้รับสัมปทานจะต้องรื้อถอนบรรดาส่งปลุกสร้างของโครงการที่ได้ก่อสร้างหรือติดตั้ง หรืออยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือการติดตั้ง รวมถึงบรรดาวัสดุก่อสร้างทั้งหมดบนพื้นที่โครงการ ที่จัดหาภายใต้สัญญาฉบับนี้ที่ รฟม. ไม่สามารถสืบทิได้ตามที่กล่าวมาข้างต้น พร้อมทั้งส่งมอบพื้นที่โครงการที่ รฟม. เป็นเจ้าของหรือจัดหาภายใต้สัญญาฉบับนี้ ให้แก่ รฟม. ในสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิมที่เป็นอยู่ ณ วันที่มีผลบังคับใช้ของสัญญา โดยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น

20. คำรับรองและการรับประกันของผู้รับสัมปทาน

20.1 คำรับรองในเรื่องทั่วไป

ผู้รับสัมปทานรับรองตลอดระยะเวลาตามสัญญาว่า

(ก) สถานะทางการเงิน

ผู้รับสัมปทานมีสถานะทางการเงินดี ไม่มีหนี้สินล้นพ้นตัว ไม่อยู่ระหว่างเจราจาประนอมหนี้กับเจ้าหนี้ประกาศพักชำระหนี้ ถูกพิทักษ์ทรัพย์ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ หรืออยู่ระหว่างดำเนินการตามกระบวนการล้มละลาย กระบวนการฟื้นฟูกิจการ หรือกระบวนการคล้ายคลึงกัน

(ข) ความผูกพันของสัญญา

สัญญาฉบับนี้ สัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้าง และสัญญากู้เงินรวมถึงเอกสารอื่นใดที่จะได้จัดทำขึ้นตามสัญญาฉบับนี้ เมื่อได้มีการลงนามโดยผู้รับสัมปทานแล้ว เป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย และเป็นข้อผูกพันตามกฎหมายที่สมบูรณ์และมีผลผูกพันผู้รับสัมปทาน และสามารถที่จะใช้บังคับผู้รับสัมปทานได้ตามข้อกำหนดที่ได้ระบุไว้

(ค) ความขัดแย้งกับหนี้อื่น

การลงนามในสัญญาฉบับนี้ สัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้าง และ/หรือสัญญากู้เงินหรือการปฏิบัติตามข้อผูกพันใดๆ ตามสัญญาฉบับนี้ สัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้าง และ/หรือสัญญากู้เงิน จะไม่

(1) เป็นการฝ่าฝืน หรือขัดต่อข้อกำหนด เงื่อนไข คำรับรอง เอกสาร ตราสาร สัญญา ข้อตกลงกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับใดที่ผูกพันผู้รับสัมปทาน

(2) เป็นการฝ่าฝืนข้อจำกัดใดๆ ในเรื่องอำนาจอื่นใดของผู้รับสัมปทาน

(3) เป็นผลให้ผู้รับสัมปทานต้องก่อภาระติดพันใดๆ กับทรัพย์สิน หรือรายรับทั้งหมดหรือในบางส่วนใดๆ ของผู้รับสัมปทานเพื่อประโยชน์ของบุคคลใดๆ นอกเหนือไปจากเพื่อผลประโยชน์ของ รฟม. หรือผู้ให้กู้ ตามสัญญาฉบับนี้หรือสัญญากู้เงิน

(ง) การมอบอำนาจ

ผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการทางกฎหมายตามที่จำเป็น เพื่อบริการมอบอำนาจให้บุคคลหนึ่งหรือหลายบุคคลให้ลงนามในสัญญาฉบับนี้ สัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้าง และรวมถึงสัญญากู้เงินโดยถูกต้องแล้ว

(จ) การปฏิบัติตามกฎหมาย

ผู้รับสัมปทานจะต้องปฏิบัติตามสัญญา กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของราชอาณาจักรไทยในการดำเนินการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานตลอดระยะเวลาตามสัญญา ตามที่ได้มีการตกลงร่วมกันของคู่สัญญาหรือตามข้อกำหนดในสัญญานี้ รวมทั้งการจัดเก็บรายได้ และจัดทำบัญชีให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องและตามข้อกำหนดในสัญญานี้

(ฉ) ความถูกต้องแท้จริงของข้อมูล

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้รับสัมปทานที่ได้ให้ไว้กับ รฟม. ไม่ว่าเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาให้เข้าทำสัญญาฉบับนี้หรือไม่ก็ตาม เป็นข้อมูลที่เป็นความจริง ถูกต้อง และไม่ทำให้ รฟม. เข้าใจผิดในสาระสำคัญของข้อมูลดังกล่าว

(ช) การปฏิบัติตามมติหรือความเห็นของคณะกรรมการตามกฎหมาย

ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ปรับปรุงหรือแก้ไขการปฏิบัติงานตามสัญญานี้ ให้เป็นไปตามมติหรือความเห็นของคณะกรรมการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 มติของคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวมทั้งมติของคณะกรรมการที่มีอำนาจตามกฎหมายอื่น ทั้งนี้ มติหรือความเห็นของคณะกรรมการดังกล่าวจะต้องไม่ขัดเงื่อนไขของสัญญานี้

20.2 คำรับรองเกี่ยวกับการดำเนินการของงานในระยะที่ 1 และงานในระยะที่ 2

ผู้รับสัมปทานรับรองตลอดระยะเวลาตามสัญญาว่า

- (ก) ผู้รับสัมปทานได้ตรวจสอบข้อกำหนดของ รฟม. เกี่ยวกับการออกแบบและก่อสร้าง เอกสารที่เกี่ยวข้องของระบบรถไฟฟ้า และยืนยันว่าจะก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาของสัญญานี้
- (ข) ผู้รับสัมปทานได้ตรวจสอบข้อกำหนดของ รฟม. เกี่ยวกับการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า เอกสารที่เกี่ยวข้องของระบบรถไฟฟ้า และยืนยันว่าจะดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญานี้
- (ค) ผู้รับสัมปทานจะปฏิบัติงานตลอดระยะเวลาตามสัญญา ให้เป็นไปตามมาตรฐานวิชาชีพในการนั้นๆ

20.3 คำรับประกัน

ผู้รับสัมปทานรับประกันตลอดระยะเวลาตามสัญญาว่า

(ก) การนำส่งเอกสารและข้อมูล

เมื่อได้รับคำขอจาก รฟม. ผู้รับสัมปทานจะส่งรายงาน และข้อมูลอื่นๆ เกี่ยวกับการออกแบบและก่อสร้าง และการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า สถานะทางการเงินหรืออื่นๆ หรือสถานภาพของผู้รับสัมปทานตามที่ รฟม. ร้องขอให้แก่ รฟม. โดยเร็ว

(ข) การแจ้งข้อมูลสำคัญ

ผู้รับสัมปทานจะแจ้งให้ รฟม. ทราบถึงเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้โดยทันที (พร้อมทั้งรายละเอียดที่เกี่ยวข้องทั้งหมด) กล่าวคือ

- (1) การเกิดกรณีพิพาทสัญญากรณีใดๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับสัญญาฉบับนี้ สัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้างและสัญญาผู้เงิน

- (2) กรณีผิดสัญญาในหนี้อื่นใดของผู้รับสัมปทานที่มีมูลค่า หรือจำนวนเงินเกินกว่าสองร้อยล้าน (200,000,000) บาท หรือเทียบเท่า
 - (3) การเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงใดๆ ของผู้รับสัมปทาน
 - (4) เหตุการณ์ใดที่อาจจะมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อระบบรถไฟฟ้า ทรัพย์สิน หรือสถานะทางการเงิน และด้านอื่นๆ ของผู้รับสัมปทาน
- (ค) สัดส่วนการถือครองหุ้น
- ผู้รับสัมปทานจะต้องไม่เปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือครองหุ้นในนิติบุคคล ตลอดระยะเวลาตามสัญญา เว้นแต่จะได้รับการอนุมัติจาก รฟม. หรือเป็นไปตามกรณีที่กำหนดไว้ในข้อ 3.2

- (ง) ใบอนุญาต
- ผู้รับสัมปทานจะดำเนินการใดๆ เพื่อรักษาใบอนุญาตใดๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการ ตลอดจนการดำเนินกิจการของผู้รับสัมปทานให้มีผลใช้บังคับ และยื่นขอใบอนุญาตใดๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการ ตลอดจนดำเนินกิจการของผู้รับสัมปทานภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งจดทะเบียน และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด ซึ่งจำเป็นต่อภาระหน้าที่ของผู้รับสัมปทานตามสัญญานี้ สัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้าง และสัญญาการเงิน

- (จ) การมอบอำนาจ
- ผู้รับสัมปทานจะดำเนินการโดยทันทีเพื่อให้ได้รับ เพื่อปฏิบัติตาม และกระทำการต่างๆ ที่จำเป็นในการรักษาอำนาจให้มีผลบังคับอยู่เสมอตามที่กฎหมายกำหนด ในการปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญาฉบับนี้ สัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้าง และสัญญาการเงินเพื่อให้มีผลสมบูรณ์และมีผลบังคับตามกฎหมาย

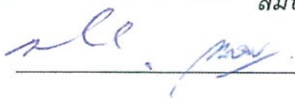
- (ฉ) การปฏิบัติตามกฎหมาย
- ผู้รับสัมปทานจะปฏิบัติตามกฎหมายทุกประการ

- (ช) การมีผลตามกฎหมาย
- ผู้รับสัมปทานจะดำเนินการใดๆ เพื่อให้ รฟม. สามารถปฏิบัติหน้าที่ หรือใช้สิทธิใดๆ ของ รฟม. ที่มีอยู่ตามสัญญานี้ได้โดยชอบด้วยกฎหมาย ตลอดจนปกป้อง รฟม. จากการฟ้องร้องดำเนินคดีใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากสัญญานี้

- (ซ) การไม่ทำให้ความเป็นนิติบุคคลไทยสิ้นสุดลง
- ผู้รับสัมปทานจะไม่ควบรวมกิจการ หรือดำเนินการกับบุคคลอื่นใด อันจะเป็นผลให้ความเป็นนิติบุคคลไทยของผู้รับสัมปทานสิ้นสุดลง

- (ณ) การก่อภาระผูกพัน
- ผู้รับสัมปทานจะไม่ก่อ หรือยอมให้มีสิทธิยืมหน่วง การจำนอง การจำนำ ภาระติดพัน บุริมสิทธิ การโอนสิทธิ หรือการโอนโดยทางหลักประกัน การวางหลักทรัพย์เป็นประกัน หรือภาระผูกพันใดๆ ในโครงการนี้ หรือสิทธิต่างๆ ทั้งสิ้น หรือในบางส่วนใดๆ และทรัพย์สินใดๆ ของผู้รับสัมปทาน เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

- (1) หลักประกันหรือบุริมสิทธิที่ก่อขึ้นด้วยผลแห่งกฎหมาย เฉพาะที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สินของผู้รับสัมปทาน



- (2) กรณีต่างๆ ที่ระบุไว้ตามสัญญาฉบับนี้ และในกรณีทรัพย์สินของผู้รับสัมปทาน ข้อยกเว้นนี้ให้รวมถึงสัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้จ้างและผู้ให้กู้

(ญ) ข้อตกลงต่างๆ

นอกเหนือจากข้อตกลงหรือข้อผูกพันทางการค้าปกติ และเป็นไปตามความต้องการของตลาดแล้ว ผู้รับสัมปทานจะไม่ทำข้อตกลงหรือข้อผูกพันใดๆ รวมถึงข้อตกลงในการหักกลบลบหนี้กับบุคคลใดๆ เว้นแต่ข้อตกลงหรือการหักกลบลบหนี้ดังกล่าว เป็นการกระทำขึ้นระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้ถือหุ้นหลักของผู้รับสัมปทาน หรือระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้ให้กู้ ซึ่งมีข้อตกลงไม่ขัดต่อกฎหมายและไม่ขัดต่อข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาฉบับนี้

20.4 การเชื่อถือในคำรับรองและการรับประกัน

ผู้รับสัมปทานตกลงและเข้าใจดีว่า รฟม. เข้าทำสัญญานี้ โดยเชื่อถือในคำรับรองและการรับประกันทั้งหลายของผู้รับสัมปทาน รวมทั้งข้อมูลต่างๆ ที่ผู้รับสัมปทานได้ให้แก่ รฟม. ในขั้นตอนการเข้าประมูลโครงการและยื่นของประกวดราคา ดังนั้น หากภายหลังปรากฏว่าคำรับรองหรือการรับประกันหรือข้อมูลใดๆ ของผู้รับสัมปทานไม่เป็นความจริงหรือไม่ถูกต้อง ไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด หรือผู้รับสัมปทานไม่ปฏิบัติตามคำรับรองหรือการรับประกันใดๆ ดังกล่าว เป็นสาระสำคัญถึงขนาดว่าไม่สามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพตามเงื่อนไขของสัญญาต่อไปได้ รฟม. มีสิทธิเลิกสัญญา และผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งปวงให้แก่ รฟม. และบุคคลที่เกี่ยวข้อง

20.5 ข้อตกลงรับรู้ของผู้รับสัมปทาน

ผู้รับสัมปทานตกลงและยอมรับว่า รฟม. ที่ปรึกษาของรฟม. และรัฐบาล ไม่จำเป็นต้องให้คำรับรองการรับประกัน การค้าประกันหรือคำยืนยันใดๆ ให้แก่ผู้รับสัมปทาน เว้นแต่ที่จะระบุโดยชัดแจ้งตามสัญญานี้

ผู้รับสัมปทานตกลงว่า

- (ก) ข้อมูลทั้งหลายเกี่ยวกับโครงการ (งานในระยะที่ 1 และ งานในระยะที่ 2) และทรัพย์สินทางปัญญาที่เปิดเผยโดย รฟม. ยังคงเป็นของ รฟม.
- (ข) ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ (งานในระยะที่ 1 และ งานในระยะที่ 2) ที่ รฟม. เปิดเผย มีไว้เพื่อให้เอกชนที่สนใจเตรียมและยื่นข้อเสนอในการร่วมประมูลโครงการเท่านั้น ฉะนั้น ข้อมูลที่เปิดเผยดังกล่าวจึงไม่ถือว่าเป็นคำรับรองหรือคำยืนยันใดๆ ที่ รฟม. ให้แก่ผู้รับสัมปทาน
- (ค) รฟม. และบุคคลที่เกี่ยวข้องไม่จำเป็นต้องตรวจสอบ รับรอง หรือยืนยันความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลที่เปิดเผย
- (ง) ผู้รับสัมปทานไม่สามารถอ้างว่าได้ตัดสินใจเข้าทำสัญญานี้ เพราะเชื่อในข้อมูลที่ รฟม. เปิดเผย

20.6 ความรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

ผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบในการชดเชยค่าใช้จ่ายและค่าใช้จ่าย ให้แก่ รฟม. ผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือผู้มีส่วนได้เสีย ในกรณีดังต่อไปนี้

- (ก) ผู้รับสัมปทานฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามหรือผิดคำรับรองหรือการรับประกัน รวมทั้งข้อมูลที่ให้ไว้เป็นเท็จหรือปลอม ไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน
- (ข) ในกรณีที่มิผู้เสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการออกแบบและก่อสร้าง หรือการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า โดยการเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้รับ

สัมปทาน บริวารหรือผู้รับจ้างของผู้รับสัมปทาน และ/หรือเหตุอื่นใดที่กฎหมายกำหนดให้ ผู้ครอบครองพื้นที่ก่อสร้างและสิ่งปลูกสร้างของโครงการต้องรับผิดชอบ

- (ค) ทรัพย์สินของ รฟม. ที่ รฟม. มอบให้ผู้รับสัมปทานใช้หรือครอบครองในการออกแบบและก่อสร้าง การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าสูญหาย เสียหาย เสื่อมค่า (เว้นแต่เพราะเหตุจากการใช้งานตามปกติ) หรือไร้ประโยชน์ หรือไม่สามารถดำเนินการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า
- (ง) ผู้รับสัมปทานต้องรับผิดชอบในบรรดาสิทธิเรียกร้อง ค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย หรือราคา รวมตลอดถึง การเรียกร้องโดยบุคคลที่สาม อันเกิดจากความผิดพลาดหรือการละเว้นไม่กระทำการของ ผู้รับสัมปทาน และ/หรือผู้รับจ้างรายใด
- (จ) ผู้รับสัมปทาน และ/หรือผู้รับจ้าง กระทำหรือละเว้นการกระทำใดๆ อันก่อให้เกิดความเสียหายต่อ ระบบรถไฟฟ้า หรือกระทบต่อการดำเนินการออกแบบและก่อสร้างหรือการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า
- (ฉ) ผู้รับสัมปทานหรือผู้รับจ้างรายใด ไม่ดูแลรักษาความสะอาดภายในพื้นที่ของระบบรถไฟฟ้า และ/หรือมีสิ่งโสโครก สิ่งปฏิกูล หรือมลพิษใดๆ ในพื้นที่ของระบบรถไฟฟ้า
- (ช) ผู้รับสัมปทานไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อหนึ่งข้อใดภายใต้เงื่อนไขแห่งสัญญานี้ ผู้รับสัมปทานหรือ ผู้รับจ้างรายใดไม่ปฏิบัติตามสัญญาระหว่างผู้รับสัมปทานกับผู้รับจ้าง อันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ รฟม.

21. คำรับรองของ รฟม.

21.1 หน้าที่ของ รฟม.

- (ก) รฟม. จะเป็นผู้รับผิดชอบในการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้แก่ผู้รับสัมปทาน ตามแผนการส่งมอบพื้นที่ ที่แนบในเอกสารประกวดราคา หรือแผนการส่งมอบพื้นที่ที่ได้ตกลงกันระหว่างผู้รับสัมปทานกับ รฟม. โดย รฟม. จะมีและรักษาไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิในพื้นที่ก่อสร้างตลอดระยะเวลาของ สัญญาโดยปราศจากการติดพันใดๆ และจะไม่ทำการจำหน่ายหรือมอบให้ หรือตกลงที่จะจำหน่าย หรือมอบให้ซึ่งสิทธิปัจจุบันหรือสิทธิในอนาคต หรือประโยชน์ในส่วนหนึ่งส่วนใดของพื้นที่ก่อสร้าง ภายหลังจากวันที่มีการลงนามในสัญญานี้
- เพื่อประโยชน์ของสัญญานี้ รฟม. ไม่จำเป็นต้องมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินสาธารณะ ทางน้ำ หรือถนน สาธารณะ อย่างไรก็ตาม รฟม. จะดำเนินการให้ผู้รับสัมปทานมีสิทธิในการครอบครอง เข้าถึงและ ใช้ที่ดินดังกล่าวเพื่อประโยชน์ของงาน ตลอดจนดำเนินการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษา ระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ในส่วนที่เกี่ยวกับที่ดิน ทางน้ำและถนนดังกล่าว
- (ข) หากมีความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างดังกล่าวไม่เป็นไปตามแผน ซึ่งไม่ใช่ ความผิดของผู้รับสัมปทาน รฟม. อาจพิจารณาชดเชยโดยขยายระยะเวลาในช่วงการก่อสร้างให้ เท่านั้น และจะไม่มีผลกระทบต่อระยะเวลาการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษา ซึ่งมีจำนวนสามสิบ (30) ปี ทั้งนี้ ผู้รับสัมปทานไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น จาก รฟม. ได้อีก
- (ค) รฟม. จะให้การช่วยเหลือในการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็น เพื่อให้ผู้รับสัมปทานได้รับการส่งเสริมการลงทุนภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

- (ง) การใช้สิทธิใดๆ ของ **รฟม.** ซึ่งเกิดขึ้นภายใต้ข้อสัญญาในสัญญานี้ **รฟม.** จะคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศ ประโยชน์ของโครงการและความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนของโครงการเป็นสำคัญ
22. ผู้รับจ้าง
- 22.1 การรับจ้าง
- (ก) **ผู้รับสัมปทาน** ออกรับจ้างผู้รับจ้างเพื่อการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าได้ โดย **ผู้รับสัมปทาน** จะต้องจัดหาผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์และคุณสมบัติที่เหมาะสม โดย **ผู้รับสัมปทาน** จะแจ้งรายละเอียดของผู้รับจ้างให้ **รฟม.** อนุมัติ
- (ข) **ผู้รับสัมปทาน** มีหน้าที่และความรับผิดชอบในงานตามสัญญานี้ทุกประการ เสมือนหนึ่งว่างานที่ทำโดยผู้รับจ้างนั้นๆ ได้ทำโดย **ผู้รับสัมปทาน** เอง และ **ผู้รับสัมปทาน** ไม่มีสิทธิยกข้อต่อสู้ใดๆ ที่ผู้รับจ้างอาจมีต่อ **รฟม.** ขึ้นต่อสู้ **รฟม.** ได้
- (ค) **รฟม.** มีสิทธิขอข้อมูลหรือเอกสารใดๆ เกี่ยวกับผู้รับจ้างจาก **ผู้รับสัมปทาน** ได้ตามที่ **รฟม.** เห็นสมควร **ผู้รับสัมปทาน** จะต้องจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารนั้นให้แก่ **รฟม.** โดยพลัน
- (ง) สัญญาระหว่าง **ผู้รับสัมปทาน** กับผู้รับจ้างไม่ผูกพัน **รฟม.**
- 22.2 การแก้ไขเปลี่ยนแปลงผู้รับจ้าง
- (ก) การเปลี่ยนแปลงผู้รับจ้างสำหรับโครงการ (งานในระยะที่ 1 และ งานในระยะที่ 2) ต้องได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก **รฟม.** ก่อน
- (ข) ในกรณีฉุกเฉิน **รฟม.** สามารถสั่งการให้ **ผู้รับสัมปทาน** สั่งให้ผู้รับจ้างดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม โดยขั้นตอนการปฏิบัติให้อ้างอิงข้อ 14
- (ค) สัญญาระหว่าง **ผู้รับสัมปทาน** กับผู้รับจ้างไม่ผูกพัน **รฟม.**
23. การแปรสภาพของ **รฟม.**
- ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงสถานะ การปรับโครงสร้างองค์กร หรือการแปรสภาพของ **รฟม.** ไม่ว่าส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมด ซึ่งส่งผลให้มีการโอนอำนาจในโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี จาก **รฟม.** ไปยังหน่วยงานอื่นของรัฐบาล **ผู้รับสัมปทาน** จะยอมรับหน่วยงานดังกล่าวของรัฐบาลเป็นคู่สัญญาแทนที่ **รฟม.** โดยไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญานี้แต่อย่างใด และสามารถปฏิบัติตามภาระหน้าที่ต่างๆ ของ **รฟม.** ตามสัญญานี้ได้เท่าเทียมกัน ข้อกำหนดและเงื่อนไขแห่งสัญญานี้ สำหรับสิทธิตามสัญญาและภาระหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบในส่วนของหน่วยงานดังกล่าวของรัฐบาล จะยังคงเป็นเช่นเดิมโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลง
24. การสิ้นสุดของสัญญา
- เหตุแห่งการสิ้นสุดของสัญญาจะมีขึ้นได้ ตามที่พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และที่อาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในภายหลังหรือกฎหมายอื่นกำหนด รวมทั้งตามที่ระบุในสัญญานี้
- 24.1 การสิ้นสุดของสัญญาตามผลของกฎหมาย
- (ก) ตามหมวด 4 สัมปทานแห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และที่อาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในภายหลัง

- (ข) ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 24.2 การครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญา
สัญญานี้สิ้นสุดลง ณ วันสิ้นอายุของสัญญา เว้นแต่เข้ากรณีตามข้อ 24.3 (การเลิกสัญญาก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา)
- 24.3 การเลิกสัญญาก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา
สัญญานับนี้อาจสิ้นสุดก่อนกำหนดระยะเวลาตามสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้
- (ก) หากเงินค่าปรับช่วงการออกแบบและก่อสร้างสะสมเกินกว่าร้อยละสิบ (10) ของมูลค่าสัญญา ระยะที่ 1 ตามข้อ 8.4 (จ)
- (ข) ผู้รับสัมปทานไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินติดต่อกัน 5 ปี ตามสัญญาข้อ 11.2
- (ค) เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น ตามข้อ 19 ถึงขั้นไม่สามารถดำเนินการตามสัญญาต่อไปได้ หรือคู่สัญญายินยอมกันให้มีการยกเลิกสัญญา
- (ง) ผู้รับสัมปทานผิดคำรับประกันตามข้อ 20.4 (การเชื่อถือในคำรับรองและการรับประกัน) ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญถึงขนาดว่าไม่สามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพตามเงื่อนไขของสัญญา
- (จ) การเลิกสัญญาข้อ 26 (สิทธิเลิกสัญญา ผลของการผิดสัญญาโดย รฟม. และผู้รับสัมปทาน)
- เมื่อเกิดสิทธิบอกเลิกสัญญาตามเหตุที่กำหนดไว้ในข้อสัญญานี้ ภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง รฟม. อาจเลือกใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้ โดยการใช้สิทธิดังกล่าว รฟม. จะพิจารณาโดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศและความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะเป็นสำคัญ
- 24.4 ผลของการสิ้นสุดของสัญญา
เมื่อสัญญานี้สิ้นสุดลงไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ สิทธิของผู้รับสัมปทานเหนือพื้นที่ก่อสร้าง หรืองานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนทรัพย์สิน วัสดุ เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ ยานพาหนะ อะไหล่ และอสังหาริมทรัพย์อื่นๆ ที่เป็นของผู้รับสัมปทานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานหรือการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี บนพื้นที่ดังกล่าวจะสิ้นสุดลง
25. การส่งมอบและคืนสิทธิงานโยธาและอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวภายหลังสัญญาสิ้นสุดลง
เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา ผู้รับสัมปทานจะส่งมอบและคืนสิทธิงานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวก พร้อมทั้งอุปกรณ์ระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการทั้งหมด ขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยวของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และอุปกรณ์ที่จัดหาให้โดย รฟม. หรือบุคคลอื่นๆ ตลอดจนชิ้นส่วนอะไหล่ตามที่กำหนดในข้อกำหนดของ รฟม. ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ และสมบูรณ์ เหมาะสม ตามอายุการใช้งานภายใต้การบำรุงรักษาตามมาตรฐานและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตัวอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยปราศจากการชำรุดบกพร่อง (เว้นแต่การเสื่อมสภาพจากการใช้งานตามปกติ) การรอนสิทธิและการะมัดพันใดๆ เพื่อให้ รฟม. หรือบุคคลที่ รฟม. กำหนด สามารถดำเนินการทางพาณิชย์ต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง โดยผู้รับสัมปทานไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนใดๆ ทั้งสิ้น นับถัดจากวันสิ้นสุดสัญญาดังรายละเอียดในข้อกำหนดของ รฟม. ให้แก่ รฟม. หรือผู้ที่ รฟม. กำหนด ตามวิธีการและหลักเกณฑ์เรื่องการคืนสิทธิโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ตามที่ระบุในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 12

26. สิทธิเลิกสัญญา ผลของการผิดสัญญาโดย รฟม. และผู้รับสัมปทาน

26.1 เหตุผิดสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน

รฟม. มีสิทธิเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้

(ก) รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับสัมปทานกระทำผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญในการปฏิบัติตามภาระหน้าที่ภายใต้สัญญา รวมทั้งกรณีต่อไปนี้

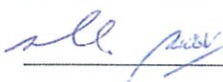
- (1) ผู้รับสัมปทานไม่สามารถดำเนินการให้ได้มาซึ่งความสำเร็จในการระดมทุน (Financial Close) ภายในระยะเวลาหนึ่งร้อยยี่สิบ (120) วัน นับจากวันลงนามในสัญญา หรือ
- (2) ผู้รับสัมปทานมิได้ลงนามผูกพันกับผู้รับจ้างช่วงหรือผู้ผลิต (Subcontractor/Supplier) รายที่ผู้รับสัมปทานได้นำประสบการณ์และผลงาน หรือมิได้ลงนามผูกพันกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบรถไฟฟ้าทั้ง 7 ระบบ ซึ่งผู้รับสัมปทานได้นำมาแสดงประกอบการยื่นข้อเสนอภายในระยะเวลาหกสิบ (60) วัน นับจากวันลงนามในสัญญา

ในระหว่างระยะที่ 1

- (3) ผู้รับสัมปทานมิได้ดำเนินการอย่างจริงจัง หรือระงับการปฏิบัติงาน ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน รวมทั้งงานออกแบบ เป็นระยะเวลาหนึ่งร้อยแปดสิบ (180) วัน หรือ
- (4) ผู้รับสัมปทานมิได้ดำเนินงานตามข้อกำหนดในระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จ และจัดให้มีบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบ (180) วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) จาก รฟม.
- (5) ผู้รับสัมปทานฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับงานในส่วนที่มีสาระสำคัญ ถึงขั้นที่ทำให้เห็นได้ว่าผู้รับสัมปทานไม่สามารถทำงานการออกแบบและก่อสร้างได้เสร็จภายในระยะเวลาสิ้นสุดช่วงระยะที่ 1 ของสัญญานี้ และเมื่อได้รับแจ้งจาก รฟม. ผู้รับสัมปทานไม่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่เหมาะสมในการแก้ไขการกระทำผิดดังกล่าว (หากสามารถแก้ไขได้) ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบ (180) วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจาก รฟม. เกี่ยวกับการผิดสัญญาซึ่งกำหนดให้ทำการแก้ไขการกระทำผิดดังกล่าว หรือ

ในระหว่างระยะที่ 2

- (6) ผู้รับสัมปทานฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ทำให้เห็นได้ว่าผู้รับสัมปทานไม่สามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพตามเงื่อนไขของสัญญาและเมื่อได้รับแจ้งจาก รฟม. ผู้รับสัมปทานไม่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนที่เหมาะสมในการแก้ไขการกระทำผิดดังกล่าว (หากสามารถแก้ไขได้) ภายในหกสิบ (60) วันนับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งจาก รฟม. เกี่ยวกับการผิดสัญญาและกำหนดให้ทำการแก้ไขการกระทำผิดดังกล่าว หรือ
- (7) ผู้รับสัมปทานปฏิบัติผิดภาระหน้าที่ใดๆ ของตนในสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี จนเป็นเหตุให้ รฟม. เห็นว่ามีอันตรายอย่างมากต่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน และมีได้เข้าดำเนินการแก้ไขเยียวยาการปฏิบัติผิดภาระหน้าที่ดังกล่าวภายในสาม (3) วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจาก รฟม. ให้แก้ไขเยียวยาในกรณีดังกล่าว



- (ข) ก่อนใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาตามข้อ 26.1 (ก) ข้างต้น รฟม. จะมีหนังสือบอกกล่าวแก่ผู้รับสัมปทาน ให้แก้ไขเยียวยาการผิดสัญญาหรือเหตุผิดนัดอื่นๆ และผู้รับสัมปทานจะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะแก้ไขเยียวยาเหตุดังกล่าวภายในระยะเวลาที่ รฟม. กำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าเก้าสิบ (90) วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวนั้น ซึ่ง รฟม. อาจขยายระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าวออกไปได้อีก หากเห็นว่ามีเหตุจำเป็นและมีเหตุผลสมควร ทั้งนี้ หากเหตุการณ์ดังกล่าวมิได้รับการแก้ไขเยียวยาภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือระยะเวลาที่ได้ขยายออกไป รฟม. อาจใช้สิทธิเลิกสัญญานี้ได้ทันที

26.2 ผลของการผิดสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน

- (ก) ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานไม่แก้ไขเยียวยาการปฏิบัติผิดสัญญาใดๆ ที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 26.1 รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญานับตั้งแต่สิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ทันที โดยไม่ต้องบอกกล่าวใดๆ อีก โดย รฟม. จะไม่ชำระเงินใดๆ ให้แก่ผู้รับสัมปทาน และมีสิทธิดังนี้

หลังจากลงนามในสัญญา : รฟม. มีสิทธิที่จะริบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาและเรียกเงินประกันในระยะเวลาที่ 1 และ ค่าเสียหายจากผู้รับสัมปทาน โดยคำนวณจากฐานรายได้ของ รฟม. ที่ระหว่างงานในระยะที่ 1 รฟม. พึงได้รับตลอดระยะเวลาตามสัญญาตามที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 7 มาเป็นองค์ประกอบหนึ่งในการพิจารณา

ระหว่างงานในระยะที่ 2 : รฟม. มีสิทธิริบหลักประกันการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษา รวมทั้งเรียกค่าเสียหายอื่นใดทั้งหมดตามความเป็นจริงจากผู้รับสัมปทาน โดยคำนวณค่าเสียหายจากฐานรายได้ของ รฟม. ที่ รฟม. พึงได้รับตลอดระยะเวลาตามสัญญา ตามที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 7 มาเป็นองค์ประกอบหนึ่งในการพิจารณา

หาก รฟม. เห็นว่าสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ในส่วนใดไม่สามารถใช้งานได้และไม่สามารถแก้ไขให้ใช้งานได้ด้วยวิธีอื่นใดนอกจากวิธีการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าในส่วนนั้นแล้ว และ รฟม. ไม่สามารถรับสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่างๆ ได้ ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่าภายใต้ระบบรถไฟฟ้าที่ผู้รับสัมปทานเลือกใช้ ในกรณีนี้ผู้รับสัมปทานจะต้องรื้อถอนบรรดาสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าในส่วนที่ไม่สามารถใช้งานได้และไม่สามารถแก้ไขให้ใช้งานได้ทันทีได้ก่อสร้างหรือติดตั้ง หรืออยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือการติดตั้ง รวมถึงบรรดาวัสดุก่อสร้างทั้งหมดบนพื้นที่โครงการที่จัดหาภายใต้สัญญาฉบับนี้ พร้อมทั้งส่งมอบพื้นที่โครงการ ที่ รฟม. เป็นเจ้าของหรือจัดหาภายใต้สัญญาฉบับนี้ ให้แก่ รฟม. ในสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิมที่เป็นอยู่ ณ วันที่มีผลบังคับใช้ของสัญญา โดยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาตกลงว่า สิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี นอกเหนือจากกรณีที่ผู้รับสัมปทานจะต้องรื้อถอน ในวรรคก่อนหน้านี้นี้ รฟม. ตกลงขดเชยสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ซึ่งปลอดจากการรื้อถอนหรือการระดัดพันใดๆ ทั้งสิ้น ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (1) กรณีเลิกสัญญาในระยะที่ 1 ในระยะเวลาตามสัญญา รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทานเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) (แต่ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธายังต้องไม่เกินวงเงินสนับสนุน
- (2) กรณีเลิกสัญญาในระยะที่ 2 ในระยะเวลาตามสัญญา รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทานเท่ากับผลลัพธ์ของ (ก) หรือผลลัพธ์ของ (ข) โดยเลือกค่าใดค่าหนึ่งที่มีมูลค่าต่ำกว่า ทั้งนี้คู่สัญญาตกลงว่า

(ก) กรณีเลือกจ่ายค่าชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทาน ดังนี้

- (1) สำหรับงานโยธา ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หักด้วยเงินสนับสนุนที่ผู้รับสัมปทานได้รับแล้ว (ซึ่งเงินสนับสนุนดังกล่าวจะต้องหักด้วยจำนวนเงินเท่ากับค่าเสื่อมราคาสะสมที่ใช้คำนวณมูลค่าทางบัญชีของงานโยธา ณ วันที่ตัวมูลค่าชดเชย) ทั้งนี้ ค่าชดเชยสำหรับงานโยธานี้จะต้องไม่เกินวงเงินของเงินสนับสนุน และ

- (2) สำหรับงานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)

(ข) กรณีเลือกจ่ายค่าชดเชยเท่ากับมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทานเท่ากับมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) และ รฟม. ตกลงชำระเงินสนับสนุนที่เหลืออยู่ให้แก่ผู้รับสัมปทาน

- (ข) ในระหว่างการดำเนินการตามเงื่อนไขของข้อนี้ ผู้รับสัมปทานจะให้ความร่วมมือและช่วยเหลือ รฟม. ในการเข้าบริหารกิจการระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี โดยผู้รับสัมปทานจะไม่ดำเนินการใดๆ หรือจัดให้มีการดำเนินการใดๆ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม อันจะมีผลทำให้การเข้าบริหารกิจการรถไฟฟ้าโดย รฟม. หรือการให้บริการระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี หรือการจัดเก็บค่าโดยสารต้องล่าช้าหรือหยุดชะงัก หรือไม่สามารถดำเนินการได้

ทั้งนี้ ในการให้ความร่วมมือและความช่วยเหลือข้างต้น รฟม. จะอนุญาตให้ผู้รับสัมปทานได้รับค่าตอบแทนจากการดำเนินการข้างต้น โดยหากเป็นกรณีที่ผู้รับสัมปทานช่วยเหลือเดินรถไฟฟ้า จะได้รับค่าจ้างในอัตราที่เหมาะสมและเป็นธรรม

26.3 นิติบุคคลที่เข้าแทนที่

- (ก) ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานผิดสัญญาอันเป็นเหตุให้ รฟม. สามารถใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้
- (1) รฟม. จะแจ้งเป็นหนังสือเมื่อเกิดเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวให้ผู้ให้กู้ทราบ เพื่อให้ผู้ให้กู้สามารถเข้ามาเยียวยาเหตุแห่งการเลิกสัญญาดังกล่าวได้ ภายในระยะเวลาเยียวยาเหตุแห่งการเลิกสัญญาที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ทั้งนี้ เป็นสิทธิของผู้ให้กู้ว่าจะเข้ามาเยียวยาเหตุดังกล่าวหรือไม่ หากเหตุดังกล่าวได้รับการเยียวยา รฟม. จะไม่ใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา และ/หรือ
 - (2) หาก รฟม. และผู้รับสัมปทานตกลงให้ผู้ให้กู้มีสิทธิเสนอนิติบุคคลอื่น (“นิติบุคคลที่เข้าแทนที่”) เข้ามาแทนที่ผู้รับสัมปทานได้ รฟม. จะมีหนังสือแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบ ผู้ให้กู้ชอบที่จะเสนอนิติบุคคลอื่นเข้ามาแทนที่ผู้รับสัมปทานได้ภายในระยะเวลาเก้าสิบ (90) วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง ภายใต้เงื่อนไขที่ว่านิติบุคคลที่เข้าแทนที่นั้นจะต้องแสดงหลักฐานต่อ รฟม. จนเป็นที่พอใจว่านิติบุคคลที่เข้าแทนที่ดังกล่าวจะมีสถานะทางการเงินและมีความสามารถทางเทคนิคเป็นที่น่าเชื่อถือเพียงพอที่จะเข้าปฏิบัติงานและรับภาระหน้าที่ของ

ผู้รับสัมปทานตามสัญญานี้ได้ ทั้งนี้ นิติบุคคลที่เข้าแทนที่จะต้องรับประกันระชดใช้ค่าเสียหายใดๆ ที่ รฟม. มีสิทธิได้รับจากผู้รับสัมปทานแทนผู้รับสัมปทาน และต้องชำระเงินใดๆ ที่ผู้รับสัมปทานมีความผูกพันจะต้องชำระให้แก่ รฟม. ซึ่งยังคงชำระอยู่ก่อนหรือในขณะที่เข้าแทนที่นั้น

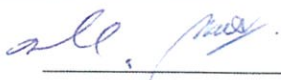
- (ข) ในกรณีที่ รฟม. ได้ให้ความเห็นชอบบุคคลที่เข้าแทนที่ตามข้อ 26.3 (ก) แล้ว นิติบุคคลที่เข้าแทนที่ดังกล่าวจะเข้ารับประโยชน์จากสิทธิต่างๆ ทั้งหมด และจะเข้ารับภาระหน้าที่ที่มีต่อ รฟม. ตามสัญญานี้แทนที่ผู้รับสัมปทาน ซึ่งในกรณีนี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องโอนสิทธิประโยชน์และสิทธิต่างๆ ที่ได้ตามตามสัญญานี้ทั้งหมดให้แก่นิติบุคคลที่เข้าแทนที่ในทันที และให้ถือว่า รฟม. อนุมัติการโอนดังกล่าว
- (ค) ในกรณีที่ รฟม. ไม่ให้ความเห็นชอบนิติบุคคลที่เข้าแทนที่ภายในระยะเวลาเก้าสิบ (90) วัน นับแต่วันที่ รฟม. ได้รับแจ้งจากผู้ให้กู้ตามข้อ (ก) ข้างต้น และผู้ให้กู้มิได้เสนอนิติบุคคลรายใหม่ให้ รฟม. พิจารณา หรือผู้ให้กู้มิได้เสนอนิติบุคคลเข้ามาแทนที่ภายในระยะเวลาตามข้อ (ก) ดังกล่าว ให้ถือว่า ผู้ให้กู้ไม่ประสงค์จะเสนอนิติบุคคลเข้าแทนที่อีกต่อไป หรือในกรณีที่ รฟม. ไม่ให้ความเห็นชอบนิติบุคคลที่ผู้ให้กู้เสนอเข้ามาใหม่อีก ผู้ให้กู้จะไม่มีสิทธิเสนอนิติบุคคลรายใหม่ให้ รฟม. พิจารณาได้อีกต่อไป และให้นำข้อกำหนดและเงื่อนไขในข้อ 26.2 มาบังคับใช้ทันที
- (ง) นิติบุคคลที่เข้าแทนที่จะต้องปฏิบัติตามภาระหน้าที่ของผู้รับสัมปทานตามสัญญานี้ หากนิติบุคคลที่เข้าแทนที่ปฏิบัติผิดสัญญา ผู้ให้กู้มีสิทธิเสนอนิติบุคคลรายใหม่เข้าแทนที่นิติบุคคลเข้าแทนที่ซึ่งได้ปฏิบัติผิดสัญญากับ รฟม. ได้ และหากนิติบุคคลรายใหม่นี้ปฏิบัติผิดสัญญาอีก รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที โดยผู้ให้กู้ไม่มีสิทธินำเสนอนิติบุคคลอื่นใดเพื่อเข้าแทนที่อีก
- (จ) ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานผิดสัญญากับ รฟม. และจำเป็นต้องมีนิติบุคคลที่เข้าแทนที่ หากการผิดสัญญานั้นมีสาเหตุมาจากความบกพร่องอย่างร้ายแรงในการบริหารจัดการการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี จนอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน รฟม. อาจเข้าควบคุมการบริหารจัดการการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ในระหว่างการรอผู้ให้กู้คัดเลือกนิติบุคคลที่เข้าแทนที่ เพื่อให้ รฟม. พิจารณา และเมื่อผู้ให้กู้ได้เสนอนิติบุคคลที่เข้าแทนที่ให้ รฟม. พิจารณา และ รฟม. ได้ให้ความเห็นชอบตามข้อ (ข) ข้างต้นแล้ว ให้นิติบุคคลที่เข้าแทนที่นั้นรับผิดชอบในการบริหารจัดการการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ต่อไปจนกว่าจะมีการสับเปลี่ยนตามข้อ (ง) ข้างต้น
- (ฉ) ในกรณีที่ผู้รับสัมปทานผิดข้อตกลงสัญญาเงินกู้ ทำให้ผู้ให้กู้มีสิทธิบอกเลิกข้อตกลงสัญญาเงินกู้ได้ ผู้ให้กู้มีสิทธิทำหนังสือแจ้งให้ รฟม. ทราบ และเสนอนิติบุคคลอื่น (นิติบุคคลที่เข้าแทนที่) เข้ามาแทนที่ผู้รับสัมปทานได้ ทั้งนี้ ให้นำบทบัญญัติในข้อ 26.3 (ก) (ข) (ค) (ง) (จ) มาใช้บังคับ

26.4 การเลิกสัญญาตามเหตุที่กฎหมายกำหนด

ในกรณีที่มิเหตุตามบทบัญญัติในหมวด 4 สัมปทาน แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และที่อาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงในภายหลัง รวมทั้งการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอื่น และเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการประชาชน หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายในการให้บริการประชาชน หรือเป็นเหตุให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน รฟม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา

26.5 การสั่งการของ รฟม.

เพื่อประโยชน์แก่การให้บริการสาธารณะ ความมั่นคงของประเทศ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ หรือประโยชน์อื่นใด อันเป็นกิจการสาธารณะ รฟม. มีสิทธิเลิกสัญญา หรือสั่งให้ผู้รับสัมปทานดำเนินการตามที่เห็นสมควรได้



26.6 เหตุการณ์ผิดสัญญาโดย รฟม.

ผู้รับสัมปทานมีสิทธิบอกเลิกสัญญาดังต่อไปนี้

- (ก) รฟม. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างได้จนมีผลกระทบร้ายแรงอย่างมีนัยสำคัญต่อสิทธิของผู้รับสัมปทานที่จะดำเนินการปฏิบัติหน้าที่ในสัญญาซึ่งรวมถึงการให้บริการเดินรถไฟฟ้า
- (ข) อัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ตามสัญญานี้ไม่มีผลบังคับใช้ตามสัญญา หรือ
- (ค) รฟม. ล้มสภาพ หรือไม่มีอำนาจ หรือหน้าที่ที่จะดำเนินการตามสัญญานี้โดยไม่มีหน่วยงาน หรือองค์กรอื่นใดเข้ามาแทนที่เพื่อรับโอนสิทธิและหน้าที่ของ รฟม. ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

ก่อนใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาตามข้อสัญญานี้ ผู้รับสัมปทาน จะมีหนังสือบอกกล่าวแก่ รฟม. ให้แก้ไขเยียวยาเหตุการณ์ผิดสัญญาหรือเหตุผิดนัดอื่นๆ และ รฟม. จะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะแก้ไขเยียวยาเหตุดังกล่าวภายในระยะเวลาที่ผู้รับสัมปทานกำหนด แต่ต้องไม่น้อยกว่าสองร้อยเจ็ดสิบ (270) วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวนั้น ซึ่งผู้รับสัมปทานอาจขยายระยะเวลาดังกล่าวออกไปได้อีก หากเห็นว่ามีเหตุจำเป็นและมีเหตุผลสมควร ทั้งนี้ หากเหตุการณ์ดังกล่าวมิได้รับการแก้ไขเยียวยาภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือระยะเวลาที่ได้ขยายออกไป ผู้รับสัมปทานอาจใช้สิทธิเลิกสัญญานี้ได้ทันที

26.7 ผลของการผิดสัญญาโดย รฟม. หรือการเลิกสัญญาตามเหตุที่กฎหมายกำหนด หรือการสั่งการของ รฟม.

ในกรณีที่มีการเลิกสัญญาตามเหตุที่กฎหมายกำหนด ตามข้อ 26.4 หรือตามเหตุจากการสั่งการของ รฟม. ตามข้อ 26.5 หรือในกรณีที่ รฟม. ผิดสัญญาและไม่สามารถแก้ไขเยียวยาการปฏิบัติผิดสัญญาใดๆ ที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 26.6 ซึ่งมีผลให้ผู้รับสัมปทานมีสิทธิบอกเลิกสัญญานับตั้งแต่สิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ทันที โดยมีต้องบอกกล่าวใดๆ อีก รฟม. จะพิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทาน ดังนี้

- (ก) กรณีเลิกสัญญาในระยะที่ 1 ในระยะเวลาตามสัญญา รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทาน เท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาจะต้องไม่เกินวงเงินสนับสนุน
- (ข) กรณีเลิกสัญญาในระยะที่ 2 ในระยะเวลาตามสัญญา รฟม. ตกลงจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้รับสัมปทาน เท่ากับมูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Cost) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าตลาดยุติธรรม และ รฟม. ตกลงชำระเงินสนับสนุนที่เหลืออยู่ให้แก่ผู้รับสัมปทาน

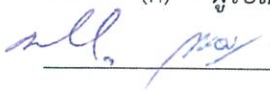
ทั้งนี้ตาม (ก) และ (ข) ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ รฟม. สามารถสืบสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่างๆ ได้ ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า

ผู้รับสัมปทานจะต้องรื้อถอนบรรดาสสิ่งปลูกสร้างของโครงการที่ได้ก่อสร้างหรือติดตั้ง หรืออยู่ระหว่างการก่อสร้างหรือการติดตั้ง รวมถึงบรรดาวัสดุก่อสร้างทั้งหมดบนพื้นที่โครงการ ที่จัดหาภายใต้สัญญานับนี้ที่ รฟม. ไม่สามารถสืบสิทธิได้ตามที่กล่าวมาข้างต้น พร้อมทั้งส่งมอบพื้นที่โครงการที่ รฟม. เป็นเจ้าของหรือจัดหาภายใต้สัญญานับนี้ ให้แก่ รฟม. ในสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิมที่เป็นอยู่ ณ วันที่มีผลบังคับใช้ของสัญญา โดยค่าใช้จ่ายของผู้รับสัมปทานทั้งสิ้น

27. การเก็บรักษาข้อมูลโครงการและการเก็บรักษาความลับ

27.1 การเก็บรักษาข้อมูลและการเปิดเผยข้อมูลโดยผู้รับสัมปทาน

- (ก) ผู้รับสัมปทานมีหน้าที่ ดังนี้



- (1) เก็บรักษาข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายและเงินทุน ข้อมูลเกี่ยวกับบุคลากร ข้อมูลเกี่ยวกับทรัพย์สิน ข้อมูลเกี่ยวกับแผนงาน และการปฏิบัติการในการดำเนินการตามสัญญานี้ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ พร้อมทั้งจัดทำรายงานตามแบบ วิธีการ ภายในระยะเวลาที่ได้รับ ความเห็นชอบจาก รฟม.
- (2) อำนวยความสะดวกให้แก่ รฟม. ในการตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับสัมปทานมีหน้าที่ต้องเก็บรักษา ณ สถานที่ใดๆ
- (3) แจ้ง รฟม. โดยทันทีเมื่อมีการบอกเลิกสัญญาจ่ายเงิน

27.2 การรักษาความลับ

27.2.1 ห้ามมิให้ผู้รับสัมปทานใช้หรือเปิดเผย และผู้รับสัมปทานจะดำเนินการเพื่อมิให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับตนใช้หรือเปิดเผยสัญญาฉบับนี้ และข้อมูลที่เป็นความลับนอกเหนือจากเพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการตามสัญญาฉบับนี้ เว้นแต่

- (ก) ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก รฟม.
- (ข) การเปิดเผยตามที่กฎหมายกำหนดหรือตามคำสั่งของศาล หรือหน่วยงานของรัฐ
- (ค) การเปิดเผยสัญญาฉบับนี้ให้ผู้ถือหุ้นสำหรับโครงการ เพื่อวัตถุประสงค์ในการขอรับการสนับสนุนทางการเงินสำหรับการดำเนินโครงการของผู้รับสัมปทาน ทั้งนี้ เท่าที่จำเป็นและเกี่ยวข้องกับการขอรับการสนับสนุนทางการเงินสำหรับโครงการ
- (ง) [อื่นๆ (หากมี)]

27.2.2 ผู้รับสัมปทานรับทราบและตกลงให้ รฟม. มีสิทธิเปิดเผยสัญญาฉบับนี้ รวมถึง [สัญญาที่เกี่ยวข้องกับโครงการและ] เอกสารหรือข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการหรือการดำเนินการใดๆ ตามสัญญาฉบับนี้ของผู้รับสัมปทาน เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งรวมถึงกฎหมายว่าด้วยข้อมูลข่าวสารของราชการ

การรักษาความลับในข้อนี้ ให้มีผลใช้บังคับและให้มีผลผูกพันตลอดระยะเวลาตามสัญญา และจะยังมีผลใช้บังคับหลังจากที่มีการเลิกสัญญานี้ หรือเมื่อสัญญานี้สิ้นสุดลง

28. สิทธิของ รฟม. ในการเข้าดำเนินการระบบรถไฟฟ้า

- (ก) รฟม. มีสิทธิดำเนินการตามระบุไว้ในข้อ 28 (ข) ดังที่จะกล่าวต่อไปนี้ หาก รฟม. มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า รฟม. จำเป็นต้องเข้าดำเนินการใดๆ กับการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า เนื่องด้วยสาเหตุดังต่อไปนี้
 - (1) เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ หรือบริการสาธารณะ หรือ สุขภาพอนามัยของสาธารณชน หรือทรัพย์สินของรัฐ หรือสิ่งแวดล้อม หรือความสงบเรียบร้อยของประชาชน
 - (2) รฟม. จำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย
- (ข) เมื่อเกิดเหตุตามข้อ 28 (ก) และ รฟม. ประสงค์จะดำเนินการใดๆ กับการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า รฟม. จะแจ้งให้ผู้รับสัมปทานทราบเป็นหนังสือดังนี้
 - (1) การดำเนินการที่ รฟม. จะกระทำ
 - (2) เหตุที่ต้องกระทำเช่นนั้น
 - (3) วันที่จะเริ่มดำเนินการ
 - (4) ระยะเวลาของการดำเนินการ

alt

alt

- (5) ผลกระทบของการดำเนินการต่อผู้รับสัมปทาน และหน้าที่ของผู้รับสัมปทานในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระหว่างระยะเวลาดังกล่าว
- (ค) ภายใต้บังคับของมาตรา 53 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 การใช้สิทธิตามข้อสัญญานี้ รฟม. จะดำเนินการเท่าที่จำเป็นเพื่อแก้ไขปัญหาตามเหตุที่ระบุไว้ในข้อ 28 (ก) เท่านั้น โดยหาก รฟม. ดำเนินการใดๆ โดยอาศัยสิทธิข้อนี้แล้วทำให้โครงการหรือผู้รับสัมปทานได้รับความเสียหายเกิดขึ้น รฟม. ตกลงจะจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้รับสัมปทานในความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงกับผู้รับสัมปทาน นอกจากนี้ รฟม. ตกลงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการของ รฟม. รวมถึง รฟม. มีสิทธิจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารโดยอาศัยสิทธิตามข้อสัญญานี้ด้วย
29. ภาษาและกฎหมายที่ใช้บังคับ
สัญญานี้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และอยู่ภายใต้บังคับและตีความตามกฎหมายไทย
30. การระงับข้อพิพาท
นอกเสียจากจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญานี้ หากมีข้อพิพาท ข้อขัดแย้งหรือข้อเรียกร้องที่เกิดขึ้น หรือเกิดเนื่องจากสัญญานี้ ระหว่าง รฟม. กับผู้รับสัมปทาน คู่สัญญาอาจทำการเจรจากันเพื่อยุติข้อพิพาทโดยฉันทมิตร (Amicable settlement of disputes) เพื่อให้แน่ใจว่าจะสามารถตกลงกันฉันทมิตรได้หรือไม่
ในกรณีที่ไม่สามารถหาข้อยุติเพื่อระงับข้อพิพาท ข้อขัดแย้งหรือข้อเรียกร้องดังกล่าวได้ภายในหกสิบ (60) วัน หรือกำหนดระยะเวลาอื่นที่คู่สัญญาอาจตกลงกัน คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจดำเนินการนำข้อพิพาทข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องขึ้นสู่ศาลไทยที่มีเขตอำนาจ
ในกรณีที่ข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญา ผู้รับสัมปทานจะดำเนินงานและการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาตามสัญญาต่อไป โดยไม่นำเหตุแห่งข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องดังกล่าวขึ้นอ้างเพื่อหยุดดำเนินงาน หรือเป็นเหตุให้ไม่ปฏิบัติตามสัญญาฉบับนี้
31. สิทธิในการเข้าไปยังสถานที่ของผู้รับสัมปทาน
เพื่อให้ รฟม. สามารถตรวจสอบการปฏิบัติตามสัญญานี้ ผู้รับสัมปทานตกลง ดังนี้
(ก) ผู้รับสัมปทานยินยอมให้ รฟม. หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานของ รฟม. เข้าไปตรวจกิจการในสถานที่ทำการของผู้รับสัมปทาน ตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
(ข) ผู้รับสัมปทานจะจัดให้ รฟม. สามารถดำเนินการตามข้อ 31 (ก) ได้ในสถานที่ทำการของผู้รับสัมปทาน
32. การใช้เรือไทย
ในการปฏิบัติตามสัญญานี้ หากผู้รับสัมปทานจะต้องส่งหรือนำเข้าของมาจากต่างประเทศ รวมทั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ต้องนำเข้ามาเพื่อปฏิบัติงานตามสัญญา ไม่ว่าผู้รับสัมปทานจะเป็นผู้นำของเข้ามาเอง หรือนำเข้ามาโดยผ่านตัวแทนหรือบุคคลอื่นใด ถ้าสิ่งของนั้นต้องนำเข้ามาโดยทางเรือในเส้นทางเดินเรือที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด ผู้รับสัมปทานต้องจัดการให้สิ่งของดังกล่าวบรรทุกโดยเรือไทย หรือเรือที่มีสิทธิเช่นเดียวกับเรือไทยจากต่างประเทศมายังประเทศไทย เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าก่อนบรรทุกของนั้นลงเรืออื่นที่มีใช้เรือไทย หรือเป็นของที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศยกเว้นให้บรรทุกโดยเรืออื่นได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าการส่งหรือสั่งซื้อของดังกล่าวจากต่างประเทศจะเป็นแบบใด

ในการส่งมอบงานตามสัญญาให้แก่ รฟม. ถ้างานนั้นมีสิ่งของตามวรรคแรก ผู้รับสัมปทานจะต้องส่งมอบใบตราส่ง (Bill of Lading) หรือสำเนาใบตราส่งสำหรับของนั้น ซึ่งแสดงว่าได้บรรทุกมาโดยเรือไทย หรือเรือที่มีสิทธิเช่นเดียวกับเรือไทยให้แก่ รฟม. พร้อมกับการส่งมอบงานด้วย

33. การใช้แรงงานไทย

ผู้รับสัมปทานต้องจัดให้บุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ทำงานในตำแหน่งต่างๆ ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ รวมถึงบุคลากรหลักด้านเทคนิค เว้นแต่งานใดที่มีลักษณะเฉพาะด้าน ซึ่งผู้รับสัมปทานไม่สามารถจัดหาคนไทยที่มีความรู้ความชำนาญในด้านนั้นมาทำงานได้ ผู้รับสัมปทานอาจให้ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญจากต่างประเทศมาทำงานแทนได้ แต่ผู้รับสัมปทานต้องจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้ความชำนาญให้บุคคลสัญชาติไทยสามารถทำงานแทนได้ภายในห้า (5) ปีนับแต่วันที่ได้รับสัมปทาน

34. มาตรฐานฝีมือช่าง

ผู้รับสัมปทานตกลงเป็นเงื่อนไขสำคัญว่า ตลอดระยะเวลาตามสัญญานี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องมีและใช้บุคลากรซึ่งเป็นผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง จากสถาบันมาตรฐานฝีมือช่างที่ได้รับการรับรองจากทางราชการ หรือผู้มีวุฒิบัตรระดับ ปวช. ปวส. และ ปวท. หรือเทียบเท่าจากสถาบันการศึกษาที่ ก.พ. รับรองให้เข้ารับราชการได้ในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละสิบ (10) ของแต่ละสาขาช่าง

ผู้รับสัมปทานต้องจัดให้มีวิศวกรซึ่งได้รับอนุญาตเป็นผู้ประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมทุกสาขาวิชาช่างที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามสัญญานี้ ไม่น้อยกว่าห้า (5) คน ปฏิบัติงานประจำอยู่ ณ บริเวณหน้างานตลอดเวลา ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำบัญชีแสดงรายชื่อและจำนวนวิศวกร ผู้เชี่ยวชาญสาขาต่าง ๆ และช่างทั้งหมด โดยจำแนกตามแต่ละสาขาของวิศวกร ผู้เชี่ยวชาญ ช่าง และระดับช่าง พร้อมกับระบุรายชื่อช่างผู้ผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือช่าง หรือผู้มีวุฒิบัตรดังกล่าวในวรรคแรก นำมาแสดงพร้อมหลักฐานต่างๆ ต่อคณะกรรมการตรวจการจ้าง หรือผู้ควบคุมงานก่อนเริ่มลงมือทำงาน และพร้อมที่จะให้ รฟม. หรือเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ตรวจสอบดูได้ตลอดระยะเวลาตามสัญญา

35. คำบอกกล่าวหรือรายงาน

การส่งคำบอกกล่าว รายงาน หรือการแจ้งใดๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้จะต้องกระทำเป็นหนังสือภาษาไทย และให้ส่งด้วยตนเอง หรือโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนไปยังสถานที่อยู่ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามที่ได้แจ้งไว้ โดยให้ถือว่ามีการส่งโดยถูกต้องเมื่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้รับตามสถานที่อยู่ที่จะระบุไว้ในข้อนี้ หรือสถานที่อยู่อื่นซึ่งอาจมีการแจ้งเปลี่ยนแปลงในภายหลังตามวิธีการที่ระบุไว้ข้างต้น

รฟม.

การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง

กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ : 66(2) 716-4000 โทรสาร : 66(2) 716-4022

ผู้รับสัมปทาน

บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด

21 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

โทรศัพท์ : 66(2) 273-8511-5 โทรสาร : 66(2) 273-8516

36. บทเบ็ดเตล็ด
- 36.1 การเปลี่ยนแปลงต้องเป็นลายลักษณ์อักษร
- การเพิ่มเติม เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขสัญญาจะมีผลผูกพันต่อเมื่อได้ทำเป็นลายลักษณ์อักษรและลงนามโดยผู้แทนผู้มีอำนาจของแต่ละฝ่าย
- 36.2 การจัดทำรายงาน
- ผู้รับสัมปทานจะต้องจัดทำรายงานตามข้อกำหนดของ รฟม.
- 36.3 สัญญาเบ็ดเสร็จ
- สัญญานี้มีผลเหนือข้อตกลง หรือการดำเนินการอื่นใดที่ได้จัดทำไว้ก่อนหน้านี้ ไม่ว่าจะเป็นด้วยวาจา หรือเป็นลายลักษณ์อักษรของคู่สัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิตามสัญญา และถือเป็นข้อตกลงทั้งหมดระหว่างคู่สัญญา
- 36.4 กำหนดเวลาและการขยายเวลา
- กำหนดเวลาและการขยายเวลาให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งตามสัญญานี้ หรือเพื่อแก้ไขเยียวยาการปฏิบัติผิดสัญญาใด ๆ จะไม่ถือและจะไม่ถูกตีความว่าเป็นการสละสิทธิใดๆ ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่กำหนดเวลาและขยายเวลาให้
- การสละสิทธิโดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะมีผลสมบูรณ์ต่อเมื่อมีการกระทำโดยแจ้งชัดเป็นลายลักษณ์อักษร และได้บอกกล่าวไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งแล้ว
- กำหนดเวลา การขยายเวลา หรือการสละสิทธิอาจเป็นไปตามหรืออยู่ภายใต้กฎหมายบังคับของข้อกำหนดและเงื่อนไขที่คู่สัญญาฝ่ายที่ขยายเวลาได้ระบุไว้ และจะไม่กระทบกระเทือนถึงสิทธิของคู่สัญญาฝ่ายนั้นที่ได้มีอยู่ก่อน เว้นแต่จะได้มีการบอกกล่าวอย่างชัดแจ้ง พร้อมทั้งการเปลี่ยนแปลงของเวลา กำหนดเวลา การขยายเวลาหรือการสละสิทธิดังกล่าว
- 36.5 ดอกเบี้ย
- หากผู้รับสัมปทานผิดนัดชำระหนี้เงินจำนวนใดๆ ที่ถึงกำหนดชำระตามสัญญานี้ ผู้รับสัมปทานจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยในอัตราตามที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละเจ็ดจุดห้า (7.5)) ต่อปี สำหรับการผิดนัดชำระหนี้
- 36.6 วันที่สัญญามีผลใช้บังคับ
- สัญญานี้จะมีผลใช้บังคับนับตั้งแต่วันที่ที่มีการลงนามในสัญญา
- 36.7 การดำรงอยู่แห่งผลบังคับใช้ของสัญญา
- บทบัญญัติข้อ 27, 30 และข้อ 36.8 ของสัญญานี้ จะยังคงมีผลใช้บังคับภายหลังการสิ้นสุดลงของสัญญานี้
- 36.8 การสละความคุ้มกัน
- ผู้รับสัมปทานตกลงจะไม่อ้าง และจะไม่รับเอาความคุ้มครองจากการฟ้องร้องหรือการบังคับคดีโดยอ้างอธิปไตยใดๆ ซึ่งผู้รับสัมปทานหรือผู้รับโอนอาจได้รับความคุ้มครองอยู่ในขณะนั้น หรือในเวลาใดๆ
- 36.9 ข้อเสนออื่นๆ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงาน
- ภายในกำหนดเวลาของงานในระยะที่ 1 ผู้รับสัมปทานตกลงผูกพันตามข้อเสนอของที่ 3 (เฉพาะส่วนต่อขยาย) และที่เพิ่มเติม คู่สัญญาตกลงจะดำเนินการให้ถูกต้องตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนโดยผู้รับสัมปทานเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด และผู้รับสัมปทานตกลงยินยอมดำเนินการอย่างน้อยภายใต้เงื่อนไขตามที่ได้อธิบายไว้ในข้อเสนอดังกล่าว ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าว

จะต้องเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการดำเนินงานของ **รฟม.** รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และในกรณีที่มีความจำเป็นที่ต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญานี้ คู่สัญญาต้องมาเจรจาเงื่อนไขต่างๆ ที่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมใหม่ แต่ต้องไม่ทำให้ **รฟม.** ได้รับสิทธิตามสัญญาน้อยกว่าที่ได้รับอยู่เดิม

หาก **รฟม.** เห็นว่าข้อเสนอดังกล่าวไม่มีความเหมาะสม หรือไม่สอดคล้องกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในภาพรวม **รฟม.** มีสิทธิยุติการดำเนินการเกี่ยวกับข้อเสนอดังกล่าว

37. สิทธิเฉพาะ

สิทธิ อำนาจและหน้าที่ของ**ผู้รับสัมปทาน**ตามสัญญานี้ จะเป็นของ**ผู้รับสัมปทาน**โดยเฉพาะ **รฟม.** ตกลงจะไม่ให้ (ไม่ว่าจะมีค่าตอบแทนหรือไม่) ส่วนหนึ่งส่วนใดของสิทธิ หรือภาระหน้าที่ของ**ผู้รับสัมปทาน**ที่มีตามสัญญานี้แก่บุคคลใด ยกเว้นเพื่อประโยชน์ของทางราชการหรือประโยชน์สาธารณะเป็นครั้งคราว และจะดำเนินการทุกวิถีทางภายในอำนาจหน้าที่ของ **รฟม.** เพื่อให้เป็นที่แน่ใจว่าไม่มีบุคคลหรือนิติบุคคลใดล่วงละเมิดสิทธิหรืออำนาจหรือภาระหน้าที่ของ**ผู้รับสัมปทาน** ทั้งนี้ ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการโอนสิทธิ สวมสิทธิ ช่วงสิทธิ หรือเช่าช่วง หรือสิทธิอื่นที่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญา

38. เอกสารแนบท้ายสัญญา

เอกสารแนบต่อไปนี้ ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ซึ่งมีผลผูกพันเช่นเดียวกับสัญญานี้

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 1 หนังสือตอบรับข้อเสนอ จำนวน 1 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 2 เอกสารแนบ/บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม จำนวน 376 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 3 ข้อกำหนดของ **รฟม.** - ข้อกำหนดการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา และข้อกำหนด KPI สำหรับการให้บริการการเดินรถ จำนวน 57 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 4 ข้อกำหนดของ **รฟม.** - ข้อกำหนดทั่วไปสำหรับงานโยธาและงานระบบอุปกรณ์เครื่องกลและไฟฟ้า จำนวน 229 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 5 ข้อกำหนดของ **รฟม.** - ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับงานออกแบบและก่อสร้าง จำนวน 358 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 6 แบบรูปของ **รฟม.** เพื่อเป็นข้อมูลเท่านั้น (Drawings for Information only) จำนวน 1,072 หน้า

ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงว่า เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 6 นี้ เป็นเพียงข้อมูลและแนวทางสำหรับทำข้อเสนอตามเอกสารแนบหมายเลข 8 โดยที่ขนาดและมิติ คุณสมบัติของวัสดุ และรูปแบบของงานโยธาให้เป็นไปตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 8 และการออกแบบขั้นสุดท้าย

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 7 ข้อเสนอของ**ผู้รับสัมปทาน** ของที่ 2 ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน จำนวน 72 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 8 ข้อเสนอของ**ผู้รับสัมปทาน** ของที่ 1 ข้อเสนอด้านคุณสมบัติและเทคนิค จำนวน 10,219 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 9 อัตราค่าโดยสารและอัตราค่าบริการที่จอดรถ จำนวน 6 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 10 ข้อเสนอแนะผู้ยื่นข้อเสนอ จำนวน 108 หน้า

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 11 ไม่ใช่

เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 12 วิธีการและหลักเกณฑ์เรื่องการคืนสิทธิโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 3 หน้า
เอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 13 แผนการส่งมอบพื้นที่ จำนวน 63 หน้า



สัญญานี้ได้ทำขึ้นเป็นสองฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน คู่สัญญาได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อพร้อมทั้งประทับตรา (ถ้ามี) ไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และคู่สัญญาต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ



NORTHERN
BANGKOK
MONORAIL
COMPANY LIMITED

เพื่อและในนามของ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เพื่อและในนามของ
บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด

(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)
รักษาการแทน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นายสุรพงษ์ เลหาะอัญญา)

กรรมการ

(นายภาคภูมิ ศรีขำนิ)

กรรมการ

(นายพิระวัฒน์ พุ่มทอง)

กรรมการ

พยาน

(นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

พยาน

(นายโกสินทร์ พิมพ์กิตติเดช)