

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1

สรุปสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนของโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก กับบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในข้อ 27 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) จึงได้จัดทำสรุปสาระสำคัญของสัญญาร่วมลงทุนฉบับที่ สกพอ. ได้เข้าทำกับ บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด (เอกชนคู่สัญญา) เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2563 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์ของโครงการฯ

(1) เพื่อให้หน่วยงานของรัฐและเอกชนคู่สัญญาร่วมกันใช้แหล่งเงินทุน ความรู้ ความสามารถและความเชี่ยวชาญมาดำเนินงาน การพัฒนาโครงการฯ การให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ ในการยกระดับสนามบินอู่ตะเภาทั้งหมดให้เป็นสนามบินระดับโลก ซึ่งมีมาตรฐานระดับสูง ในด้านความมั่นคง ปลอดภัย การให้บริการผู้โดยสาร และมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย

(2) เพื่อให้สนามบินอู่ตะเภาทั้งหมดรองรับการพัฒนาพื้นที่ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตาม พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) ของประเทศไทย และพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ในระดับภูมิภาค

(3) เพื่อพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาทั้งหมดให้เป็นสนามบินนานาชาติ และรองรับการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

(4) เพื่อให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการพัฒนาสนามบินระดับโลกมายังหน่วยงานของรัฐ บุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนไทยอย่างมีประสิทธิภาพ

2. ขอบเขตของโครงการฯ

(1) ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบินอู่ตะเภา สำหรับการขึ้นลงและเคลื่อนตัวของอากาศยาน ที่จะมีการออกแบบและการก่อสร้างขึ้นใหม่ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการฯ

(2) อาคารหอบังคับการบิน แห่งที่ 2 (Air Traffic Control Tower) อาคารปฏิบัติการ อาคารสนับสนุน และระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในสนามบินอู่ตะเภา สำหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศ

(3) ระบบสาธารณูปโภค

(4) ลานจอดอากาศยานสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน

(5) งานที่สงวนให้รัฐทำ เช่น การตรวจคนเข้าเมือง

(6) งานหลักของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) อาคารผู้โดยสารหลังใหม่

(ข) ศูนย์การขนส่งภาคพื้นดิน (Ground Transportation Centre: GTC) เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการจราจรสำหรับการให้บริการขนส่งสาธารณะไปสู่สนามบิน เช่น การให้บริการรถแท็กซี่ รถโดยสารขนาดใหญ่

รถโดยสารขนาดเล็ก และรถตู้โดยสาร และให้รวมถึงการจัดให้มีลานจอดรถ และการเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูง

(ค) ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ (Cargo Complex)

(ง) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานของกรมศุลกากร สำนักงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง และอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการฯ

(จ) ทางขับที่เชื่อมระหว่างทางวิ่งที่หนึ่ง กับทางวิ่งที่สอง

(ฉ) ลานจอดอากาศยานเพื่อให้บริการสำหรับอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ และเพื่อให้บริการสำหรับศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์

(ช) การให้บริการภาคพื้นดิน

(7) งานสนับสนุนของสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) เขตประกอบการค้าเสรี ซึ่งอย่างน้อยประกอบไปด้วยสิ่งปลูกสร้าง ระบบการจัดการ อาคารกระจายสินค้าทางอากาศ อาคารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

(ข) เขตธุรกิจการค้า (Commercial Gateway)

3. รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

3.1 หน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญของ สกพอ. และเอกชนคู่สัญญา

(1) สกพอ.

(ก) มีสิทธิได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากเอกชนคู่สัญญาและมีสิทธิดำเนินการใดๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

(ข) ให้สิทธิเอกชนคู่สัญญาร่วมลงทุนในการดำเนินโครงการฯ และ/หรือการดำเนินการอื่นใดภายใต้สัญญาร่วมลงทุน แต่เพียงผู้เดียว

(ค) ดำเนินการให้เข้าพื้นที่โครงการฯ แก่เอกชนคู่สัญญา รวมถึงการได้มาซึ่งสิทธิครอบครองในพื้นที่โครงการฯ สนับสนุนและอำนวยความสะดวกเมื่อเอกชนคู่สัญญาร้องขอให้มีการจดทะเบียนการเข้าพื้นที่โครงการฯ โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

(ง) ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่รับผิดชอบให้เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน

(จ) ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดให้กองทัพเรือ อนุมัติให้เอกชนคู่สัญญาใช้ทางวิ่งที่หนึ่ง ตามข้อตกลงการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาและสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาร่วมกัน

(ฉ) เยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ ที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนวันที่เอกชนคู่สัญญามีสิทธิเข้าพื้นที่โครงการฯ หรือก่อนวันที่ระบุในหนังสือแจ้งให้เริ่มนับระยะเวลาโครงการฯ (แล้วแต่เวลาใดจะเกิดขึ้นก่อน)

(ช) ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ดำเนินการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ และประสานงานให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย กำหนดค่าธรรมเนียมอย่างเป็นธรรมเหมาะสม และเป็นไปตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

(ซ) จัดหาสาธารณูปโภคที่จัดทำโดยหน่วยงานของรัฐที่ต้องใช้ในพื้นที่โครงการฯ

(ฅ) ดำเนินการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

(2) เอกชนคู่สัญญา

(ก) ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนหรือเพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการฯ

(ข) ได้รับรายได้ที่ตนมีสิทธิเก็บตามกฎหมายไทยหรือตามสัญญาร่วมลงทุนแต่เพียงผู้เดียว

(ค) จัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อการดำเนินโครงการฯ

(ง) นำส่งผลประโยชน์ตอบแทนของ สกพอ. ให้แก่ สกพอ.

(จ) โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในโครงการฯ ให้แก่ สกพอ.

(ฉ) ถ่ายทอดความรู้ในการดำเนินงานสนามบินแก่ สกพอ. หน่วยงานของรัฐ และบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชนไทย

(ช) เยียวยาผลกระทบจากในด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบอื่นที่เป็นผลโดยตรงจากการกระทำเอกชนคู่สัญญา

(ซ) ดำเนินการใดๆ เพื่อให้ได้มาและดำรงรักษาไว้ซึ่งใบอนุญาตใดๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการฯ ตามกฎหมายไทย

(ณ) เช่าพื้นที่โครงการฯ และชำระค่าเช่าต่อ สกพอ.

(ญ) ดำเนินการให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง สามารถจัดให้มีระบบเติมเชื้อเพลิงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งใหม่ ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศ และอาคารหอบังคับการบิน

(ฎ) มีสิทธิเกี่ยวกับทางวิ่งที่หนึ่งและทางขับที่เกี่ยวข้องตามที่ข้อตกลงการใช้ประโยชน์สนามบิน อุตะเภาและสนามบินนานาชาติอุตะเภาาร่วมกัน และกฎหมายไทยกำหนด

3.2 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการฯ

(1) ทรัพย์สินที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังต่อไปนี้

(ก) ทางวิ่ง ทางขับ และระบบที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเภาทั้งหมด

(ข) อาคารหอบังคับการบินแห่งที่สอง อาคารปฏิบัติการ อาคารสนับสนุน และระบบ และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในสนามบินอุตะเภาทั้งหมด

(ค) ลานจอดอากาศยานสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยานของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของหน่วยงานของรัฐ (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)

(ง) สิ่งปลูกสร้าง และระบบที่ใช้ในการผลิตสาธารณูปโภคที่ต้องใช้ในเขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก

(2) ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ

หน่วยงานของรัฐ และเอกชนคู่สัญญา มีสิทธิและหน้าที่เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญของโครงการฯ ที่จำเป็นในการดำเนินโครงการฯ หรือการให้บริการสาธารณะ ซึ่งเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ลงทุน ได้แก่

(1) ถนนภายในพื้นที่โครงการฯ ที่จำเป็นต่อการสัญจรเชื่อมโยงโครงข่ายถนนภายในและภายนอกโครงการฯ

(2) ทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่หนึ่งเพิ่มเติม และระบบที่เกี่ยวข้อง (3) ทางขับที่เกี่ยวข้องกับลานจอดอากาศยาน และระบบที่เกี่ยวข้อง และ (4) ลานจอดอากาศยาน ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) เอกชนคู่สัญญาที่มีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินโครงการฯ ให้แก่หน่วยงานของรัฐ ภายในวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ (Build-Transfer-Operate: BTO) โดยหน่วยงานของรัฐไม่ต้องชำระค่าตอบแทนใดๆ ให้แก่เอกชนคู่สัญญา ซึ่ง สกพอ. จะมอบสิทธิครอบครองให้แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อใช้สำหรับการดำเนินโครงการฯ ภายหลังจากการโอนกรรมสิทธิ์

(ข) คู่สัญญาที่มีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่ออกแบบก่อสร้างหรือจัดหามาเพิ่มเติมภายหลังจากวันที่เริ่มการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ ให้แก่หน่วยงานของรัฐในทันทีที่มีการก่อสร้างแล้วเสร็จและทรัพย์สินดังกล่าวพร้อมใช้งาน หรือในทันทีที่ได้รับการส่งมอบทรัพย์สินดังกล่าว

(3) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ (ทรัพย์สินอื่นนอกเหนือจากทรัพย์สินที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์และทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ)

เอกชนคู่สัญญาจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินอื่นนอกเหนือจากทรัพย์สินที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์และทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ ทั้งในส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ สงหาริมทรัพย์ และส่วนควบของทรัพย์สินนั้นตลอดระยะเวลาโครงการฯ โดยเอกชนคู่สัญญาที่มีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินดังกล่าว ให้แก่หน่วยงานของรัฐ เมื่อ (1) ครบกำหนดระยะเวลาโครงการฯ หรือ (2) มีการเลิกสัญญาพร้อมลงทุนก่อนวันครบกำหนดระยะเวลาโครงการฯ (Build-Operate-Transfer: BOT)

3.3 การแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่าง สกพอ. และเอกชนคู่สัญญา และวิธีการชำระผลประโยชน์ตอบแทนดังกล่าว

(1) ผลประโยชน์ตอบแทนของ สกพอ.

สกพอ. มีสิทธิได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากเอกชนคู่สัญญา ตามข้อ (ก) หรือข้อ (ข) โดยขึ้นอยู่กับว่าจำนวนใดจะมีจำนวนสูงกว่า สกพอ. ก็จะได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจามจำนวนที่สูงกว่านั้น

(ก) ผลรวมของจำนวนดังต่อไปนี้ โดยให้เริ่มคำนวณตั้งแต่วันที่เอกชนคู่สัญญาที่มีหน้าที่ต้องดำเนินการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ ในส่วนงานหลักสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ระยะแรก

1) ร้อยละ 5 ของรายได้ของเอกชนคู่สัญญาที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ ในพื้นที่โครงการฯ (ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น)

2) ค่าเช่าพื้นที่โครงการฯ ตามที่ระบุไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุน

3) ร้อยละ 5 ของรายได้ของผู้ประกอบการโดยแท้ (ซึ่งหมายถึง บุคคลและ/หรือนิติบุคคลที่เข้าทำธุรกรรมกับเอกชนคู่สัญญาโดยตรงเพื่อรับสิทธิช่วง เช่า เช่าช่วง และ/หรือใช้ประโยชน์ในพื้นที่โครงการฯ แต่ไม่รวมถึงผู้รับจ้าง) ที่เกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์ในพื้นที่บางส่วนของโครงการฯ (ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น)

ทั้งนี้ หากปรากฏว่ารายได้ของผู้ประกอบการโดยแท้ไม่ใช่อายได้ที่แท้จริง (ซึ่งหมายถึงรายได้ที่ผู้ประกอบการโดยแท้ควรจะได้รับอย่างสมเหตุสมผลหรือเป็นไปตามราคาตลาด) คู่สัญญาตกลงดำเนินการดังต่อไปนี้

ก) สกพอ. มีสิทธิเรียกเก็บรายได้เพิ่มเติมจากเอกชนคู่สัญญาเฉพาะในส่วนที่ผลรวมตามข้อ 3.3 (1) (ก) ของปีนั้นสูงกว่ารายได้ของรัฐขั้นต่ำตามข้อ 3.3 (1) (ข) หากว่าเมื่อนำรายได้จำนวนเท่ากับร้อยละ 5 ของรายได้ทั้งหมดของบุคคลที่ได้รับสิทธิช่วง เช่า เช่าช่วงและ/หรือให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่โครงการฯ ที่เป็นผู้ที่

ได้รับรายได้ที่แท้จริงที่เกิดขึ้นจริง มาคำนวณเป็นส่วนหนึ่งของผลรวมตามข้อ 3.3 (1) (ก) และปรากฏว่าผลรวมตามข้อ 3.3 (1) (ก) สูงกว่ารายได้ของรัฐชั้นต่ำตามข้อ 3.3 (1) (ข) ของปีนั้น

ข) เอกชนคู่สัญญาจะดำเนินการแก้ไขให้การให้สิทธิช่วง เช่า เช่าช่วง และ/หรือให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่โครงการฯ เป็นไปตามที่สัญญาร่วมลงทุนกำหนดภายในระยะเวลาพอสมควร

(ข) รายได้ของรัฐชั้นต่ำของปีนั้นตามที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุน โดยการชำระรายได้ของรัฐชั้นต่ำในช่วงปีที่ 1 ถึง 3 ให้เริ่มชำระตั้งแต่วันที่เริ่มนับระยะเวลาโครงการฯ และการชำระรายได้ของรัฐชั้นต่ำปีที่ 4 ให้เริ่มชำระตั้งแต่วันที่เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องดำเนินการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ ในส่วนงานหลักสนามบินนานาชาติ อุตะเภา ระยะแรก

(2) ผลประโยชน์ตอบแทนของเอกชนคู่สัญญา

เอกชนคู่สัญญามีสิทธิได้รับรายได้จากการดำเนินโครงการฯ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งรวมถึงรายได้ดังต่อไปนี้

(ก) ค่าธรรมเนียมและค่าบริการควบคุม (แต่ไม่รวมถึงค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ)

(ข) รายได้จากการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ รวมถึงการให้สิทธิช่วง และการให้เช่าช่วงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

(ค) รายได้จากการดำเนินงานในส่วนของศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ และโลจิสติกส์และงานสนับสนุนของสนามบินนานาชาติอุตะเภา เพื่อดำเนินโครงการฯ

4. ระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน

โครงการฯ มีระยะเวลา 50 ปี นับจากวันที่เริ่มนับระยะเวลาโครงการฯ ซึ่งหมายถึงวันที่ สกพอ. ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มนับระยะเวลาโครงการฯ (ซึ่งจะเกิดขึ้นภายหลังเงื่อนไขบังคับก่อนตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนเสร็จครบถ้วนหรือได้รับการผ่อนผัน) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ระยะเวลาการให้บริการและการบำรุงรักษาทางวิ่งที่หนึ่ง และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่หนึ่งในสนามบินอุตะเภาทันตพิสัย จะเป็นไปตามข้อตกลงการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาและสนามบินนานาชาติอุตะเภาร่วมกัน

(2) ระยะเวลาการให้บริการและการบำรุงรักษาทางวิ่งที่สอง และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่สองในสนามบินอุตะเภาทันตพิสัย จะเริ่มต้นนับจากวันที่ สกพอ. ส่งมอบทางวิ่งที่สอง และทางขับที่เกี่ยวข้องกับทางวิ่งที่สอง ให้แก่เอกชนคู่สัญญา

(3) ระยะเวลาการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเภาจะแบ่งออกเป็นระยะ (Phasing) ดังต่อไปนี้

(ก) การดำเนินโครงการฯ ระยะแรก (ซึ่งประกอบด้วย งานการพัฒนาโครงการฯ เป็นระยะเวลาไม่เกิน 3 ปี นับจากวันที่เริ่มนับระยะเวลาโครงการฯ และงานการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ เป็นระยะเวลาไม่เกิน 47 ปี นับจากวันที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ) และ

(ข) การดำเนินโครงการฯ ระยะต่อไป ให้เป็นไปตามแผนแม่บท

5. มาตรการสนับสนุนโครงการร่วมลงทุน

5.1 มาตรการสนับสนุนโครงการฯ ทางการเงิน

มาตรการสนับสนุนโครงการฯ ทางการเงิน ได้แก่ มาตรการการรับประกันผลตอบแทนการลงทุนและการดำเนินโครงการฯ บางส่วน โดยหน่วยงานของรัฐจะรับประกันผลตอบแทนงานตามขอบข่ายของงานที่หน่วยงานของรัฐรับประกันผลตอบแทนที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาร่วมลงทุน เพื่อลดภาระของเอกชนคู่สัญญาในการจัดหาเงินลงทุน สำหรับระยะแรก

5.2 มาตรการสนับสนุนโครงการฯ ที่ไม่ใช่ทางการเงิน

(1) สกพอ. จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุด เพื่อให้เอกชนคู่สัญญาได้รับสิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติอนุมัติหลักการในการส่งเสริมให้แก่ผู้รับสัมปทานโครงการฯ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561

(2) คู่สัญญาตกลงให้เอกชนคู่สัญญาและผู้ประกอบกิจการภายในสนามบินนานาชาติอุตะเถามีสิทธิยื่นและสามารถได้รับสิทธิหรือประโยชน์ ตามที่กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกำหนด รวมถึงสิทธิและประโยชน์ และสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหมวด 5 ของ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สำหรับพื้นที่โครงการฯ ที่อยู่ในเขตส่งเสริมเมืองการบินภาคตะวันออก

6. การดำเนินโครงการฯ

6.1 เงื่อนไขการเริ่มการดำเนินการโครงการฯ

(1) การเริ่มให้สิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญา

การเริ่มต้นการให้สิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อดำเนินโครงการฯ ใดๆ ในสัญญาร่วมลงทุน จะเกิดขึ้นเมื่อมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เสร็จสิ้นแล้ว

(ก) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางวิ่งที่สองได้รับอนุมัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

(ข) กองทัพเรือ และเอกชนคู่สัญญาได้ลงนามในข้อตกลงการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาและสนามบินนานาชาติอุตะเถาร่วมกัน ตามรูปแบบและเนื้อหาที่ กองทัพเรือ และเอกชนคู่สัญญายอมรับร่วมกัน

(ค) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของงานหลักสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะแรก (เฉพาะกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดให้ทำ) ได้รับอนุมัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการจัดทำและส่งรายงานดังกล่าวที่มีข้อมูลตามรายการที่กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อมกำหนดภายใน 365 วันนับจากวันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน และ สกพอ. จะสนับสนุนและดำเนินการให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินการได้สำเร็จ

(2) เงื่อนไขบังคับก่อน สำหรับการเริ่มต้นนับระยะเวลาโครงการฯ

เอกชนคู่สัญญาจะมีหน้าที่เริ่มต้นการดำเนินโครงการฯ ตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มนับระยะเวลาโครงการฯ ซึ่ง สกพอ. จะออกหนังสือดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ทั้งหมดเกิดขึ้นแล้ว

(ก) เมื่อ สกพอ. ได้ส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผนการเตรียมและส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ซึ่งอย่างน้อยต้องมีการสำรวจพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาทั้งหมดเพื่อรังวัดและกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการฯ ขอบเขตพื้นที่ที่ สกพอ. และเอกชนคู่สัญญารับประกัน และเพื่อสำรวจหาสาธารณูปโภค รวมทั้ง

สิ่งปลูกสร้างและวัตถุอื่นใด และมีการรื้อย้ายแล้วเสร็จในสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภค และสิ่งอื่นใดในพื้นที่โครงการฯ ที่หน่วยงานของรัฐประสงค์จะถือเอาและ/หรือมีกฎหมายไทย กำหนดให้อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐ ทั้งนี้ สกพอ. จะไม่ส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ให้แก่เอกชนคู่สัญญาก่อนครบระยะเวลา 18 เดือน นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลใช้บังคับหรือระยะเวลาอื่นที่คู่สัญญาตกลงกัน

(ข) เมื่อ สกพอ. ได้ลงนามในสัญญาให้เข้าพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเกาทั้งหมดกับผู้ประกอบการกิจการสาธารณูปโภคในส่วนประปาและไฟฟ้า

(ค) เมื่อ ทร. ได้ออกประกาศเชิญชวนจัดซื้อจัดจ้างหรือหนังสือเชิญชวนจัดซื้อจัดจ้างผู้รับจ้างเพื่อดำเนินงานก่อสร้างทางวิ่งที่สอง

(ง) เมื่อคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการนโยบาย หรือหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจตามกฎหมายไทย ได้อนุมัติให้กรมทางหลวงหรือหน่วยงานของรัฐอื่นดำเนินโครงการก่อสร้างทางเชื่อมที่เชื่อมระหว่างพื้นที่โครงการฯ กับถนนสุขุมวิท

(จ) เมื่อมีการแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานร่วมระหว่างโครงการรถไฟความเร็วสูงและโครงการฯ (อย่างน้อยต้องประกอบด้วยผู้แทนของ สกพอ. ผู้แทนของ รฟท. ผู้แทนของผู้ร่วมลงทุนของโครงการรถไฟความเร็วสูง ผู้แทนของเอกชนคู่สัญญา และผู้เชี่ยวชาญตามที่ สกพอ. เห็นสมควร) และคณะกรรมการดังกล่าวได้จัดทำเอกสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนแล้วเสร็จ เว้นแต่คู่สัญญามีการตกลงเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ การจัดทำแผนงานข้างต้นจะอยู่ในรูปแบบและเนื้อหาตามที่ สกพอ. กำหนด และแผนงานดังกล่าวทั้งหมดจะต้องเป็นที่ยอมรับของเอกชนคู่สัญญาก่อนด้วย

6.2 การดำเนินโครงการฯ

(1) หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังต่อไปนี้

(ก) ทางวิ่งที่สองเป็นทางวิ่งที่สร้างขึ้นใหม่อันที่สองของสนามบินอุตะเกาทั้งหมด (รวมถึงทางขับที่หน่วยงานของรัฐเป็นผู้รับผิดชอบ) ซึ่งออกแบบและก่อสร้างโดย ทร. ตามมาตรฐานอุตสาหกรรมและที่กำหนดตามเอกสารการคัดเลือกเอกชน

(ข) อาคารหอบังคับการบินแห่งที่สอง ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ตามกฎหมายไทย และ สกพอ. จะประสานงานให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย กำหนดค่าธรรมเนียมสำหรับดำเนินการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

(ค) สาธารณูปโภคที่จัดทำโดยหน่วยงานของรัฐ (รวมถึง ระบบผลิตไฟฟ้า ระบบผลิตน้ำประปา และ สาธารณูปโภคอื่นใดที่คู่สัญญาเห็นสมควรเพื่อรองรับการดำเนินการในโครงการฯ) ซึ่ง สกพอ. จะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ตามมาตรฐานอุตสาหกรรม วัตถุประสงค์ของโครงการฯ และกฎหมายไทย

(ง) ลานจอดอากาศยานสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งออกแบบและก่อสร้างโดย กองทัพเรือ ตามมาตรฐานอุตสาหกรรมและที่กำหนดตามเอกสารการคัดเลือกเอกชน

(จ) งานที่สงวนให้รัฐทำเป็นงานที่หน่วยงานรัฐจะรับผิดชอบดำเนินการในสนามบินนานาชาติอุตะเกา (เช่น การตรวจคนเข้าเมือง) โดย สกพอ. จะประสานงานให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินงาน

(2) เอกชนคู่สัญญามีข้อผูกพันที่ต้องดำเนินการเกี่ยวกับสนามบินดังต่อไปนี้

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ดำเนินการพัฒนาโครงการฯ ดังต่อไปนี้ นับจากวันที่เริ่มนับระยะเวลาโครงการฯ โดยเอกชนคู่สัญญาจะดำเนินงานดังกล่าวในระยะแรก ให้มีความสามารถในการรับผู้โดยสารเป็นจำนวน

ไม่น้อยกว่า 12 ล้านคนต่อปี หรือจำนวนไม่น้อยกว่าที่ปรากฏในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ โดยจะยึดตามจำนวนที่สูงกว่า และจะดำเนินงานดังกล่าวในระยะต่อไป เมื่อจำนวนปริมาณผู้โดยสารต่อปีของปีการดำเนินงานใดถึงร้อยละ 80 ของขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับผู้โดยสารของอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ของระยะที่แล้วเสร็จก่อนหน้านี้

(ก) อาคารผู้โดยสารหลังใหม่เป็นอาคารผู้โดยสารที่เอกชนคู่สัญญาสร้างขึ้นในสนามบินอู่ตะเภาทั้งหมด ในพื้นที่ที่ระบุไว้ในแผนแม่บท

(ข) ศูนย์การขนส่งภาคพื้นเป็นศูนย์กลางการจราจรสำหรับการให้บริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับสนามบินอู่ตะเภาทั้งหมด

(ค) ทางขับที่เชื่อมระหว่างทางวิ่งที่หนึ่ง กับทางวิ่งที่สอง

(ง) ลานจอดอากาศยานเพื่อให้บริการสำหรับอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ และเพื่อให้บริการสำหรับศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์

(จ) ศูนย์ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ (เช่น อาคารรับส่งสินค้า อาคารคลังสินค้า อาคารกระจายสินค้า) ที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่กำหนดไว้ในแผนแม่บท

(ฉ) สาธารณูปโภคที่จัดทำโดยเอกชนคู่สัญญาเป็นระบบเชื่อมต่อและส่งลำเลียงสาธารณูปโภคไปยังพื้นที่โครงการฯ เช่น ระบบถนน ระบบส่งน้ำประปา

(ช) การให้บริการภาคพื้นดิน เช่น การให้บริการขนส่งลำเลียงคนและสัมภาระไปยังจุดต่างๆ ในพื้นที่โครงการฯ การให้บริการแก่อากาศยานและผู้โดยสาร

(ซ) การรักษาความปลอดภัยในสนามบินอู่ตะเภาทั้งหมด

(ณ) ที่ทำการของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานของกรมศุลกากร สำนักงานของหน่วยงานของรัฐอื่นที่จำเป็นต่อการดำเนินโครงการฯ

7. การเปลี่ยนตัวคู่สัญญา

เอกชนคู่สัญญาจะไม่โอนสิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญาภายใต้สัญญาร่วมลงทุนให้แก่บุคคลอื่น (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) เว้นแต่จะได้รับความเห็นชอบจาก สกพอ. และการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนด

8. หลักประกันสัญญา และหนังสือรับประกัน

8.1 หลักประกันสัญญา

ในวันที่เข้าทำสัญญาร่วมลงทุน เอกชนคู่สัญญาตกลงมอบหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งออกโดยธนาคารที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในเอกสารการคัดเลือกเอกชน ให้แก่ สกพอ. โดยมีมูลค่าไม่น้อยกว่า 4,500,000,000 บาท ทั้งนี้ เอกชนคู่สัญญา อาจร้องขอให้ สกพอ. พิจารณาปรับลดมูลค่าของหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาได้ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) เมื่ออาคารผู้โดยสารหลังใหม่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 20,000,000 คน ต่อปี สกพอ. อาจพิจารณาปรับลดมูลค่าของหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาให้ลงเหลือเท่ากับ 3,000,000,000 บาท

(2) เมื่ออาคารผู้โดยสารหลังใหม่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 40,000,000 คน ต่อปี สกพอ. อาจพิจารณาลดมูลค่าของหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาให้ลงเหลือเท่ากับ 2,000,000,000 บาท จนกว่าเอกชนคู่สัญญาจะพ้นจากข้อผูกพันตามสัญญาร่วมลงทุน

ในกรณีนี้ สกพอ. ลดมูลค่าของหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา เอกชนคู่สัญญาจะนำหลักประกันสัญญาลดฉบับใหม่มามอบให้แก่ สกพอ. โดย สกพอ. จะคืนหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาลดฉบับก่อนหน้านั้นให้แก่เอกชนคู่สัญญา

ทั้งนี้ ในกรณีที่ สกพอ. ใช้สิทธิเรียกร้องเอาจากหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา เอกชนคู่สัญญาจะจัดหาหลักประกันมาวางเพิ่มเติม หรือดำเนินการให้จำนวนเงินประกันตามหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวกลับเป็นเท่าเดิมตามจำนวนที่กำหนด ภายในระยะเวลา 30 วัน นับตั้งแต่วันที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องโดย สกพอ.

8.2 หนังสือรับประกัน

ในวันที่เข้าทำสัญญาร่วมลงทุน เอกชนคู่สัญญาต้องส่งมอบหนังสือรับประกันสำหรับระยะแรกทุกฉบับที่ออกโดยผู้ถือหุ้นของเอกชนคู่สัญญาให้แก่ สกพอ. เพื่อรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญาตามสัญญาร่วมลงทุน โดยหากภายหลังจากที่ สกพอ. ได้มีการบังคับหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาเรียบร้อยแล้ว แต่ยังไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากความเสียหายในแต่ละครั้ง ให้ผู้ถือหุ้นทุกรายรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยความรับผิดชอบของผู้ถือหุ้นแต่ละรายจะคิดจากการนำจำนวนเงินค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้งมาคำนวณตามสัดส่วนการลงทุนในโครงการฯ ของผู้ถือหุ้นแต่ละรายนั้น และไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ผู้ถือหุ้นแต่ละรายจะรับผิดชอบไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่ระบุไว้ในหนังสือแนบ โดยคู่สัญญาตกลงว่าให้เอกชนคู่สัญญาส่งมอบหนังสือรับประกันซึ่งระบุจำนวนเงินที่ระบุไว้ในหนังสือรับประกันแต่ละระยะตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) มูลค่าหนังสือรับประกันของผู้ถือหุ้นของเอกชนคู่สัญญาทุกรายรวมกันแล้ว ในแต่ละช่วงการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา จะต้องมียุทธศาสตร์ไม่น้อยกว่ามูลค่าดังต่อไปนี้

(ก) ตั้งแต่วันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลใช้บังคับจนถึงวันที่เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะที่สอง: เท่ากับมูลค่าการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการฯ ในระยะแรกตามที่ระบุไว้ในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ

(ข) ตั้งแต่วันที่เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะที่สอง จนถึงวันที่เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะที่สาม: เท่ากับมูลค่าการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการฯ ในระยะที่สอง ตามที่ระบุไว้ในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ

(ค) ตั้งแต่วันที่เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะที่สาม จนถึงวันที่เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะที่สี่: เท่ากับมูลค่าการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการฯ ในระยะที่สาม ตามที่ระบุไว้ในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ

(ง) ตั้งแต่วันที่เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องเริ่มดำเนินการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะที่สี่ จนถึงวันที่เอกชนคู่สัญญาปฏิบัติหน้าที่ทั้งหมดในสัญญาร่วมลงทุน

แล้วเสร็จและหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ตามสัญญาร่วมลงทุน: เท่ากับมูลค่าการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงการฯ ในระยะที่สี่ ตามที่ระบุไว้ในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ

โดยเมื่อรวมจำนวนเงินที่ระบุไว้ในหนังสือรับประกันที่ออกโดยผู้ถือหุ้นทุกรายตลอดทุกช่วงการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถาตามข้อสัญญานี้แล้ว จะเท่ากับมูลค่าเงินลงทุนของโครงการฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ และ ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาในแต่ละระยะดังกล่าวข้างต้น เอกชนคู่สัญญาจะนำหนังสือรับประกันที่ออกโดยผู้ถือหุ้นฉบับใหม่ ซึ่งมูลค่าของหนังสือรับประกันของผู้ถือหุ้นของเอกชนคู่สัญญาทุกรายรวมกันเท่ากับมูลค่าตามที่กำหนดไว้สำหรับระยะต่อไป ให้แก่ สกพอ. และ สกพอ. จะคืนหนังสือรับประกันที่ออกโดยผู้ถือหุ้นของเอกชนคู่สัญญาทั้งหมดที่ได้ส่งมอบให้แก่ สกพอ. สำหรับระยะก่อนหน้านี้ให้แก่เอกชนคู่สัญญา

(2) หนังสือรับประกันที่ผู้ถือหุ้นแต่ละรายจะต้องนำส่งในแต่ละช่วงการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา จะเป็นไปตามสัดส่วนการลงทุนในโครงการฯ ของผู้ถือหุ้นแต่ละรายที่ออกหนังสือฉบับนั้น โดยเมื่อรวมจำนวนเงินที่ระบุไว้ในหนังสือรับประกันที่ออกโดยผู้ถือหุ้นทุกรายแล้ว สำหรับแต่ละช่วงดังกล่าวแล้ว จะเท่ากับจำนวนเงินที่ระบุไว้ในแต่ละช่วงการพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถาตามที่กำหนดไว้ข้างต้น

ในกรณีที่เกิดกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าหนังสือให้คำรับประกันมีผลสิ้นสุดลงในทันทีที่กรณีดังกล่าวเกิดขึ้น

(1) กรณีเอกชนคู่สัญญาระดมทุนในตลาดทุนตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์หรือกฎหมายต่างประเทศ หรือการระดมทุนผ่านกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) หรือทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Trust) ตั้งแต่ช่วงระยะเวลาที่มีการเริ่มการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา ระยะแรก ตามที่กำหนดไว้ในแผนแม่บท แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการระดมทุนผ่านหรือทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ (Real Estate Investment Trust: REIT) หรือ

(2) กรณีผู้ถือหุ้นเดิมทั้งหมดในเอกชนคู่สัญญาลดสัดส่วนการถือหุ้นทำให้ผู้ถือหุ้นเดิมถือหุ้นรวมกันทั้งหมดในเอกชนคู่สัญญาน้อยกว่าร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของเอกชนคู่สัญญา

9. ค่าธรรมเนียมและค่าบริการควบคุม

เอกชนคู่สัญญาจะมีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าบริการควบคุมจากผู้ใช้บริการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

10. เหตุสุดวิสัยและเหตุผ่อนผัน

10.1 เหตุสุดวิสัย

“เหตุสุดวิสัย” หมายถึง เหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยไม่ใช่ความผิดของคู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับผลกระทบ อันไม่อาจป้องกันได้ ถึงแม้จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันถึงคาดหมายจากบุคคลในฐานะและภาวะนั้น ซึ่งทำให้คู่สัญญาฝ่ายดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนได้ทั้งหมดหรือบางส่วน โดยเหตุการณ์นั้นเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากเหตุสุดวิสัยจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น เช่น ภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลง

ทางกฎหมาย โรคระบาดหรือโรคติดต่ออันตราย คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลที่ถึงที่สุดซึ่งส่งผลกระทบต่อ การดำเนินโครงการฯ

10.2 เหตุผ่นผัน

“เหตุผ่นผัน” หมายถึง เหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อฐานะทางการเงินของเอกชน คู่สัญญา ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

10.3 ผลของการเกิดขึ้นของเหตุสุดวิสัยและเหตุผ่นผัน

(1) คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับผลกระทบไม่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนเฉพาะในส่วนที่ได้รับผลกระทบจากเหตุสุดวิสัยหรือเหตุผ่นผัน และคู่สัญญาจะตกลงเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นและการเยียวยาอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

(2) เอกชนคู่สัญญาที่มีสิทธิขอขยายระยะเวลาการพัฒนาโครงการฯ

(3) ไม่นำดัชนีชี้วัดประจำปีมาใช้กับการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ ในส่วนที่ได้รับผลกระทบจากเหตุสุดวิสัยหรือเหตุผ่นผันนั้น

(4) คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงวิธีการเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม ภายในกรอบระยะเวลาที่คู่สัญญากำหนดอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

11. ผลของการเลิกสัญญาร่วมลงทุน

11.1 การเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะความผิดของเอกชนคู่สัญญา

(1) สกพอ. มีสิทธิที่จะบังคับหลักประกันสัญญา และเรียกค่าเสียหายจากเอกชนคู่สัญญาตามที่กฎหมายกำหนด

(2) เอกชนคู่สัญญาจะต้องรื้อถอนบรรดาทรัพย์สินที่ไม่ใช่ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ (ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างหรือไม่ก็ตาม) พร้อมทั้งส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ ให้แก่ สกพอ. ในสภาพที่ สกพอ. สามารถเข้าใช้ดำเนินการต่อได้ โดยค่าใช้จ่ายของเอกชนคู่สัญญาทั้งสิ้น เว้นแต่กรณี สกพอ. เข้าทำสัญญาเช่าหรือเช่าสวมสิทธิ ซึ่งเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินในส่วนดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ หมายถึง ทรัพย์สินที่สามารถใช้งานได้และสามารถสืบทอดหรือรับโอนสิทธิในสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ในฐานะคู่สัญญาของสัญญาดังกล่าว

(3) สกพอ. ชำระค่าชดเชยในทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(ก) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา

1) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงการพัฒนาโครงการฯ จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (ไม่รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี)

2) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ สำหรับทรัพย์สินที่ออกแบบและก่อสร้างเสร็จแล้ว จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (หลังหักค่าเสื่อมราคา) หรือมูลค่ายุติธรรมแล้วแต่ว่ามูลค่าใดจะต่ำกว่า และสำหรับทรัพย์สินที่ยังออกแบบและก่อสร้างไม่เสร็จ จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (ไม่รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี)

(ข) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของงานสนับสนุนของสนามบินนานาชาติอุตะเกาที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้พัฒนา สกพอ. มีสิทธิเลือกการชดเชยระหว่างวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1) นำรายได้ที่เกิดจากรูกรวมกับบุคคลอื่นสำหรับการให้เข้าพื้นที่โครงการฯ และ/หรือให้เช่าทรัพย์สิน มาชดเชยให้แก่เอกชนคู่สัญญา แต่ไม่เกินกว่ารายได้ (หลังหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินรูกรวมดังกล่าว) ที่ สกพอ. ได้รับ

2) เข้าทำสัญญาให้เข้าพื้นที่โครงการฯ เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ดังกล่าวกับเอกชนคู่สัญญาต่อไป โดยมีข้อกำหนด เงื่อนไขและระยะเวลาการเช่าเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และต้องไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ สกพอ. หรือ

3) ดำเนินการตามวิธีการอื่นใดที่คู่สัญญาตกลงกัน

(ค) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ได้รับสิทธิช่วง ผู้เช่า ผู้เช่าช่วง และ/หรือผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่โครงการฯ เป็นผู้พัฒนา สกพอ. จะเข้าสวมสิทธิเป็นผู้ให้สิทธิช่วง ให้เช่า ให้เช่าช่วง และ/หรือให้ใช้ประโยชน์แทนที่เอกชนคู่สัญญา โดยการกระทำดังกล่าวจะต้องทำให้ สกพอ. มีสิทธิตามเงื่อนไขเดิมหรือไม่ต่อกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง และต้องไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ สกพอ.

11.2 การเลิกสัญญาร่วมลงทุนที่เป็นเหตุจาก สกพอ.

(1) ก่อนการใช้สิทธิเลิกสัญญาร่วมลงทุน เอกชนคู่สัญญาจะต้องบอกกล่าวแก่ สกพอ. ให้แก้ไขเยียวยาการผิดสัญญาร่วมลงทุนหรือเหตุผิดนัดอื่นๆ ภายในระยะเวลาที่ไม่น้อยกว่า 1 ปี นับจากวันที่ สกพอ. ได้รับหนังสือบอกกล่าว และอาจขยายระยะเวลาดังกล่าวออกไปได้อีก หากเห็นว่ามีเหตุจำเป็นและมีเหตุผลสมควร

(2) เอกชนคู่สัญญาจะต้องรื้อถอนบรรดาทรัพย์สินที่ไม่ใช่ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ (ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างหรือไม่ก็ตาม) พร้อมทั้งส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ ให้แก่ สกพอ. ในสภาพที่ สกพอ. สามารถเข้าใช้ดำเนินการต่อได้ โดยค่าใช้จ่ายของเอกชนคู่สัญญาทั้งสิ้น เว้นแต่กรณี สกพอ. เข้าทำสัญญาเช่าหรือเข้าสวมสิทธิ ซึ่งเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินในส่วนดังกล่าวต่อไป

(3) สกพอ. ชำระค่าชดเชยในทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(ก) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเกา

1) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงการพัฒนาโครงการฯ จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี

2) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ สำหรับทรัพย์สินที่ออกแบบและก่อสร้างเสร็จแล้ว จะชดเชยเท่ากับมูลค่ายุติธรรม รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี และสำหรับทรัพย์สินที่ยังออกแบบและก่อสร้างไม่เสร็จ จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี

(ข) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของงานสนับสนุนของสนามบินนานาชาติอุตะเกาที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้พัฒนา เอกชนคู่สัญญามีสิทธิเลือกให้ สกพอ. ชดเชยด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1) นำรายได้ที่เกิดจากธุรกรรมกับบุคคลอื่นสำหรับการให้เช่าพื้นที่โครงการฯ และ/หรือให้เช่าทรัพย์สิน มาชดเชยให้แก่เอกชนคู่สัญญา แต่ไม่เกินกว่ารายได้ (หลังหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกรรมดังกล่าว) ที่ สกพอ. ได้รับ

2) เข้าทำสัญญาให้เช่าพื้นที่โครงการฯ เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ดังกล่าว กับเอกชนคู่สัญญาต่อไป โดยมีข้อกำหนด เงื่อนไขและระยะเวลาการเช่าเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และต้องไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ สกพอ. หรือ

3) ดำเนินการตามวิธีการอื่นใดที่คู่สัญญาตกลงกัน

(ค) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ผู้ได้รับสิทธิช่วง ผู้เช่า ผู้เช่าช่วง และ/หรือผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่โครงการฯ เป็นผู้พัฒนา สกพอ. จะเข้าสวมสิทธิเป็นผู้ให้สิทธิช่วง ให้เช่า ให้เช่าช่วง และ/หรือให้ใช้ประโยชน์แทนที่เอกชนคู่สัญญา โดยการกระทำดังกล่าวจะต้องทำให้ สกพอ. มีสิทธิตามเงื่อนไขเดิมหรือไม่ต่อกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง และต้องไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ สกพอ.

11.3 การเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะการใช้อำนาจเพื่อสาธารณะประโยชน์

สำหรับกรณีการเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะการใช้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยมีสาเหตุจากความผิดของเอกชนคู่สัญญา ให้ผลของการใช้สิทธิเลิกสัญญาร่วมลงทุนเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงเกี่ยวกับการเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะเหตุเลิกสัญญาจากความผิดของเอกชนคู่สัญญา ส่วนกรณีการเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะการใช้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยไม่ได้มีสาเหตุจากความผิดของเอกชนคู่สัญญา ให้ผลของการใช้สิทธิเลิกสัญญาร่วมลงทุนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

11.4 การเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะเหตุสุดวิสัยและเหตุผันผวน

(1) เอกชนคู่สัญญาจะต้องรื้อถอนบรรดาทรัพย์สินที่ไม่ใช่ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ (ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างหรือไม่ก็ตาม) พร้อมทั้งส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ ให้แก่ สกพอ. ในสภาพที่ สกพอ. สามารถเข้าใช้ดำเนินการต่อได้ โดยค่าใช้จ่ายของเอกชนคู่สัญญาทั้งสิ้น เว้นแต่กรณี สกพอ. เข้าทำสัญญาเช่าหรือเข้าสวมสิทธิ ซึ่งเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินในส่วนดังกล่าวต่อไป

(2) สกพอ. ชำระค่าชดเชยในทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(ก) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของงานหลักของสนามบินนานาชาติอุตะเถา

1) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงการพัฒนาโครงการฯ จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี

2) กรณีเลิกสัญญาร่วมลงทุนในช่วงการให้บริการและการบำรุงรักษาโครงการฯ สำหรับทรัพย์สินที่ออกแบบและก่อสร้างเสร็จแล้ว จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชีหลังหักค่าเสื่อมราคา รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี และสำหรับทรัพย์สินที่ยังออกแบบและก่อสร้างไม่เสร็จ จะชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี รวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงินที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี

(ข) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ ในส่วนของงานสนับสนุนของสนามบินนานาชาติอุตะเถาที่เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้พัฒนา สกพอ. มีสิทธิเลือกชดเชยด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1) นำรายได้ที่เกิดจากรูกรวมกับบุคคลอื่นสำหรับการให้เข้าพื้นที่โครงการฯ และ/หรือให้เช่าทรัพย์สิน มาชดเชยให้แก่เอกชนคู่สัญญา แต่ไม่เกินกว่ารายได้ (หลังหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินรูกรวมดังกล่าว) ที่ สกพอ. ได้รับ

2) เข้าทำสัญญาให้เข้าพื้นที่โครงการฯ เฉพาะในส่วนทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ดังกล่าวกับเอกชนคู่สัญญาต่อไป โดยมีข้อกำหนด เงื่อนไขและระยะเวลาการเช่าเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และต้องไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ สกพอ. หรือ

3) ดำเนินการตามวิธีการอื่นใดที่คู่สัญญาดตกลงกัน

(ค) ทรัพย์สินที่สามารถรับโอนได้ที่ผู้ได้รับสิทธิช่วง ผู้เช่า ผู้เช่าช่วง และ/หรือผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่โครงการฯ เป็นผู้พัฒนา สกพอ. จะเข้าสวมสิทธิเป็นผู้ให้สิทธิช่วง ให้เช่า ให้เช่าช่วง และ/หรือให้ใช้ประโยชน์แทนที่เอกชนคู่สัญญา โดยการกระทำดังกล่าวจะต้องทำให้ สกพอ. มีสิทธิตามเงื่อนไขเดิมหรือไม่ด้อยกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง และต้องไม่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ สกพอ.

11.5 การเลิกสัญญาร่วมลงทุนเพราะเหตุจรรยาบรรณ

ให้เหตุเลิกสัญญาร่วมลงทุน วิธีการใช้สิทธิเลิกสัญญาร่วมลงทุน และผลของการเลิกสัญญาร่วมลงทุน เพราะเหตุดังกล่าวเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

12. วิธีการระงับข้อพิพาท และกระบวนการในการระงับข้อพิพาท

กรณีมีข้อพิพาทเกิดขึ้น คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสิทธิแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบ และให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเริ่มดำเนินการเจรจาเพื่อยุติข้อพิพาทโดยฉันทมิตร อย่างไรก็ตามในกรณีที่คู่สัญญาไม่สามารถหาข้อยุติในข้อพิพาทได้ภายในระยะเวลา 60 วัน หรือกำหนดระยะเวลาอื่นใดที่ตกลงกันระหว่างคู่สัญญา คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจดำเนินการนำข้อพิพาทขึ้นสู่ศาลไทยที่มีเขตอำนาจได้

ทั้งนี้ในระหว่างที่ข้อพิพาทยังอยู่ระหว่างดำเนินการ และยังไม่มีการพิพากษา อันถือเป็นที่สุดของศาลไทยที่มีเขตอำนาจนั้น คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่อาจยกเหตุดังกล่าวขึ้นอ้างเพื่อหยุดการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

13. กฎหมายและภาษาที่ใช้บังคับ

สัญญาอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายไทย และให้จัดทำสัญญาร่วมลงทุนเป็นภาษาไทย ในกรณีที่จัดทำส่วนใดเป็นภาษาอังกฤษและเกิดความขัดแย้งระหว่างข้อความภาษาอังกฤษและข้อความภาษาไทยให้ยึดถือตามข้อความภาษาไทย