

Приложение 5

Руководство по составлению контрактов на осуществление пассажирских перевозок

1 Введение

До подготовки проекта контракта на оказание транспортных услуг необходимо провести определенную подготовительную работу, включающую подготовку детализированного технико-экономического обоснования, анализ вариантов и дальнейшую оценку соотношения цены и качества на определенных этапах процесса закупок, в том числе до начала процесса и непосредственно до реализации контракта на оказание транспортных услуг, как указано в основном тексте Сборника.

Основное различие в подходах между юрисдикциями гражданского права и общего права заключается в судебном толковании договоров на оказание транспортных услуг между тем, что было изложено в письменной форме и что было намечено. В рамках гражданского права нет необходимости включать в контракт на оказание транспортных услуг положения, которые уже включены в гражданский кодекс. Указанные моменты также рассматривались в Приложении 4 (Раздел «Введение» Руководства по составлению концессионного договора на оказание транспортных услуг).

1.1 Цель

Три основные цели контракта на оказание транспортных услуг заключаются в следующем:

- углубить понимание основных обязанностей и рисков, принимаемых на себя сторонами контракта на предоставление транспортных услуг;
- определить уровни услуг, предоставляемых частным сектором, и выплаты подрядчику, осуществляемые Департаментом пассажирского транспорта (ДПТ), без проведения длительных переговоров;
- установить последовательный подход и формирование цен среди участников торгов при проведении любой процедуры конкурсных торгов после начала процесса реформ.

1.2 Ключевые факторы

Руководство было разработано в отношении услуг по пассажирским перевозкам и в нем предусматривается, что разрешение на заключение контракта дается ДПТ, в роли которого может выступать министерство или государственная или региональная организация. Может возникнуть необходимость государственной гарантии в случае, если ДПТ не находится в ведении правительства, и если ожидаемые выплаты подрядчику являются значительными.

Простейшая форма контракта на оказание транспортных услуг основана на деятельности подрядчика по эксплуатации и проведению в небольшом объеме технического обслуживания активов, предоставленных государственным сектором. Сложность контрактных вопросов возрастает, если часть или все активы предоставляются другими субъектами частного сектора (см. Приложение 4 «Руководство по составлению концессионных контрактов») либо государством, либо муниципальными корпорациями или аналогичными самостоятельными юридическими лицами. Необходимо разработать механизмы взаимодействия между подрядчиком и указанными иными субъектами, поскольку они не являются стороной контракта на предоставление транспортных услуг. Например, частная компания предоставить подвижной состав на основе схемы «финансирование-обслуживание». Означает ли это, что подрядчику будет предоставлен доступ к ремонтным мастерским для выполнения работ по мойке подвижного состава? Если частная компания, предоставляющая подвижной состав, связана контрактными обязательствами с государственным сектором, а не с подрядчиком и проводит внешнюю мойку подвижного состава по контракту на оказание услуг, подрядчик не может нести ответственность за основные показатели чистоты внешней поверхности подвижного состава, поскольку проведение таких операций неподконтрольно подрядчику. Тем не менее, контрактные отношения между компанией, предоставляющей подвижной состав, и подрядчиком позволяют подрядчику не только реализовывать свои права по отношению к этой компании, не обеспечивающей стандарты чистоты, но и взыскивать штрафы.

Пассажиры придают особое значение пунктуальности. Однако, если самостоятельное юридическое лицо предоставляет путевую инфраструктуру как ДПТ, так и подрядчику, или же им обоим, то основные показатели пунктуальности должны отражать тот факт, что задержки могут являться результатом действий, не связанных с подрядчиком. Также могут возникнуть вопросы в отношении доступа пассажиров к вокзалам, если вокзалы эксплуатируются иной организацией, а не ДПТ и подрядчиком, или ими обоими. Кроме пунктуальности, пассажиров беспокоит проблема чрезмерного скопления людей, однако для управления плотностью пассажиров подрядчику необходимо получить контроль над активами, необходимыми для решения вопроса чрезмерного скопления людей. Кроме

того, существует эффект домино, обусловленный чрезмерным скоплением людей, т.к. он оказывает негативное воздействие на пунктуальность. Другим аспектом пунктуальности является категория пассажирских перевозок: например, если услуги предусматривают авиаперевозки пассажиров, то в данном случае требуется дополнительное время, во-первых, для оформления багажа и, во-вторых, время для самих пассажиров для ознакомления с обстановкой, которая для многих из них является непривычной.

Может также возникнуть необходимость учесть следующие аспекты:

Кто является ответственным за продажу билетов? Распространяются ли билеты на другие виды перевозок, кроме тех, за которые подрядчик несет ответственность?

Если подрядчик несет определенную ответственность по защите доходов, для каких категорий пассажиров будут предусмотрены льготные тарифы (например, дети, военнослужащие, лица пожилого возраста, студенты? Кроме того, будут ли действовать специальные тарифы в непиковые часы или тарифы выходного дня?)

Как будет проводиться инкассирование доходов? С помощью предоплатных карт или аналогичным образом? Кто является ответственным за администрирование тарифной системы?

Останется ли определенная часть кассовой наличности платы за проезд у подрядчика?

Определяет ли ДПТ все виды услуг? Закупает ли ДПТ минимальный уровень услуг, тем самым предоставляя подрядчику возможность оказывать любые дополнительные услуги, являющиеся коммерчески рентабельными?

Кто получает доходы от рекламы? Необходимо ли согласование макетных рекламных материалов?

Потребуется ли подрядчику лицензия оператора поездов? Существует ли отдельный режим безопасности?

Каким образом подрядчик взаимодействует с регуляторным (-и) органом (-ами) в рамках отдельного режима безопасности?

Кто является ответственным за расписание движения поездов? Кто издает расписание движения поездов для населения?

Если состояние инфраструктуры и подвижного состава негативно сказывается на потреблении топлива, и подрядчик не несет ответственности ни за инфраструктуру, ни за подвижной состав, каким образом будет решаться вопрос с затратами на топливо?

Каким образом будут рассматриваться запросы на изменение объема или предоставление услуг?

Каков будет объем ответственности подрядчика в отношении нижеприведенного?

- оптимизация использования ресурсов: составление оптимального расписания движения подвижного состава;
- планирование на основе квалификации: составление графика работы для машинистов и бригад в зависимости от их квалификации, аттестации и знаний маршрута и локомотивного парка;
- сбалансированные задания: сокращение числа порожних составов; обеспечение того, чтобы бригады заканчивали смены в своих депо, к которым они приписаны;
- учет предпочтений работников: повышение удовлетворенности работников, удержание работников и повышение эффективности их работы;
- ежедневный оперативный контроль: способность устранять нарушения нормальной работы в режиме реального времени и решать вопросы, касающиеся изменения графика;
- безопасность: персоналу подрядчика, возможно, потребуется пройти обучения методам оказания первой медицинской помощи, в том числе по использованию дефибрилляторов. Регламент действий в определенных ситуациях, таких как случаи суицидов, может определяться в зависимости от того, какая организация несет ответственность за управление объектами инфраструктурой, а также от того, задействован ли штат вокзала подрядчиком;
- охрана: охрану могут осуществлять третьи стороны, такие как транспортная или железнодорожная полиция;
- всеобщий доступ: ответственность за модернизацию инфраструктуры и оборудования для обеспечения доступа для всех независимо от физических возможностей может быть возложена на ДПТ или иную третью сторону; и
- подготовка отчетности и управление данными: упорядочение и распространение точных данных с целью повышения эффективности принятия решений.

Ответы на вышеприведенные вопросы будут отражены в любом контракте, однако решение не предполагает, что какая-то одна структура является предпочтительной по умолчанию. Скорее всего, наиболее оптимальное решение будет получено на основе анализа, проводимого в качестве составной части процесса реформ.

2 Руководство

2.1 Стороны

В настоящем Руководстве организация государственного сектора, предоставляющая концессионные права, именуется «ДПТ»; вторая сторона соглашения именуется «Подрядчик»; весь объем предоставляемых услуг именуется как «Услуги». Соглашение между ДПТ и Подрядчиком именуется как «Контракт на оказание транспортных услуг».

В ряде юрисдикций участник торгов может являться консорциумом, и организация-подрядчик учреждается непосредственно до или после подписания контракта на оказание транспортных услуг. Если организация-подрядчик учреждается непосредственно после подписания, в контракте на оказание транспортных услуг необходимо предусмотреть положение о его переуступке новой компании до полного вступления контракта в силу.

2.2 Подробное изложение/цель

В определенной степени формат настоящего документа отражает общепринятую практику в принимающей стране. В настоящих положениях приведено описание ДПТ и его полномочий, предлагаемые механизмы оказания услуг, и в них также может содержаться краткое описание процедуры и результатов проведения торгов, т.е. назначение подрядчика.

2.3 Определения

В ряде юрисдикций законодательством предусмотрено толкование контрактов и иных юридических документов. Если таковое не предусмотрено, необходимо изложить трактовку формулировок и установить значение определенных терминов в контракте на оказание транспортных услуг.

2.4 Предварительные условия до даты вступления в силу

Большинство положений контракта на оказание транспортных услуг не вступает в силу до тех пор, пока не будут выполнены определенные требования. В указанных положениях оговорены данные основные требования (предварительные условия).

Ряд основных требований может иметь регуляторный характер, например, получение лицензии оператором поездов и согласование мер по обеспечению безопасности.

Другие основные требования носят несколько более технический характер, такой как получение каждой стороной всех необходимых полномочий,

позволяющих им связать себя обязательствами по контракту на оказание транспортных услуг, и юридических заключений относительно того, что полномочия были получены надлежащим образом.

Может возникнуть необходимость в рассмотрении вопросов, относящихся к переводу персонала в распоряжение подрядчика, а также к получению страховок на имущество, ответственность работодателя и, что наиболее важно с точки зрения государства, контракт о страховании ответственности перед третьей стороной.

Если подрядчик должен предоставить залоговое обеспечение выполнения контракта или аналогичный документ, срок выдачи должен рассматриваться в соответствии с предварительными условиями, хотя положения о его получении могут быть оговорены в другой части соглашения (см. Раздел «Залоговое обеспечение»).

В тех случаях, когда подрядчик заключает соглашение с другими субъектами, например, о доступе к железнодорожным путям, доступе к вокзалам, на предоставление подвижного состава и т.д., необходимо реализовать указанные соглашения в полном объеме.

В соответствии с требованиями подрядчик обязан разработать конкретные планы, которые он должен выполнить для развития пассажироперевозок и повышения качества услуг; первый пакет таких планов должен быть представлен и согласован.

Необходимо включить положение в отношении даты истечения срока, к которой условия в отношении сроков должны быть соблюдены, либо следует отказаться от них (при возможности); необходимо также определить последствия в случае неисполнения обязательств любой из сторон. В случае неисполнения обязательств подрядчиком, ДПТ могло бы явиться целесообразным предъявить к исполнению залоговое обеспечение конкурсного предложения, если такое положение оговорено в документации для торгов.

2.5 Период оказания услуг

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо оговорить продолжительность периода оказания услуг. Продолжительность должна отражать все соответствующие вопросы; примеры приведены ниже.

ДПТ намерен определить продолжительность периода оказания услуг, который позволит достичь решения по оптимальному соотношению цены и качества. Факторы, которые необходимо учитывать при определении продолжительности контракта на оказание транспортных услуг, включают:

- механизм, обеспечивающий сдерживание инфляции издержек и достижение баланса между преимуществами конкурсных торгов на получение контрактов на оказание транспортных услуг при регулировании издержек и дезорганизацией производства и издержками, понесенными при проведении торгов для выбора заменяющего подрядчика;
- возможность дальнейших реформ, которые могли бы существенно изменить подход к железнодорожной системе, либо к оказанию транспортных услуг;
- ценовая приемлемость транспортных услуг для пользователей и ДПТ;
- в случае, если ДПТ или иные организации осуществляют программы по масштабной модернизации или обновлению активов, то следует указать, каким образом достигнутая в результате указанных мер эффективность может быть максимально отражена (при наличии такой необходимости) в корректировке цены и структуре оплаты в соответствии с контрактом на оказание транспортных услуг.

2.6 Транспортные услуги

Активы, предоставляемые ДПТ или иными субъектами, назначенными ДПТ, должны быть определены, равно как основания их предоставления. Как отмечено в пункте 1.2 выше, если указанные активы предоставляются третьей стороной, и подрядчик обязан заключить соглашения с указанной третьей стороной, то в данном случае необходимо определить основания для указанных соглашений, после чего подрядчик дает согласие на заключение упомянутых соглашений. Подрядчик также обязан дать согласие не вносить изменения в указанные соглашения без согласования с ДПТ.

Подрядчику должно быть предоставлено время для проверки активов, и при обнаружении повреждений или иных существенных нарушений подрядчик обязан направить соответствующее уведомление ДПТ, либо в том случае, если активы предоставлены третьей стороной, направить уведомление указанной третьей стороне. В контракте на оказание транспортных услуг необходимо указать сроки для проведения мер по устранению нарушений или замене активов, а также последствия для условия контракта при проведении работ по устранению нарушений или замене, либо последствия задержки или невыполнения таких работ.

Следует определить маршруты, которые передаются подрядчику, а также периодичность перевозок или минимальную периодичность перевозок и график осуществления первой и последней перевозки на каждом маршруте, если не предусматриваются круглосуточные перевозки 7 дней в неделю.

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо оговорить, кто является ответственным за составление графиков. Даже если ответственным является ДПТ, было бы целесообразно предусмотреть механизм для обеспечения участия подрядчика в процессе. Например, если предлагаемое изменение негативно скажется на уровнях нагрузки, других основных показателях эффективности или категориях пассажиров, предлагаемые изменения подлежат встречному уведомлению и урегулированию. Если изменение навязано подрядчику, то в данном случае необходимо возместить любые дополнительные понесенные издержки в виде «изменения услуг» (см. пункт 2.19) Также следует указать минимальный период между составлением и внедрением графика перевозок.

Необходимо дать описание уровней транспортных услуг и основных показателей эффективности. При необходимости модернизации активов или повышения качества перевозок, переданных в ведение подрядчика Департаментом или иными сторонами, назначенными ДПТ, в контракт необходимо включить положение, предусматривающее такую модернизацию и повышение качества. При невыполнении вышеуказанного к подрядчику не будут предъявляться требования по достижению повышенных уровней услуг и основных показателей эффективности в той степени, в которой неспособность достижения указанного явилась результатом неисполнения обязательств по модернизации и повышению качества, как это предусмотрено ДПТ или иной третьей стороной в соответствии с контрактом на оказание транспортных услуг.

Необходимо согласовать особый режим перевозок для конкретных случаев, таких как запланированные спортивные игры, национальные или региональные фестивали и т.д. Определение термина «Специальное мероприятие» зависит от ожидаемого количества людей за час поездки на мероприятие и с мероприятия и пропускной способности системы, и при определении термина необходимо учитывать, что интенсивность выходного потока зрителей обычно выше, чем интенсивность входного потока. Следует учесть такие аспекты, как контроль за поведением толпы, охрана, обеспечение безопасности для здоровья людей и соблюдение правил техники безопасности. Возможно, целесообразным является создание комиссии в числе представителей руководства стадионами, полиции или иных правоохранительных органов, местных органов власти и иных провайдеров транспортных услуг, на которых может негативно отразиться действия толпы. Положения должны предусматривать соглашение по продлению времени работы транспорта (если транспорт не работает в круглосуточном режиме), если по плану мероприятие продолжается после завершения работы транспорта в соответствии с графиком, а также стратегию по ликвидации аварийных ситуаций и оказанию помощи при несчастных случаях.

Подрядчику необходима гибкость для обеспечения возросших объемов пассажироперевозок. Тем не менее, гибкость напрямую связана со степенью контроля, обеспечиваемого подрядчиком за объектами инфраструктуры и оборудованием. На контроль за нагрузками будет оказывать воздействие протяженность платформы, которая в сочетании с кинетическими (габаритными) воротами определяет максимальную длину состава, количество имеющихся ниток движения в пиковые периоды и количество сидячих и стоячих мест в любом вагоне. Если в пиковые периоды количество пассажиров, стремящихся попасть в вагон, превышает разрешенное количество, подрядчику необходимо принять меры по ограничению притока пассажиров, что будет зависеть от конфигурации вокзалов и платформ. Тем не менее, ответственность за регулирование нагрузки следует возложить на подрядчика, хотя принятые меры будут зависеть от объектов и оборудования, которыми он располагает.

Как указано выше, основные показатели эффективности должны отражать как фактические возможности подрядчика контролировать качество пассажирских перевозок, так и цели Департамента применительно к оказанию транспортных услуг. Основные показатели восприятия пассажирами качества услуг включают пунктуальность, отсутствие скопления людей и чистоту. Может быть разработан порядок выплаты премий и наложения штрафов, который может быть увязан с основными показателями эффективности, однако подрядчику необходимо освободить от уплаты любых штрафов, если причина невозможности достижения основных показателей эффективности неподконтрольна подрядчику.

Если контракт на оказание транспортных услуг предусматривает проведение ТО и уборку вагонов, такие работы могут регулироваться либо путем установления периодов времени, в течение которых необходимо выполнять услуги, либо путем определения требуемых результатов. Что касается основных показателей эффективности, относящихся к чистоте вагонов, интересным параметром является наличие граффити, т.к. возможность подрядчика удалять граффити и скорость удаления граффити будет зависеть от чистоты вагонов, о которой идет речь.

2.7 Пассажиры

Основные показатели эффективности необходимо увязывать со степенью удовлетворенности клиентов или пассажиров. Подрядчик должен либо оформить устав, либо присоединиться к уставу, в котором оговорены права и обязанности пассажиров; устав должен быть доступен для общественности. Предусматривается, что данный устав будет дополнять любые положения, периодически издаваемые для регламентации поведения пассажиров, при этом нарушение устава может привести к уголовному преследованию, например, при езде снаружи вагона. Объем устава и внесение в него любых изменений подлежат согласованию с ДПТ.

Целесообразно определить регламент оказания медпомощи пассажирам, в том числе с использованием дефибрилляторов, если таковые имеются в транспортном средстве, и подобный регламент мог бы быть включен в устав. Следует предусмотреть определенное количество персонала, обладающего квалификацией по оказанию первой медицинской помощи, его размещение и протоколы для оказания медпомощи пассажирам, в том числе следует оговорить порядок взаимодействия со службами экстренной медицинской помощи.

Устав прав и обязанностей пассажиров должен включать положение об обеспечении общего доступа, в том числе применительно к багажу, детским коляскам, собакам-поводырям и пассажирам с ограниченными физическими возможностями в зависимости от расположения вокзалов, платформ и вагонов. В уставе необходимо оговорить обстоятельства, при которых пассажиры имеют право требовать от подрядчика компенсацию или возврат суммы за билет.

В уставе необходимо предусмотреть порядок рассмотрения жалоб пассажиров, а также апелляционные процедуры для рассмотрения неурегулированных конфликтов.

Необходимо предусмотреть простые процедуры для решения вопросов, связанных с утерянным/найденным имуществом и сопутствующими отчетами и запросами, а также службой одного окна для пассажиров, стремящихся вернуть утерянное имущество.

Необходимо рассмотреть вопрос о проведении опросов пассажиров в качестве средства оценки качества оказываемых услуг. Кто должен проводить их? Какие результаты рассматриваются как удовлетворительные/неудовлетворительные? Кто отвечает за удовлетворительное обслуживание пассажиров/кто несет ответственность за неудовлетворительное обслуживание пассажиров?

2.8 Ограничение прав и дискриминация

Подрядчик обязан разработать и реализовать согласованный план для решения вопросов ограничения прав и дискриминации в отношении пассажиров и персонала дополнительно к вопросам, рассматриваемым в уставе. План, как минимум, должен соответствовать требованиям действующего законодательства, однако он может охватывать любые критерии, определенные ДПТ при проведении конкурсных торгов. В течение периода действия контракта на оказание транспортных услуг любые доработки стандартов в отношении общего доступа должны рассматриваться как изменение услуг; любые капитальные затраты, понесенные при замене активов или оборудования, должны оплачиваться за счет ДПТ или за счет других назначенных им организаций, ответственных за предоставление активов или оказание услуг.

В случае отклонения от реализации плана в контракте на оказание транспортных услуг необходимо оговорить санкции, применяемые к подрядчику в дополнение к любой уголовной ответственности, которую может понести подрядчик, за тем исключением, что если такое отклонение от реализации плана, приводящее к негативным последствиям, обусловлено обстоятельствами, неподконтрольными подрядчику.

2.9 Аварии и ликвидация последствий аварийных ситуаций

Если пассажирские перевозки осуществляют несколько компаний, целесообразным является разработать единый план ликвидации последствий аварийных ситуаций, в котором указаны обязанности каждого субъекта, в том числе подрядчика, в случае возникновения аварийной ситуации или реальной и непосредственной угрозы. Необходимо регулярно пересматривать план и проводить учения в соответствии с установленным графиком. В соответствии с контрактом на оказание транспортных услуг на подрядчика возлагаются обязательства в отношении аварийных ситуаций соразмерно оказываемым услугам, и эти обязательства подрядчик берет на себя в соответствии с контрактом на оказание транспортных услуг.

2.10 Тарифы за проезд и «сейф доходов от платы за проезд»

Подрядчик, как минимум, обязан повысить защиту доходов с целью снижения случаев незаконной неоплаты проезда пассажирами. Решение этого вопроса подрядчиком зависит от методологии сбора доходов.

Если подрядчик несет ответственность как за сбор, так и защиту доходов, либо за то или другое, то в контракте на оказание транспортных услуг необходимо оговорить вопрос скидок. Если подрядчик получает выгоду от собранного дохода, то в этом случае любое изменение размера скидок, которое может привести к сокращению дохода подрядчика, должно рассматриваться как изменение услуг.

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо уточнить, являются ли все тарифы заранее установленными, либо подрядчик имеет право устанавливать любые тарифы. В контракте также следует четко указать, имеет ли подрядчик право удерживать какой-либо собранный доход, либо весь доход должен быть переведен на указанный счет и находиться там для распределения одному или нескольким субъектам – система нередко именуется как «банковский сейф», поскольку поступления от оплаты проезда никогда не появляются на счетах подрядчика.

В контракте на оказание транспортных услуг следует определить механизм и процедуру корректировки тарифов. Если подрядчик получает выгоду от

тарифов, и происходит снижение таких тарифов, то этот вопрос необходимо рассматривать как изменение услуг, за исключением тех случаев, когда снижение тарифов представляет собой согласованную компенсацию за невыполнение обязательств подрядчиком.

Если пассажир нарушает правила оплаты проезда, ДПТ должен покрыть понесенные подрядчиком издержки на выдачу повесток уклоняющимся от оплаты проезда пассажирам явиться в суд, плюс издержки, связанные с появлением на судебных разбирательствах для взыскания платы за проезд, если только подрядчик не наделен правом удерживать значительную часть доходов от платы за проезд.

2.11 Вокзалы и имущественные объекты

В том случае, когда подрядчик несет ответственность за техническое обслуживание вокзалов в течение периода оказания транспортных услуг, подрядчик обязан не только поддерживать в чистоте вокзальные помещения, но также прилегающие к вокзалу парковки и площадки для хранения велосипедов в зависимости от расположения вокзала.

В документации для торгов следует определить объем услуг по техническому обслуживанию вокзалов; подрядчику должна быть предоставлена возможность устанавливать цены. Стандарты технического обслуживания необходимо включить в приложение к контракту на оказание транспортных услуг; выполнение или невыполнение обязательств по поддержанию оговоренных стандартов должно регламентироваться системой премий и штрафов. Как пример, в целях обеспечения мер общественной безопасности в контракте необходимо оговорить максимально допустимое время для восстановления работы неисправных осветительных приборов в общественных местах. Если в течение периода оказания транспортных услуг предусматривается повышение стандартов, то такие изменения необходимо рассматривать как изменение услуг.

В контракте на оказание транспортных услуг может быть указана численность штата, должностные обязанности и время работы (в часах), в течение которого сотрудники вокзала должны находиться в конкретных местах в течение рабочего дня.

При необходимости подрядчик обязан разработать план технического обслуживания вокзалов и помещений; необходимо периодически пересматривать соглашение с ДПТ по указанному плану. План может представлять собой часть более широкого плана по ТО систем с целью согласования всех необходимых планов по обновлению и ТО систем, в том числе планов по путевой инфраструктуре, подвижному составу, вокзалам и т.д. Таким образом, неспособность подрядчика выполнить обязательства в соответствии с планами по ТО систем может привести к финансовым убыткам или к увеличению расходов субъектов, ответственных за другие

части системы; последствия любого такого невыполнения обязательств следует отразить в системе премий и штрафов. Задержки в работе подрядчика, вызванные другими субъектами, могли бы рассматриваться в рамках изменений услуг, либо в рамках соответствующих контрактов с третьими сторонами.

При необходимости подрядчик обязан разработать систему обеспечения качества в соответствии с предложениями, представленными подрядчиком в период проведения конкурсных торгов. В контракте на оказание транспортных услуг необходимо установить процедуру приемки и оформления контрольной документации; при этом порядок выплаты премий и наложения штрафов должен предусматривать последствия за неспособность представления документации или за несоблюдение предписаний, изложенных в контрольной документации.

Если подрядчик обязан обеспечить предоставление определенного основного оборудования, в контракте на оказание транспортных услуг необходимо указать поставщика или поставщиков, или же перечень потенциальных поставщиков может быть согласован и включен в этот контракт, тем самым позволяя подрядчику добиться оптимального соотношения цены и качества при ведении переговоров с включенными в перечень поставщиками. ДПТ должен иметь право использовать основное оборудование по истечению срока действия или досрочного расторжения контракта на оказание транспортных услуг, однако вопрос о том, обязан ли ДПТ осуществлять плату за приобретение прав собственности, зависит от характера оборудования и от того, получил ли подрядчик возмещение в полном объеме за понесенные им издержки в рамках механизма оплаты, предусмотренного в контракте на оказание транспортных услуг.

2.12 Системные контракты

В рамках процесса реформирования следует рассмотреть вопрос относительно необходимости заключения подрядчиком контрактов (системных контрактов) с третьими сторонами, предоставляющими активы или услуги в связи с осуществлением перевозок, например, подвижной состав, путевую инфраструктуру и т.д. Основной вопрос заключается в потенциальных убытках, которые подрядчик может понести в случае нарушения условий указанных контрактов; кроме того, вопрос состоит в том, будет ли достигнуто оптимальное соотношение цены и качества, если подрядчик оценил риск указанных возможных убытков. Из общего круга вопросов необходимо выделить вопрос относительно уровня финансовой безопасности, который требуют обеспечить стороны к указанным контрактам; при этом необходимо учитывать, что подрядчик располагает незначительным объемом активов, и станет ли залоговое обеспечение выполнения контракта экономичным вариантом для подрядчика для достижения требуемого уровня безопасности.

Системные контракты могут быть переуступлены подрядчику или заключены подрядчиком заново. Кроме того, может быть предусмотрен целый спектр контрактов, начиная от договора о сотрудничестве до полномасштабного соглашения, например, соглашения о допуске к путевой инфраструктуре, в соответствии с которым подрядчик дает согласие по контракту на оказание транспортных услуг не вносить существенные изменения в системные контракты и не вносить изменения, если такие изменения останутся в силе после завершения периода оказания транспортных услуг без согласия на то ДПТ. Кроме того, ДПТ может затребовать от подрядчика возмещение ущерба в связи с любыми исками, расходами и убытками, которые могут возникнуть в результате любого нарушения подрядчиком своих обязательств по системным контрактам.

2.13 Сборы и иное вознаграждение

Подрядчик заинтересован в получении доходов, соизмеримых с объемом оказываемых им услуг и объемом принятых на себя обязательств по контракту на оказание транспортных услуг и, в соответствующих случаях, по системным контрактам.

В контракте на оказание транспортных услуг должно быть определено, имеет ли подрядчик на получение значительной части поступлений от оплаты проезд и иных доходов, например, от рекламы (поскольку конкурсное предложение подрядчика может быть основано на дополнительных выплатах или субсидиях ДПТ), либо ДПТ обеспечит поступления, достаточные для покрытия издержек подрядчика и получения прибыли (поскольку конкурсное предложение подрядчика может основываться на сумме платежа за оказываемые услуги).

Если подрядчик в незначительной степени рассчитывает на поступления от оплаты за проезд, он может потерять контакт с пассажирами, и, поэтому, стандарты услуг необходимо прочно увязать с основными показателями эффективности, и в контракте на оказание транспортных услуг необходимо детально разработать порядок выплаты премий и наложения штрафов.

Контракт на оказание транспортных услуг должен включать положение о дебиторской задолженности, скорректированной с учетом инфляции, и положение о стимулах для подрядчика, мотивирующих его к повышению эффективности перевозок.

2.14 Залоговое обеспечение

Как указывалось в пункте 2.12 выше, подрядчик увеличит общие издержки на сумму стоимости любого залогового обеспечения; при этом, он будет принимать меры по взысканию издержек с ДПТ, либо по их возмещению за счет поступления от оплаты за проезд (если применимо). Использование

залогового обеспечения конкурсного предложения в контексте закрытых торгов создает определенные трудности. Залоговое обеспечение всего лишь покрывает обязательства участников торгов заключить контракт на основе его конкурсного предложения. В случае переговоров, первоначальное конкурсное предложение заменяется в рамках последующих переговоров, таким образом, можно привести довод в отношении того, что залоговое обеспечение более не обладает исковой силой. Во избежание этого, переговоры могут быть проведены с несколькими участниками торгов, которым направляется запрос на подачу «лучшего и окончательного предложения»; при этом каждое предложение должно иметь залоговое обеспечение. Еще один вариант заключается в проведении переговоров на этапе предварительного квалификационного отбора участников торгов и на предконтрактном этапе и направлении им запроса на представление конкурсных предложений с залоговым обеспечением, исходя из того, что конкурсное предложение, получившее наибольшее количество баллов, скрепляется подписью ДПТ и становится контрактом на оказание транспортных услуг. Независимо от выбранного варианта, срок действия залогового обеспечения подлежит продлению с целью достижения предварительных условий вступления контракта в силу.

В зависимости от продолжительности периода оказания транспортных услуг, но исходя из допущения об относительно коротком периоде времени и учитывая отсутствие активов у подрядчика, представляется целесообразным, чтобы срок действия залогового обеспечения выполнения контракта был равен продолжительности периода оказания транспортных услуг.

2.15 Стандарты

Подрядчик обязан взять на себя ответственность за проведение обучения персонала и за прохождение всех видов аккредитации, которые могут потребоваться, в частности, машинистов и любых иных работников, отвечающих за процесс управления движением поездов и системы сигнализации.

Подрядчик обязан предоставить информацию о программе и процедурах найма и обучения персонала, а также об организации системы непрерывного обучения работников на согласование ДПТ и соответствующему регуляторному ведомству по вопросам безопасности на железной дороге.

Подрядчик также обязан соблюдать все требования по обеспечению безопасности. Положения контракта определяются положениями законодательства принимающей страны. Если подрядчику необходимо получить одобрение мероприятий по обеспечению безопасности, например в качестве обладателя права доступа к железнодорожным путям или заявителя на получение права доступа к железнодорожным путям, в

соответствующих системных контрактах или в контракте на оказание транспортных услуг необходимо предусмотреть соответствующие положения в том объеме, в котором они отсутствуют в законодательстве.

2.16 Страхование

В рамках процесса реформ следует уделять внимание вопросу страхового покрытия. В соответствии с контрактом на оказание транспортных услуг, вероятно, является целесообразным потребовать от подрядчика заключить обычные контракты страхования, как правило, приобретаемые предусмотрительными компаниями; оформление ряда контрактов страхования может быть предусмотрено законодательством в обязательном порядке, например, компенсация работникам. Однако, если страхование путевой инфраструктуры осуществляется за счет провайдера инфраструктуры, является ли целесообразным для подрядчика дублировать страховое покрытие в отношении тех же самых активов? Информацию следует получить у компетентного страхового брокера.

Другие виды страховых контрактов являются более важными с точки зрения ДПТ, в частности, если ДПТ оплачивает услуги подрядчика. Другие виды страхового покрытия включают:

- объекты инфраструктуры, занимаемые подрядчиком;
- страхование ответственности перед третьей стороной; и
- страхование на случай прерывания производственной деятельности, что является важным фактором для предусмотрительного подрядчика для восполнения потерь дохода, которые могут возникнуть при возникновении страховых рисков. Тем не менее, если третья сторона страхует активы, страхование на случай прерывания производственной деятельности, которое является излишним покрытием, требует тщательного повторного рассмотрения, поскольку подрядчику необходим страховой интерес в активах, о которых идет речь.

Необходимо указать срок и сумму конкретных страховых договоров, и ДПТ должен являться названным страхователем.

Подрядчик обязан предоставить письмо страхового брокера для подтверждения того, что брокер известит ДПТ о том, что страховая защита не будет продлена, либо что условия возобновления будут обременительными.

Необходимо представить действующие страховые свидетельства ДПТ; если подрядчик не заключает основные договоры страхования, то в этом случае ДПТ обязан заключить договор страхования и взыскать страховые взносы с подрядчика.

В период процесса реформирования вопрос о недоступности страхования подлежит рассмотрению. Если на рынке отсутствует страховое покрытие или оно имеется только с коммерческой страховой премией (если только это не было обусловлено действиями или бездействием концессионера), то в данном случае у ДПТ имеется несколько вариантов.

- Обязан ли ДПТ в период отсутствия страхового покрытия дать разрешение на продление контракта на оказание транспортных услуг и принять риск на себя на срок недоступности страхового покрытия? Или же ДПТ обязан расторгнуть контракт на оказание транспортных услуг, как если бы отсутствие страхового покрытия являлось форс-мажорным обстоятельством?
- ДПТ обязан обратить основное внимание на аспекты, которые подвергаются риску, при допущении отсутствия страхового покрытия. Существует прямой форвардный риск исков, выдвигаемых третьей стороной, при наличии ответственности перед третьей стороной, так как ДПТ будет считаться обладающим большими средствами, чем подрядчик. Существует риск для экономики в случае большого имущественного ущерба и в случае отсутствия у подрядчика финансовых средств для компенсации ущерба, в результате чего возникнут задержки с пассажирскими перевозками.

Также вполне реально, что подрядчик имеет незначительное количество активов, и он столкнется с трудностями покрытия существенных незастрахованных убытков или ущерба.

Рекомендуется установить требование, заключающееся в том, что в страховой полис необходимо включить в пункт о перекрестной ответственности таким образом, чтобы страховка была применима к ДПТ и подрядчику в качестве отдельного страхователя, и оговорка об отказе от суброгационных прав.

В целях предотвращения присвоения денежных средств подрядчиком и игнорирования им условий контракта на оказание транспортных услуг, подрядчик должен быть обязан использовать страховые поступления и любые суммы страховых возмещений в соответствии с установленным порядком, хотя наличие залогового обеспечения выполнения контракта должно являться сдерживающим фактором.

2.17 Ответственность и гарантия возмещения убытков

Подрядчик обязан принять на себя всю ответственность в отношении ДПТ при осуществлении деятельности по контракту на оказание транспортных услуг (кроме случаев и в той степени, в какой ДПТ и субъекты, за которых он несет ответственность, причинили убытки или ущерб).

При нанесении ущерба третьей стороне, которой могут быть пассажиры или их имущество, подрядчик обязан возместить ДПТ убытки в отношении исков, поданных указанной третьей стороной, кроме случаев и в той степени, в какой ДПТ и субъекты, за которых он несет ответственность, причинили убытки или ущерб. В контракте на оказание транспортных услуг также необходимо оговорить, каким образом следует вести судопроизводство или иные процессы, возникающие в связи с такими исками.

2.18 Охрана окружающей среды и иные условия

За ДПТ должна сохраняться ответственность за любые накопленные вредные отходы, и, если удаление таких отходов требуется в соответствии с законодательством, ДПТ обязан нести расходы, связанные с осуществлением мероприятий по минимизации воздействия на окружающую среду. Риски, сопряженные с последующим воздействием на окружающую среду ввиду действий, халатности или невыполнения обязательств, принимает подрядчик.

Законодательство принимающей страны должно исключить возможность предъявления исков третьей стороной, возникающих в связи с обычным шумовым воздействием или вибрацией, создаваемых железной дорогой в результате ее эксплуатации в соответствии с надлежащей производственной практикой. Обязан ли подрядчик нести ответственность за исключительно высокий уровень шума и вибрации, т.е. в том случае, если не была применена надлежащая производственная практика, и проблема вызвана тем, что не проводилось надлежащее техническое обслуживание путевой инфраструктуры и оборудования, зависит от объема транспортных перевозок. Если подрядчик не несет ответственности ни за объекты инфраструктуры, ни за подвижной состав, он не будет иметь обязательств по компенсации убытков и будет иметь права на получение такой компенсации.

2.19 Превходящие обстоятельства

Превходящие обстоятельства представляют собой аварийные ситуации, оказывающие влияние на способность одной стороны контракта на оказание транспортных услуг выполнять свои обязательства, либо получать причитающиеся ей выплаты по контракту на оказание транспортных услуг. Существуют многочисленные методы определения и установления последствий превходящих обстоятельств. В данном Руководстве рассматриваются обстоятельства изменения услуг и форс-мажорные обстоятельства.

Положения об изменении услуг предназначены для решения вопросов, относящихся к обстоятельствам, возникающим на риск ДПТ, что приводит к потере доходов или увеличению затрат подрядчика, или того и другого. Для решения проблем, связанных с такими обстоятельствами, в большей степени подходят методы компенсации, а не решение на основе неисполнения обязательств ДПТ, так как при любых обстоятельствах к расторжению Контракта на оказание транспортных услуг необходимо прибегать как к крайней мере, хотя, если в результате возникших обстоятельств контрактные отношения между сторонами становятся несостоятельными, ДПТ может принять решение по осуществлению своих прав по добровольному расторжению. Увеличение расходов или потерь дохода может быть обусловлено нижеприведенными обстоятельствами:

- Изменение расписания движения поездов
- Нарушение обязательств ДПТ, которое включает нарушение или задержку, вызванную действиями третьей стороны, за которую ДПТ несет ответственность
- Требование ДПТ по изменению услуг
- Дискриминационные или особые изменения права
- Особые события в отрасли железнодорожного транспорта или иные особые события, например, особые обстоятельства или возникновение аварийных ситуаций
- Изменение режима безопасности
- Изменения тарифов или скидок, если подрядчик получает возмещение за счет поступлений от оплаты за проезд
- Изменение стандартов в организации обучения персонала
- Изменения запрета доступа
- Требование подрядчика в отношении изменения услуг, что позволяет увеличить объем предоставляемых услуг, превышающий уровень, установленный при проведении торгов и согласованный ДПТ.

Если контракт на оказание транспортных услуг включает положения в отношении премий и штрафов, подрядчик также должен быть освобожден от ответственности в течение периода задержки или прерывания производственной деятельности в том случае, если это обусловлено изменением услуг. Вопрос относительно того, должен ли ДПТ быть наделен правом на упущенное денежное вознаграждение является более проблематичным, поскольку сложно доказать, что вознаграждение было бы назначено, если бы не наступление превосходящего обстоятельства. Подрядчику можно было бы продемонстрировать примеры, указывающие

на то, что ДПТ спланировал по времени изменение услуг для экономии своих средств.

Подрядчик обязан принять приемлемые меры по минимизации последствий убытков и затрат, например, путем пересмотра своего графика технического обслуживания или путем перевода персонала на другую работу.

Форс-мажорные обстоятельства

Форс-мажорные обстоятельства представляют собой непредвиденные случаи, препятствующие выполнению обязательств подрядчиком в любой период времени, за которые подрядчик несет финансовый риск в плане увеличения издержек и сокращения дохода, однако, в отношении которых он освобождается от ответственности за прекращение действия контракта на оказание транспортных услуг ввиду невозможности выполнять свои контрактные обязательства в той степени, в какой форс-мажорные обстоятельства обусловили такую невозможность выполнения обязательств. Однако, необходимо учитывать тот факт, что поскольку подрядчик, вероятно, получит доход исключительно от предоставления транспортных услуг, любой незастрахованный убыток в течение длительного времени, по всей вероятности, явится результатом финансовой несостоятельности подрядчика. Перечисленные ниже обстоятельства могут быть неподконтрольными подрядчику, однако возможность возмещения утраченного дохода подрядчиком зависит от всех обстоятельств, с которыми сталкивается железнодорожная система, от доходов, максимальной нагрузки и тяжести бременя, которая ложится на подрядчика. Форс-мажорные обстоятельства могут включать:

- пожары, взрывы, удары молний, ураганы, бури, наводнения, взрывы или переполнение резервуаров для воды, устройств или трубопроводов, ионизирующая радиация (в тех случаях, когда она не представляет собой форс-мажорное обстоятельство), землетрясения, мятежи и гражданские беспорядки;
- любой сбой в обеспечении электроэнергией, топливом или транспортом;
- любая блокада или эмбарго;
- любая дезорганизация работы, включающая:
- официальные и неофициальные забастовки;
- локауты;
- снижение темпов работы;
- иные споры.

Тем не менее, в Контракте на оказание транспортных услуг следует оговорить, что термин «форс-мажорные обстоятельства» не должен охватывать обстоятельства, возникающие прямо или косвенно в результате любого преднамеренного неисполнения обязательств, либо преднамеренных действий подрядчика, либо его подрядчиков или их субподрядчиков.

Объем транспортных услуг и ожидаемые результаты в период подготовки к проведению реформы будут определять, следует ли включать в категорию форс-мажорных обстоятельств войны, гражданские войны, вооруженные конфликты или терроризм; радиоактивное, химическое или биологическое загрязнение (если только источник или причина загрязнения не является результатом действий подрядчика); волны давления, вызванные устройствами, движущимися со сверхзвуковой скоростью, или же подобные обстоятельства следует рассматривать в рамках изменения услуг или как основания для расторжения контракта.

Последствия

В тех случаях, когда результаты тщательного анализа указывают на то, что подрядчик обязан нести за свой счет издержки финансовых последствий задержек и прерывания производственной деятельности вследствие форс-мажорных обстоятельств, ДПТ не обязан выплачивать компенсацию при возникновении таких задержек или прерывания деятельности.

В контракте на оказание транспортных услуг должно быть предусмотрено, что при наступлении форс-мажорных обстоятельств и при получении ДПТ информации об их наступлении, стороны обязаны провести консультации для обсуждения соответствующих вопросов, таких как вероятная продолжительность форс-мажорных обстоятельств и меры, которые необходимо принять для минимизации их воздействия.

В ряде юрисдикций суды имеют полномочия вмешиваться и изменять контрактные положения для корректировки экономического равновесия, либо, ввиду того, что подрядчик выполняет обязательства по оказанию государственных общественных услуг, корректировать позицию подрядчика в том плане, какой она могла бы быть без наступления указанных обстоятельств. Таким образом, в указанных юрисдикциях, в которых контрактом на оказание транспортных услуг предусматривается распределение риска при наступлении форс-мажорных обстоятельств, суды могут отменить положения контракта на оказание транспортных услуг.

2.20 Сохранение активов железнодорожного транспорта

В данном разделе приведены некоторые типовые положения.

ДПТ будет исключительно заинтересован в проведении технического обслуживания активов на протяжении всего периода обслуживания. В контракте на оказание транспортных услуг необходимо детализировать требования к подрядчику применительно к техническому обслуживанию физических активов.

Если ДПТ обоснованно считает, что подрядчик нарушил свои обязательства по техническому обслуживанию оборудования, предусмотренные в контракте на оказание транспортных услуг, то в этом случае ДПТ должен получить разрешение на проведение или обеспечить проведение обследования соответствующих активов с целью оценки состояния активов и выявления того, проводил ли и проводит ли подрядчик техническое обслуживание активов в соответствии со своими контрактными обязательствами по обновлению и техническому обслуживанию. Указанное право на проведение обследования активов может быть ограниченным и осуществляться не более одного раза в течение определенного периода, составляющего несколько месяцев.

ДПТ обязан уведомить подрядчика в письменной форме о согласованном минимальном количестве дней до даты, в которую он намерен провести обследование. ДПТ обязан рассмотреть любой обоснованный запрос подрядчика в отношении проведения обследования в другие сроки. При проведении любого обследования ДПТ должен принять или обеспечить принятие приемлемых мер с целью минимизации прерывания производственной деятельности подрядчика. Все издержки на проведение обследования должен нести ДПТ, за исключением тех случаев, когда по результатам проведения обследования выявляется невыполнение обязательств подрядчиком, и в этом случае подрядчик обязан покрыть расходы на проведение обследования; либо в том случае, если обследование относится к возврату, оно выполняется за счет обеих сторон. Подрядчик обязан предоставить ДПТ любую приемлемую безвозмездную помощь, необходимую во время проведения обследования.

Если по результатам обследования будет выявлено, что подрядчик не выполнял свои обязательства по техническому обслуживанию активов, последствиями такого невыполнения могут являться:

- Может быть применен регламент начисления штрафных баллов согласно контракту на оказание транспортных услуг.
- ДПТ должен быть уполномочен уведомить подрядчика о требуемых стандартах в отношении состояния активов в целях соблюдения обязательств по контракту на оказание транспортных услуг.
- ДПТ обязан определить приемлемый период времени, в течение которого подрядчик должен обеспечить соблюдение обязательств путем

проведения работ по устранению недостатков и (или) техническому обслуживанию.

- Подрядчик обязан выполнить такое устранение недостатков и (или) провести работы по техническому обслуживанию в течение указанного периода времени и за счет собственных средств.

При проведении обследования по возврату активов издержки по проведению обследования должны нести обе стороны, либо в соответствии с условиями, предусмотренными в контракте на оказание транспортных услуг; подрядчик может потребовать, чтобы обследование было проведено независимым экспертом, кандидатура которого будет согласована сторонами. При невозможности достижения согласия между сторонами, в контракте на оказание транспортных услуг необходимо указать ведомство, в чьи обязанности входит назначение независимого эксперта. Если по результатам обследования обнаруживается, что существует необходимость в дополнительном техническом обслуживании для приведения состояния активов в соответствие со стандартом, требуемым по Контракту на оказание транспортных услуг, ДПТ обязан депонировать часть периодических платежей по контракту на оказание транспортных услуг на залоговый счет до тех пор, пока не будет выполнена работа. Подрядчику может быть дано разрешение предоставить залоговое обеспечение вместо удержания, однако залоговое обеспечение должно быть отзывным.

2.21 Временное оказание услуг

Если подрядчик не способен оказывать транспортные услуги, ДПТ может потребовать временно наделить его правом оказания всех услуг или их части. Условия должны предусматривать направление уведомления о намерениях оказывать услуги, принятии ответственности за понесенные издержки в отношении оказываемых услуг и за распределение риска, в частности, в отношении ущерба при оказании услуг и в отношении прекращения участия ДПТ или назначенного им лица после завершения чрезвычайной ситуации.

2.22 Премии и штрафы

Существует множество механизмов, регламентирующих выплату премий и наложение штрафов. Один из вариантов может заключаться в начислении баллов за каждый основной показатель эффективности, а также в изменении количества баллов, что может служить своего рода методом для определения границ выполнения или невыполнения целевых показателей, либо в случае несостоятельности позволяет определить степень несостоятельности.

Финансовые премии или штрафы распределяются по количеству баллов в соответствии со шкалой, прилагаемой к контракту.

Необходимо установить предельные значения штрафных баллов либо на основании баллов, начисленных в течение определенного периода времени, либо суммированных за несколько периодов времени, и при достижении предельных значений ДПТ должен быть наделен правом увеличить частотность мониторинга за эффективностью деятельности подрядчика до тех пор, пока количество штрафных баллов, начисленных за любой период, не сократится до минимума.

2.23 Конфиденциальная информация

Целесообразно начать с концепции прозрачности и потребовать от концессионера раскрывать любую информацию, которая могла бы являться необходимой для информирования общественности о повышении качества услуг. Объем такого раскрытия информации рассматривается в Разделе 2.23 «Подготовка отчетности и отчетная документация». В контракте на оказание транспортных услуг должно содержаться определение термина «конфиденциальная информация». Конфиденциальная информация должна относиться как к системным контрактам, так и к вопросам, вытекающим из указанных контрактов, а также к вопросам, возникающим в связи с контрактом на оказание транспортных услуг. В контракте на оказание транспортных услуг необходимо оговорить обстоятельства, при которых разрешено разглашать конфиденциальную информацию, и список лиц, которые обязаны получать такую информацию.

Стороны договариваются о соблюдении конфиденциальности информации за исключением наличия разрешения на раскрытие информации, о чем речь идет ниже. Подрядчику необходимо заключить соглашение о соблюдении конфиденциальности со сторонами системных контрактов.

Разрешение на раскрытие информации должно включать следующее при раскрытии и (или) использовании информации:

- раскрытие информации является необходимым или обязательным в соответствии с любым законодательным актом;
- раскрытие является необходимым для ведения любых судебных разбирательств, в том числе судебных разбирательств по разрешению споров в соответствии с контрактом на оказание транспортных услуг или системным контрактом;
- раскрытие информации необходимо в соответствии с любым требованием или правилом допуска ценных бумаг на фондовую биржу;
- раскрытие информации необходимо в отношении обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте;

- раскрытие информации необходимо адвокатам получателя информации или бухгалтерам, обязанным соблюдать конфиденциальность;
- раскрытие информации необходимо банку получателя информации или иным финансовым организациям в целях привлечения средств или для соблюдения кредитных договоренностей, если такой банк или финансовая организация оформили юридически действительный документ о соблюдении конфиденциальности в пользу владельца конфиденциальной информации;
- раскрытие информации необходимо в целях обеспечения управления движением поездов в тех случаях, когда информация раскрывается подрядчиком в процессе осуществления управления движением поездов в обычном режиме;
- раскрытие информации требуется любым лицом, участвующим в ликвидации аварийного случая или аварийной ситуации, препятствующих движению поездов с использованием объектов железнодорожной инфраструктуры.

2.24 Персонал

Если предусматривается реальное реформирование сектора железнодорожных дорог, то в целях проведения реформ, вероятно, необходимо будет провести кардинальные изменения условий найма работников железнодорожного транспорта и методов выполнения ими своих обязанностей, в том числе устранение ограничительной практики. Было бы целесообразным включить в соглашение положение, предусматривающее привлечение подрядчиком местных специалистов и обязывающее его проводить отбор местного персонала предпочтительно из числа теперешних работников железнодорожного транспорта с учетом их приемлемости, квалификации и соответствия требованиям. В том случае, если подрядчик сможет предоставить свидетельства того, что теперешние работники железнодорожного транспорта являются неподходящими или недостаточно квалифицированными, подрядчик имеет право нанять персонал из других источников.

Каждый из переводимых в распоряжение концессионера работников будет обязан заключить трудовой договор с подрядчиком. Предстоит урегулировать такие вопросы, как накопленные пенсионные права и иные льготы работников. Тем не менее, сохранение условий, которые, по меньшей мере, аналогичны условиям, созданным бывшим работодателем на железнодорожном транспорте до начала периода оказания услуг будет зависеть от характера ранее существовавших условий и от степени экономической обоснованности и осуществимости принятия таких условий.

2.25 Подготовка отчетности и отчетная документация

ДПТ должен установить в контракте на оказание транспортных услуг свои права на информацию. До начала периода оказания услуг ДПТ и подрядчик обязаны согласовать формат и объем ежемесячных и ежеквартальных отчетов, которые должны быть определены в контракте на оказание транспортных услуг. В отчетах должна содержаться информация о ходе разработки и реализации мер, принимаемых подрядчиком для повышения эффективности, и иные данные об основных контрольных показателях; ежеквартальные отчеты могут быть переведены в формат ежеквартальных отчетов руководства подрядчика.

Подрядчик будет обязан вести свою коммерческую деятельность в должным усердием и эффективностью в соответствии с общепризнанными международными финансовыми и коммерческими нормами и практикой, а также в полном объеме предоставлять отчетность по всем аспектам своей деятельности, в том числе:

- подрядчик обязан готовить и представить ДПТ в течение трех месяцев после окончания каждого финансового года копию аудированных финансовых отчетов, которые были представлены или которые будут представлены государственным налоговым органам и которые были подготовлены имеющей международную репутацию бухгалтерской/аудиторской фирмой, зарегистрированной в принимающей стране в соответствии с международными стандартами бухгалтерского учета и законодательством принимающей страны. Финансовые отчеты должны включать балансый отчет, отчет о прибылях и убытках и отчет о движении денежных средств с любыми прилагаемыми пояснительными записками об отклонениях от международных стандартов бухгалтерского учета в целях обеспечения соблюдения законодательства принимающей страны.
- Кроме финансовых отчетов, годовая отчетность, представляемая ДПТ, может содержать следующую информацию и показатели:
 - количество пассажиров и пассажиро-километров по каждой категории перевозок или виду деятельности;
 - доходы и издержки по перевозкам или виду деятельности;
 - фактический объем технического обслуживания относительно запланированного и информация о выходе из строя активов, что негативно сказалось на перевозках;
 - краткий отчет о фактах и причинах отмены поездов и их прибытии с опозданием с приложением полученных жалоб и информации о

принятых мерах, а также краткие отчеты о результатах обследования степени удовлетворенности потребителей;

- краткий отчет об авариях и несчастных случаях, о выявлении причин и анализе последствий (о серьезных авариях необходимо информировать соответствующее министерство непосредственно после их возникновения, и такие аварии подлежат рассмотрению Комиссией по вопросам безопасности железнодорожного транспорта);
- подробная информация о программах кадрового обеспечения, в том числе о найме и обучении персонала;

ДПТ может за свой собственный счет назначить независимого аудитора, зарегистрированного в принимающей стране, для проведения проверки отчетов и информации, представленных подрядчиком. Подрядчик обязан оказать всяческое разумное содействие в работе назначенного аудитора.

В контракте на оказание транспортных услуг также необходимо оговорить любые иные отчеты, которые могут быть затребованы, и отчеты, подлежащие хранению. Особую значимость представляет информация, направляемая министру, о серьезных несчастных случаях, авариях или опасных происшествиях.

Необходимо указать сроки хранения категорий отчетной документации и определить, какие из них должны потребоваться и какие потребуются на момент расторжения или по истечению срока действия контракта на оказание транспортных услуг

2.26 Расторжение

Расторжение ДПТ ввиду несоблюдения подрядчиком своих обязательств

В контракт на оказание транспортных услуг необходимо включить список случаев невыполнения подрядчиком своих обязательств, которые могли бы служить основанием для расторжения контракта при условии, что такие случаи не были устранены или не могут быть устранены. Безусловно, существуют превходящие обстоятельства, при наступлении которых подрядчик освобождается от ответственности и которые не приводят к расторжению ввиду неисполнения обязательств, кроме того, они не служат основанием для расторжения, если неисполнение обязательств было вызвано действием или бездействием ДПТ. Примеры случаев несоблюдения обязательств могут включать:

- отказ подрядчика от исполнения своих обязательств;

- неспособность обеспечения услуг на уровне, предусмотренном в контракте на оказание транспортных услуг, в результате чего начисляется чрезмерно большое количество штрафных баллов;
- неспособность выплачивать денежные средства ДПТ в установленные сроки;
- финансовая несостоятельность и иные аналогичные случаи;
- коррупционные действия: при этом, однако, подрядчику необходимо предоставить возможность уволить персонал или отказать от услуг подрядных организаций, замешанных в коррупции, если руководство подрядчика не знало о таких действиях;
- передача любых прав и обязательств подрядчика кроме случаев, когда это разрешено контрактом на оказание транспортных услуг;
- любое существенное нарушение подрядчиком любых из своих обязательств по контракту на оказание транспортных услуг.

Расторжение контракта подрядчиком ввиду неисполнения обязательств ДПТ

В контракт на оказание транспортных услуг также необходимо включить перечень случаев невыполнения обязательств ДПТ на такой же основе, как и в отношении подрядчика. Перечень может включать следующие случаи:

- отзыв согласия, необходимого подрядчику для выполнения обязательств по контракту на оказание транспортных услуг; и
- любое существенное нарушение ДПТ любого из своих обязательств по контракту на оказание транспортных услуг, указанное в уведомлении, направленном подрядчиком, в котором приведены веские свидетельства нарушений и изложены требования по их устранению.

Расторжение по причине ненарушения обязательств

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо предусмотреть расторжение в случае продолжительного периода форс-мажорных обстоятельств, либо в случае, когда ДПТ намерен расторгнуть контракт раньше срока, руководствуясь государственными интересами.

Порядок расторжения

Сторона, стремящаяся добиться расторжения, обязана направить уведомление о намерении расторгнуть контракт и указать основания, на которых она добивается расторжения. Если основанием для расторжения служит неисполнение обязательств, и такое нарушение может быть устранено, то стороне, не выполняющей обязательства, необходимо предоставить возможность по устранению такого нарушения, либо эта сторона обязана предоставить программу по устранению нарушения. Если

неисполнение обязательств привело к начислению штрафных баллов, то в этом случае должен быть применен режим штрафных баллов.

После доставки уведомления о намерении расторгнуть соглашение, в том случае, если нарушение, связанное с невыполнением обязательств не было устранено, либо не была согласована программа по устранению нарушения, стороне, выполняющей обязательства и направившей уведомление, должно быть разрешено направить уведомление о расторжении соглашения.

Срок действия уведомления о расторжении

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо указать минимальный период времени между направлением уведомления о намерении расторжения контракта и датой расторжения.

Другие меры правовой защиты

Осуществление права выполняющей обязательства стороны по расторжению контракта не должно препятствовать осуществлению других мер правовой защиты этой стороной, предусмотренных контрактом. Тем не менее, в контракт на оказание транспортных услуг нередко включают пункт об «исключительных мерах правовой защиты», ограничивающий права любой стороны на правовую защиту по контракту на оказание транспортных услуг, нежели в общепринятом порядке; кроме того, некоторые косвенные убытки могут быть исключены.

Права и обязательства после расторжения

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо указать, что определенные положения остаются в силе, такие как конфиденциальность, разрешение споров и положения, относящиеся к финансовому регулированию после расторжения контракта, например, к платежам в обусловленный срок.

Подрядчик обязан передать управление железнодорожными активами в соответствии с процедурой возврата. В целом, не предусматривается выплата компенсаций за передачу управления активами, если подрядчик не финансировал приобретение указанных активов.

Если расторжение контракта обусловлено невыполнением обязательств подрядчиком, то ДПТ обязан возместить указанные убытки, разрешенные в соответствии с контрактом на оказание транспортных услуг, и потребовать залоговое обеспечение выполнения контракта.

При наступлении форс-мажорных обстоятельств каждая сторона обязана оплачивать свои убытки за счет собственных средств.

В случае невыполнении обязательств ДПТ или добровольного расторжения подрядчик должен иметь право на получение демобилизационных издержек и определенной компенсации за упущенный доход.

По истечении периода оказания транспортных услуг, подрядчик обязан передать управление железнодорожными активами ДПТ, и по усмотрению ДПТ продать ДПТ другие активы подрядчика.

2.27 Возврат

В течение установленного периода времени проверки, проводимой в соответствии с Разделом 2.20, или иного согласованного сторонами периода времени, стороны обязаны организовать встречу для согласования процедур, предусмотренных приложением о порядке возврата к контракту на оказание транспортных услуг, которое включает следующие позиции:

- работы, проводимые в целях обеспечения соответствия железнодорожных активов требованиям в отношении даты возврата;
- контракты по обеспечению, а также предусматривается ли их аннулирование или переуступка ДПТ;
- реестр позиций, включаемый в объем железнодорожных активов;
- все активы подрядчика и детализированная информация относительно того, будут ли такие активы изъяты или переданы ДПТ;
- найм, перевод и сокращение работников; и
- иная информация и процедуры в отношении объема порядка возврата.

На дату возврата в соответствии с порядком возврата подрядчик обязан передать ДПТ:

- все права, право собственности и доли подрядчика в железнодорожных активах, свободные от всех без исключения обременений и исков любого рода и характера;
- все права на использование, владение или доступ к железнодорожным активам;
- все Руководства по эксплуатации и техническому обслуживанию и иную информацию, которая может оказаться необходимой или которая может быть запрошена ДПТ или его уполномоченным представителем для обеспечения дальнейшей эксплуатации железнодорожных активов;
- индивидуальные и коллективные трудовые соглашения, программы медицинского и пенсионного обеспечения и иные обязательства по трудовым отношениям.

Если в течение указанного периода времени с даты возврата подрядчик будет не способен выполнить условия в отношении любого пункта порядка возврата или выполнить любой пункт порядка возврата, то в этом случае применимо следующее:

- в течение дополнительного периода времени с даты возврата ДПТ должен быть наделен правом направить уведомление с указанием неисполнения обязательств по возврату и потребовать от подрядчика устранить недостатки в течение приемлемого указанного периода времени, и подрядчик обязан за счет собственных средств устранить недостатки по возврату; и
- если подрядчик отказывается или не способен устранить недостатки по возврату в течение указанного периода времени, ДПТ, обязан получить право на устранение недостатков по возврату и на взыскание издержек и расходов с подрядчика либо по залоговому обеспечению выполнения контракта, либо иным путем.

2.28 Переуступка

Ограничения в отношении подрядчика

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо предусмотреть положения, запрещающие подрядчику отчуждать, переуступать или передавать свои права по контракту на оказание транспортных услуг, а также не делегировать значительную часть своих обязательств отдельному субподрядчику.

Ограничения в отношении ДПТ

В контракте на оказание транспортных услуг необходимо предусмотреть положения, запрещающие ДПТ переуступать или передавать свои права или обязательства по контракту на оказание транспортных услуг без согласия подрядчика, за исключением случаев, когда перевод осуществляется в соответствии с законодательством или необходим для реорганизации государственного сектора. Тем не менее, вследствие этого, необходимо избегать нанесения ущерба кредитоспособности стороны государственного сектора.

2.29 Права интеллектуальной собственности

ДПТ обязан предоставить или обеспечить предоставление подрядчику всех необходимых прав интеллектуальной собственности для обеспечения эксплуатации и технического обслуживания железнодорожных активов. Срок действия указанных прав должен завершиться по истечении срока действия или досрочного расторжения контракта на оказание транспортных услуг.

Если подрядчик разработал или приобрел программное обеспечение в связи с оказанием транспортных услуг, ДПТ может потребовать лицензию на применение технологий в отношении указанных операционных систем. Если указанные системы представляют собой запатентованное программное обеспечение, то существует вероятность того, что после истечения или прекращения срока действия такие технологии могут потребоваться для использования до тех пор, пока не будет назначен новый подрядчик и до тех пор, пока им не будут внедрены его собственные системы.

2.30 Платежи

В контракте необходимо предусмотреть положение о платежах и о сроках осуществления платежей, поскольку в ряде случаев осуществление платежей может приходиться на государственные праздники или банковские выходные дни.

В случае невозможности осуществления платежей к дате срока платежа, необходимо выплатить компенсацию. Подрядчику придется занять финансовые средства, и любые проценты, подлежащие выплате подрядчиком, будут представлять собой его издержки за невозможность своевременного осуществления платежа. Однако ставка компенсации должна быть не настолько высокой, чтобы лишить подрядчика стимула своевременного осуществления платежа ДПТ, поскольку компенсация представляет собой менее дорогостоящий вариант, чем заимствование, например, при ставках овердрафта. Таким образом, процентные ставки за просроченный платеж необходимо увязать с изменяющейся стоимостью привлеченных средств.

2.31 Применимое право и язык

В большинстве принимающих стран допускается, что законодательство, регламентирующее контракт, является законодательством принимающей страны.

Что касается языка, затраты участников международных торгов и их финансирующих организаций будут значительно сокращены при отсутствии необходимости перевода, таким образом, английский, французский или испанский языки имеют преимущества: обычно английский язык является наиболее универсальным. Однако могут существовать политические и культурные факторы, препятствующие использованию вышеприведенных языков.

2.32 Урегулирование споров

Фактически существует три основных пути разрешения споров, а именно: решение эксперта, арбитражное разбирательство и судебное разбирательство; их использование зависит от законодательства принимающей страны. В ряде юрисдикций отсутствуют механизмы

признания решения эксперта в качестве окончательного, обязательного и принудительно применимого. В других юрисдикциях суды имеют право вмешиваться в арбитражное разбирательство, и при вынесении решения для принудительного применения суды допускают повторное слушание по спорным вопросам.

Причины нежелания обращаться в суды для урегулирования спорных вопросов заключаются в качестве судебной системы, ее коррумпированности, затягивании судебных разбирательств и слушаний, а также в риске подачи многочисленных апелляций.

Точка зрения международных участников торгов на разрешение споров зависит от того, является ли принимающая страна стороной, подписавшей Нью-Йоркскую Конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений МЦУИС, или иные региональные конвенции.

В качестве условия, предшествующего любому судебному разбирательству по урегулированию споров, является целесообразным требовать проведения совещания между руководителем ДПТ и генеральным директором подрядчика, которые в течение короткого промежутка времени обязаны разрешить спорный вопрос. Такое требование позволяет гарантировать, что руководители будут стремиться разобраться в сути вопроса и подходов своих коллег прежде, чем приступить к разрешению спора, требующего больших затрат. Как результат, при организации обучения до начала процесса реформирования в рамках ДПТ, акцент необходимо сделать на том, чтобы руководители предусмотрительно принимали решения, а не пытались уйти от ответа под предлогом того, что решение было навязано ДПТ решением суда в соответствии с порядком разрешения споров.

2.33 Типовые положения и формулировки

Для рассмотрения таких вопросов, как направление уведомлений, в контракт необходимо включить ряд стандартных условий независимо от того, является ли контракт неделимым соглашением сторон, либо имеется ряд контрактов, а также необходимо включить условие для сохранения контракта в том случае, если будет выявлен незаконный характер какого-либо положения и т.д.