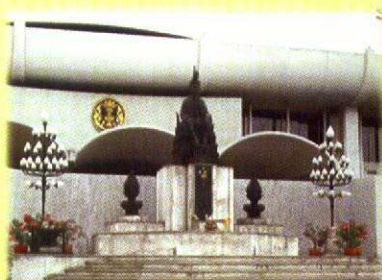




สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา



ญัตติ

ขอเปิดอภิปรายทั่วไป เพื่อลงมติไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีเป็นรายบุคคล
(สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จำนวน ๑๒๑ คน เป็นผู้เสนอ)

อ.พ. ๓๐/๒๕๔๘ สมัยประชุมสามัญทั่วไป

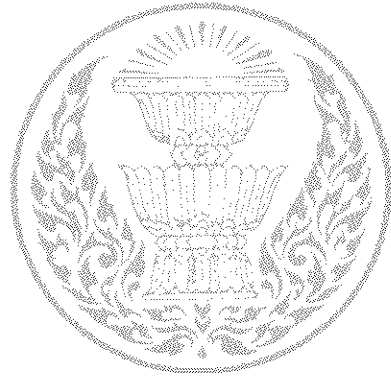
จัดทำโดย

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๓, ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๕-๗



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ญัตติ
ขอเปิดอภิปรายทั่วไป
เพื่อลงมติไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีเป็นรายบุคคล

(สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จำนวน ๑๒๑ คน เป็นผู้เสนอ)

รับต้นฉบับเวลา	13.30		
วันที่	24	มิ.ย.	2548
ผู้รับ	ชัชชาติ		



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

สารบัญ

หน้า

๑. สารสำคัญญาติ ขอเปิดอภิปรายทั่วไปเพื่อลงมติไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีเป็นรายบุคคล (สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจำนวน ๑๒๑ คน เป็นผู้เสนอ)	๑
๒. โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๒
๓. ย้อนอดีตสนามบินสุวรรณภูมิ	๗
๔. รายงานความคืบหน้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๙
๕. การจัดการระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๑๐๐ % Hold Baggage Inline Screening System)	๑๑
๖. Comparison of Inline Check Baggage Systems SFO and BOS - ตารางแสดงการเปรียบเทียบของระบบตรวจสอบกระเป๋า In-Line ระหว่างสนามบิน SFO และ สนามบิน BOS	๕-๕ ๕๗
๗. ความเป็นมาของการค้นพบทุจริตของสหรัฐอเมริกา กับบริษัท จีอี อินวิชั่น	๖๒
๘. สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติทุจริตและประพฤติมิชอบข้ามชาติของสหรัฐอเมริกา	๖๓
๙. UNITED STATES DISTRICT COURT NORTHERN DISTRICT OF CALIFORNIA SAN FRANCISCO DIVISION - ฉบับแปล	๖๕ ๗๓
๑๐. หนังสือชี้แจงจากบริษัท จีอี, เท็กซัส สหรัฐอเมริกา	๘๐
๑๑. รายงานสรุปผลการตรวจสอบกรณีการจัดหาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๘๓
๑๒. ข้อเสนอแนะประกอบญาติขอเปิดอภิปรายทั่วไปเพื่อลงมติไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีเป็นรายบุคคล	๙๑
๑๓. มติคณะรัฐมนตรีและข่าวจากสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง - มติคณะรัฐมนตรีเรื่อง มติคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทก.๔/๒๕๔๖	๙๔
- มติคณะรัฐมนตรีเรื่อง ตั้งคณะกรรมการตรวจสอบการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ รักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๙๗
- ปม “ซีทีเอ็กซ์” คอร์รัปชันข้ามชาติ ค้นหาความจริง...เดิมพันเครดิตไทย	๙๘
- ลำดับเหตุการณ์ข่าวอาชญากรรมซื้อเครื่องตรวจวัตถุระเบิด	๑๐๑
- ขั้นตอนการจัดซื้อเครื่อง ซีทีเอ็กซ์	๑๐๓

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสาวเยาวนิจ สุนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางจงดือน สุทธิรัตน์

วิทยากร ๖

นางสาวอจธรา ขุมเหล็ก เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นายพนพล น้อยชัย

นิติกร ๖

นางสาวดารวรัตน์ สมจิตร เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นางสาวอารียา สุขโต

วิทยากร ๔

นางสาวอุไร นัยพรม เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑

นางสาวนภาพร ญาณศิริ เจ้าหน้าที่ธุรการ ๕

นางสาวอุไร ธรรมเพชร เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๕

สาระสำคัญ
ญัตติ ขอเปิดอภิปรายทั่วไป เพื่อลงมติไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีเป็นรายบุคคล
(สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจำนวน ๑๒๑ คน เป็นผู้เสนอ)



หลักการ

ข้าพเจ้าผู้เป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในห้าของจำนวนสมาชิกทั้งหมดเท่าที่มีอยู่ของสภาผู้แทนราษฎรดังมีรายนามท้ายญัตตินี้ ขอเสนอญัตติขอเปิดอภิปรายทั่วไปเพื่อลงมติไม่ไว้วางใจรัฐมนตรีเป็นรายบุคคลตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ โดยมีรัฐมนตรีที่ถูกอภิปรายไม่ไว้วางใจคือ นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เหตุผล

ด้วยนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้บริหารราชการแผ่นดินจนเกิดความผิดพลาดอย่างร้ายแรง เป็นเหตุให้เกิดความเสื่อมเสียชื่อเสียงเกียรติภูมิของประเทศไทย ส่งผลกระทบต่อภาพพจน์ของประเทศไทยในสายตาชาวโลก และกระทบต่อความเชื่อมั่นในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศโดยรวม กล่าวคือ นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจในฐานะผู้บริหารสูงสุดของกระทรวงคมนาคมและรับผิดชอบโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ ได้ประพฤติ ปฏิบัติ บกพร่องต่อหน้าที่ในการบริหารราชการแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

๑. บริหารโครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิบกพร่องผิดพลาดจนเกิดการทุจริตในโครงการระบบสายพานและระบบตรวจวัดระยะเปิด

๒. เมื่อมีการเปิดเผยข่าวการทุจริตดังกล่าว นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกลับละเลย ไม่ใส่ใจดำเนินการให้เกิดการตรวจสอบเพื่อให้ได้ผู้กระทำความผิด และยังล้มเหลวในการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหา

๓. นอกจากความผิดพลาดในสองข้อข้างต้นแล้ว นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ในฐานะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยังมีพฤติกรรมปกป้องการกระทำที่ผิดพลาดของตนเองและพวกพ้อง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อกระบวนการตรวจสอบตามบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ

โดยเหตุจากการบริหารราชการแผ่นดินของนายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ ในกรณีดังกล่าว หากปล่อยให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจะเกิดความเสียหายต่อประเทศไทยและประชาชนอย่างร้ายแรงและกระทบต่อนโยบายการปราบปรามการทุจริตของรัฐบาลอย่างยิ่ง



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ประวัติความเป็นมา

โครงการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ ผู้รับผิดชอบคือ บริษัทท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด หรือมีชื่อย่อว่า บทม. มีชื่อภาษาอังกฤษว่า New Bangkok International Airport Company Limited (NBIA.) จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2538 โดยจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2539 มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความหมายว่า "แผ่นดินทอง" โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อนี้ เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000) เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2545 (ค.ศ. 2002) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯแห่งใหม่ หรือชื่อเรียก สนามบินสุวรรณภูมิ (สนามบินหนองงูเห่า) ตั้งอยู่บริเวณที่ราบลุ่มทางทิศตะวันออกของกรุงเทพฯระหว่างแม่น้ำขนาดใหญ่ 2 สาย คือ แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำบางปะกง มีพื้นที่ประมาณ 19,543 ไร่ ตั้งอยู่ที่ถนนบางนาตราด ประมาณกิโลเมตรที่ 15 ซึ่งอยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพมหานคร ไปทาง ทิศตะวันออก 25 กิโลเมตร มีอาณาเขตครอบคลุม 3 ตำบล คือ ตำบลราชเทวี ตำบลหนองปรือ ตำบลบางโหลง ซึ่งอยู่ในอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการทั้งหมด

ลำดับประวัติความเป็นมาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี ๒๕๐๓ รัฐบาลได้รับว่าจ้าง บริษัท ลิชฟิลด์ (Litchfield Whiting Boune and Associate) ทำการศึกษาและวางผังเมืองสำหรับกรุงเทพมหานคร ผลปรากฏว่า "กรุงเทพฯ ควรมีสถานบินพาณิชย์ใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อแยกเครื่องบินพลเรือนออกจากเครื่องบินทหาร และเพื่อให้สอดคล้องกับความเจริญเติบโตของเมืองด้วย"

ปี ๒๕๐๔ รัฐบาลไทยได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมศึกษาเกี่ยวกับสถานที่ก่อสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดผังเมืองกรุงเทพมหานคร พบว่าพื้นที่ที่เหมาะสมที่สุด คือ บริเวณหนองงูเห่า อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ



LIRT

ปี ๒๕๐๖-๒๕๑๖ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ได้จัดซื้อและเวนคืนที่ดินบริเวณ ต.ราชาเทวะ ต.หนองปรือ ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ จำนวน ประมาณ ๒๐,๐๐๐ ไร่ เพื่อก่อสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่

ปี ๒๕๑๗ - ๒๕๓๔ รัฐบาลได้พิจารณาทบทวนสถานที่ในการก่อสร้างสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่
สำนักวิชาการ

๗ พฤษภาคม ๒๕๓๔ คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ ๒ ที่ ต.บางโหลง ต.ราชาเทวะ ต.หนองปรือ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ โดยให้ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) เป็นผู้รับผิดชอบ

๑๖ พฤษภาคม ๒๕๓๔ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ตั้งบริษัท จำกัด มีสภาพเป็นนิติบุคคลภายใต้ประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทยขึ้นมารับผิดชอบโดยตรง

๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๙ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ได้มีการจัดตั้งขึ้น มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

๒๙ กันยายน ๒๕๔๓ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯพระราชทานนาม "ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ"

๑๙ มกราคม ๒๕๔๕ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

อาณาเขตติดต่อ

ทิศเหนือ เขตลาดกระบัง ห่างจากสุขุมวิท 77 (อ่อนนุช) ประมาณ 600 เมตร

ทิศใต้ ถนนบางนา – ตราด ห่างประมาณ 3,200 เมตร

ทิศตะวันออก ติดกับคลองหนองจอก

ทิศตะวันตก ติดกับคลองลาดกระบัง

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

แนวคิดหาที่ตั้งสนามบินแห่งชาติแห่งใหม่มีมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2503 เนื่องจากสนามบินดอนเมืองค่อนข้างแออัด และไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณผู้โดยสาร มีการเสนอว่าท่าอากาศยานแห่งใหม่ควรตั้งอยู่ทางตะวันออกของกรุงเทพฯ เพราะย่านอุตสาหกรรมขยายออกไปในทิศทางนั้น และพบที่ดินบริเวณหนองงูเห่า ในเขต อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ มีความเหมาะสม รัฐบาลจึงเวนคืนและซื้อที่ดิน 2 หมื่นไร่ ระหว่างปี พ.ศ. 2506-2516 โครงการนี้จะกักกันมาหลายครั้ง เพราะมีผู้แย้งว่าสภาพพื้นที่เป็นที่ลุ่มต่ำ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการปรับพื้นที่มาก แต่ในที่สุดรัฐบาลนายชวน หลีกภัย ก็มีมติให้ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จและจะเปิดใช้ในปี พ.ศ. 2547 สนามบินแห่งนี้ใช้เงินงบประมาณมหาศาล จากเดิมที่กำหนดแผนลงทุนไว้ 9,7 หมื่นล้านบาท บานปลายเป็น 1.4 แสนล้านบาท เฉพาะค่าถมทรายปรับพื้นที่ ก็ใช้เงินไปแล้วร่วม 2 หมื่นล้านบาท

ข้อมูลเกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

วาระแห่งชาติ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานนานาชาติขนาดใหญ่ ที่มีความสำคัญต่อการส่งเสริมและพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่น ๆ ของประเทศเป็นอย่างมาก

รัฐบาลจึงกำหนดให้ “(การก่อสร้าง) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นวาระแห่งชาติ” ซึ่งทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องร่วมกันดำเนินการแบบบูรณาการ เพื่อให้สำเร็จตามเป้าหมาย

ตามนโยบายของรัฐบาล ได้กำหนดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และจะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์

รายละเอียดภายใน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ ที่พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน ได้แก่

ระบบทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน

- ทางวิ่ง มี 2 เส้น กว้างเส้นละ 60 เมตร ยาว 3,700 เมตร และ 4,000 เมตร ห่างกัน 2,200 เมตร มีทางขับขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น ให้บริการขึ้น-ลง ของอากาศยานได้พร้อมกัน และเมื่อพัฒนาจนสมบูรณ์แล้ว จะมีทางวิ่งทั้งหมด 4 เส้น เป็นทางวิ่งข้างละ 2 เส้นขนานกัน
- หลุมจอดอากาศยาน มีจำนวน 120 หลุมจอด (จอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด และจอดระยะไกลอีก 69 หลุมจอด) ในจำนวนนี้มีการเตรียมหลุมจอดอากาศยานขนาดใหญ่ไว้ด้วย จำนวน 5 หลุมจอด



LIRT



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

อาคารผู้โดยสาร

อาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยว มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 563,000 ตารางเมตร อยู่ทางทิศเหนือของท่าอากาศยาน รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ภายในอาคารมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น จุดตรวจบัตรโดยสาร 360 จุด จุดตรวจหนังสือเดินทาง เข้า 124 จุด / ขาออก 72 จุด โดยมีระบบรักษาความปลอดภัยแบบ 100% Hold Baggage In-line Screening System นอกจากนี้ยังมีสถานีรถไฟฟ้ามหานครอยู่ใต้อาคารอีกด้วย

อาคารจอดรถ

อาคารจอดรถมี 2 อาคาร แต่ละอาคารสูง 5 ชั้น เชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสาร สามารถรองรับรถยนต์ได้ถึง 5,000 คัน นอกจากนี้ยังมีที่จอดรถบริเวณอื่นๆ รวมทั้งหมดกว่า 15,677 คัน

ระบบสาธารณูปโภค

- ระบบป้องกันน้ำท่วม มีการสร้างเขื่อนดินสูง 3.5 เมตร กว้าง 70 เมตร โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และมีอ่างเก็บน้ำภายใน 6 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับน้ำได้ 3.2 ล้านลูกบาศก์เมตร
- ระบบน้ำประปา เชื่อมต่อกับระบบประปาของการประปานครหลวง และมีถังน้ำประปาสำรองขนาด 40,000 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งสามารถสำรองน้ำประปาไว้ใช้ได้ 2 วัน
- สถานีแปลงไฟฟ้าย่อย เป็นสถานีแปลงไฟฟ้าเพื่อลดแรงดันไฟฟ้าจาก 115 กิโลโวลต์ ให้เหลือ 24 กิโลโวลต์ มีจำนวน 2 สถานี เพื่อจ่ายไฟฟ้าให้แก่ทุกระบบภายในท่าอากาศยาน
- ระบบบำบัดน้ำเสีย สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 16,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน
- ระบบจัดเก็บกากของเสีย สามารถกำจัดกากของเสียได้ประมาณ 100 ตันต่อวัน

ระบบบริการคลังสินค้า

คลังสินค้านี้มีพื้นที่ให้บริการประมาณ 568,000 ตารางเมตร และมีการให้บริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี

ระบบโภชนาการ

ระบบโภชนาการสามารถผลิตอาหาร ให้แก่สายการบินต่างๆ ได้ 100,000 ชุดต่อวัน

โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน

โรงซ่อมบำรุงอากาศยานมีจำนวน 2 โรง สามารถจอดอากาศยานขนาดใหญ่ เช่น แอร์บัส เอ 380 ได้



LIRT

ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ

ศูนย์ควบคุมฯ มีหอบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลก (132 เมตร) พร้อมระบบการนำร่องอากาศยานที่ทันสมัย



โรงแรมและบริการ

โรงแรมตั้งอยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ในระยะแรกมีจำนวน 600 ห้อง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ นอกจากนี้ภายในท่าอากาศยาน จะมีการบริการต่างๆ มากมาย เช่น ศูนย์บริการรถเช่า ร้านค้า ภัตตาคาร สถานีเติมน้ำมัน ฯลฯ

(ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี)

ย้อนอดีตสนามบินสุวรรณภูมิ



หากมองย้อนไปในอดีต อภิมหาโครงการหนองเห่า มีประวัติศาสตร์การตกเป็นชาวต่อเนื่องกันมาหลายรัฐบาล โดยสามารถแยกเป็นสมัยได้ดังนี้

รัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร พ.ศ.2514

สำนักวิชาการ

เปิดตำนานหนองเห่า โดยบริษัทนอร์ททอป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเม้นต์คอร์ปอเรชั่น (บริษัทสร้างเครื่องบินขับไล่ของสหรัฐฯ) ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลไทยที่จะจัดหาเงินทุนมาดำเนินการก่อสร้างให้ ด้วยการแลกสิทธิสัมปทานเข้าบริหารสนามบินเป็นเวลา 20 ปี โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทจะจ่ายค่าตอบแทนแก่รัฐบาลปีละ 100 ล้านบาท จ่ายค่าสิทธิประโยชน์ให้รัฐบาล 1,000 ล้านบาทนับจากวันที่เซ็นสัญญาเข้าบริหาร ซึ่งกำหนดกรอบเวลาก่อสร้างให้เสร็จใน 5 ปี (พ.ศ.2514-2520) ซึ่งระหว่างนั้นก็เกิดข่าวลือในไทยและต่างประเทศว่าบริษัทนอร์ททอปฯ มีการจ่ายสินบนให้บุคคลระดับสูงในวงการราชการไทยเป็นจำนวนหลายสิบล้านบาทหรืออาจจะนับเป็นร้อยล้านบาท เพื่อแลกกับการวิ่งเต้นให้มีการอนุมัติโครงการ

รัฐบาลชวน หลีกภัย พ.ศ.2535

มีการรื้อโครงการหนองเห่ามาปัดฝุ่นใหม่ โดยมีแนวคิดตั้งบริษัทท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่(บพม.) ขึ้นมาทำหน้าที่บริหารงานก่อสร้างสนามบิน โดยมี ทอท.เป็นผู้ถือหุ้นร่วมกับกระทรวงการคลัง แต่งานก่อสร้างก็ไม่คืบหน้าเพราะติดปัญหาหลายด้าน จนกระทั่งมีการยุบสภาไปในปลายปี 2537

รัฐบาลบรรหาร ศิลปอาชา พ.ศ.2538

เกิดข้อครหาเรื่องการลื้อคสเปกเอื้อประโยชน์ให้แก่กลุ่มผู้รับเหมาก่อสร้างและนักการเมืองบางคน โดยเรื่องที่เป็นข้อครหามากที่สุด คือคดีการเปิดประมูลถมทรายรันเวย์ฝั่งตะวันตก มูลค่า 7.8 พันล้านบาท ที่ถูกตั้งข้อสงสัยว่าเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัท อิตาเลียนไทยจำกัด (มหาชน) หรือ กลุ่มกิจการร่วมค้าไอทีโอ ซึ่งข้อครหาดังกล่าวได้เป็นจุดที่ฝ่ายค้านในสมัยนั้นนำมาเป็นเป้าโจมตีรัฐบาล

รัฐบาลชวน หลีกภัย 2 พ.ศ.2543

มีข่าวปัญหาความโปร่งใสในการประกวดราคาอาคารผู้โดยสารและสะพานเทียบเครื่องบินซึ่งช่วงนั้นมีการเปิดประมูลครั้งแรกเมื่อ เดือนกันยายน 2543 โดยข้อสงสัยเกิดจากผู้ที่เสนอราคาต่ำสุดเสนอค่าก่อสร้างสูงกว่าวงเงินประมาณถึง 20% ทำให้มีการวิพากษ์วิจารณ์ถึงความโปร่งใสเช่น บพม.สั่งให้บริษัทที่ปรึกษาหรือพีเอ็มซี จัดทำแบบสำรวจเพื่อใช้ในการประกวดราคาแทนโดยมีการเบี่ยงเบนประเด็นว่าไม่ใช่



LIRT

การใช้วิธี เทิร์นคีย์ (Design Build) เพื่อเป็นข้ออ้างเลี่ยงไม่ต้องเสนอขออนุมัติจาก ครม. ก่อนการประมูล เพราะถือเป็นวิธีการประกวดราคาพิเศษ แต่ท้ายที่สุดการประมูลก็ต้องล้มเลิกไป



รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร พ.ศ.2544

สำหรับพิษของสนามบินสุวรรณภูมิในรัฐบาลชุดนี้ คือ การยื่นถอดถอนนายวันมูหะมัดนอร์ มะทา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น ซึ่งเป็นเพียงคนเดียวที่ถูกยื่นถอดถอนโดยไม่มีโอกาสได้ชี้แจงในที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ในข้อกล่าวหาว่าใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางในการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ จากกรณีการปรับแก้ไขแบบก่อสร้างทำให้ราคาลดลง

ภายหลังจากที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ได้ทำการตรวจสอบแล้วได้มีคำวินิจฉัยออกมาว่า นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ไม่มีความผิดในข้อหาดังกล่าว

รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร 2 พ.ศ. 2548

มีข่าวข้อใจถึงความโปร่งใสที่หนักข้อสุดคือกรณี "ไอโม่" เรียกเงินใต้โต๊ะ 20% จากผู้รับเหมาก่อสร้างส่วนต่างๆ ในโครงการ จนเป็นที่กล่าวขวัญกันอย่างมาก จนกระทั่งมาถึงกรณีระเบิดลงครั้งล่าสุด จากการที่กระทรวงยุติธรรมและ ก.ล.ต.สหรัฐอเมริกาได้ออกมานำเสนอในเว็บไซต์ว่ามีความไม่ชอบมาพากล ในการจัดซื้อและติดตั้งเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิด ระบบซีทีเอ็กซ์ มูลค่ารวม 4.3 พันล้านบาทตามที่เป็ข่าวครึกโครมขณะนี้

รายงานความคืบหน้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน/โครงการทั้งหมด 30 แผนงาน/โครงการ ดังนี้

1. โครงการพื้นฐานเชื่อมโยงสู่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 6 โครงการ/แผนงาน
 - 1.1. โครงการก่อสร้างทางหลวงที่สนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กรมทางหลวง)
 - 1.2. โครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ (กรมทางหลวงชนบท)
 - 1.3. โครงการก่อสร้างทางพิเศษสายบางนา-อาโชนวงศ์ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)
 - 1.4. โครงการก่อสร้างทางขึ้น-ลงทางพิเศษบูรพาวิถี บริเวณทางเข้า-ออก ด้านใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย)
 - 1.5. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (การรถไฟแห่งประเทศไทย)
 - 1.6. แผนงานเร่งด่วนที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างให้ทันตามกำหนดและการเตรียมทีมงานบุคลากรเพื่อรองรับงานก่อสร้าง (การรถไฟแห่งประเทศไทย)
2. ระบบขนส่งมวลชน จำนวน 3 แผนงาน
 - 2.1. แผนปฏิบัติการจัดเดินรถโดยสารเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ)
 - 2.2. การให้บริการจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถโดยสารประจำทาง บริษัทขนส่งจำกัด ณ ศูนย์รถโดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท ขนส่ง จำกัด)
 - 2.3. ระบบขนส่งผู้โดยสารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))
3. การก่อสร้างในสนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 13 งาน/โครงการ
 - 3.1. งานก่อสร้างทางวิ่งและงานก่อสร้างอากาศยาน (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 3.2. งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 3.3. งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบิน (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 3.4. งานก่อสร้างอาคารที่จอดรถและลานจอดรถ (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 3.5. โครงการจัดหาอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ และหอบังคับการบิน พร้อมอาคารที่ทำการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท วิศุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)



สำนักวิชาการ

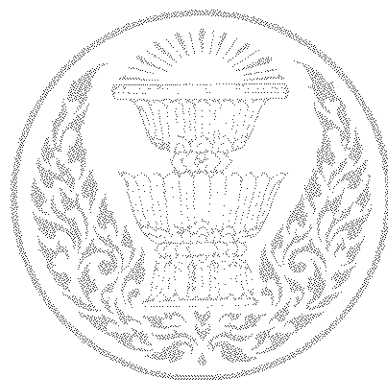
- 3.6. โครงการลงทุนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 3.7. โครงการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))
- 3.8. โครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (มหาชน))
- 3.9. โครงการครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))
- 3.10. โครงการครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท แอลเอสจี สก๊วยเซฟส์ (ประเทศไทย) จำกัด (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))
- 3.11. โครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))
- 3.12. โครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท เอเอสไอจี (ไทยแลนด์) จำกัด (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))
- 3.13. โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด)
4. ระบบสาธารณูปโภค จำนวน 1 แผนงาน
 - 4.1. การป้องกันน้ำท่วม (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
5. ระบบสารสนเทศสนามบิน จำนวน 5 งาน/โครงการ
 - 5.1. โครงการลงทุนระบบสารสนเทศท่าอากาศยาน (AIMS) (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 5.2. การจัดระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบเอกซเรย์ในเขตปลอดอากร (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 5.3. การลงทุนระบบสารสนเทศ ด้านตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 5.4. การลงทุนระบบแจ้งข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า และเครื่องเอกซเรย์กระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
 - 5.5. การก่อสร้างระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร และระบบตรวจจับวัตถุต้องห้ามอัตโนมัติ แบบ In-line 100% (บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด)
6. แผนการย้ายของหน่วยงาน จำนวน 2 แผนงาน
 - 6.1. การเตรียมความพร้อมในการโยกย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)
 - 6.2. แผนเตรียมความพร้อมปฏิบัติการและโยกย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน))

การจัดหาระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (100% Hold Baggage Inline Screening System)

Legislative Institutional Repository of Thailand



LIRT



สำนักวิชาการ

กรมการขนส่งทางบก

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด

การขออนุมัติว่าจ้างงานเพิ่มเติมสำหรับงานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารให้แก่ ITO Joint Venture ใน
ส่วนของงานปรับปรุงระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระให้เป็น Single System และปรับเปลี่ยนระบบ
ตรวจสอบความปลอดภัยเป็นแบบ 100% Hold Baggage Inline Screening System



1. เรื่องเดิม

สำนักวิชาการ

1.1 ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบตามมติ คณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ กทก. 4/2546 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2546 ในเรื่องการเพิ่มระบบตรวจสอบ อุปกรณ์ และงานสาธารณูปโภคสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี โดยเห็นชอบงบประมาณสำหรับงานปรับปรุงระบบขนส่ง กระเป๋าสัมภาระให้เป็น Single System และปรับเปลี่ยนระบบตรวจสอบความปลอดภัยเป็นแบบ 100% Hold Baggage Inline Screening System เป็นจำนวนเงิน 4,500 ล้านบาท

1.2 คณะกรรมการ บทม. ในคราวประชุมครั้งที่ 22/2546 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2546 มีมติเกี่ยวกับการจ้างงานเพิ่มเติมสำหรับงานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารให้แก่ ITO Joint Venture ในส่วนของงานปรับปรุงระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระให้เป็น Single System และ ปรับเปลี่ยนระบบตรวจสอบความปลอดภัยเป็นแบบ 100% Hold Baggage Inline Screening System (วาระที่ 4.6) ดังนี้

1. ให้ความเห็นชอบในการจ้างงานเพิ่มเติมสำหรับงานก่อสร้างอาคาร ผู้โดยสารให้แก่ ITO Joint Venture ในส่วนของงานปรับปรุงระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระให้เป็น Single System และปรับเปลี่ยนระบบตรวจสอบความปลอดภัยเป็นแบบ 100% Hold Baggage Screening System ภายในกรอบวงเงินไม่เกิน 4,365 ล้านบาท

2. อนุมัติให้รองประธานกรรมการ รักษาการในตำแหน่งกรรมการ ผู้จัดการใหญ่ เป็นผู้ลงนามในหนังสือสั่งจ้างเพิ่มเติม และสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมต่อไป

1.3 บทม. ได้รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ บทม. ในการ ประชุมครั้งที่ 24/2546 เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2546 ดังนี้

1. เมื่อ 2 กรกฎาคม 2546 บทม. ออกหนังสือแสดงเจตน์จำนง (letter of Intent) ให้แก่กลุ่ม ITO Joint Venture เพื่อดำเนินการในเรื่องดังกล่าว

2. เมื่อ 3 ตุลาคม 2546 และ 5 พฤศจิกายน 2546 กลุ่ม ITO Joint Venture ได้ส่ง detail design document for Hold Baggage Inline Screening System ให้แก่ บทม. ตามลำดับ และ บทม. ได้ส่งต้นแบบ detail design document for Hold Baggage Inline Screening System ให้แก่ Independent Design Checker คือบริษัท Quatrotec นำไปตรวจพิจารณา

3. เมื่อ 12 พฤศจิกายน 2546 บริษัท Quatrotec ได้ส่งผลการตรวจพิจารณาและ ข้อเสนอแนะในเอกสาร detail design document ดังกล่าวให้ บทม. ซึ่ง บทม. ได้ส่งผลการพิจารณาให้วิศวกรที่ปรึกษา (PMC) แล้ว

4. เมื่อ 27 พฤศจิกายน 2546 PMC ได้แจ้งผลการพิจารณา detail design document และรายงานของผู้ตรวจสอบแบบอิสระ (Quatrotec Report on Design Consideration) ส่งให้ บทม.

5. เมื่อ 4 ธันวาคม 2546 บทม. ได้ส่งความเห็นของ PMC และบริษัท Quatrotec พร้อมข้อเสนอแนะให้กลุ่ม ITO Joint Venture เพื่อเป็นข้อมูลในการแก้ไขปรับปรุงแบบ detail design และเสนอมาให้ บทม. พิจารณาต่อไป

6. เมื่อ 19 ธันวาคม 2546 บริษัท Quatrotec แจ้งให้ บทม. ทราบว่าได้ตรวจสอบงานออกแบบ ที่กลุ่ม ITO Joint Venture เสนอแล้วสามารถยอมรับเป็น final design ได้เพื่อใช้งานก่อสร้างสำหรับการเพิ่มขีดความสามารถและปรับเปลี่ยนระบบตรวจสอบและอุปกรณ์ให้เป็นแบบ 100% Hold Baggage Inline Screening เพื่อรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปีได้ ซึ่งบริษัท Quatrotec เห็นว่าแปลบครบถ้วนถูกต้องสมบูรณ์

7. เมื่อ 25 ธันวาคม 2546 กลุ่ม ITO Joint Venture ได้ส่ง final design ที่บริษัท Quatrotec ได้เห็นชอบแล้ว พร้อมนำเสนอรายการประมาณราคา (cost estimate) ให้ บทม. พิจารณา

8. เมื่อ 26 ธันวาคม 2546 บทม. ได้ส่งรายการประมาณราคา (cost estimate) ของกลุ่ม ITO Joint Venture ให้บริษัท Quatrotec พิจารณา

9. เมื่อ 26 ธันวาคม 2546 บทม. ได้ส่ง final design พร้อมรายการประมาณราคา (cost estimate) ของกลุ่ม ITO Joint Venture ให้ PMC พิจารณา

10. เมื่อ 26 ธันวาคม 2546 บทม. ได้แจ้งให้ ITO Joint Venture เสนอแผนการดำเนินงานและรายละเอียดของรายการประมาณการราคา เพื่อคณะทำงานฯ จะได้นำมาประกอบการพิจารณาต่อไป

2. การดำเนินการ

2.1 วันที่ 30 ธันวาคม 2546 ITO Joint Venture ได้เสนอแผนการดำเนินงาน และ รายละเอียดของราคา ให้ บทม. ตามหนังสือ ITO/NBIA/TB/1.1A/1989 โดยในส่วนของราคา ITO ได้เสนอราคาการปรับปรุงระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระให้เป็น Single System และปรับเปลี่ยนระบบตรวจสอบความปลอดภัยเป็นแบบ 100% Hold Baggage Screening System เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,292,037,279.56 บาท และ 15,413,399,153.26 เยน หรือประมาณ 6,962,048,825.55 บาท (อัตราแลกเปลี่ยน 100 เยน = 36.78625 บาท) และ คิดเป็นราคาส่วนที่เพิ่มจาก Original BHS Contract จำนวน 563,916,580.58 บาท และ 10,319,857,581.26 เยน หรือประมาณ 4,360,205,190.07 บาท (อัตราแลกเปลี่ยน 100 เยน = 36.78625 บาท)

(เอกสารหมายเลข 1)



LIRT

2.2 บทม.ได้ส่งแผนการดำเนินงาน และรายการราคาของ ITO ดังกล่าวข้างต้น ให้บริษัท Quatrotec ซึ่งเป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาทำหน้าที่ Independent Design Checker และ PMC ตรวจสอบรายละเอียด และเสนอข้อคิดเห็นแก่ บทม. โดย Quatrotec และ PMC มีข้อคิดเห็นดังนี้

1. วันที่ 5 มกราคม 2547 บริษัท Quatrotec ได้มีหนังสือแจ้ง บทม. ว่า วงเงินค่าจ้างตามที่ ITO เสนอนั้น เป็นราคาที่ยอมรับได้ และได้แนะนำให้ ITO ส่งรายละเอียดของการประมาณราคาให้ บทม. เพื่อเป็นข้อตกลงในกรณีที่เกิดข้อโต้แย้งในภายหลัง และนอกจากนี้ยังขอให้ ITO จัดส่งตารางการติดตั้งระบบ BHS/HBS ให้ บทม. ภายใน 30 วัน เพื่อนำไปรวมกับตารางการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร รายละเอียดตามหนังสือของบริษัท Quatrotec

(เอกสารหมายเลข 2)

2. วันที่ 7 มกราคม 2547 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาโครงการ PMC ได้ส่งหนังสือ PMC ที่ PMC/NBIA/BS/3992 ขอให้ บทม. จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณา ซึ่งได้แก่ แนวคิดของระบบ ข้อกำหนดและคำอธิบายของแนวคิด software ของระบบ และโปรแกรมที่เกี่ยวข้องกับ Item A ในรายการรายละเอียดของงาน, การเชื่อมต่อระบบ BHS และ HBS และการเชื่อมต่อไปยังระบบอื่นๆ ของงานอาคารผู้โดยสาร

(เอกสารหมายเลข 3)

2.3 วันที่ 7 มกราคม 2547 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาโครงการ PMC ได้ส่งหนังสือ PMC ที่ PMC/NBIA/BS/3995 แจ้งข้อสังเกตเพื่อให้ บทม. ใช้ในการเจรจาต่อรองคือ ราคา (listed price) ของ CTX และ EDS จะน้อยกว่าราคาที่ ITO เสนอ, ค่า Overhead and Profit (O&P) ที่ ITO เสนอครั้งแรก = 8.6% ของราคารวม แต่การเสนอครั้งล่าสุดไม่มีการระบุค่า O&P ไว้ และการเสนอราคาครั้งล่าสุด ITO ได้รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและบำรุงรักษา (O&M) สำหรับระบบ BHS และ HBS ไว้ด้วยแล้ว ซึ่งในสัญญางานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารได้ตัดรายการนี้ออกแล้ว โดย บทม. จะต้องระบุเงื่อนไขไว้ให้

(เอกสารหมายเลข 4)

2.4 วันที่ 8 มกราคม 2547 บทม. ได้ส่งข้อคิดเห็นของ Quatrotec และ PMC ให้ ITO ทราบ และขอให้ ITO จัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมตามที่ Quatrotec และ PMC ต้องการ โดย ITO ได้จัดส่งเอกสารเพิ่มเติมดังกล่าว ให้ บทม. เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2547 และ บทม. ได้จัดส่งให้ PMC พิจารณาเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2547

(เอกสารหมายเลข 5)



LIRT

2.5 วันที่ 13 มกราคม 2547 ITO ได้ส่งหนังสือชี้แจงตามข้อสังเกตของ PMC ตามหนังสือ PMC ที่ PMC/NBIA/BS/3995 เมื่อวันที่ 7 มกราคม โดยชี้แจงว่าราคาของ CTX และ EDS ตามที่ ITO เสนอมานั้นได้รวมค่าใช้จ่ายต่างๆ ซึ่งได้แก่ ค่าขนส่ง ค่าประกัน ค่าภาษี ค่าติดตั้ง และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ไว้ด้วยแล้ว สำหรับค่า O&P นั้น ITO ได้กระจายอยู่ในแต่ละรายการใน BOQ ซึ่งราคาโดยรวมที่ ITO เสนอ ก็ยังน้อยกว่างบประมาณของ บทม.

(เอกสารหมายเลข 6)

2.6 วันที่ 14 มกราคม 2547 บทม. มีหนังสือสอบถาม Quatrotec ว่าตามรายละเอียดของแผนการดำเนินงานและรายละเอียดของการเสนอราคาของ ITO เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2546 นั้นมีความสมบูรณ์ครบถ้วนเพียงพอหรือไม่ และราคาที่เสนอมานั้นมีความเหมาะสมเพียงใด

(เอกสารหมายเลข 7)

2.7 วันที่ 14 มกราคม 2547 PMC มีหนังสือที่ PMC/NBIA/BS/4031 แจ้งให้ บทม. ทราบว่าข้อมูลที่ ITO เสนอมามีความสมบูรณ์แล้ว และได้แนะนำให้ บทม. แจ้ง ITO ดำเนินการในขั้นตอนของการออกแบบให้สมบูรณ์ เพื่อที่จะได้ทำ shop drawings และจัดทำข้อกำหนดของอุปกรณ์ต่างๆ ต่อไป

(เอกสารหมายเลข 8)

2.8 วันที่ 15 มกราคม 2547 Quatrotec มีหนังสือแจ้งยืนยันว่า Quatrotec ได้ตรวจสอบข้อเสนอมของ ITO แล้วพบว่าขอบเขตของรายการงานมีความสมบูรณ์ และราคาของงานเหล่านั้นก็มีความเหมาะสม จึงแนะนำให้ บทม. มีหนังสือให้ความเห็นชอบ และออกหนังสือแจ้งเริ่มงานให้แก่ ITO โดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดการดำเนินงานต้องล่าช้า

(เอกสารหมายเลข 9)

2.9 วันที่ 15 มกราคม 2547 บทม. มีหนังสือแจ้ง ITO ให้มาชี้แจงรายละเอียดของข้อมูล (clarification) ตามที่ ITO เสนอมามาเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2546 และ ในวันที่ 19 มกราคม 2547 บทม. และ ITO ได้ประชุมเพื่อพิจารณารายละเอียดข้อเสนอมของ ITO โดย บทม. ขอให้ ITO จัดทำรายละเอียดของงานประกอบเพิ่มเติม และได้เจรจาต่อรองราคาสำหรับรายการที่ยังไม่มีความเหมาะสม

(เอกสารหมายเลข 10)



LIRT

2.1๖ วันที่ 20 มกราคม 2547 ITO มีหนังสือ ITO/NBIA/TB/1.1A/2030 แจ้ง บทม.ว่า ITO ยินดีปรับลดราคาจากที่เสนอมาเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2546 โดยลดลงจำนวน 24,916,149 บาท หรือคิดเป็นราคาที่เสนอ (ไม่รวมงานส่วน Original BHS Contract) คือ 539,000,431.58 บาท และ 10,319,857,581.26 เซน หรือประมาณ 4,335,289,041.07 บาท (อัตราแลกเปลี่ยน 100 เซน = 36.78625 บาท) ซึ่งต่ำกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติ จำนวน 29,710,958.93 บาท

สำนักวิชาการ
(เอกสารหมายเลข 11)

3. ข้อพิจารณา

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บทม. พิจารณาแล้วเห็นว่าราคาตามที่ ITO เสนอลดราคาแล้วเป็นราคาที่ เหมาะสม โดยได้รวมค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา และ ค่าอะไหล่ เป็นระยะเวลา 2 ปี ไว้ด้วยแล้ว ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีในคราวอนุมัติงบประมาณสำหรับดำเนินการ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 ที่ให้ บทม. ดำเนินการจัดหาระบบดังกล่าวโดยให้มีเงื่อนไขเรื่องการบำรุงรักษาตามปกติไว้ ด้วย สำหรับมติ ครม. ที่ให้ บทม. ดำเนินการจัดหาระบบโดยให้เป็นเทคโนโลยีล่าสุด และให้มีการ ปรับปรุงซอฟต์แวร์ของระบบให้ทันสมัยอยู่เสมอ นั้น ในเงื่อนไขของสัญญางาน ก่อสร้างอาคาร ผู้โดยสารได้กำหนดให้ ITO เสนอวัสดุอุปกรณ์ที่เป็นเทคโนโลยีล่าสุดอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม บทม. จะได้กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ใน Supplementary Agreement อีกครั้งหนึ่ง ดังนั้น บทม. จึง เห็นสมควรเสนอคณะกรรมการ บทม. เพื่อการขออนุมัติว่าจ้างงานเพิ่มเติมสำหรับงานก่อสร้าง อาคารผู้โดยสารให้แก่ ITO Joint Venture ในส่วนของงานปรับปรุงระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระให้ เป็น Single System และปรับเปลี่ยนระบบตรวจสอบความปลอดภัยเป็นแบบ 100% Hold Baggage Inline Screening System ในราคาค่าจ้างงานเพิ่มเติมเป็นจำนวน 539,000,431.58 บาท และ 10,319,857,581.26 เซน หรือประมาณ 4,335,289,041.07 บาท (อัตราแลกเปลี่ยน 100 เซน = 36.78625 บาท) ซึ่งราคานี้เป็นราคาเหมารวมที่ครอบคลุมรายการงานต่างๆ ครบถ้วนทุกประการแล้ว

4. ข้อสัญญา

4.1 Agreement for Engagement of Independent Design Certification

Engineer No. NBIA (P.P.) 22/2547 Appendix A ; Chapter 3 : Scope of Services ; Clause 3.2

Overview of Scope of Services (1), (2) And (5) รายละเอียดตามเอกสารแนบ

(เอกสารหมายเลข 12)



LIRT

4.2 Contract Agreement for the Construction of Passenger Terminal
Complex Package 2 : Main Terminal Building No. NBIA (P.P.) 04/2545 Part C : Condition of
Contract ; Clause 56 : Variations ; Clause 57 : Valuation of Variations รายละเอียดตามเอกสารแนบ

(เอกสารหมายเลข 13)

5. การอนุมัติ

สำนักวิชาการ

คณะกรรมการ บพท. ในการประชุมครั้งที่ 2/2547 วันที่ 29 มกราคม 2547
มีมติอนุมัติว่าจ้างงานเพิ่มเติมสำหรับงานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารให้แก่ ITO Joint Venture ในส่วน
ของงานปรับปรุงระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระให้เป็น Single System และปรับเปลี่ยนระบบ
ตรวจสอบความปลอดภัยเป็นแบบ 100% Hold Baggage Inline Screening System ในระบบ CTX
ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดอันเป็นมาตรฐานของ TSA และเป็นไปตาม Requirement ของ U.S.
Homeland Security ตามแผนการดำเนินงาน รายละเอียดของเนื้องาน และรายการราคาตามที่เสนอ
ไว้ข้างต้นในราคาค่าจ้างงานเพิ่มเติม (ไม่รวมงานส่วน Original BHS Contract) เป็นเงิน
539,000,431.58 บาท และ 10,319,857,581.26 เซน หรือประมาณ 4,335,289,041.07 บาท
(อัตราแลกเปลี่ยน 100 เซน = \$6.78625บาท)

ITO Joint Venture



Italian-Thai Development Public Company Limited
Takenaka Corporation
Obayashi Corporation

เอกสารแนบ 1

PASSENGER TERMINAL COMPLEX PROJECT
Suvarnabhumi Airport (The Second Bangkok International Airport)

Ref. No.: ITO/NBIA/TB/1.1A/ 1989

Date: December 30, 2003

New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Banna-Trat Road, Km 15
Rachathewa, Bang Phli
Samut Prakan 10540
Thailand

วันที่	18247
เลขที่	36-12-03
ชื่อ	16-7C

Attention: General Somchai Somprasong
The President

Subject: : Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport)
The Construction of the Passenger Terminal Complex
Package 2: Main Terminal Building Contract No. NBIA (P.P.) 04/2545
Baggage Handling Enhancement and 100% In-Line Hold Baggage Screening

Dear Sirs,

We refer to NBIA request, under cover of its letter Ref. NBIA/ITO/TB/4983 and dated 26 December 2003, for the Baggage Handling Enhancement and 100% In-Line Hold Baggage Screening System implementation schedule and detailed Bill of Quantities.

Accordingly we hereby submit the same for your consideration.

Again, in accordance with the provisions of the Memorandum of Agreement we seek you earliest formal conclusion as a matter of the spirit of each of our undertakings.

Yours Faithfully,

For and on behalf of the ITO Joint Venture

Tawatchai Suthiprapha
Authorized Representative

- Encl.: 1. Detail Bill of Quantities
2. Proposed Implementation Schedule

(4 Pages)
(1 Page)

cc.: The Employer
Mr. Adeethap Nakavisure, Chairman of the Work Inspection Committee
Mr. Surajit Surapolchai, Assistant to the Employer's Representative



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

NBIA

PROJECT : - BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT (BIA)
OWNER : NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.
DATE : DECEMBER 30, 2003
CONTRACTOR : ITO JOINT VENTURE

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)				FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)				TOTAL	
				MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)	FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)		
1	100% HOLD BAGGAGE SCREENING SYSTEM (HBS) TSA Certified Explosives Detection Equipment (EDS) (Flight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	26	invision (Thailand)	-	1,45	191,538,000.00	118,814 US\$	704,579,669	191,538,000.00	4,779,989,500.00		
2	Explosives Trace Detection Equipment (ETD) (Flight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	32	-	-	-	6,384,600.00	-	6,384,600.00	-	304,307,200.00		
3	Explosives Ordnance Disposal Units (EOD) 1000 1 1/4 (Flight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	2	-	-	-	9,576,900.00	-	9,576,900.00	-	19,153,920.00		
4	Threat Containment Vehicle (TCV) (Flight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	1	-	-	-	5,107,680.00	-	5,107,680.00	-	5,107,680.00		
5	Multiplexing Network, Server and UPS HBS System Software	ls	1	5,680,000.00	-	5,680,000.00	293,370,486.00	-	293,370,486.00	5,680,000.00	107,92		
6	Narcotics Detection Software	ls	1	-	-	-	424,071,404.00	-	424,071,404.00	-	424,071,404.00		
7	HBS System Program and Application	ls	1	-	-	-	299,074,772.00	-	299,074,772.00	-	299,074,772.00		
8	Furniture for DIR, OSR, etc.	ls	1	8,500,000.00	-	8,500,000.00	99,901,438.00	-	99,901,438.00	13,730,000.00	32,750,000.00		
9	Control console, Control Panel, etc. for HBS System	ls	1	12,750,000.00	-	12,750,000.00	34,659,690.00	-	34,659,690.00	12,750,000.00	34,659,690.00		
10	Specialist for Installation, Commissioning and Testing	ls	1	6,800,000.00	-	6,800,000.00	166,366,510.00	-	166,366,510.00	6,800,000.00	166,366,510.00		
11	WHS and HBS System Integration	ls	1	-	-	-	73,396,990.00	-	73,396,990.00	-	73,396,990.00		
12	System Integration to other PTC Subsystem	ls	1	-	-	-	36,698,495.00	-	36,698,495.00	-	36,698,495.00		
13	System Integration to AIMS	ls	1	-	-	-	36,698,495.00	-	36,698,495.00	-	36,698,495.00		
14	Spare Part for 2 Year Defect Liability Period	ls	1	-	-	-	57,766,150.00	-	57,766,150.00	-	57,766,150.00		
15	Two Years Guarantee and Warranty	ls	1	-	-	-	197,084,510.00	-	197,084,510.00	-	197,084,510.00		
16	Training	ls	1	535,150.00	-	535,150.00	27,640,355.00	-	27,640,355.00	535,150.00	57,640,355.00		
SUB-TOTAL FOR HBS SYSTEM													
17	BUILDING, FACILITIES AND UTILITIES MODIFICATION Baggage Inspection Area (East and West) Comprising of Floor structure, Ceiling, Wall and associated doors and windows, Toilet Room and Sanitaryware, VAC System, Fire Protection System (FM 200), Plumbing System, Lighting and Receptacle, Telephone Outlet Furniture and Facilities	sq m	1,000	41,110.00	14,200.00	58,310.00							
		ls	1		Included in Item A9								

(Note: PTC Contract Evaluated Exchange Rate : 100 Yen = 38,780.35 Baht)

NBIA

PROJECT : - JONK BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT (SBIA)		DATE : DECEMBER 30, 2003		CONTRACTOR : ITO JOINT VENTURE					
OWNER : NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.									
ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)			FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)		
				MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE
2	On Screen Resolution Room	sq.m.	160	14,720.00	8,800.00	23,520.00	3,763,200.00		
3	Comprising of Floor finishing, Ceiling, Wall and associated doors and windows, Raised Floor, VAC System, Fire Protection System (FM 200), Lighting and Receptacle, Telephone Outlet, Furniture and facilities	ls	1		Included in Item A9		Included		
4	EDS Equipment Platform (East and West)	sq.m.	2,700	29,410.00	14,700.00	44,110.00	119,097,000.00		
5	Comprising of Floor structure, Balustrade, Stairs and associated structure, Fire Extinguisher, Drain Pipe for EDS Equipment, Lighting and Receptacle, Telephone Outlet.	sq.m.	155	13,230.00	1,470.00	14,700.00	1,278,300.00		
6	Baggage Handling Control room	ls	1	19,848,102.00	992,403.00	20,840,507.00	20,840,507.00		
7	Addition of Raze Floor and Glass window	ls	1	588,093.00	29,403.00	617,500.00	617,500.00		
8	CCTV Surveillance System	ls	1	58,809,186.00	Included	58,809,186.00	58,809,186.00		
9	CASS System	ls	1	29,404,593.00	Included	29,404,593.00	29,404,593.00		
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS							293,620,486.00		
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM									
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19	387,871,991.00		387,871,991.00
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78	131,669,827.00		131,669,827.00
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22	166,161,373.00		166,161,373.00
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,236,147.30	Included	57,236,147.30	636,786,616.00		636,786,616.00
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37	204,349,367.00		204,349,367.00
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66	633,053,836.00		633,053,836.00
7	International Outbound Transport	ls	1	35,459,842.46	Included	35,459,842.46	176,521,844.00		176,521,844.00
8	Domestic Inbound	ls	1	13,242,854.32	Included	13,242,854.32	692,901,194.00		692,901,194.00
9	International Inbound	ls	1	66,473,322.09	Included	66,473,322.09	1,094,839,681.00		1,094,839,681.00
10	International Originating Sanitation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79	699,785,000.00		699,785,000.00
11	International Transfer Sanitation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80	249,409,263.00		249,409,263.00
Total Item C1							738,436,008.98		738,436,008.98
12	Reclamation Items due to BHS Modification	ls	1						
13	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,538.10)	Included	(1,391,538.10)	(19,303,409.55)		(19,303,409.55)
14	International Check-in Subsystem	ls	1						
15	Domestic Outbound System	ls	1						
16	Domestic Check-in Subsystem	ls	1						
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS							293,620,486.00		
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM									
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19	387,871,991.00		387,871,991.00
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78	131,669,827.00		131,669,827.00
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22	166,161,373.00		166,161,373.00
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,236,147.30	Included	57,236,147.30	636,786,616.00		636,786,616.00
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37	204,349,367.00		204,349,367.00
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66	633,053,836.00		633,053,836.00
7	International Outbound Transport	ls	1	35,459,842.46	Included	35,459,842.46	176,521,844.00		176,521,844.00
8	Domestic Inbound	ls	1	13,242,854.32	Included	13,242,854.32	692,901,194.00		692,901,194.00
9	International Inbound	ls	1	66,473,322.09	Included	66,473,322.09	1,094,839,681.00		1,094,839,681.00
10	International Originating Sanitation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79	699,785,000.00		699,785,000.00
11	International Transfer Sanitation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80	249,409,263.00		249,409,263.00
Total Item C1							738,436,008.98		738,436,008.98
12	Reclamation Items due to BHS Modification	ls	1						
13	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,538.10)	Included	(1,391,538.10)	(19,303,409.55)		(19,303,409.55)
14	International Check-in Subsystem	ls	1						
15	Domestic Outbound System	ls	1						
16	Domestic Check-in Subsystem	ls	1						
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS							293,620,486.00		
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM									
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19	387,871,991.00		387,871,991.00
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78	131,669,827.00		131,669,827.00
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22	166,161,373.00		166,161,373.00
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,236,147.30	Included	57,236,147.30	636,786,616.00		636,786,616.00
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37	204,349,367.00		204,349,367.00
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66	633,053,836.00		633,053,836.00
7	International Outbound Transport	ls	1	35,459,842.46	Included	35,459,842.46	176,521,844.00		176,521,844.00
8	Domestic Inbound	ls	1	13,242,854.32	Included	13,242,854.32	692,901,194.00		692,901,194.00
9	International Inbound	ls	1	66,473,322.09	Included	66,473,322.09	1,094,839,681.00		1,094,839,681.00
10	International Originating Sanitation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79	699,785,000.00		699,785,000.00
11	International Transfer Sanitation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80	249,409,263.00		249,409,263.00
Total Item C1							738,436,008.98		738,436,008.98
12	Reclamation Items due to BHS Modification	ls	1						
13	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,538.10)	Included	(1,391,538.10)	(19,303,409.55)		(19,303,409.55)
14	International Check-in Subsystem	ls	1						
15	Domestic Outbound System	ls	1						
16	Domestic Check-in Subsystem	ls	1						
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS							293,620,486.00		
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM									
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19	387,871,991.00		387,871,991.00
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78	131,669,827.00		131,669,827.00
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22	166,161,373.00		166,161,373.00
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,236,147.30	Included	57,236,147.30	636,786,616.00		636,786,616.00
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37	204,349,367.00		204,349,367.00
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66	633,053,836.00		633,053,836.00
7	International Outbound Transport	ls	1	35,459,842.46	Included	35,459,842.46	176,521,844.00		176,521,844.00
8	Domestic Inbound	ls	1	13,242,854.32	Included	13,242,854.32	692,901,194.00		692,901,194.00
9	International Inbound	ls	1	66,473,322.09	Included	66,473,322.09	1,094,839,681.00		1,094,839,681.00
10	International Originating Sanitation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79	699,785,000.00		699,785,000.00
11	International Transfer Sanitation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80	249,409,263.00		249,409,263.00
Total Item C1							738,436,008.98		738,436,008.98
12	Reclamation Items due to BHS Modification	ls	1						
13	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,538.10)	Included	(1,391,538.10)	(19,303,409.55)		(19,303,409.55)
14	International Check-in Subsystem	ls	1						
15	Domestic Outbound System	ls	1						
16	Domestic Check-in Subsystem	ls	1						
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS							293,620,486.00		
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM									
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19	387,871,991.00		387,871,991.00
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78	131,669,827.00		131,669,827.00
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22	166,161,373.00		166,161,373.00
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,236,147.30	Included	57,236,147.30	636,786,616.00		636,786,616.00
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37	204,349,367.00		204,349,367.00
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66	633,053,836.00		633,053,836.00
7	International Outbound Transport	ls	1	35,459,842.46	Included	35,459,842.46	176,521,844.00		176,521,844.00
8	Domestic Inbound	ls	1	13,242,854.32	Included	13,242,854.32	692,901,194.00		692,901,194.00
9	International Inbound	ls	1	66,473,322.09	Included	66,473,322.09	1,094,839,681.00		1,094,839,681.00
10	International Originating Sanitation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79	699,785,000.00		699,785,000.00
11	International Transfer Sanitation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80	249,409,263.00		249,409,263.00
Total Item C1							738,436,008.98		738,436,008.98
12	Reclamation Items due to BHS Modification	ls	1						
13	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,538.10)	Included	(1,391,538.10)	(19,303,409.55)		(19,303,409.55)
14	International Check-in Subsystem	ls	1						
15	Domestic Outbound System	ls	1						
16	Domestic Check-in Subsystem	ls	1						
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS							293,620,486.00		
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM									
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19	387,871,991.00		387,871,991.00
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78	131,669,827.00		131,669,827.00
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22	166,161,373.00		166,161,373.00
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,236,147.30	Included	57,236,147.30	636,786,616.00		636,786,616.00
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37	204,349,367.00		204,349,367.00
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66	633,053,836.00		633,053,836.00
7	International Outbound Transport	ls	1	35,459,842.46	Included	35,459,842.46	176,521,844.00		176,521,844.00
8	Domestic Inbound	ls	1	13,242,854.32	Included	13,242,854.32	692,901,194.00		692,901,194.00
9	International Inbound	ls	1	66,473,322.09	Included	66,473,322.09	1,094,839,681.00		1,094,839,681.00
10	International Originating Sanitation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79	699,785,000.00		699,785,000.00
11	International Transfer Sanitation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80	249,409,263.00		249,409,263.00
Total Item C1							738,436,008.98		738,436,008.98
12	Reclamation Items due to BHS Modification	ls	1						
13	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,538.10)	Included	(1,391,538.10)	(19,303,409.55)		(19,303,409.55)
14	International Check-in Subsystem	ls	1						
15	Domestic Outbound System	ls	1						
16	Domestic Check-in Subsystem	ls	1						
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS							293,620,486.00		
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM									
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19	387,871,991.00		387,871,991.00
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78	131,669,827.00		131,669,827.00
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22	166,161,373.00		166,161,373.00
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,236,147.30	Included	57,236,147.30	636,786,616.0		

(Note: PTC Contract Evaluated Exchange Rate : 100 Yen = 28,708.25 Baht)

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)				FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)				TOTAL	
				MATERIAL RATE	PLANT & LAOUR RATE	COMBINED RATE	MATERIAL RATE	PLANT & LAOUR RATE	COMBINED RATE	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)	FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)		
3	Domestic Subsystem	LS	1	(20,229,123.43)	Included	(20,229,123.43)	(17,586,482.65)	Included	(17,586,482.65)	(20,229,123.43)	(174,586,482.65)		
	Domestic Recheck-in Line	LS	1	(294,568.00)	Included	(294,568.00)	(14,296,304.32)	Included	(14,296,304.32)	(294,568.00)	(14,296,304.32)		
	Power Control Equipments	LS	1	(273,506.90)	Included	(273,506.90)	(27,046,101.45)	Included	(27,046,101.45)	(273,506.90)	(27,046,101.45)		
	Miscellaneous	LS	1	(245,732.02)	Included	(245,732.02)	(9,614,414.22)	Included	(9,614,414.22)	(245,732.02)	(9,614,414.22)		
	Total Item C2									(23,245,085.81)	(251,530,293.74)		
3	Additional Item due to Up-Grade Capacity from 30 to 45 MIAP and Combination of International and Domestic Subsystem												
	Combination of International and Domestic Outbound Subsystem												
	Check-in Subsystem (10 Islands)	LS	1	3,478,845.27	Included	3,478,845.27	58,180,798.65	Included	58,180,798.65	3,478,845.27	58,180,798.65		
	Outbound Transport Line	LS	1	7,580,099.63	Included	7,580,099.63	31,652,692.82	Included	31,652,692.82	7,580,099.63	31,652,692.82		
	Early Baggage Storage System Subsystem (3 Subsystems)	LS	1	1,145,122.94	Included	1,145,122.94	13,735,732.32	Included	13,735,732.32	1,145,122.94	13,735,732.32		
	Originating Tilt-ray Sorter (Inner Loop, 2 Loops)	LS	1	10,518,082.73	Included	10,518,082.73	273,707,420.25	Included	273,707,420.25	10,518,082.73	273,707,420.25		
	Transfer Tilt-ray Sorter (Outer Loop, 2 Loops)	LS	1	14,962,374.19	Included	14,962,374.19	375,452,688.21	Included	375,452,688.21	14,962,374.19	375,452,688.21		
	Sorter to Sorter Crossover	LS	1	495,397.09	Included	495,397.09	42,995,606.87	Included	42,995,606.87	495,397.09	42,995,606.87		
	Recheck-in Line	LS	1	142,139.02	Included	142,139.02	3,586,587.17	Included	3,586,587.17	142,139.02	3,586,587.17		
	Inbound System												
	Inbound Claim Line	LS	1	6,245,221.24	Included	6,245,221.24	31,495,506.54	Included	31,495,506.54	6,245,221.24	31,495,506.54		
	Additional for Conveyor Supports and Walkways	LS	1	3,340,292.23	Included	3,340,292.23	37,524,916.40	Included	37,524,916.40	3,340,292.23	37,524,916.40		
	Additional for Power Control Equipments	LS	1	3,377,557.54	Included	3,377,557.54	355,705,445.60	Included	355,705,445.60	3,377,557.54	355,705,445.60		
	Additional for Electronic Control & Computer Equipments	LS	1	1,546,852.04	Included	1,546,852.04	294,621,493.17	Included	294,621,493.17	1,546,852.04	294,621,493.17		
	Total Item C3									52,832,083.82	1,417,658,898.00		
4	Additional Items of IHS for Incorporating of 100% Inline IHS												
	Additional Conveyor - for the following Items												
	Transport Conveyor Induction Subsystem	LS	1	1,164,140.45	Included	1,164,140.45	27,417,884.67	Included	27,417,884.67	1,164,140.45	27,417,884.67		
	Accumulation Sorting-Loop Subsystem (ASL)	LS	1	5,584,220.56	Included	5,584,220.56	322,539,626.59	Included	322,539,626.59	5,584,220.56	322,539,626.59		
	Conveyor for Problem Bag and Large Size Bag (From ASL to BIR)	LS	1	2,253,645.25	Included	2,253,645.25	65,468,752.78	Included	65,468,752.78	2,253,645.25	65,468,752.78		
	Remapped Line Subsystem	LS	1	2,275,625.23	Included	2,275,625.23	43,546,238.22	Included	43,546,238.22	2,275,625.23	43,546,238.22		
	Conveyor line for Hold Baggage Screening Subsystem	LS	1	4,731,628.35	Included	4,731,628.35	87,453,311.25	Included	87,453,311.25	4,731,628.35	87,453,311.25		
	Conveyor Cleared line Subsystem (From EDS to Sorting line)	LS	1	6,956,229.13	Included	6,956,229.13	354,251,256.22	Included	354,251,256.22	6,956,229.13	354,251,256.22		
	Cleared line Induction Subsystem (From EDS to Sorting line)	LS	1	5,329,667.13	Included	5,329,667.13	128,809,952.19	Included	128,809,952.19	5,329,667.13	128,809,952.19		
	Conveyor Alarm line Subsystem (From EDS to BIR)	LS	1	3,564,210.65	Included	3,564,210.65	82,879,541.92	Included	82,879,541.92	3,564,210.65	82,879,541.92		
	Cleared Alarm line Subsystem (From Alarm Line to Sorting Line)	LS	1	2,857,421.65	Included	2,857,421.65	66,554,339.87	Included	66,554,339.87	2,857,421.65	66,554,339.87		
	Cleared Alarm line Induction Subsystem (From EDS to Alarm Line)	LS	1	4,365,526.68	Included	4,365,526.68	101,692,067.53	Included	101,692,067.53	4,365,526.68	101,692,067.53		
	Total Item C4									1,461,460.45	27,417,884.67		
	Total Item C4									5,584,220.56	322,539,626.59		

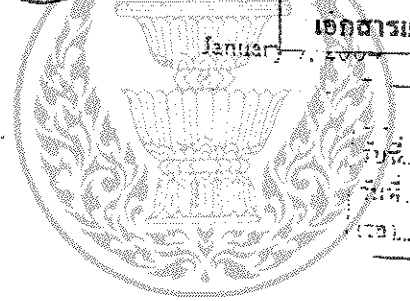
ITO JV

Encl. 1/2 to ITO/NBIA/10/11/1999

(Note: PTC Contract Evaluated Exchange Rate : 100 Yen = 36.78625 Baht)

dd. 30/12/03 Page 374

QUATROTEC



เอกสารแนบ 2

January 7, 2004

บ.ก.บ. (ก.)

110

110

110

New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Bangna-Trad Road, Km 15
Rachathewa, Bang Phli
Samut Prakan 10540
Thailand

Attention: General Somchai Somprasong
The President

สำนักวิชาการ

Review of ITO Project Budget

1. Detail Bill of Quantities
2. Proposed Implementation Schedule

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Quatrotec has reviewed ITO/NBIA/TB/1.1A/1989 dated December 30, 2003. We find the proposed budget for HBS Screening and Upgrade from 30 to 45 MAP to be within industry standards. It is recommended that the detailed budget for this project be submitted to NBIA and held in escrow (a common business practice) should any dispute possibly arise at a future date.

This will prevent any misunderstanding of covered items included within the budget.

Acceptance of this budget should relieve NBIA from any future claim from project delay.

In reference to the attached project schedule, Quatrotec requests that within the next 30 days, ITO develop a detailed BHS/HBS project installation schedule that becomes integrated with the Terminal construction schedule. At this time there is shown to be 12 months for procurement and construction. This schedule must be tracked with great detail to assure the project will meet completion. Prior to generating this schedule, it is recommended to consider reducing the 9 months of system testing to allow extra time for BHS/HBS installation. It is more realistic to shorten the Testing and Commissioning Phase to 5 - 6 months, thus allowing an additional 3 - 4 months for installation.

Sincerely,

Scott Ure
Quatrotec Inc.

Cc: Mr. Adeethep Nakavisute



LIRT



PROJECT MANAGEMENT CONSULTANT
FOR SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT
 PMC Office
 99, Bangna-Trad Hwy, Km. 15, Rachathewa, Bangkok
 Samuth Prakarn 10540, THAILAND
 Tel: (662) 723-0202 (11 lines) Fax: (662) 723-0203-4

Our Ref. No.
 PMC/NBIA/BS/3992
 Date: January 7, 2004

The President
 New Bangkok International Airport Co., Ltd.
 99 Mu10 Bangna-Trad, km.15,
 Rachathewa, Bangkok,
 Samuth Prakarn 10540

บพป. (ก.)	
วันที่	19.1
วันที่	7 ม.ค. 47
เวลา	14.30

สำนักงาน	บพป.
วันที่	19.1
วันที่	7 ม.ค. 47
เวลา	13.00

Subject: Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport Baggage Handling Enhancement and 100% of Inline Hold Baggage Screening System)

Dear Sir,

In response to your Memorandum No. NBIA/PMC/006, dated January 6, 2004 on Baggage Handling Enhancement and 100% Inline Hold Baggage Screening System requesting us to review and comment, we would like to ask you to give us the following information and data for our review:

- Overall system concept / configuration in as much detail as possible.
- Outline specification or description on system concept, system software and program and application related to Item A of Bills of Quantity.
- Outline concept or description on control and related system requirement, major equipment list and control rooms layout related to Items A and B.
- Outline description of "BHS and HBS integration" and "System integration to other PTC Subsystem and AIMS" related to Item C.
- Outline description or brief explanation on the contents in sub items 1 to 4 of "Item C modification of Baggage Handling System" of Bills of Quantity

The review work will be required by the Specialist of BHS/HBS.

Accordingly, we are going to request the Specialist in PCI Headquarter, his input to be supported by time sheet.

Your quick response on the issue and your confirmation of the short term assignment of the Specialist will be appreciated.

Yours faithfully,

Mr. Katsuya Sasahara
 Project Manager

ส่งเอกสาร (เอกสาร)
 หมายเลข 1 To our Request
 via PMC หัก

larn.
 8 ม.ค. 47

cc.: Mr. Passakorn Suwankanit, Senior Executive Vice President
 Mr. Surajit Surapolchai, Executive Vice President
 Mr. Adeethep Nakavisute, Executive Vice President

Pacific Consultants International
 Epsilon Co., Ltd.

Roge and Associates Co., Ltd.
 Asian Engineering Consultants Corp. of Thailand

**PROJECT MANAGEMENT CONSULTANT
FOR SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT**
PMC Office
99, Bangna-Trad Hwy, Km. 15, Rachathewa, Bangphit
Samuth Prakam 10540, THAILAND
Tel. (662) 723-0202 (11 lines) Fax : (662) 723-0203-4

วันที่	15/11/03
เรื่อง	281
ที่	8 ม. 1. 47
เลขที่	15.85

วันที่	15/11/03
เรื่อง	281
ที่	8 ม. 1. 47
เลขที่	15.85

Our Ref. No.
PMC/NBIA/BS/3995
Date: January 7, 2004

The President
New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Mu10 Bangna-Trad, km.15,
Rachathewa, Bangphit,
Samuth Prakam10540

**Subject: Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport)
The Construction of the Passenger Terminal Complex
Baggage Handling System Enhancement and 100% HBS System**

Dear Sir,

Reference ITO JV letter, ITO/NBIA/TB/1.1A/1936, dated 24th December 2003.

The PMC comparison of the ITO JV estimates is attached. The estimates are in Yen and Baht. The contract exchange rate 0.367225 has been used to convert all the figures to equivalent Baht.

The estimate is Baht 4,281,780,261.95 v Baht 4,500,000,000 approved by the NBIA Board.

PMC does not have the detailed design detail to consider the all of the BOQ items in detail, but can make the following observations. We believe there must be an opportunity to negotiate a more favourable price because;

- i) The listed price of the CTX EDS equipment is less than that shown in the ITO JV estimate, although PMC acknowledge that the labour, fitting out and commissioning costs have not been separately identified and may be included in this item.
- ii) The overhead and profit in the first ITO price proposal declared an O & P which made up 8.6% of the total estimated amount. While the O & P is not expressly identified in the most recent price submission, it is not unreasonable to expect that a similar percentage has been distributed in some way through the price proposal. PMC believe there is an opportunity, because of the nature of the work, with a high proportion of specialist built up equipment, to negotiate a reduced O & P percentage.

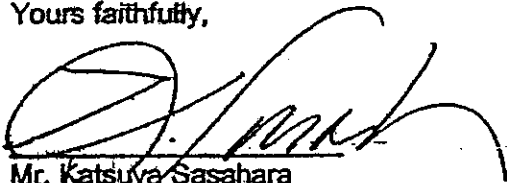
The current price proposal includes provision for O & M for the BHS and HBS system. O & M for the BHS was deleted from original contract. Does NBIA / AOT wish to negotiate this to be included in this variation or should a more comprehensive O & M programme for the entire PTC be considered. See separate PMC correspondence on this.

The scope of the O & M contract has to be clearly defined, especially interfaces with HBS screening and security personnel and AOT ramp services.

PMC recommend that the ITO JV price proposal is forwarded to IDCE, Quatrotec, to seek their more detailed comment on the estimate, especially in relation to the technical content of the proposal.

Please contact the undersigned should you require further assistance with is matter.

Yours faithfully,



Mr. Katsuya Sasahara
Project Manager

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Encl: Price Proposal Comparison

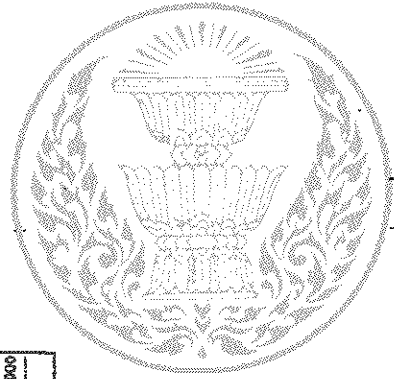
cc.: ~~Mr. Passakorn Suwankanit, Senior Executive Vice President~~
Mr. Surajit Surapolchai, Executive Vice President
Mr. Adeethep Nakavisute, Executive Vice President

Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport)
ITO JV Estimate for 100% HBS, PMC Comparison

Item	Description	Unit	Qty	Unit Price (BHT)	Subtotal (BHT)	100% HBS	PMC	Exchange Conversion	Equivalent BHT	Original Estimate (BHT)
A	100% HBS System							0.367225		
1	TSA certified EDS	Set	28		191,838,000		4,879,869,560	1,828,778,868.17	1,828,778,868.17	2,160,000,000
2	Explosives trace detection equipment (ETD)	Set	32		6,394,800		204,307,200	76,028,711.82	76,028,711.82	50,000,000
3	Explosives ordinance disposal unit	Set	2		9,870,000		19,740,000	7,033,796.27	7,033,796.27	14,000,000
4	Threat containment vehicle	Set	1		5,107,800		5,107,800	1,875,687.79	1,875,687.79	2,500,000
5	Multiplexing network, server and UPS	LS	1	5,690,000	293,370,486		293,370,486	107,732,876.72	113,412,976.72	
6	HBS system software	LS	1		424,071,494		424,071,494	155,729,854.38	155,729,854.38	
7	Narcotics detection software	LS	1		299,024,772		299,024,772	109,809,371.90	109,809,371.90	110,000,000
8	HBS system programme and application	LS	1	15,750,000	99,901,458		99,901,458	36,646,312.81	62,436,312.81	138,000,000
9	Furniture for BIR, Osr etc	LS	1	8,500,000					8,500,000.00	4,500,000
10	Control console and panel etc for HBS system	LS	1	12,750,000	34,859,890		34,859,890	12,727,904.86	23,477,904.86	
11	Specialist for installation and testing	LS	1	6,800,000	198,366,510		198,366,510	81,093,841.83	87,893,841.83	
12	BHS and HBS system integration	LS	1		73,396,990		73,396,990	28,953,209.85	28,953,209.85	
13	System integration to other PTC systems	LS	1		38,688,495		38,688,495	13,476,804.83	13,476,804.83	
14	System integration to AMS	LS	1		38,688,495		38,688,495	13,476,804.83	13,476,804.83	
15	Spare parts for 2 years operation	LS	1		57,766,150		57,766,150	21,213,174.43	21,213,174.43	
16	Two years guarantee and warranty	LS	1		197,084,510		197,084,510	72,374,359.18	72,374,359.18	270,000,000
17	Training	LS	1	535,150						
	Overhead and Profit				27,840,365		27,840,365	10,150,229.36	10,685,379.36	
	Sub total HBS						8,966,237,765	2,694,137,188.26	2,694,137,188.26	348,850,000
B	Building Facilities and Utilities Modifications									
1	Baggage Inspection Area (east and west)	Sqm	1,000							
2	On Screen Resolution room	Sqm	180		68,810				58,810,000.00	10,000,000
3	EDS Equipment Platform	Sqm	2,700		23,820				3,783,200.00	
4	BHS Control room	Sqm	153		44,110				118,097,000.00	100,000,000
5	CCTV	LS	1	20,840,807					2,378,600.00	
6	CASS	LS	1	817,600					20,840,807.00	
7	Power supply mods	LS	1	58,809,188					617,600.00	
8	MES mods	LS	1	29,404,583					58,809,188.00	
	Sub total Building Facilities and Utilities Modifications								28,404,583.00	30,000,000
									293,829,486.00	

Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport)
ITO JV Estimate for 100% HBS, PMC Comparison

Item	Unit	Qty	Unit Price (Bath)	Original Estimate (Bath)	Exchange Conversion	Equivalent Bath	Original Estimate (Bath)
C Modifications to the BHS							
1	LS	1	728,120,899	5,093,541,572	1,870,475,802.78	2,590,598,502.78	
2	LS	1	-23,245,088	-232,820,294	-92,731,764.87	-115,978,850.70	
3	LS	1	62,832,094	1,417,650,990	820,899,786.88	873,431,848.80	392,800,000
4	LS	1	86,199,716	2,313,022,396	949,399,850.11	838,899,348.96	330,000,000
Sub total Modifications to the BHS				843,907,413	3,147,743,474.86	3,991,810,847.33	
D Design							
1	LS	1	63,000,000			63,000,000.00	110,000,000
2	LS	1	25,000,000			25,000,000.00	
3	LS	1	22,000,000			22,000,000.00	
Sub total Design						110,000,000.00	
E Original X ray equipment							
1	Lot	1	-5,505,789	-113,541,178	-41,895,159.09	-119,046,947.38	
Sub total Original X ray equipment						-119,046,947.38	
Total				1,292,037,260	5,880,185,804.08	6,880,378,784.31	4,087,350,000
Budget contingency							442,850,000
NBIA Budget							4,609,900,000
Adjusted total, delete contract BHS						4,281,780,281.93	



สำนักงานการขนส่ง

กระทรวงคมนาคม



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand



1200

Encl. 1/4 to ITO/NBIA/TB/118/ 0990
dd. 20/11/03 Page 712

13 December 2003

Mr. Tawatchai Suthiprapha
ITO Joint Venture Representative
P.O. Box 22
Bangphli, Samutprakan
Thailand 10540

Encl. 3/4 to ITO/NBIA/TB/118/ 1936
dd. 25/12/03 Page 111

สำนักงานกวีวิชาการ

SUBJECT: CAGE Inc. Final Deliverable Transmittal
Suvarnabhumi International Airport

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Dear Mr. Tawatchai:

Enclosed are the final design drawings for the Baggage Handling System enhancement to 45 MAP and incorporated with 100% Inline Hold Baggage Screening System. The drawings depicted herein incorporate all of the design changes per comments of Quatrotec and PMC covered by NBIA letter reference no. NBIA/ITO/TB/4927, dated December 4, 2003, and our review meetings with Quatrotec, PMC and ITO held on December 17-18, 2003.

This submittal of the Final Design Drawings represents the remaining of our final deliverable and completes our scope of work for this detail design phase of the project. We have enjoyed the opportunity to work with your team at NBIA and look forward to entering into the construction phase of the project with ITO JV in the near future.

If you have any questions or need additional information, please do not hesitate to contact me via email at bpollard@cage-inc.com or by telephone at +1 972.550.1001.

Sincerely yours,

CAGE Inc.

Robert A. Pollard
Vice President

W/enclosure

cc: P. Bjostad
Scott Ure - Quatrotec



Legislative Institutional Repository of Thailand

QUATROTEC

December 19, 2003

New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Bangna-Trad Road, Km 15
Rachathewa, Bang Phli
Samut Prakan 10540
Thailand

Attention: General Somchai Somprasong
The President

Encl. 2/4 to ITO/NBIA/TB/LIA/1936 0990
dd. 24/12/03 Page 2/2

Encl. 4/4 to ITO/NBIA/TB/LIA/1936
dd. 25/12/03 Page 1/1

สำนักงานกชก

Project Status for BHS Enhancement and In-line EDS

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

This BHS and HBS design is complete. Quatrotec and CAGE on site the week of 15/12/03 to review drawings with ITO and answer outstanding questions. Review meeting on Thursday, December 18, 2003 with ITO, NBIA/PMC, Quatrotec and CAGE to review design revisions and discuss plans for moving forward on Phase II (Construction Phase).

At this time Quatrotec certificate the BHS enhancement and HBS (In-line EDS screening) will meet the needs of NBIA 45 MAP within the existing Building footprint with one design exception. Upon review of the design, ITO made minor revisions for the Ticket Counter mainline feeds to have the declines meet the maximum requirement. This however impedes on the future right of way for EDS expansion. This was discussed in detail with ITO and due to the need to meet project acceptance and move the project on a forward path, it was agreed that this design issue would be re-examined during Phase II.

It should be enforced by NBIA to have ITO begin manufacturing at the earliest possible date for conveyor equipment not effected by the design changes (i.e. the Inbound conveyor) so as to prevent any future delays for overall completion of the BHS.

This week was a very productive week onsite with ITO, CAGE and Quatrotec making minor modifications to the BHS to resolve all outstanding design concerns. The design changes this week consisted mostly of elevation and centerline changes. The final set of drawings should now be available to be released to Kawasaki to move toward full scale shop drawings.

Once again, Quatrotec certifies the system will meet the needs as specified.

Sincerely,

Scott A. Ure

Scott Ure
Quatrotec Inc.

Cc: Mr. Adeetthep Nakavisute





Italian-Thai Development Public Company Limited
Takenaka Corporation
Obayashi Corporation

PASSENGER TERMINAL COMPLEX PROJECT
Suvarnabhumi Airport (The Second Bangkok International Airport)

เอกสารแนบ 5

Ref. No.: ITO/NBIA/TB/1.1B/ 1023

Date: January 9, 2004

New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Bangna-Trad Road, Km 15
Rachathewa, Bang Phli
Samut Prakarn 10540
Thailand

Attention : General Somchai Somprasong
The President

Subject : Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport)
The Construction of the Passenger Terminal Complex
(Package 2: Main Terminal Building Contract No. NBIA (P.P.) 04/2545)
Baggage Handling Enhancement and 100% In-Line Hold Baggage Screening System

Dear Sirs,

We refer to NBIA Instruction letter Ref. No. NBIA/ITO/TB/4636 dated August 28, 2003 and NBIA letter Ref. No. NBIA/ITO/TB/030 dated January 8, 2004 enclosing the Quatrotec's comment letter and PMC's letter requesting more information in respect of our submission of above-mentioned system.

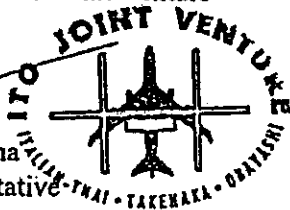
We follow with Quatrotec's comment in respect of implementation schedule. We also enclosed herewith the additional information for above captioned subject as PMC requested for your consideration.

Your urgent attention to the above will be highly appreciated.

Yours faithfully,

For and on behalf of ITO Joint Venture

Tawatchai Suthiprapha
Authorized Representative



Encl: Additional Information for Baggage Handling Enhancement and
100% In-Line Hold Baggage Screening System

1 Volume

CC: The Employer
Mr. Adeethep Nakavisute, Chairman of the Work Inspection Committee
Mr. Surajit Surapolchai, Assistant to the Employer's Representative



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

Head Office : 2034/151 New Petchburi Road, Bang Kapi, Huay Kwang, Bangkok, 10320, Tel : +66(2)716-1600, Fax : +66(2)716-1428

Site Office : P.O. Box 22 Bangphli, Samut Prakarn 10540, Tel : +66(2) 325-0080 Fax : +66(2) 325-0080-1



Italian-Thai Development Public Company Limited
Takenaka Corporation
Obayashi Corporation

เอกสารแนบ 6
PASSENGER TERMINAL COMPLEX PROJECT
Suvarnabhumi Airport (The Second Bangkok International Airport)

Ref. No.: ITO/NBIA/TB/1.1A/2003

Date: January 13, 2004

New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Bagna-Trat Road, Km 15
Rachathewa, Bang Phli
Samut Prakan 10540
Thailand

Attention: General Somchai Somprasong
The President

Subject: Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport)
PTC Package 2: Main Terminal Building Contract NBIA (PP) 04/2545
Baggage Handling Enhancement and 100% of Inline Hold Baggage Screening System

Dear Sir,

We make reference to NBIA letter Ref. No. NBIA/ITO/TB/042 dated January 10, 2004 instructing ITO JV to clarify PMC's comment in PMC letter Ref. No. PMC/NBIA/BS/3995 dated 7 January 2004 providing general comments following their review of the ITO JV estimate dated 24 December 2003.

It is with respect to the PMC comments listed as roman numerals i) and ii) and the following paragraph that we wish formally respond so as to support NBIA with its final conclusion and approval of the ITO JV Cost Estimate of 24 December 2003.

Roman Numeral i)

We note that PMC revert to the listed price of the CTX EDS equipment as being lower than the ITO JV estimate whilst acknowledging labour, fitting out and commissioning costs may have been included.

We concur that the ITO JV Cost Estimate is an all inclusive cost as described in detail BoQ covered by ITO letter Ref. No. ITO/NBIA/TB/1.1A/1989 dated December 30, 2003, equipment and material(ex-factory, packaging, inland transportation, freight, insurance, import tax, custom clearance, withholding tax and other expenses, installation, integrated and commissioning (again including CAR insurance) all based upon the final design submission by ITO JV letter Ref. No. ITO/NBIA/TB/1.1B/0990 dated December 24, 2003 which were reviewed and passed approval by IDCE on December 19, 2003.

Roman Numeral ii)

We understand that NBIA budget was prepared prior to design completion. Whilst ITO JV Price Proposal has been estimated upon completion of final design, which there are additional items that necessary for completeness and perfect system operation as shown in PMC's comparison table. By the same method of original contract BoQ, the overhead and profit were spread out into each BoQ items which now is less percentage than 8.6% from NBIA Budget.

Even through there are including several additional items, ITO JV's total price proposal is still less than NBIA budget.

ITO Joint Venture

Italian-Thai Development Public Company Limited
Takenaka Corporation
Obayashi Corporation

PASSENGER TERMINAL COMPLEX PROJECT
Suvamabhum Airport (The Second Bangkok International Airport)

Our Ref. No.: ITO/NBIA/TB/1.1A/ 2003

Date: January 13, 2004

For Operation and Maintenance matter, please refer to our letter Ref. No. ITO/NBIA/TB/1.1A/1936 dated December 24, 2003, fifth and sixth paragraphs. Such paragraphs clearly portrayed the ITO JV positions, whereby ITO JV requested the commencement of meaningful discussions on the promised Operations and Maintenance of the BHS and the HBS Systems.

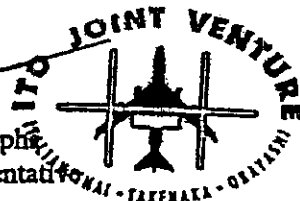
We again therefore, request your earliest confirmation for the commencement of such discussions so that we can commence the development of a separate proposal and plan to ensure that such can be implemented and completed within the remaining time; whilst considering the selection of personnel and training prior to the Taking-Over of the Works.

We look forward to NBIA's earliest kind consideration and further action.

Yours faithfully

For and on behalf of the ITO Joint Venture


Tawatchai Suthiprapha
Authorized Representative



Encl: 1. ITO JV Letter Ref. no. ITO/NBIA/TB/1.1A/1936 dated December 24, 2003 7 pages
2. ITO JV Letter Ref. no. ITO/NBIA/TB/1.1A/1989 dated December 30, 2003 6 pages

CC: The Employer
Mr. Adeethap Nakavisute, Chairman of the Work Inspection Committee
Mr. Surajit Surapolchai, Assistant to the Employer's Representative



LIRT

No. NBIA / QT / 074

January 14, 2004

Mr. Scott Ure
Vice President and the Authorized Representative
Quatrotec Inc.
423 Broadway, Suite 612
Millbrae, CA 94030
USA



สำนักงานวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Subject : Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi
Airport)
Package 2 : Main Terminal Building Contract NBIA (PP) 04/2545
Baggage Handling Enhancement and 100% of inline Hold Baggage
Screening System

Dear Sir,

Please refer to Quatrotec's letter dated January 5, 2004 providing comments on Detailed Bill of Quantities and Implementation Schedule submitted by ITO under ITO's letter ref. ITO/NBIA/TB/1-1A/1989 dated December 30, 2003.

For clarity, we would like your confirmation whether the works listed in the Implementation Schedule and the prices proposed in the Detailed Bill of Quantities are complete and reasonable enough for our acceptance and further action.

Your earliest response will be very much appreciated.

Yours sincerely,

Adeethep Nakavisute
Chairman of NBIA Working Group

cc. : Mr. K. Sasahara, Project Manager, PMC



LIBRARY



เอกสารแนบ 8
PROJECT MANAGEMENT CONSULTANT
FOR SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT
PMC Office
99, Bangna-Trad Hwy, Km. 15, Rachathewa, Bangphit
Samuth Prakam 10540, THAILAND
Tel. (662) 723-0202 (11 lines) Fax: (662) 723-0203-4

Our Ref. No.
PMC/NBIA/BS/4031
Date: January 14, 2004

The President
New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Mu10 Bangna-Trad, km.15,
Rachathewa, Bangphit,
Samuth Prakam 10540

วันที่รับ (ร.)	737
วันที่ 15 ม.ค. 47	
เวลา 9:30	

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Subject: Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi Airport)
The Construction of the Passenger Terminal Complex
Package 2: Main Terminal Building - Contract NBIA (P.P.) 04/2545
Baggage Handling Enhancement and 100% Hold Baggage
Screening System

Dear Sir,

i) Cost Estimate

We are in receipt of letter ITO/NBIA/TB/1.1A/2003 dated 10th January 2004 which issues clarifications in response to two PMC comments on the ITOJV estimate for the above captioned works.

ITOJV confirm that the cost estimate is all inclusive and is based on the final design submission that has been reviewed and approved by the IDCE. Hence PMC's comment has been addressed and is answered.

With regard to the second clarification by ITO JV relating to the distribution of the overhead and profit item, PMC now understand that this has been distributed through a greater number of line items in the BOQ, the additional items arising from the design development that has occurred between the time of the preparation of the NBIA budget and the presentation of the final design. Effectively, this reduces the calculated percentage of overhead and profit.

Finally, it is noted that the total estimate, after adjustment for the BHS items already included in the original Contract Price, is less than the NBIA budget.

ii) Design Review

The ITO letter ITO/NBIA/TB/1.1B/1023 dated 9th January 2004 refers.

PMC have reviewed the additional information provided to support the design submission for the HBS system. These include the Baggage Handling System Enhancement and EDS Integration Study, dated 30th September 2003, presented to NBIA/PMC/IDC, the submission concerning the Specification Supplement and EDS Security Integration Specification dated 29th October 2003, presented to NBIA/PMC and IDCE on 30th October 2003 and the Final Design drawings under cover of the ITO letter dated 24th December 2003.

Page 1 of 2

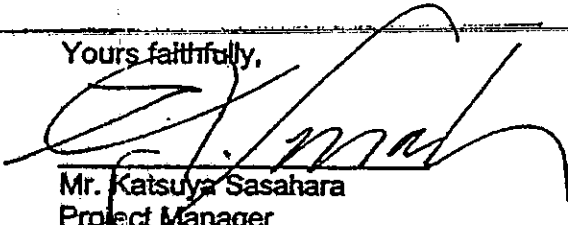
PMC note that the NBIA/PMC comments made on the Quatrotec Review Report dated 12th November 2003, were issued to and discussed with ITO JV, their consultants and the IDCE.

The completeness of the design is further attested by the IDCE, Quatrotec, letter of 19th December 2003 wherein it is certified that " *the BHS enhancement and HBS (Inline EDS screening) will meet the needs of NBIA 45MAP within the existing building footprint with one design exception. This was discussed with ITO and due to the need to meet project acceptance and move the project on a forward path, it was agreed that this design issue would be re-examined during Phase II*".

PMC consider that the information is complete and recommend that NBIA instruct ITOJV to proceed to the next stage of the completion of the design and the release of the drawings for the development of shop drawings, completion of procurement specifications for equipment, the finalisation of the detailed programme of the work to cover all phases of the remaining activities through to commissioning, acceptance testing and training.

Please contact the undersigned should you require further assistance with this matter.

Yours faithfully,


Mr. Katsuya Sasahara
Project Manager

CC Mr. Passakol Suwankanit, Senior Executive Vice President
Mr. Adeethep Nakavisute, Executive Vice President
Mr. Surajit Surapolchal, Executive Vice President

QUATROTEC

เอกสารแนบ 9

January 15, 2004

New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Bangna-Trat Road, Km 15
Rachathewa, Bang Phli
Samut Prakan 10540
Thailand

เลขที่ (2.)	1155
วันที่	20-1-04
วันที่	9/01
เวลา	

Attention: General Somchai Somprasong
The President

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

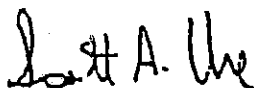
Quatrotec has issued recommendation of approval to NBIA of the 30 to 45 MAP enhancement and 100% In-line EDS design on a letter dated December 19, 2003. Quatrotec has issued recommendation of approval to NBIA for the ITO budget and proposed implementation schedule for the project in a letter dated January 5, 2004. It is of extreme importance for NBIA approval to be issued to ITO to allow the schedule to be met and prevent delays for overall project completion.

In regard to clarification in the recommendation of approval letter dated January 5, 2004, Quatrotec review finds the scope of works listed to be complete and the budget for the listed works to be reasonable.

Regardless of whether NBIA discusses further with ITO about Quatrotec's recommendation, NBIA needs to issue a formal approval and Notice To Proceed to ITO at the earliest possible date. The complexity of the conveyor system and how a project of this magnitude may affect all other building trades (HVAC, fire sprinkler, electrical, etc.) could easily impact the schedule of these individual trades and ultimately overall schedule completion. It should also be recognized by NBIA that it will be a monumental task for ITO to also complete the BHS/HBS in the time remaining and should not be delayed further. The BHS/HBS is one system that will prevent the airport from opening unless 100% completion and testing is achieved.

Quatrotec does emphasize the recommendation in the letter dated January 5, 2004 that NBIA require ITO to provide a detailed BHS/HBS project installation schedule that becomes integrated with the Terminal construction schedule within the next 30 days. A project of this size and complexity will not be possible to complete on time without a detailed schedule.

Sincerely,



Scott Ure
Quatrotec Inc.

Cc: Mr. Adeethep Nakavisute

๓๘
สำเนาฉบับ

เอกสารแนบ 10

No. NBIA /ITO/TB/ 031

January 15 ,2004

Authorized Representative

ITO Joint Venture

c/o Italian-Thai Development Public Company Limited

2034/132-161 New Petchburi Road

Bangkapi, Huay Kwang

Bangkok 10320

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Subject : Second Bangkok International Airport Project (Suvarnabhumi
Airport)

The Construction of the Passenger Terminal Complex

Package 2 : Main Terminal Building Contract No. NBIA (P.P.)

04/2545

Baggage Handling Enhancement and 100% of Intime Hold Baggage
Screening System

Dear Sir,

In reference to ITO's letter ref. ITO/NBIA/TB/1.1A/1989 dated December 30,
2004 submitting the Detailed Bill of Quantities and the Proposed
Implementation Schedule, we would like to invite ITO for clarification on
Monday 19 January 2004, 10.00 a.m., at NBIA office.

Your acceptance of our invitation will be appreciated.

Yours sincerely,

AML

Adeethep Nakavisute

Chairman of NBIA Working Group

cc. : Mr. K. Sasahara, Project Manager, PMC

Mr. Scott Ure, Vice President and the Authorized Representative,
Quatrotec Inc.

-ได้รับเอกสารแล้ว
ณ. น. น. น.

16 ม.ค. 47



15 ม.ค. 47
15 ม.ค. 47
วันที่/เวลา



Italian-Thai Development Public Company Limited
Takenaka Corporation
Obayashi Corporation

PASSENGER TERMINAL COMPLEX PROJECT
Suvannabhumi Airport (The Second Bangkok International Airport)

เอกสารแนบ 11

Ref. No.: ITO/NBIA/TB/1.1A/2030

Date: January 20, 2004

New Bangkok International Airport Co., Ltd.
99 Bangna-Trad Road, Km 15
Rachathewa, Bang Phli
Samut Prakarn 10540
Thailand

วันที่	1225
วันที่	20-1-04
เวลา	16.00

Attention : General Somchai Somprasong
The President

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Subject : Second Bangkok International Airport Project (Suvannabhumi Airport)
The Construction of the Passenger Terminal Complex
(Package 2: Main Terminal Building Contract No. NBIA (P.P.) 04/2545)
Baggage Handling System Enhancement and 100% In-Line Hold Baggage Screening
System- Revised ITO JV Proposed Estimate of Cost

Dear Sirs,

We refer to recent meetings between NBIA and ITO JV held on 9th, 12th and 19th January 2004 regarding discussion and clarification in respect of ITO JV Proposed Estimate of Cost of captioned subject, which was invited by NBIA's letters Ref. No. NBIA/ITO/TB/039 dated January 9, 2004 and NBIA/ITO/TB/081 dated January 15, 2004 accordingly. In the said last meeting, NBIA wished to negotiate the price by requesting ITO JV to consider discounting the proposed estimate of cost in the amount of 50 million baht.

Please note that in accordance with the recent executed MoU, it is very risky for ITO JV to finish the Works in time as the execution period of this Works is short and there are unforeseen items in the Works for execution. In addition to this, ITO JV has to encounter currency exchange risk. However, after careful consideration and to maintain our good relationship and your confidence in ITO JV, ITO JV can discount only 24,916,149.00 Baht in favor of NBIA.

The Revised Proposed Estimate of Cost is appended hereto for your perusal, consideration and conclusion so that a formal Supplemental Agreement can be concluded, soonest.

We look forward to NBIA's earliest response to the above so that we can incorporate the foregoing into the agreed acceleration schedule which will verify our undertaking expressed in the recent executed MoU.

Yours faithfully,
For and on behalf of ITO Joint Venture


Tawatchai Suthiprapha
Authorized Representative

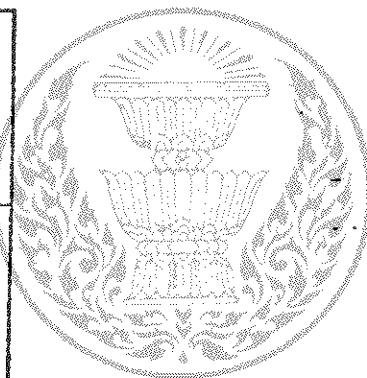


Encl: Revised of Proposed Estimate of Cost

5 pages

CC: The Employer
Mr. Adeetep Nakavisute, Chairman of the Work Inspection Committee
Mr. Surajit Surapolchai, Assistant to the Employer's Representative

NBIA		PROJECT : SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT (SUA)				DATE : JANUARY 20, 2004				CONTRACTOR : ITO JOINT VENTURE			
		OWNER : NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.											
ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)			FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)			TOTAL			
				MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)	FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)		
SUMMARY SHEET													
1	Original Proposed Estimate of Cost												
1.1	Total of Proposed Estimate of Cost									1,292,037,279.56		15,413,399,153.26	
1.2	Original BHS Contract Value									728,120,698.98		5,093,541,572.00	
1.3	Total of Additional Contract Value (1.1 - 1.2)									563,916,580.58		10,319,857,581.26	
2	Revised Proposed Estimate of Cost												
2.1	Total of Revised Proposed Estimate of Cost									1,267,121,130.56		15,413,399,153.26	
2.2	Original BHS Contract Value									728,120,698.98		5,093,541,572.00	
2.3	Total of Revised Additional Contract Value (2.1 - 2.2)									539,000,431.58		10,319,857,581.26	
Summary of Discount (1.3 - 2.3)											24,916,149.00		



กรมการขนส่งทางบก

ITO JV
Encl. 1/1 - to ITO/NBIA/TB/1.1A/ 1030
dd. 20/01/2004 Page 1/5



LIART

PROJECT : SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT (SBIA)		DATE : JANUARY 20, 2004		CONTRACTOR : ETO JOINT VENTURE		TOTAL	
OWNER : NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.				FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)			
ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	LOCAL CURRENCY PORTION (BAIT)		TOTAL	
				MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)
DETAILED BILL OF QUANTITIES							
A	100% HOLD BAGGAGE SCREENING SYSTEM (HBS)						
1	TSA Certified Explosives Detection Equipment (EDS) (freight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	26	-	-	191,338,000.00	4,979,989,560.00
2	Explosives Trace Detection Equipment (ETD) (freight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	32	-	-	6,384,600.00	204,307,200.00
3	Explosives Ordnance Disposal Units (EOD) (freight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	2	-	-	9,576,960.00	19,153,920.00
4	Threat Containment Vehicle (TCV) (freight, insurance, import tax, custom clearance, inland transportation, with holding tax and other expenses are included)	set	1	-	-	5,107,680.00	5,107,680.00
5	Multiplexing Network, Server and UPS	ls	1	5,680,000.00	-	293,370,486.00	293,370,486.00
6	HBS System Software	ls	1	-	-	424,071,494.00	424,071,494.00
7	Narcotics Detection Software	ls	1	-	-	299,024,772.00	299,024,772.00
8	HBS System Program and Application	ls	1	15,750,000.00	-	99,901,458.00	99,901,458.00
9	Furniture for BIR, OSR, etc.	ls	1	8,500,000.00	-	-	-
10	Control console, Control Panel, etc. for HBS System	ls	1	12,750,000.00	-	34,659,690.00	34,659,690.00
11	Specialist for Installation, Commissioning and Testing	ls	1	6,800,000.00	-	166,366,510.00	166,366,510.00
12	HBS and HBS System Integration	ls	1	-	-	73,396,990.00	73,396,990.00
13	System Integration to other PTC Subsystem	ls	1	-	-	36,698,495.00	36,698,495.00
14	System Integration to ADMS	ls	1	-	-	36,698,495.00	36,698,495.00
15	Spare Part for 2 Year Defect Liability Period	ls	1	-	-	57,786,150.00	57,786,150.00
16	Two Years Guarantee and Warranty	ls	1	-	-	197,084,510.00	197,084,510.00
17	Training	ls	1	535,150.00	-	27,640,355.00	27,640,355.00
SUB-TOTAL FOR HBS SYSTEM							6,955,237,765.00
B	BUILDING FACILITIES AND UTILITIES MODIFICATION						
1	Baggage Inspection Area (East and West) Comprising of Floor structure, Ceiling, Wall and associated doors and windows, Toilet Room and Sanitaryware, VAC System, Fire Protection System (FM 200), Plumbing System, Lighting and Reception, Telephone Outlet. Furniture and facilities	sq. m.	1,000	30,960.00	10,285.00	41,245.00	41,245,000.00
				Included in Item A9			Included

PROJECT : SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT (SBA)		DATE : JANUARY 20, 2004		CONTRACTOR : ITS JOINT VENTURE						
OWNER : NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.		DATE : JANUARY 20, 2004		CONTRACTOR : ITS JOINT VENTURE						
ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	LOCAL CURRENCY PORTION (BAIT)			FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)			TOTAL
				MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	
2	On Screen Resolution Room Comprising of floor finishing, Ceiling, Wall and associated doors and windows, Raised Floor, VAC System, Fire Protection System (FM 200), Lighting and Receptacle, Telephone Outlet.	sq.m.	160	14,720.00	8,800.00	23,520.00				3,763,200.00
3	Furniture and facilities SBS Equipment Platform (East and West)	ls	1	Included in Item A9						Included
4	Comprising of floor structure, Balustrade, Stairs and associated structure, Fire Extinguisher, Drain Pipe for EDS Equipment, Lighting and Receptacle, Telephone Outlet.	sq.m.	2,700	29,410.00	14,700.00	44,110.00				119,097,000.00
5	Baggage Handling Control room	sq.m.	155	13,230.00	1,470.00	14,700.00				2,278,500.00
6	Addition of Balise Floor and Glass window	ls	1	19,848,102.00	992,405.00	20,840,507.00				20,840,507.00
7	CCTV Surveillance System	ls	1	588,095.00	29,405.00	617,500.00				617,500.00
8	CASS System	ls	1	52,928,270.00	Included	52,928,270.00				52,928,270.00
9	Modification of Power Supply	ls	1	27,934,360.00	Included	27,934,360.00				27,934,360.00
10	Modification of other MES System	ls	1							268,704,337.00
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS										
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM										
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19				27,830,762.19
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78				16,212,347.78
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22				29,045,514.22
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,256,147.30	Included	57,256,147.30				57,256,147.30
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37				69,956,776.37
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66				168,446,658.66
7	International Outbound Transport	ls	1	38,459,842.46	Included	38,459,842.46				38,459,842.46
8	Domestic Inbound	ls	1	134,248,884.32	Included	134,248,884.32				134,248,884.32
9	International Inbound	ls	1	66,475,322.09	Included	66,475,322.09				66,475,322.09
10	International Originating Sortation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79				59,849,496.79
11	International Transfer Sortation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80				60,338,946.80
12	Domestic Sortation	ls	1							728,428,898.94
Total Item C1										
2	Reductional Items due to BHS Modification	ls	1							
3	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,531.10)	Included	(1,391,531.10)				(1,391,531.10)
4	International Check-in Subsystem	ls	1							
5	Domestic Outbound System	ls	1							
6	Domestic Check-in Subsystem	ls	1							
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS										
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM										
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19				27,830,762.19
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78				16,212,347.78
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22				29,045,514.22
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,256,147.30	Included	57,256,147.30				57,256,147.30
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37				69,956,776.37
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66				168,446,658.66
7	International Outbound Transport	ls	1	38,459,842.46	Included	38,459,842.46				38,459,842.46
8	Domestic Inbound	ls	1	134,248,884.32	Included	134,248,884.32				134,248,884.32
9	International Inbound	ls	1	66,475,322.09	Included	66,475,322.09				66,475,322.09
10	International Originating Sortation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79				59,849,496.79
11	International Transfer Sortation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80				60,338,946.80
12	Domestic Sortation	ls	1							728,428,898.94
Total Item C1										
2	Reductional Items due to BHS Modification	ls	1							
3	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,531.10)	Included	(1,391,531.10)				(1,391,531.10)
4	International Check-in Subsystem	ls	1							
5	Domestic Outbound System	ls	1							
6	Domestic Check-in Subsystem	ls	1							
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS										
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM										
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19				27,830,762.19
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78				16,212,347.78
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22				29,045,514.22
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,256,147.30	Included	57,256,147.30				57,256,147.30
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37				69,956,776.37
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66				168,446,658.66
7	International Outbound Transport	ls	1	38,459,842.46	Included	38,459,842.46				38,459,842.46
8	Domestic Inbound	ls	1	134,248,884.32	Included	134,248,884.32				134,248,884.32
9	International Inbound	ls	1	66,475,322.09	Included	66,475,322.09				66,475,322.09
10	International Originating Sortation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79				59,849,496.79
11	International Transfer Sortation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80				60,338,946.80
12	Domestic Sortation	ls	1							728,428,898.94
Total Item C1										
2	Reductional Items due to BHS Modification	ls	1							
3	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,531.10)	Included	(1,391,531.10)				(1,391,531.10)
4	International Check-in Subsystem	ls	1							
5	Domestic Outbound System	ls	1							
6	Domestic Check-in Subsystem	ls	1							
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS										
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM										
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19				27,830,762.19
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78				16,212,347.78
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22				29,045,514.22
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,256,147.30	Included	57,256,147.30				57,256,147.30
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37				69,956,776.37
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66				168,446,658.66
7	International Outbound Transport	ls	1	38,459,842.46	Included	38,459,842.46				38,459,842.46
8	Domestic Inbound	ls	1	134,248,884.32	Included	134,248,884.32				134,248,884.32
9	International Inbound	ls	1	66,475,322.09	Included	66,475,322.09				66,475,322.09
10	International Originating Sortation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79				59,849,496.79
11	International Transfer Sortation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80				60,338,946.80
12	Domestic Sortation	ls	1							728,428,898.94
Total Item C1										
2	Reductional Items due to BHS Modification	ls	1							
3	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,531.10)	Included	(1,391,531.10)				(1,391,531.10)
4	International Check-in Subsystem	ls	1							
5	Domestic Outbound System	ls	1							
6	Domestic Check-in Subsystem	ls	1							
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS										
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM										
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19				27,830,762.19
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78				16,212,347.78
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22				29,045,514.22
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,256,147.30	Included	57,256,147.30				57,256,147.30
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37				69,956,776.37
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66				168,446,658.66
7	International Outbound Transport	ls	1	38,459,842.46	Included	38,459,842.46				38,459,842.46
8	Domestic Inbound	ls	1	134,248,884.32	Included	134,248,884.32				134,248,884.32
9	International Inbound	ls	1	66,475,322.09	Included	66,475,322.09				66,475,322.09
10	International Originating Sortation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79				59,849,496.79
11	International Transfer Sortation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80				60,338,946.80
12	Domestic Sortation	ls	1							728,428,898.94
Total Item C1										
2	Reductional Items due to BHS Modification	ls	1							
3	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,531.10)	Included	(1,391,531.10)				(1,391,531.10)
4	International Check-in Subsystem	ls	1							
5	Domestic Outbound System	ls	1							
6	Domestic Check-in Subsystem	ls	1							
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS										
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM										
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19				27,830,762.19
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78				16,212,347.78
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22				29,045,514.22
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,256,147.30	Included	57,256,147.30				57,256,147.30
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37				69,956,776.37
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66				168,446,658.66
7	International Outbound Transport	ls	1	38,459,842.46	Included	38,459,842.46				38,459,842.46
8	Domestic Inbound	ls	1	134,248,884.32	Included	134,248,884.32				134,248,884.32
9	International Inbound	ls	1	66,475,322.09	Included	66,475,322.09				66,475,322.09
10	International Originating Sortation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79				59,849,496.79
11	International Transfer Sortation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80				60,338,946.80
12	Domestic Sortation	ls	1							728,428,898.94
Total Item C1										
2	Reductional Items due to BHS Modification	ls	1							
3	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,531.10)	Included	(1,391,531.10)				(1,391,531.10)
4	International Check-in Subsystem	ls	1							
5	Domestic Outbound System	ls	1							
6	Domestic Check-in Subsystem	ls	1							
SUB-TOTAL FOR BUILDING WORKS										
MODIFICATION OF BAGGAGE HANDLING SYSTEM										
1	Original Contract Price	ls	1	27,830,762.19	Included	27,830,762.19				27,830,762.19
2	International Check In	ls	1	16,212,347.78	Included	16,212,347.78				16,212,347.78
3	Domestic Check In	ls	1	29,045,514.22	Included	29,045,514.22				29,045,514.22
4	Domestic Early Bag Storage	ls	1	57,256,147.30	Included	57,256,147.30				57,256,147.30
5	International Early Bag Storage	ls	1	69,956,776.37	Included	69,956,776.37				69,956,776.37
6	Domestic Outbound Transport	ls	1	168,446,658.66	Included	168,446,658.66				168,446,658.66
7	International Outbound Transport	ls	1	38,459,842.46	Included	38,459,842.46				38,459,842.46
8	Domestic Inbound	ls	1	134,248,884.32	Included	134,248,884.32				134,248,884.32
9	International Inbound	ls	1	66,475,322.09	Included	66,475,322.09				66,475,322.09
10	International Originating Sortation	ls	1	59,849,496.79	Included	59,849,496.79				59,849,496.79
11	International Transfer Sortation	ls	1	60,338,946.80	Included	60,338,946.80				60,338,946.80
12	Domestic Sortation	ls	1							728,428,898.94
Total Item C1										
2	Reductional Items due to BHS Modification	ls	1							
3	International Outbound Subsystem	ls	1	(1,391,531.10)	Included	(1,391,531.10)				

(Note: PTC Contract Evaluated Exchange Rate : 100 Yen = 38.78625 Baht)

PROJECT : SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT (SBIA)		DATE : JANUARY 20, 2004		CONTRACTOR : ITO JOINT VENTURE		TOTAL	
OWNER : NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.				FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)		LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)	
ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	COMBINED RATE
3	Domestic Sortation	Is	1	(20,229,123.43)	Included	(174,586,482.65)	(174,586,482.65)
	Domestic Recheck-in Line	Is	1	(294,568.00)	Included	(14,296,304.52)	(14,296,304.52)
	Power Control Equipments	Is	1	(273,306.90)	Included	(27,046,101.45)	(27,046,101.45)
	Miscellaneous	Is	1	(245,732.02)	Included	(9,614,414.22)	(9,614,414.22)
	Total Item C2					(13,345,085.83)	(13,345,085.83)
	Additional Items due to Up-Grade Capacity from 30 to 45 MAP and Combination of International and Domestic						
	Combination of International and Domestic Outbound Subsystem						
	Check-in Subsystem (10 Islands)	Is	1	3,478,845.27	Included	58,180,798.65	58,180,798.65
	Outbound Thropon Line	Is	1	7,580,099.63	Included	31,652,692.82	31,652,692.82
	Early Baggage Storage System Subsystem (3 Subsystems)	Is	1	1,145,122.94	Included	12,735,732.32	12,735,732.32
4	Originaling Tilt-tray Sorter (Inner loop, 2 Loops)	Is	1	10,518,082.73	Included	273,707,420.25	273,707,420.25
	Transfer Tilt-tray Sorter (Outer Loop, 2 Loops)	Is	1	14,962,374.19	Included	375,452,688.21	375,452,688.21
	Sorter to Sorter Crossover	Is	1	405,397.09	Included	42,995,606.87	42,995,606.87
	Recheck-in Line	Is	1	142,139.02	Included	3,586,587.17	3,586,587.17
	Inbound System						
	Inbound Claim Line	Is	1	6,245,321.24	Included	31,495,506.54	31,495,506.54
	Additional for Conveyor Supports and Walkways	Is	1	3,340,292.23	Included	37,524,916.40	37,524,916.40
	Additional for Power Control Equipments	Is	1	3,377,557.54	Included	255,705,445.60	255,705,445.60
	Additional for Electronic Control & Computer Equipments	Is	1	1,546,852.04	Included	294,621,495.17	294,621,495.17
	Total Item C3					57,837,083.91	57,837,083.91
4	Additional Items of BILS for Incorporating of 100% Inline HIDS						
	Additional Conveyor - for the following Items						
	Transport Conveyor Induction Subsystem	Is	1	1,164,140.45	Included	27,117,884.67	27,117,884.67
	Accumulation Sorting-Loop Subsystem (ASL)	Is	1	5,584,220.56	Included	327,539,626.59	327,539,626.59
	Conveyor for Problem Bag and Large Size Bag (From ASL to BIR)	Is	1	2,253,645.23	Included	65,468,752.78	65,468,752.78
	Reinspected Line Subsystem	Is	1	2,273,623.23	Included	43,546,258.32	43,546,258.32
	Conveyor line for Hold Baggage Screening Subsystem	Is	1	4,731,638.35	Included	87,435,311.25	87,435,311.25
	Conveyor Cleared line Subsystem (From EDS to Sorting line)	Is	1	6,956,229.13	Included	354,251,236.22	354,251,236.22
	Cleared line Induction Subsystem (From EDS to Sorting line)	Is	1	5,529,667.13	Included	128,809,952.19	128,809,952.19
	Conveyor Alarm line Subsystem (From EDS to BIR)	Is	1	3,564,210.65	Included	82,879,541.92	82,879,541.92
4	Cleared Alarm line Subsystem (From Alarm Line to Sorting Line)	Is	1	2,857,421.65	Included	66,554,329.87	66,554,329.87
	Cleared Alarm line Induction Subsystem (From EDS to Alarm Line)	Is	1	4,365,526.68	Included	101,692,067.53	101,692,067.53

(Note: PTC Contract Evaluated Exchange Rate : 1 Yen = 35 Baht)

PROJECT: SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT (SBIA)

OWNER: NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.

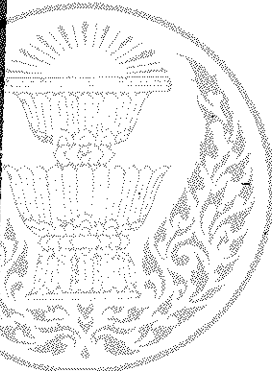
NBIA

ITEM	DESCRIPTION	UNIT	QTY	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)				FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)				TOTAL	
				MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	MATERIAL RATE	PLANT & LABOUR RATE	COMBINED RATE	LOCAL CURRENCY PORTION (BAHT)	FOREIGN CURRENCY PORTION (YEN)		
	Conveyor Cleared line Subsystem (From BIK to Sorting line)	ls	1	3,235,460.58	Included	3,235,460.58	57,298,897.58	Included	57,298,897.58	1,235,460.58	57,298,897.58		
	Cleared line Inhibition Subsystem (From BIR to Sorting line)	ls	1	291,035.12	Included	291,035.12	8,779,471.17	Included	8,779,471.17	791,035.12	6,779,471.17		
	Contingency Provision Plan for redundancy Compensation	ls	1	1,837,785.26	Included	1,837,785.26	84,889,254.63	Included	84,889,254.63	1,837,785.26	84,889,254.63		
	Additional for Power Control Equipments	ls	1	14,420,292.87	Included	14,420,292.87	356,698,344.61	Included	356,698,344.61	14,420,292.87	356,698,344.61		
	Additional for Electronic Control & Computer Equipments	ls	1	22,600,248.74	Included	22,600,248.74	456,341,571.23	Included	456,341,571.23	22,600,248.74	456,341,571.23		
	BHS Software and Program Integration to HBS	ls	1	4,532,568.22	Included	4,532,568.22	65,699,877.54	Included	65,699,877.54	4,532,568.22	65,699,877.54		
	Total Item C4												
	SUB-TOTAL FOR BHS SYSTEM												
	DESIGN WORKS												
1	BHS & HBS Modification Design Fee and Design Consultant	ls	1	63,000,000.00		63,000,000.00				63,000,000.00			
2	Building and Facilities Modification Design Fee	ls	1	25,000,000.00		25,000,000.00				25,000,000.00			
3	Mechanical and Electrical Modification Design Fee	ls	1	22,000,000.00		22,000,000.00				22,000,000.00			
	SUBTOTAL FOR DESIGN WORKS												
	ORIGINAL X-RAY EQUIPMENT												
	Reduction of X-Ray Equipment - Normal Bag and Odd Size Bag	lot	1	(5,505,769.38)	Included	(5,505,769.38)	(113,541,178.00)	Included	(113,541,178.00)	(5,505,769.38)	(113,541,178.00)		
	SUBTOTAL FOR X-RAY Equipment												
	GRAND TOTAL AMOUNT (Overhead and Profit are Included)									1,267,121,130.56	15,413,399,153.26		

ORIGINAL BHS CONTRACT VALUE (Cost Centre No. 11)

TOTAL ADDITIONAL CONTRACT VALUE

	728,120,698.98	5,093,541,572.00
	539,000,431.58	10,319,857,581.26



กระทรวงคมนาคม
กรมการขนส่งทางบก
กองช่างเทคนิค

KINGDOM OF THAILAND
MINISTRY OF TRANSPORT
NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT COMPANY LIMITED

สำนักวิชาการ

AGREEMENT

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

FOR

THE INDEPENDENT DESIGN CERTIFICATION ENGINEER SERVICES

FOR

THE BAGGAGE HANDLING ENHANCEMENT AND 100%
OF INLINE HOLD BAGGAGE SCREEING SYSTEM

FOR

SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT PROJECT
(SUARNABHUMI AIRPORT)

BETWEEN

NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT CO., LTD.

AND

QUATROTEC INC.

8 JANUARY 2004



LIRT

ORIGINAL



CHAPTER 3 : SCOPE OF SERVICES

3.1 INTRODUCTION

The IDCE shall perform all of the IDCE services described herein and as specified or implied in the Construction Contract Documents and Supplement issued to the Construction Contract including, but not limited to, the Conditions of Contract, Supplementary Conditions, Specifications, Special Provisions, Addenda, and Contract Drawings, and other such work and services necessary to achieve the objectives set out in the Agreement. In performing the services the IDCE shall fully cooperate with the Employer, the PMC, and their authorized representatives.

The IDCE is to co-ordinate with the Independent Design Checker for the architectural and structural works to achieve a cost effective design solution to meet the project schedule.

In this chapter a detailed description of the Scope of Services to be provided for all relevant disciplines through the project phases from system definition and base design through to project completion and system operation is provided.

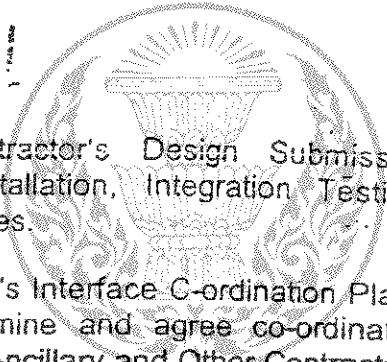
The IDCE Services are task orientated and are presented as follows:

- Overview of Scope of Services
- General IDCE Services – Identifies the generic activities that are typical for each discipline
 - IDCE Work Plan
 - Reporting
 - Checking Criteria, Levels and Procedures
 - Review and Checking Process for each Project Phase including Testing and Commissioning

3.2 OVERVIEW OF SCOPE OF SERVICES

The IDCE Scope of Services are generally expressed as, but are not limited to:

- 1) Review and Approve the Contractor's Concept Design and issue a Design Certificate as detailed in Appendix T3.
- 2) Review and Approve the Contractor's Detailed Design and issue a Design Certificate as detailed in Appendix T3.



- 3) Review and Approve any Contractor's Design Submission Schedule, manufacture, test, installation, Integration Testing, Commissioning Plans and procedures.
- 4) Review and Approve the Contractor's Interface Co-ordination Plans detailing the procedures to determine and agree co-ordinated interfaces between the Contractor, Ancillary and Other Contractors and where necessary assist the Contractor in determining the interface co-ordination with the Ancillary and Other Contractors for and on behalf of the Employer.
- 5) Review and Approve any Contractor's proposed Variations concerning the BHS modified design and/or the HBS Systems designs and or and change to the HBS Systems Specifications (performance and/or functional specifications), standards and inspection and testing procedures pursuant to the Employer's Requirements.
- 6) Review and respond to any Contractor RFI queries and to ensure there is the soonest conclusion of the Contractor's queries related to elements of the Employer's design of the Works or any interface requirement for which the Employer is responsible for under the Main Contracts, Ancillary and/or Other Contracts.
- 7) Resolve all technical issues that may arise between the Employer and the Contractor pursuant to the Agreement.
- 8) Review the Contractor's development of Operations and Maintenance manuals and provided pertinent comments for the improvement of such manuals.
- 9) Liaise and confirm with the Contractor and the Employer the Contractor's HBS Systems programme for the commencement of manufacture, test, supply, installation, integration testing and commissioning of the HBS Systems and with the relevant and reliant elements and Systems within the Work of the Main Contracts.
- 10) Carry out appropriate inspections of the HBS Systems and Sub-System supply, installation, testing and commissioning of the HBS Systems and Sub-System equipment as it proceeds to confirm that it complies with the Approved BHS Systems Design pursuant and subject to Employer's Requirements-Design and Construction and Installation and the relevant specifications, regulations, standards and codes applicable thereto, and with the relevant obligations of the Contractor pursuant to the Agreement.
- 11) Witness such tests and examinations of HBS Systems and Sub-System materials and equipment as the it considers reasonably necessary and appropriate from time to time for the proper performance of its responsibilities;

- 22
- SECRET
- 12) Confirm that the Contractor's quality-control procedures are implemented and being used. Also, forward copies of any certificates issued by the Contractor and confirmed by the IDCE in respect of the quality of the HBS Systems.
- 13) Confirm to the Employer that the HBS Systems, either in parts or in whole, have passed the Integration Tests as approved by the IDCE pursuant to the Agreement and in accordance with the Employer's Requirements.
- 14) Confirm to the Employer that the HBS Systems, either in parts or in whole, are ready to perform the Test on Completion in accordance with the Contractor's Approved Tests for Completion and developed in accordance with the Employer's Requirements.
- 15) Advise and seek the Employer's issue of the acceptance of the HBS Systems as may be applicable and being respectful of the completeness of the BHS System and/or the Works under the Main Contracts. Such will include the agreed "punch list" of defects that must be complete within a given period and those that are of a minor nature that do not affect the performance the HBS Systems.
- 16) Ensure that the Employer issues a timely Taking-Over Certificate of the Works and where applicable the Taking-Over of the HBS Systems or the BHS System.
- 17) Certify an occurrence and affect of Force Majeure/Exceptional Events caused by technical issues (if any) as well as certify the technical consequences of Force Majeure/ Exceptional Events.
- 18) Certify the calculation of Final Payment to the Contractor pursuant to the Agreement.
- 19) Consult with Employer's Representative and/or the Contractor, as and when requested to do so, on matters relating to the HBS Systems design and the progress of the HBS Systems.
- 20) Provide to the Contractor the Operations and Maintenance Contractor's Operations and Maintenance Plan of the BHS and HBS Systems.
- 21) Carry out other services as agreed upon between the Employer and the Contractor.

3.3

GENERAL DESCRIPTION OF IDCE SERVICES

This section provides a description of the IDCE Services on a global basis addressing those tasks and processes that are generic to the overall review and checking process. This section will address the following:

KINGDOM OF THAILAND
MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT
COMPANY LIMITED



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

CONTRACT

FOR

THE CONSTRUCTION OF PASSENGER TERMINAL COMPLEX

FOR

THE SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT

PACKAGE 2 : MAIN TERMINAL BUILDING

BETWEEN

NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT
COMPANY LIMITED

AND

ITO JOINT VENTURE.

9 NOVEMBER 2001
(DOCUMENTS A, B, C)



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

ORIGINAL

13 กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

- D. Said negotiations shall commence no later than three hundred and sixty five (365) Days prior to the date for Substantial Completion of the Works.

55 CONTRACTOR TO SEARCH

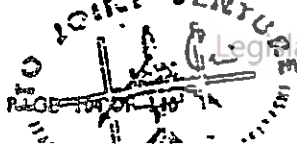
- A. The Contractor shall if and in the time and manner required by the Employer's Representative in writing carry out such searches, tests or trials as may be necessary to determine the cause of any defect, imperfection or fault. Unless such defect, imperfection or other fault is one for which the Contractor is liable under the Contract, the Employer's Representative shall, after due consultation with the Contractor, determine the amount in respect of the costs of such search incurred by the Contractor, which shall be added to the Contract Price and shall notify the Contractor accordingly, with a copy to the Employer. If such defect, imperfection or other fault is one for which the Contractor is liable, the cost of the work carried out in searching as aforesaid shall be borne by the Contractor and he shall in such case remedy such defect, imperfection or other fault at his own cost in accordance with the provisions of Clause 53.

56 VARIATIONS

56.1 Definition of Variation

- A. The term Variation means:

1. a change in the Works which makes necessary the alteration or modification of the quality or quantity of the Works as described by or referred to in the Contract (otherwise than such as may be reasonably necessary for the purposes of rectification of defective materials, Equipment or System, or part thereof, or workmanship due to the default of the Contractor). Such alteration or modification shall include:
 - i. the addition, omission or substitution of any part of the Works; and
 - ii. the alteration of the kind or standard of any of the materials, Equipment or System, or part thereof, to be used in the Works; and
 - iii. the removal from the site of any work executed or materials or goods brought thereon by the Contractor for the purposes of the Works other than work, materials, Equipment or System, or part thereof, which are not in accordance with the Contract; and
 - iv. the addition, alteration or omission of any obligations or restrictions imposed by the Employer's Representative in the Contract in regard to:
 1. access to the Site or use of any specific parts of the Site.
 2. limitations of working space,
 3. limitations of working hours, or
 4. the Execution of the Work in any specific order.



56.2 Employer's Representative's right to instruct Variations

- A. The Employer's Representative may issue instructions effecting a Variation. No Variation instructed by the Employer's Representative shall vitiate this Contract or relieve the Contractor from any of his other liabilities or obligations under the Contract, but the value of all such Variations shall be taken into account by the Employer's Representative in determining revisions to the Contract Price in accordance with Clause 57 save as herein provided and provided in particular that where the issue of an instruction to vary the Works is necessitated by some default or breach of Contract by the Contractor or those for whom he is responsible, any additional cost attributable to such default shall be borne by the Contractor. No Variation shall be made by the Contractor without an instruction in writing from the Employer's Representative.

56.3 Variation to ensure Contractor's compliance

- A. The Employer's Representative may, in his absolute discretion instruct a Variation (including an instruction to omit work) in circumstances where, in the opinion of the Employer's Representative the Contractor will fail to meet any of his obligations under the Contract. ~~The Contractor shall not be entitled to any extension of time or payment in respect of or in connection with any such instruction.~~ Any instruction under this Clause 56.3 shall be without prejudice to any other rights or remedies which the Employer may have.

56.4 Omitted Work

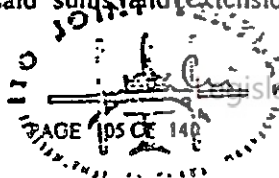
- A. The Employer may procure that any part of the Works omitted as a Variation to the Works pursuant to an instruction under Clause 56.1 be carried out by another contractor provided always that if the effect of the omission of such part of the Works would be to reduce an extension of time to which the Contractor would otherwise have been entitled had no such Variation been ordered, the Employer's Representative shall take the effect of such omission into account and, subject to the provisions of Clause 48, grant such extension of time (if any) so as to put the Contractor in no better and no worse position than if the said Variation had not been ordered.

56.5 Compliance with Clause 27 not a Variation

- A. An instruction of the Employer's Representative requiring the Contractor to comply with his obligations under Clause 27 or arising from a breach or apprehended breach by the Contractor of his obligations under Clause 27, shall not under any circumstances constitute a Variation for the purposes of this Clause 56.

56.6 Contractor's Estimate

- A. The Employer's Representative may by notice in writing at the time of issuing a Variation require the Contractor to estimate the additional sums to which he considers he will be entitled under the Contract in respect of such Variation and any extension of time for Substantial Completion of the Works or for any Key Date to which he properly considers he will be entitled or, as the case may be, the savings in cost or reduction of time envisaged in respect of the Variation providing all necessary documentation and supporting calculations in writing. If so requested, the Contractor shall within fourteen (14) Days (or such greater period as the Employer's Representative may fix) submit a proper and detailed estimate to the Employer's Representative of the said sums and extensions of time, or savings in cost or



ORIGINAL

reductions in time as the case may be and shall not in the meantime proceed with the Variation. If the Employer's Representative shall subsequently require the Contractor to proceed with the Variation he shall so notify the Contractor in writing in which event the Contractor shall not be entitled to any further adjustment to the Contract Price or extension of time in respect of such Variation beyond that set forth in the Contractor's estimate other than, in respect of the extension of time only, in respect of matters which occur and could not properly have been foreseen between the estimate and the notice in writing requiring the Contractor to proceed with the Variation. The Contractor shall have no claim to payment or extension of time in respect of any cost of and time spent preparing any estimate under this Clause 56.6. **ในกรณีที่**

56.7 Failure to Give Contractor's Estimate

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

- A. In the event that the Contractor fails to give an estimate within the period required by Clause 56.6 and to provide all necessary documentation and supporting calculations or the Employer's Representative considers that such estimate is not a proper or an accurate estimate, then the Employer's Representative may fix such additional sums (or savings as the case may be) and period (if any) as he considers appropriate and subject only to Clause 76 instruct the Contractor to proceed forthwith with the Variation and until any contrary decision under Clause 76 the Employer's Representative's estimate shall be treated as though it was the estimate of the Contractor required by Clause 56.6.

56.8 Employer's Representative's Right to Proceed

- A. Notwithstanding the provisions of Clauses 56.6 and 56.7 the Employer's Representative may instruct the Contractor at any time, whether before or after receipt of the Contractor's estimate under Clause 56.6 to comply with the relevant Variation forthwith.

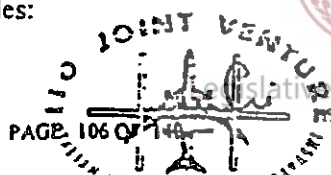
56.9 Variations affecting Contractor's obligations

- A. If, in the opinion of the Contractor, any Variation issued pursuant to this Clause 56 is likely to prevent or prejudice the Contractor from or in fulfilling any of his obligations under the Contract in respect of the Execution of the Works, either directly or indirectly, he shall notify the Employer's Representative thereof in writing as soon as practicable after receipt of the Variation therefor from the Employer's Representative, giving a full statement of his reasons, and the Employer's Representative shall decide forthwith whether or not the same shall be carried out. The Employer's Representative may confirm his instructions in writing and may modify the said obligations to such an extent as he considers may be justified. The Employer's Representative shall not be obliged to modify the said obligations if in his opinion the Contractor will be in breach of his obligations hereunder unless such Variation is made.

VALUATION OF VARIATIONS

Ascertainment by Employer's Representative

- A. The value of Variations shall save where the Contractor is instructed to proceed on the basis of an estimate pursuant to Clause 56.6 or 56.7, be ascertained as appropriate by the Employer's Representative after consultation with the Contractor in accordance with the following principles:



NEW BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT COLTD.

ORIGINAL

1. where the varied work is similar in character to and Executed under similar conditions to work set out in the Contract, such work shall be valued at the applicable rates and prices in the Contract.
2. where the varied work is not of a similar character to or not Executed under similar conditions to work set out in the Contract then the Employer's Representative shall establish a new rate for such work based upon the rates or price set out in the Contract insofar as may be reasonable making such allowances thereto by way of addition or deduction as may be necessary to take account of any dissimilarity in the character of the work or the conditions under which the work is Executed.
3. where work is omitted, the rates and prices in the Contract shall be used to value the work omitted provided that if part only of an item of work is omitted then the Employer's Representative shall establish a new rate or price by which to value the omitted work which shall be fair and reasonable.
4. where the varied work cannot be properly valued in accordance with the provisions of Clauses 57.1A(1), (2) or (3) the Employer's Representative shall establish a new rate or price for such work which shall be fair and reasonable.

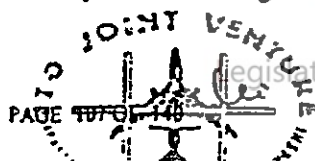
and following such a decision the Employer's Representative shall make, pursuant to Clause 57.1A, revisions (if any and if appropriate) to the relevant Cost Centre Value and/or the Schedule of Milestones and/or the Interim Payment Schedule and shall notify the Contractor accordingly.

57.2 Contractor to Maintain Records

- A. The Contractor shall maintain all proper records relating to any Variation instructed and in addition the Employer's Representative shall be entitled within fourteen (14) Days after issuing a Variation to instruct the Contractor as to any records that the Employer's Representative requires him to maintain. The Contractor shall maintain such records at his own expense and submit them to the Employer's Representative as directed.

57.3 Daywork

- A. The Employer's Representative may, if in his opinion it is necessary or desirable, order in writing that any additional or substituted work shall be Executed on a daywork basis. The Contractor shall then Execute the work on a daywork basis under the conditions and valued at the rates set out in the Pricing Document. No variation of the unit rate or price above shall be considered for items in the Pricing Document, notwithstanding the quantity of work performed.
- B. The Contractor shall furnish to the Employer's Representative such receipts or other vouchers as may be necessary to prove the amounts paid and before ordering materials shall submit to the Employer's Representative quotations for the same for his approval.
- C. In respect of all work Executed on a daywork basis the Contractor shall during the continuance of such work deliver each day to the Employer's Representative an exact list in duplicate of the names, occupation and time of all workmen employed on such work and a statement also in duplicate showing the description and quantity of all



ORIGINAL

materials and Contractor's Plant used thereon or therefor other than Contractor's Plant which is included in the percentage addition in accordance with the Daywork Schedule. One copy of each list and statement will if correct or when agreed be signed by the Employer's Representative and returned to the Contractor.

- D. At the end of each Month the Contractor shall deliver to the Employer's Representative a priced statement of the labour, materials and Contractor's Plant, except as aforesaid used and the Contractor shall not be entitled to any payment unless such lists and statements have been fully and punctually rendered. Provided always that if the Employer's Representative shall consider that for any reason the sending of such list or statement by the Contractor in accordance with the foregoing provision was impracticable he shall nevertheless be entitled to authorise payment for such work either as daywork, on being satisfied as to the time employed, and the labour, materials and Contractor's Plant used on such work, or at such value therefore as he shall consider fair and reasonable.

58 NOT USED

59 DISTURBANCE TO THE PROGRESS OF THE WORKS

A. If the Employer's Representative is of the opinion that the Contractor has been or is likely to be involved in expenditure for which the Contractor would not be reimbursed by a payment made under any provision in the Contract by reason of the progress of the Execution of the Works or any part thereof having been materially affected by:

1. the Contractor not having received in due time necessary instructions, orders, directions, decisions, Drawings, Specifications, details or levels from the Employer's Representative for which the Contractor specifically applied in writing on a date which, having regard to the Key Date for Substantial Completion of the Works or achievement of any Stage, was neither unreasonably distant from nor unreasonably close to the date on which it was necessary for the Contractor to receive the same, or
2. any Variation ordered in accordance with Clause 56, or
3. the uncovering or opening up for inspection of any work in accordance with Clause 42 except where such uncovering or opening up is at the expense of the Contractor, or
4. the inspection or Testing of Equipment, System, goods, materials or workmanship not clearly intended or provided for by the Contract but directed by the Employer's Representative in accordance with Clause 40 unless the inspection or Test showed that the Equipment, System, work, goods, materials or workmanship were not in accordance with the Contract, or
5. delay caused by any Ancillary Contractor, Other Contractor or any company not being a utility undertaking engaged by the Employer in supplying goods or materials or in executing work directly connected with but not forming part of the Works, save to the extent that such delay was caused or contributed to by some default on the part of the Contractor (including without limitation any failure by the Contractor to comply with its obligations under Clause 32 or by the Contractor complying with its obligations under Clause 32, or





Comparison of Inline Check Baggage Systems SFO and BOS

สำนักวิชาการ

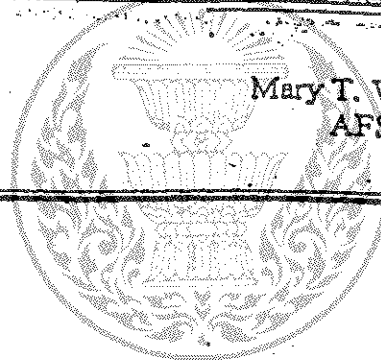
MEASURE OF EFFECTIVENESS	BOS (L-3) สำนักงานวิชาการ	SFO (ผู้แทน SFO)
APERTURE	- Restricted opening. - Width 29.5 inches/ Height 17 inches - Requires Directional Input Devices (DID's) that lead to approximately 75% of all tracking issues - Massport currently spends \$1.4 million annually in contract worker expenses to monitor the DIDs in order to prevent bag jams. - Limited aperture resulted in the establishment of eight additional oversize/oddsize screening locations to facilitate the number of check baggage that can not fit through the L-3 - Use of ETD for screening of all oddsize/oversize not as effective as EDS screening.	- Large opening - Width 39 inches/ Height 41 inches - No DID's required - No bag jams - Minimal tracking issues
THROUGHPUT	- Less than 300 bags per hour 62% of advertised rate 90% of total bag volume 5 bags per minute	- International - 600 bags per hour - Domestic - 300 bags per hour 99% of total bag volume. 8 bags per minute
OPERATIONAL AVAILABILITY	- Less than 83% system availability 10-15 minute reboot issue - No-image-in-buffer (NIBBs) and incomplete images issues - Optimum performance requires dual-BVS - All operational issues are volume dependant - Screeners must initiate resets which detract from overall security.	98% system availability - Reboot requires less than 3 minutes - No buffer volume constraints - Screeners do not reset any EDS



Transportation Security
Administration

Mary T. Walsh
AFSD - I

BHS



MEASURE OF EFFECTIVENESS	BOS	สำนักงานกฤษฎีกา SFO
TRACKING	- Approximately 10% of all bags inputted into inline system are mistracked - No recirculation capability	- Less than 2% of all bags are mistracked - Have seamless recirculation capability requiring no manual effort
INTEGRATION	Primarily contractor based; not well defined	Dedicated program engineer
DECISION TIME	- Varies between 40 to 60 seconds - Bags constantly in motion - Incomplete image phenomenon	- Standard 80 seconds - If exceeded, automatically deferred to recirculation
MULTI-PLEX CAPABILITY	Have experienced documented communications problems between EDS and BHS	Demonstrated – solid performance
TECHNICAL SUPPORT	- Parts availability - Consistent technicians/level of support - Limited offsite diagnostic ability - Unclear roles/responsibilities	- Networked control room - Robust preventative program
FUTURE ADAPTABILITY	Currently limited	- System designed with this function - EDS can communicate with XES





ตารางแสดงการเปรียบเทียบของระบบ ตรวจสอบกระเป๋าแบบ In – Line
ระหว่างสนามบิน SFO และ สนามบิน BOS

หน่วยวัดประสิทธิภาพ	สนามบิน BOS (L-3)	สนามบิน SFO (CTX-9000)
ขนาดช่องเปิดกระเป๋า	• ช่องเปิดมีขนาดจำกัด • กว้าง 29.5 นิ้ว/สูง 17 นิ้ว • ต้องใช้อุปกรณ์ช่วยป้อนกระเป๋าเข้าเครื่อง (DID) • Mass ports ต้องใช้เงิน \$ 1.4 ล้านเหรียญต่อปี จ้างพนักงานดูแลอุปกรณ์ DID เพื่อป้องกันกระเป๋าดัดขาด • ขนาดช่องเปิดที่จำกัด ทำให้ต้องเพิ่มจุดตรวจสอบกระเป๋าที่มีขนาดใหญ่กว่าช่องเปิดรับกระเป๋าของเครื่อง 1.3 • ใช้ ETD ในการ Screening กระเป๋าขนาดใหญ่	• ช่องเปิดมีขนาดใหญ่ • กว้าง 39 นิ้ว/สูง 41 นิ้ว • ไม่ต้องใช้อุปกรณ์ช่วยป้อนกระเป๋าเข้าเครื่อง (DID) • กระเป๋าไม่ติดขัด • ปัญหาเรื่องการตามกระเป๋า มีน้อย
ความสามารถในการตรวจเช็คกระเป๋า	• น้อยกว่า 300 ใบต่อชั่วโมง • 62% ของอัตราที่โฆษณา • 90% ของปริมาณกระเป๋าทั้งหมด • กระเป๋า 5 ใบต่อนาที	• ต่างประเทศ –360 ใบต่อชั่วโมง • ภายในประเทศ –450 ใบต่อชั่วโมง • 99% ของปริมาณกระเป๋าทั้งหมด • กระเป๋า 8 ใบต่อนาที

หน่วยวัดประสิทธิภาพ	สนามบิน BOS (L-3)	สนามบิน SFO (CTX-9000)
ความพร้อมใช้งาน	• น้อยกว่า 83% ของความพร้อมใช้งานของระบบ • ปัญหาการ Reboot นาน 10-15 นาที • ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของภาพและไม่มีภาพอยู่ใน Buffer (NIBBs) • ต้องใช้ dual – BVS เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากที่สุด • ปัญหาการใช้งานขึ้นอยู่กับจำนวนกระเป๋ • Screeners จะต้องเริ่ม Resets ซึ่งทำให้การอำนวยความสะดวกโดยรวมคลาดเคลื่อน	• 98% ของความพร้อมใช้งานของระบบ • การ Reboot ใช้เวลาน้อยกว่า นาที • ไม่มีข้อจำกัดเรื่อง Buffer • Screeners จะไม่ Reset อุปกรณ์ EDS
ความสามารถทำ Multiplex	• ไม่มีความสามารถทำ Multiplex (ณ ขณะนี้) • ปัญหาเรื่องการติดต่อกับระบบ BHS • ต้องใช้การอุปกรณ์สื่อสารอย่างดี (SCST)	• มีความสามารถ Multiplex (ตามที่ได้สาธิต) • อุปกรณ์สื่อสารที่ใช้คือ Ethernet • สามารถดูภาพจากสถานีทางออกไปได้ที่ตำแหน่งของ ETD

หน่วยวัดประสิทธิภาพ	สนามบิน BOS (L-3)	สนามบิน SFO (CTX-9000)
Technical Support	● ปัญหาที่ถูกแจ้งขึ้นมายังไม่ได้รับการแก้ไขเป็นเวลา 8 เดือนแล้ว ● การใช้งานจริงไม่เป็นไปตามความคาดหวัง ● จำนวนช่างซ่อม technicians ไม่เพียงพอ ● ไม่มีความรู้ความชำนาญในการทำ On-Site Integration	● ยอดเยี่ยม ● จากห้องควบคุมเครือข่าย, ทางเทคนิค จะดูแลการทำงาน ● บริการด้านเทคนิคและมีความรู้ความชำนาญในการทำ On-site Integration ● ระบบตอบสนองมีความรวดเร็ว
การวิจัยและพัฒนา (กลยุทธ์)	● ไม่คำนึงการวิจัยและพัฒนาในปัจจุบัน	● 18 เดือนที่ผ่านมา In Vision ใช้งิน \$ 2.5 ล้านเหรียญเพื่อปรับปรุงระบบ
การตรวจสอบสิ่งต้องสงสัย	● วิธีแบบปริมาตร (Volumetric) 3 มิติ ● ไม่มีมาตรฐานการดำเนินงานของ TSA HQ	● วิธีแบบ Slice ดีกว่าเมื่อทำการตรวจสอบแบบหน้าตัด ● ดีกว่าในลักษณะของ Integrated Component ● ไม่มีมาตรฐานการดำเนินงานขอ TSA HQ
ซอฟต์แวร์ (Software)	● ยังไม่มี Software มาใช้ update ● Software ปัจจุบันถูกรายงานว่าไม่มีเสถียรภาพ	● มี Software มาใช้ Update ออกมาอย่างต่อเนื่อง

หน่วยวัดประสิทธิภาพ	สนามบิน BOS (L-3)	สนามบิน SFO (CTX-9000)
การวางแผนบุคลากรควบคุม (Staffing)	● ต้องใช้เจ้าหน้าที่ TSA เพิ่ม เติม เพื่อจัดการกับกระเป๋าที่มี ขนาดใหญ่หรือรูปร่างไม่ปกติ ● ต้องใช้ Dual BVS screeners ● ทำอากาศยานไม่มีผู้ชำนาญ การตรวจสอบกระเป๋าโดย เฉพาะ	● ใช้ระบบ Multiplex ทำให้ลด จำนวนบุคลากรที่ต้องปฏิบัติ สำนักวิชาการ ● ทำอากาศยานได้เตรียมผู้ ชำนาญการตรวจสอบกระเป๋า ไว้ ดูแล ระบบในทุกด้าน
การก่อสร้างในอนาคต	● การออกแบบอาคารผู้โดยสาร A ต้องมีการปรับเพื่อรองรับ กับขนาดช่องเปิดรับกระเป๋า และประสิทธิภาพที่ดียกว่า ของเครื่อง L-3 ● ทีมผู้ออกแบบสนามบิน BOS ควร ไปที่ สำนักงานใหญ่ ของ TSA เกี่ยวกับการเปลี่ยนไปใช้ เครื่อง CTX-9000 สำหรับ อาคารผู้โดยสาร A	● ระบบถูกออกแบบด้วย เทคโนโลยีใหม่ (Ditfra ซึ่งเป็น ส่วนของระบบ Drop-In
อัตราการแจ้งเตือนที่ไม่ถูกต้อง	เท่าเทียมกัน	

หน่วยวัดประสิทธิภาพ	สนามบิน BOS	สนามบิน SFO
การตามกระเป๋ (Tracking)	- ประมาณ 10% ของกระเป๋าทั้งหมด ซึ่งถูกส่งไปสู่ระบบ Inline ไม่สามารถตามหรือ Track ได้อย่างถูกต้อง - ไม่สามารถนำกระเป๋ามาหมุนเวียนได้ใหม่	- น้อยกว่า 2% ของกระเป๋าทั้งหมดไม่สามารถตามหรือ Track ได้อย่างถูกต้อง - สามารถนำกระเป๋ามาหมุนเวียนได้ใหม่อย่างอัตโนมัติ
การรวมระบบ (Integration)	ไม่แบ่งบอกชัดเจน ขึ้นอยู่กับผู้รับเหมา	มีวิศวกรโปรแกรมคอยดูแล
เวลาในการตัดสินใจ (Decision Time)	- ระหว่าง 40 – 60 วินาที - กระเป๋าเคลื่อนที่อย่างต่อเนื่อง - ภาพเหตุการณ์ไม่สมบูรณ์	- มาตรฐาน 80 วินาที - ถ้าเกิน 80 วินาที, กระเป๋าจะถูกนำมาหมุนเวียนใหม่อย่างอัตโนมัติ
ความสามารถทำ Multiplex	มีรายงานว่ามีปัญหาการติดต่อระหว่าง อุปกรณ์ EDS และ BHS	การทำงานมีประสิทธิภาพ
Technical Support	- มีอะไหล่พร้อม - ช่างซ่อมและระดับการให้บริการมีความสอดคล้อง - ความสามารถในการวิเคราะห์ปัญหานอกสถานที่ที่มีจำกัด - หน้าที่และความรับผิดชอบไม่ชัดเจน	- ห้องควบคุมเครือข่าย - มีโปรแกรมป้องกันที่มีประสิทธิภาพ
การปรับเปลี่ยนในอนาคต	ค่อนข้างจำกัด	- ระบบถูกออกแบบมาให้ปรับเปลี่ยนได้ - อุปกรณ์ EDS สามารถติดต่อกับ อุปกรณ์ XES ได้

ความเป็นมาของการค้นพบทุจริตของสหรัฐอเมริกากับบริษัท จีอี อินวิชั่น

บริษัท GE มีความประสงค์ความร่วมมือกิจการกับบริษัท InVision ตามเงื่อนไขของพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอราคาต่อรัฐ หรือการครอบครองตลาด ซึ่งมีเงื่อนไขว่าความร่วมมือกิจการใหญ่ต้องรายงานกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และกระทรวงยุติธรรม จึงสั่งให้มีการตรวจสอบบัญชีโดยบริษัท Willkie ซึ่งค้นพบว่าอาจมีการติดสินบนเจ้าหน้าที่รัฐในประเทศไทย จีน ฟิลิปปินส์ เกิดขึ้น จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการสืบสวนสอบสวนของกระทรวงยุติธรรมสหรัฐ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ต่อมา ๓ ธันวาคม ๒๕๔๗ บริษัท InVision ได้มีข้อตกลงกับกระทรวงยุติธรรมว่าบริษัทยินยอมเปิดเผยข้อมูลทุจริตต่อกระทรวงยุติธรรมและ กต. ของ USA โดยยอมเสียค่าปรับเป็นเงิน ๘๐๐,๐๐๐ \$ และยุติพฤติกรรมที่ถูกกล่าวหาทั้งหมด และในข้อตกลงเพื่อไม่ให้กระทรวงยุติธรรมดำเนินคดีอาญาค้างนี้ บริษัท InVision ยอมรับว่าการสืบสวนสอบสวนกระทรวงยุติธรรมครั้งนี้ป้องกันไม่ให้เกิดการติดสินบนในประเทศไทย พร้อมทำการลงโทษเจ้าหน้าที่และผู้บริหารที่เกี่ยวข้องของบริษัท ซึ่งในการยอมความครั้งนี้ ส่งผลให้กระทรวงยุติธรรมยินยอมให้ GE ความร่วมมือกับบริษัท InVision ได้สำเร็จและเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท GE InVision

ต่อมา ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘ กต. USA. ยื่นฟ้องศาลอาญา ศาลแขวงเหนือของสหรัฐ มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ฝ่ายเมืองซานฟรานซิสโก ตามเอกสารคำฟ้องที่ C-๐๕-๐๖๖๐ ซึ่งมีต่อบริษัท GE InVision

๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘ บริษัท GE InVision ได้ทำความตกลงเพื่อยอมความกับ กต. USA โดยเสียค่าปรับ ๕๐๐,๐๐๐ \$ และยินยอมให้รับกำไรเป็นจำนวนเงิน ๕๘๙,๐๐๐ \$ ดอกเบี้ย ๒๘,๗๐๓.๓๗ \$ รวมเป็น ๖๑๗,๗๐๓.๕๗ \$ และยินยอมให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตในครั้งนี้ และ仍将จะนำมาสู่การฟ้องคดีอาญากับเจ้าหน้าที่ของบริษัท GE InVision ต่อไป

สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติทุจริตและประพฤติมิชอบข้ามชาติของสหรัฐอเมริกา

อ้างอิงจากเอกสารที่ได้มาจากกระทรวงยุติธรรม

กฎหมายฉบับนี้ผ่านรัฐสภาสหรัฐอเมริกาเมื่อ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ (๑๙๙๙) โดยในเอกสารกล่าวอย่างชัดเจนว่าบริษัททุกบริษัทที่ทำการค้าในต่างประเทศต้องทำการศึกษา และมีความเข้าใจในกฎหมายฉบับนี้อย่างถ่องแท้ กระทรวงยุติธรรมเป็นผู้รักษากฎหมายฉบับนี้โดยมี กลต. เป็นหน่วยงานร่วมรับผิดชอบ โดยในความรับผิดชอบกระทรวงยุติธรรม รับผิดชอบคดีอาญาและแพ่ง โดยเฉพาะประเด็นการให้หรือเสนอให้สินบน และในส่วนของ กลต. รับผิดชอบในส่วนของคดีแพ่งเกี่ยวกับการทำบัญชีการให้สินบน กฎหมายฉบับนี้กล่าวถึงความผิด ๕ ประเด็น คือ

๑. รัฐบาลสามารถเอาความผิดกับบริษัทหรือพนักงานบริษัทที่เสนอหรือให้สินบน ต่อต่างชาติ ทั้งที่กระทำในประเทศและต่างประเทศ ไม่ว่าจะด้วยวิธีใดก็ตาม และหากเป็นการกระทำ ผ่านจดหมาย ก็จะมีบทลงโทษเพิ่มเติม หากบริษัทต่างชาติอยู่ในสหรัฐอเมริกาบริษัทต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนี้เช่นกัน

๒. เจตนาที่จะทุจริต บุคคลที่เสนอหรืออนุมัติการติดสินบนทั้งที่มีตำแหน่งและ ไม่มีตำแหน่งในบริษัท ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ กฎหมายนี้สามารถบังคับใช้ได้แม้การทำผิดไม่สำเร็จเพียงมีเจตนาหรือสัญญา หรือเสนอถือว่ามีความผิดตามกฎหมายนี้ กฎหมายนี้ห้ามไว้ถึง การจ่ายเงินไม่ว่ากรณีใดก็ตามแต่ที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่รัฐที่มีอำนาจเหนือ โครงการให้โน้มน้าวต่อการซื้อของบริษัทนั้น เลือกกระทำหรือละเว้นการกระทำเพื่อเป็นประโยชน์ ต่อบริษัทนั้น

๓. การจ่ายเงิน ห้ามการจ่ายเสนอหรือสัญญาจะจ่ายเงินหรือให้วัตถุใดๆ ที่มีค่า

๔. ผู้รับเงินนั้นจะเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ ตัวแทนของรัฐ พรรคการเมือง หรือ เจ้าหน้าที่พรรคการเมืองหรือบุคคลใดก็ตามแล้วแต่ ซึ่งมีอำนาจหรือมีบทบาทในการจัดซื้อจัดจ้าง การ ที่รับหรือสัญญาว่าจะรับถือว่าเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้

๕. พฤติกรรมของบริษัท ห้ามจ่ายหรือสัญญาว่าจะจ่ายเพื่อให้ได้มาหรือคงไว้ ทุจริตไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็เงินหรือทรัพย์สินให้ผู้อื่นใดก็ตามแล้วแต่ เพื่อให้ได้มาซึ่ง สัญญาของรัฐในต่างประเทศ

การจ่ายเงินผ่านบุคคลที่ ๓ กฎหมายฉบับนี้ห้ามจ่ายเงินสินบนหรือสิ่งของใดๆ ผ่านตัวแทนหรือบุคคลที่ ๓ เป็นการผิดกฎหมายหากจ่ายเงินผ่านบุคคลที่ ๓ หรือตัวแทน จำหน่าย โดยรู้ว่าเงินนั้นควรนำไปให้เจ้าหน้าที่รัฐ โดยตรงหรืออ้อม โดยคำว่ารู้ นั้น หมายถึง การ แก่ลังทำเป็นไม่รู้หรือจงใจที่จะไม่สนใจ การจ่ายเงิสดังกล่าว ตัวแทนหรือบุคคลที่ ๓ นั้น จะ

หมายถึง บริษัท Joint venture หรือตัวแทนจำหน่ายก็ได้ เพราะรัฐบาลสหรัฐแนะนำให้บริษัทที่ทำการค้าตรวจสอบประวัติของผู้ทำการค้าก่อน

ในการตรวจสอบก่อนลงทุนนั้น ต้องตรวจสอบความเป็นไปได้ว่าไม่มีบุคลากรในบริษัทร่วมค้าด้วยมาเกี่ยวข้องกับรัฐบาล โดยบริษัทจะไม่สามารถอ้างว่าไม่ทราบไม่ได้ ซึ่งรวมถึงค่าคอมมิชชั่นสูงเกินปกติหรือการขาดความโปร่งใสในการลงบัญชีค่าใช้จ่าย รวมถึงคุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้ค้า

บทลงโทษทางอาญา

ปรับเป็นเงินไม่เกิน ๒,๐๐๐,๐๐๐ \$ หรือทั้งจำทั้งปรับ เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้น

พนักงานตัวแทนจำหน่ายไม่เกิน ๑,๐๐๐,๐๐๐ \$ จำคุกไม่เกิน ๕ ปี และภายใต้กฎหมายหากพบว่ามีความผิดรุนแรงสามารถปรับได้มากกว่านี้เท่าตัว และการจ่ายค่าปรับรายบุคคลห้ามมิให้บริษัททำการจ่ายแทน

ทางแพ่ง

มอบอำนาจให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมหรือกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สามารถปรับเงิน ๑๐,๐๐๐ \$ ต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องรวมทั้งผู้ถือหุ้นที่ทำแทนบริษัทและกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์สามารถเรียกฟ้องเงินค่าปรับและปรับ ๕,๐๐๐-๑๐๐,๐๐๐ \$ ต่อบุคคลและปรับ ๕๐,๐๐๐-๕๐๐,๐๐๐ \$ ต่อนิติบุคคล กระทรวงยุติธรรมและกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์สามารถเลือกฟ้องคดีต่อบุคคลหรือบริษัทได้

นอกจากนี้ บริษัทที่พบการกระทำผิดกฎหมายจะถูกห้ามค้ากับรัฐบาลสหรัฐและบริษัทหรือบุคคลนั้นจะถูกยึดใบอนุญาต ส่งออก ห้ามค้าหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ ตลาดล่วงหน้า ตลาดต่างประเทศและเงินที่ติดสินบนห้ามนำมาหักภาษี พร้อมกันนี้อาจถูกดำเนินคดีภายใต้กฎหมายผู้มีอิทธิพลและองค์กรที่มีพฤติกรรมทุจริตและประพฤติมิชอบ กฎหมายนี้ออกมาเพื่อปราบปรามการทุจริต ทางกระทรวงยุติธรรมแนะนำว่าบริษัทใดก็แล้วแต่หากต้องกระทำการค้ากับรัฐบาลต่างประเทศให้ยื่นรายละเอียด สอบถามต่อกระทรวงก่อนและกระทรวงจะตอบผลการสอบสวนภายใน ๓๐ วัน



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

7.4.48



1 HELANE L. MORRISON (Cal. Bar No. 127752)
 2 ROBERT L. MITCHELL (Cal. Bar No. 161354)
 3 TRACY L. DAVIS (Cal. Bar No. 184129)
 4 ROBERT L. TASHJIAN (Cal. Bar No. 191007)
 5 Attorneys for Plaintiff
 6 SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION
 44 Montgomery Street, Suite 2600
 5 San Francisco, California 94104
 Telephone: (415) 705-2500
 6 Facsimile: (415) 705-2501

E-filing

UNITED STATES DISTRICT COURT
 NORTHERN DISTRICT OF CALIFORNIA
 SAN FRANCISCO DIVISION

MEJ

SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION,

Plaintiff,

vs.

GE INVISION, INC. (formerly known as INVISION
 TECHNOLOGIES, INC.),

Defendant.

COMPLAINT

C 05 0660

Plaintiff Securities and Exchange Commission ("Commission") alleges against defendant GE
 InVision, Inc., formerly known as InVision Technologies, Inc. ("InVision" or "Defendant"):

SUMMARY OF THE ACTION

1. This matter involves violations of the Foreign Corrupt Practices Act ("FCPA") by
 InVision, a California-based manufacturer of explosive detection systems used at airports. In three
 instances from at least June 2002 through June 2004, InVision was aware of a high probability that its
 sales agents or distributors made or offered to make improper payments to foreign government officials
 in China, the Philippines and Thailand, in order to obtain or retain business for InVision. Despite this,
 InVision allowed the agents or distributors to proceed on InVision's behalf, in violation of the FCPA.
 InVision also failed to devise and maintain a system of internal controls with respect to foreign sales
 sufficient to assure compliance with the FCPA.



2. In a separate administrative proceeding relating to these violations, the Commission has issued an order directing InVision to cease and desist from violating certain provisions of the FCPA and disgorge the profits from its violations, \$589,000, plus prejudgment interest of \$28,703.57.

3. In this action, the Commission seeks a Court order requiring InVision to pay a civil monetary penalty of \$500,000 based on that same conduct.

JURISDICTION

4. This Court has jurisdiction over this action pursuant to Sections 21(d)(3) and 27 of the Securities Exchange Act of 1934 ("Exchange Act") [15 U.S.C. §§ 78u(d)(3) and 78aa]. Defendant, directly or indirectly, made use of the means and instrumentalities of interstate commerce and the mails in connection with the acts, transactions, practices and courses of business alleged in this Complaint.

5. Venue in this District is proper pursuant to Section 27 of the Exchange Act [15 U.S.C. § 78aa] because Defendant is located in the Northern District of California and a substantial portion of the conduct alleged in this Complaint occurred within the Northern District of California.

INTRADISTRICT ASSIGNMENT

6. Assignment to the San Francisco Division is proper pursuant to Civil Local Rule 3-2(c). Defendant maintains its headquarters in Alameda County, where a substantial part of the events or omissions that give rise to the claims alleged in this Complaint occurred.

DEFENDANT

7. InVision designs and manufactures advanced explosive detection systems to scan checked baggage by airport security personnel in the United States and other countries. At the time of the conduct described below, InVision was incorporated in Delaware and headquartered in Newark, California. InVision's common stock was registered with the Commission pursuant to Section 12(g) of the Exchange Act and was listed on the NASDAQ National Market. InVision filed reports with the Commission pursuant to Section 13 of the Exchange Act. On December 6, 2004, InVision was acquired by an affiliate of General Electric Company ("General Electric"). The successor company, known as GE InVision, Inc., is an indirect wholly-owned subsidiary of General



LIBRT
COMPLAINT



Electric. All of the conduct described in this Complaint occurred prior to the acquisition of InVision by General Electric.

FACTS

8. During the relevant period, InVision marketed and sold its explosive detection systems to customers worldwide. To facilitate its sales outside the United States, InVision retained local sales agents and distributors who were familiar with the business practices and customs of their respective countries. The sales agents and distributors negotiated with InVision's customers, including governmental aviation authorities, and typically reported to InVision through an InVision Regional Sales Manager. The Regional Sales Managers reported directly to an InVision senior sales executive (the "Senior Executive").

A. China

9. In November 2002, InVision agreed to sell two explosive detection machines for use at an airport under construction in Guangzhou, China. The airport is owned and controlled by the government of China. The sale to the airport was conducted through InVision's local distributor in China, which purchased the two machines from InVision for approximately \$2.8 million. The distributor, in turn, negotiated the sale of the machines and was InVision's primary representative to the airport and associated governmental agencies.

10. Under the terms of the transaction, InVision was obligated to deliver the two machines by mid-2003. Due to problems in obtaining an export license from the United States government, however, InVision did not deliver the machines until October 2003. During the delay, the distributor in China informed the responsible Regional Sales Manager and the Senior Executive that the airport intended to impose a financial penalty on InVision. The distributor advised the Regional Sales Manager that, in order to avoid this penalty, it intended to offer foreign travel and other benefits to airport officials. The Regional Sales Manager notified the Senior Executive of the distributor's intention.

11. The distributor requested financial compensation from InVision to pay for penalties and costs that, it claimed, would be incurred as a result of the delay in shipment. The distributor's



LIPT
COMPLAINT



1 request included compensation for benefits that the distributor intended to offer to airport officials.

2 In October 2003, the Senior Executive agreed to pay the distributor \$95,000. Based on information
3 provided by the Senior Executive and the Regional Sales Manager, InVision's finance department
4 subsequently authorized the payment, which was completed in April 2004. At the time of the
5 payment, based on the information provided to the Regional Sales Manager and the Senior Executive,
6 InVision was aware of a high probability that the distributor intended to use part of the funds it
7 received from InVision to pay for foreign travel and other benefits for airport officials.

8 12. InVision improperly recorded the payment in its books as a cost of goods sold.
9 InVision realized profits of approximately \$589,000 from the sale of the two machines in China.

10 B. Philippines

11 13. InVision sold two explosive detection machines for use in an airport in the Philippines
12 in November 2001. Although InVision had retained a sales agent in the Philippines since at least
13 1996, the sale was made directly by InVision to the subcontractor responsible for building the airport
14 terminal baggage handling system.

15 14. Beginning at about the time of the November 2001 sale, InVision received repeated
16 requests for a commission on the sale from its sales agent in the Philippines. At the same time, in
17 communications with both the responsible Regional Sales Manager and the Senior Executive, the
18 agent indicated that it was negotiating for additional sales of InVision products to other airports
19 owned and controlled by the government of the Philippines. The agent indicated that it intended to
20 use part of any commission it obtained in connection with the November 2001 sale to make gifts or
21 pay cash to government officials in order to influence their decision to purchase additional InVision
22 products.

23 15. In December 2001, the Senior Executive agreed to pay the Filipino sales agent a
24 commission in the amount of approximately \$108,000 in connection with the November 2001 sale.
25 Based on information provided by the Regional Sales Manager and Senior Executive, InVision's
26 finance department subsequently authorized the payment, which was completed in July 2002. At the
27 time of the payment, based on the information provided to the Regional Sales Manager and the
28



LI RT
COMPLAINT



1 Senior Executive, InVision was aware of a high probability that the sales agent intended to use part of
2 the commission to make gifts or pay cash to influence Filipino government officials to purchase
3 InVision products. InVision improperly recorded the payment in its books as a sales commission.
4 The Filipino agent did not complete any additional sales on behalf of InVision.

5 C. Thailand

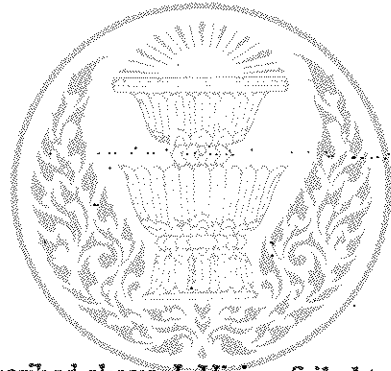
6 16. Beginning no later than 2002, InVision competed for the right to supply explosive
7 detection machines to an airport under construction in Bangkok, Thailand. Construction of the
8 airport is overseen by a corporation controlled by the government of Thailand. InVision retained a
9 distributor in Thailand to lobby the airport corporation and the Thai government on the Company's
10 behalf. Under the terms of the transaction, the distributor would purchase the explosives detection
11 machines from InVision and then make its profit by reselling them at a higher price for use by the
12 airport. The distributor was InVision's primary representative to the airport and associated
13 governmental agencies.

14 17. From at least January 2003 through April 2004, in communications with the
15 responsible Regional Sales Manager and the Senior Executive, the distributor indicated that it had
16 offered to make gifts or payments to officials with influence over the airport corporation. Based on
17 the information provided to the Regional Sales Manager and the Senior Executive, InVision was
18 aware of a high probability that the distributor intended to fund any such gifts or offers out of the
19 difference between the price the distributor paid InVision to acquire the machines and the price for
20 which the distributor was able to resell them. Despite this awareness, InVision authorized the
21 distributor to continue to pursue the transaction.

22 18. In or about April 2004, the airport corporation, through its general contractor, agreed
23 to purchase 26 of InVision's explosive detection machines from the InVision distributor in a sale
24 InVision valued at approximately \$35.8 million. Consummation of the transaction was deferred after
25 InVision received notification of possible FCPA violations. InVision has not recognized any revenue
26 from the transaction and has agreed that the transaction will proceed, if at all, only as a sale directly
27 to the airport corporation or another Thai governmental entity.



LI RT
COMPLAINT



D. InVision's Lack of Internal Controls

19. During the period of the foreign transactions described above, InVision failed to develop an adequate process to select and train its sales agents and distributors employed outside the United States. In choosing foreign sales agents and distributors, InVision primarily relied on introductions by other American companies. InVision conducted little, if any, investigation into the backgrounds of its foreign sales agents and distributors.

20. InVision's standard agreement with its foreign agents and distributors contained a clause prohibiting violations of the FCPA. Beyond the contractual provision, however, InVision provided no formal training or education to its employees (including its Regional Sales Managers) or its sales agents and distributors regarding the requirements of the FCPA.

21. InVision also failed to establish a program to monitor its foreign agents and distributors for compliance with the FCPA. For example, InVision did not have a regular practice of periodically updating background checks or other information regarding foreign agents and distributors. With respect to the transactions described above, InVision failed to establish an internal system sufficient to prevent and detect violations of the FCPA.

FIRST CLAIM

*Violation of Section 30A of the Exchange Act
(Illegal Offers and Payments)*

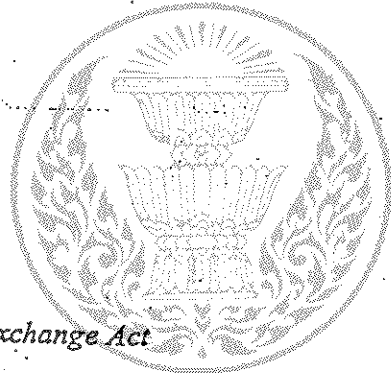
22. Paragraphs 1 through 21 are re-alleged and incorporated by reference.

23. As described above, InVision made or authorized payments, through money and gifts, to foreign officials for the purpose of influencing their official acts and decisions and inducing them to use their influence to assist InVision in obtaining or retaining business with foreign airport authorities. Throughout the relevant period, the recipients of these offers and payments were foreign officials within the meaning of the FCPA, and the relevant foreign airport authorities were instrumentalities of foreign governments within the meaning of the FCPA.

24. By reason of the foregoing, InVision violated the illegal offers and payments provisions of the FCPA, codified as Section 30A of the Exchange Act [15 U.S.C. § 78dd-1].



LI RT
COMPLAINT



SECOND CLAIM

Violation of Section 13(b)(2)(A) of the Exchange Act (Books and Records)

25. Paragraphs 1 through 24 are re-alleged and incorporated by reference.

26. As described above, with respect to the offers and payments described above, InVision failed to make and keep books, records and accounts which, in reasonable detail, accurately and fairly reflected its transactions and dispositions of its assets.

27. By reason of the foregoing, InVision violated the books-and-records provisions of the FCPA, as codified at Section 13(b)(2)(A) of the Exchange Act [15 U.S.C. § 78m(b)(2)(A)].

THIRD CLAIM

Violation of Section 13(b)(2)(B) of the Exchange Act (Internal Controls)

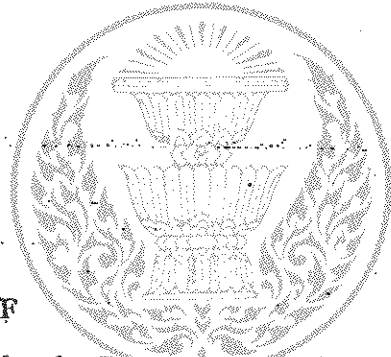
28. Paragraphs 1 through 27 are re-alleged and incorporated by reference.

29. As described above, with respect to the offers and payments described above, InVision failed to devise and maintain a system of internal accounting controls sufficient to provide reasonable assurances that: (i) transactions were executed in accordance with management's general or specific authorization; and (ii) transactions were recorded as necessary to permit preparation of financial statements in conformity with generally accepted accounting principles or any other criteria applicable to such statements, and to maintain accountability for its assets.

30. By reason of the foregoing, InVision violated the internal controls provisions of the FCPA, as codified at Section 13(b)(2)(B) of the Exchange Act [15 U.S.C. § 78m(b)(2)(B)].



LIART
COMPLAINT



PRAYER FOR RELIEF

WHEREFORE, the Commission respectfully requests that the Court enter a Final Judgment ordering Defendant to pay a \$500,000 civil penalty pursuant to Section 21(d)(3) and 32(c) of the Exchange Act [15 U.S.C. §§ 78u(d)(3) and 78ff(c)], and granting such other relief as the Court deems appropriate.

Dated: February 11, 2005

Respectfully submitted:

By: 

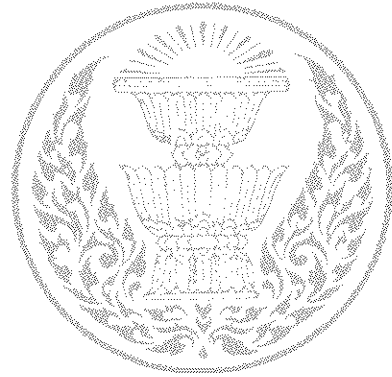
Helane L. Morrison
Robert L. Mitchell
Tracy L. Davis
Robert L. Tashjian

Attorneys for Plaintiff
SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION



LIRT
COMPLAINT

HELANE L.MORRISON (Cal.Bar No. 127752)
 ROBERT L. MITCHELL (Cal.Bar No. 161354)
 TRACY L DAVIS (Cal.Bar No. 184219)
 ROBERT L. TASHJIAN (Cal.Bar No. 191007)



อัยการของโจทก์

SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION

44 Montgomery Street, Suite 2600

San Francisco, California 94104

โทรศัพท์ : (415) 705-2500

โทรสาร : (415) 705-2501

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ศาลแขวงแคลิฟอร์เนีย ประจำซานฟรานซิสโก

คณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์

โจทก์

กับ

GE INVISION, INC. (ที่รู้จักในชื่ออย่างเป็นทางการว่า INVISION TECHNOLOGY, INC.)

จำเลย

โจทก์ คือ คณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ ("คณะกรรมการ") กล่าวหาว่า จำเลย คือ GE INVISION, INC. ที่รู้จักในชื่ออย่างเป็นทางการว่า INVISION TECHNOLOGY, INC. ("In Vision" หรือ "จำเลย.")

บทสรุปของพหุติการณ์

1. เรื่องนี้มีส่วนเกี่ยวกับการละเมิดกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ (Foreign Corrupt Practices Act) ("FCPA") โดย In Vision เป็นผู้ผลิตระบบตรวจสอบวัตถุระเบิดที่ใช้ในสนามบิน โดยมีฐานการผลิตอยู่ในแคลิฟอร์เนีย ในสามกรณีจากเดือน มิถุนายน 2002 ถึง มิถุนายน 2004 In Vision รับรู้ถึงความเป็นไปได้สูงที่ตัวแทนจำหน่ายหรือผู้จำหน่ายสินค้า ได้ทำการเสนอการจ่ายเงินที่ไม่ถูกต้องให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศจีน ฟิลิปปินส์และไทย เพื่อให้บรรลุหรือได้ทำ

สัญญาธุรกิจสำหรับ In Vision ในเรื่องนี้ In Vision ยอมให้ตัวแทนหรือผู้จำหน่ายสินค้า ดำเนินกิจกรรมในนามของ In Vision ในการทำละเมิดกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" In Vision ล้มเหลวในเรื่องการรักษาระบบการควบคุมภายใน ในการควบคุมผู้จำหน่ายจำหน่ายในต่างประเทศ เพื่อไม่ให้ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA"

2. การบริหารจัดการที่แยกกันดำเนินการนั้นได้เกี่ยวพันกับการละเมิดกฎหมายคณะกรรมการฯ ได้กำหนดประเด็น และสั่งโดยตรงไป In Vision ให้ยุติและยกเลิกการละเมิดบทบัญญัติของกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" และให้คืนกำไรจากการละเมิดจำนวน 589,000 เหรียญสหรัฐ บวกกับดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นก่อนการพิจารณาคดี 28,703.57 เหรียญสหรัฐ

3. ในการดำเนินเรื่องนี้ คณะกรรมการฯ ต้องการให้ศาลมีคำสั่งให้ In Vision จ่ายค่าปรับทางแพ่ง จำนวน 500,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับการกระทำที่ละเมิดกฎหมาย

อำนาจการพิจารณา

4. ศาลนี้มีอำนาจพิจารณาคดีในเรื่องนี้ โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 21 (d) (3) และ 27 ของ Securities Exchange Act of 1934 ("Exchange Act") จำเลยสามารถติดต่อทางตรงหรือทางอ้อมในการใช้กฎหมายการค้าระหว่างรัฐหรือใช้จดหมายในการติดต่อกับนักกฎหมายหรือการทำกิจกรรมหรือการปฏิบัติใด ๆ ในทางธุรกิจตามข้อกล่าวหาในคำร้องทุกข์

5. มูลเหตุที่เกิดขึ้นในท้องที่นี้ เกี่ยวข้องกับมาตรา 27 ของ Exchange Act เพราะจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ใน Northern District of California และ พฤติกรรมของการถูกกล่าวหาในคำร้องทุกข์เกิดขึ้นใน Northern District of California

Intradistrict Assignment (การมอบหมายภายในท้องถื่น)

6. หน้าที่ของ San Francisco Division ดำเนินการตาม Civil Local Rule 3-2 (c) จำเลยมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ Alameda County ซึ่งเป็นสถานที่เป็นส่วนหนึ่งของเหตุการณ์หรือละเว้นที่ทำให้เกิดข้อเรียกร้องตามที่ถูกล่ามโซ่ที่ปรากฏในคำร้องทุกข์ที่มีอยู่

จำเลย

7. In Vision เป็นผู้ออกแบบและผลิตระบบตรวจสอบวัตถุระเบิดขั้นสูง เพื่อตรวจสอบกระเป๋าเดินทาง โดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยสนามบินของสหรัฐอเมริกา และในประเทศต่าง ๆ ในเวลาที่เกิดเหตุการณ์ตามรายละเอียดด้านล่าง In Vision ได้ดำเนินธุรกิจ ใน Delaware และเคยมีสำนักงานใหญ่ใน Newark, California หุ้นสามัญของ In Vision ได้รับการจดทะเบียน

กับคณะกรรมการ ฯ ตามมาตรา 12 (g) ของ Exchange Act และมีรายชื่อปรากฏใน NASDAQ Nation Market, In Vision ได้รายงานคณะกรรมการฯ ตาม มาตรา 13 ของ Exchange Act เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2004 In Vision ได้ถูกเข้าถือสิทธิ โดย General Electric Company ("General Electric") บริษัทที่รับช่วงรู้จักในนาม GE In Vision, Inc. ซึ่ง General Electric เป็นเจ้าของทั้งหมด รายละเอียดของเหตุการณ์ทั้งหมดที่ปรากฏอยู่ในคำร้องได้เกิดขึ้นก่อนที่ General Electric จะเข้ามาถือสิทธิใน In Vision

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ข้อเท็จจริง

8. ระหว่างช่วงเวลาที่เกิดเหตุ In Vision ได้ทำการตลาดและขายระบบตรวจสอบวัตถุระเบิดให้แก่ลูกค้าทั่วโลก เพื่อทำให้เกิดความสะดวกกับการจำหน่ายนอกประเทศสหรัฐฯ In Vision ได้มีตัวแทนจำหน่ายและผู้จำหน่ายสินค้า ซึ่งเป็นบุคคลที่รู้จักกับแนวทางการปฏิบัติทางธุรกิจหรือประเพณีที่เป็นที่ยอมรับในประเทศนั้น ๆ ตัวแทนจำหน่ายและผู้จำหน่ายสินค้าจะเจรจากับลูกค้าของ In Vision รวมถึงเจ้าพนักงานควบคุมการบินและรายงานไปยัง In Vision โดยผ่านผู้จัดการฝ่ายขายภาคพื้นของอินวิชั่น Regional Sales Manager (ผู้จัดการฝ่ายขายภูมิภาค) จะรายงานตรงไปยัง (ผู้บริหารการขายอาวุโส) senior sales executive. (the "senior executive")

A. ประเทศจีน

9. ในเดือนพฤศจิกายน 2002 In Vision ตกลงที่จะขายเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิดสำหรับใช้ในสนามบินที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างใน Guanzhou, China. รัฐบาลของประเทศจีนเป็นเจ้าของและผู้ควบคุมสนามบิน การจำหน่ายครั้งนี้ได้จำหน่ายผ่านผู้จำหน่ายสินค้าประจำท้องถิ่นของ In Vision ในประเทศจีน ซึ่งการซื้อเครื่องตรวจสอบทั้งสองเครื่องจาก In Vision เป็นเงินประมาณ 2.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ผู้จำหน่ายสินค้าได้เจรจาเพื่อขายเครื่องตรวจสอบดังกล่าว และเป็นตัวแทนของ In Vision เจรจากับเจ้าหน้าที่ของสนามบินและเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

10. ภายในระยะเวลาของการดำเนินกิจกรรมดังกล่าว In Vision ได้ทำข้อตกลงในการจัดส่งเครื่องตรวจสอบทั้งสองเครื่องในกลางปี 2003 เมื่อถึงกำหนดได้เกิดปัญหาใบอนุญาตส่งออก (Export License) ซึ่งออกจากรัฐบาลสหรัฐฯ แต่อย่างไรก็ตาม In Vision ก็ได้ส่งเครื่องตรวจสอบจนถึงเดือนตุลาคม 2003 ในระหว่างที่ล่าช้า ผู้จำหน่ายสินค้าในจีนได้เคยแจ้งถึงความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นต่อผู้จัดการฝ่ายขายภาคพื้น และผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) ว่า สนามบินต้องการที่จะกำหนดให้มีการลงทะเบียนด้านการเงิน (ค่าปรับ) กับ In Vision ผู้จำหน่ายสินค้าได้ให้คำแนะนำแก่ผู้จัดการฝ่ายขายภาคพื้น ว่า เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการถูกลงโทษ ผู้จำหน่ายสินค้ามีความตั้งใจที่จะเสนอค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศและ

ผลประโยชน์อื่น ๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของสนามบิน ผู้จัดการฝ่ายขายภาคพื้น ได้รับบอกกล่าวไปยังบริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) ถึงเจตนาดังกล่าวของผู้จำหน่ายสินค้า

11. ผู้แทนจำหน่ายสินค้าต้องการคำตอบแทนด้านการเงินจาก In Vision เพื่อจ่ายเป็นค่าปรับและแลกเปลี่ยนกับการเรียกร้องซึ่งเกิดจากการขนส่งที่ล่าช้า และยังรวมถึง คำตอบแทนด้านการเงินเพื่อเป็นผลประโยชน์ที่ผู้จำหน่ายสินค้าต้องการเสนอให้แก่เจ้าหน้าที่ของสนามบิน ในเดือนตุลาคม 2003 ผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) ตกลงที่จะจ่ายให้กับผู้จำหน่ายสินค้า 95,000 เหรียญสหรัฐ จากพื้นฐานของข้อมูลที่ได้รับการเสนอต่อผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) และผู้จัดการขายภาคพื้น หน่วยงานด้านการเงินของ In Vision ได้มีการจ่ายเงินในเวลาต่อมา ซึ่งเรื่องราวทั้งหมดได้สำเร็จในเดือนเมษายน 2004 ในช่วงเวลาของการจ่ายเงิน ตามพื้นฐานของข้อมูลที่ได้รับการเสนอต่อผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) และผู้จัดการขายภาคพื้น In Vision ได้รับรู้ถึงความเป็นไปได้สูงที่ผู้จำหน่ายสินค้ามีเจตนาที่จะใช้เงินส่วนหนึ่งที่ได้รับจาก In Vision เพื่อจ่ายเป็นค่าเดินทางไปต่างประเทศและผลประโยชน์อื่น ๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของสนามบิน

12. In Vision ได้บันทึกการจ่ายเงินที่ไม่ชอบในสมุดบัญชีเป็นต้นทุนขายซึ่งทำให้ In Vision ได้กำไร ประมาณ 589,000 เหรียญสหรัฐ จากการขายเครื่องทั้งสองในประเทศจีน

B. ฟิลิปปินส์

13. In Vision ได้เคยขายเครื่องตรวจสอดบัตรระเบิดสำหรับใช้ในสนามบินฟิลิปปินส์ ในเดือนพฤศจิกายน 2001 ถึงแม้ว่า In Vision จะมีตัวแทนจำหน่ายในฟิลิปปินส์ ตั้งแต่ต้นปี 1996 การขายยังเป็นการขายจาก In Vision ไปยังผู้รับเหมาซึ่งรับผิดชอบการก่อสร้างอาคารระบบควบคุมกระเป๋าเดินทางในสนามบิน (airport terminal baggage handling system)

14. หลังจากการขายเครื่องในเดือนพฤศจิกายน 2001 ไม่นาน In Vision ได้รับการทวงถามถึงคำตอบแทน (Commission) หลายครั้งในการจำหน่ายจากตัวแทนจำหน่ายในฟิลิปปินส์ โดยการติดต่อการสื่อสารผ่านทั้งผู้จัดการขายภาคพื้น และผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) ตัวแทนแจ้งว่าต้องการขายผลิตภัณฑ์ของ In Vision กับสนามบินอีกแห่งหนึ่งที่รัฐบาลของฟิลิปปินส์เป็นเจ้าของ ตัวแทนจำหน่ายแสดงให้เห็นว่า จะใช้เงินส่วนหนึ่งของคำตอบแทน (Commission) จากการขายในเดือนพฤศจิกายน 2001 เป็นค่าของขวัญหรือจ่ายเงินสดให้แก่ตัวแทนของรัฐบาลเพื่อทำให้เกิดอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์ของ In Vision

15. จากพื้นฐานของข้อมูลที่น่าเสนอ โดยผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) และผู้จัดการขายภาคพื้น หน่วยงานด้านการเงินของ In Vision ได้มีการจ่ายเงินในเวลาต่อมา ซึ่งเรื่องราวทั้งหมดได้สำเร็จในเดือน กรกฎาคม 2002 จากพื้นฐานที่ได้รับการเสนอต่อผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) และผู้จัดการขายภาคพื้น In Vision ได้รับรู้ถึงความเป็นไปได้สูงที่ตัวแทนมีเจตนาที่จะใช้ส่วนหนึ่งของค่าตอบแทน (Commission)

สำนักวิชาการ

C. ประเทศไทย

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

16. จุดเริ่มต้นก่อนปี 2002 In Vision ได้รับสิทธิเป็นผู้จัดหาเครื่องตรวจสอวัตถุระเบิดสำหรับสนามบินกำลังที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ในกรุงเทพ ประเทศไทย การก่อสร้างสนามบินได้มีการควบคุมจากหน่วยงานภายใต้การควบคุมของรัฐบาลไทย In Vision แต่งตั้งผู้จำหน่ายสินค้าในประเทศไทยเพื่อ Lobby หน่วยงานที่ควบคุมการก่อสร้างสนามบิน ในการดำเนินการผู้จำหน่ายสินค้าจะซื้อเครื่องตรวจสอวัตถุระเบิดสำหรับใช้ในสนามบินจาก In Vision และต่อจากนั้นจะทำกำไรโดยขายต่อในราคาสูงโดยผู้จำหน่ายสินค้าที่เป็นผู้แทนของ In Vision จะเจรจากับเจ้าหน้าที่สนามบิน และเจ้าหน้าที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

17. จากเดือนมกราคม 2003 ถึง เมษายน 2004 ในการติดต่อสื่อสารกับ ผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) และผู้จัดการขายภาคพื้น ที่รับผิดชอบ ผู้จำหน่ายสินค้าได้แสดงให้เห็นว่า ต้องเสนอของขั้วหรือจ่ายเงินให้แก่เจ้าหน้าที่มีอิทธิพลในหน่วยงานของสนามบิน (the airport corporation) จากพื้นฐานของข้อมูลที่น่าเสนอโดย ผู้บริหารการขายอาวุโส (Senior Sales Executive) และผู้จัดการขายภาคพื้น In Vision ได้รับรู้ถึงความเป็นไปได้สูงที่ผู้แทนจำหน่ายสินค้าจะใช้เงินส่วนต่างจากราคาที่ซื้อจากอินวิชั่นเพื่อมอบเป็นของขวัญให้กับเจ้าหน้าที่ ทั้งหมดนี้ In Vision ก็ได้รับรู้ และได้มอบหมายให้ผู้จำหน่ายสินค้าไปติดตามกิจกรรมดังกล่าวต่อไป

18. ในหรือระหว่างเดือนเมษายน 2004 หน่วยงานของสนามบิน (the airport corporation) ผ่านผู้รับเหมา (general contractor) ได้ตกลงที่จะซื้อเครื่องตรวจสอวัตถุระเบิดของ In Vision จำนวน 26 เครื่อง จากผู้จำหน่ายสินค้าของ In Vision มีมูลค่าซื้อขายประมาณ 35.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ข้อตกลงดังกล่าวเกิดหลังจาก In Vision ได้รับการเตือนว่าอาจจะเกิดการละเมิดกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" การขายดำเนินต่อไปได้ภายใต้เงื่อนไข ต้องขายให้กับหน่วยงานของสนามบิน (the airport corporation) หรือรัฐบาลไทยเท่านั้น



D. การขาดการควบคุมภายในของ In Vision

19. ระหว่างเวลาของการดำเนินกิจกรรมในต่างประเทศดังกล่าวข้างต้น In Vision ไม่สามารถที่จะพัฒนาระบบการอย่างเพียงพอที่จะคัดเลือกและอบรมตัวแทนจำหน่ายและพนักงานของผู้จำหน่ายสินค้าที่อยู่ภายนอกสหรัฐ แต่เดิมอินวิชั่นคัดเลือกตัวแทนจำหน่ายชาวต่างชาติและผู้จำหน่ายสินค้า จากการแนะนำอีกต่อหนึ่งของบริษัทชาวอเมริกัน In Vision มีการกระทำด้านนี้เพียงเล็กน้อย สำหรับสืบสวนไปยังปุมหลังของตัวแทนจำหน่ายชาวต่างชาติและตัวแทน

20. ข้อตกลงมาตรฐานของ In Vision กับตัวแทนจำหน่ายชาวต่างชาติและผู้จำหน่ายสินค้าจะถูกจำกัดด้วยมาตรการป้องกันการละเมิดกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" นอกเหนือจากข้อจำกัดของสัญญา อย่างไรก็ตาม In Vision นำเสนอการอบรมที่ไม่เป็นทางการหรือการให้ความรู้แก่พนักงาน (รวมถึงผู้จัดการขายภาคพื้น) หรือตัวแทนจำหน่ายหรือผู้จำหน่ายสินค้าตามข้อกำหนดของกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA"

21. In Vision ได้ผิดพลาดในการสร้างรูปแบบการเฝ้าดูตัวแทนจำหน่ายชาวต่างชาติและผู้จำหน่ายสินค้า เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" ตัวอย่าง In Vision ไม่มีมาตรฐานการตรวจสอบปุมหลัง หรือข้อมูลต่าง ๆ ของตัวแทนจำหน่ายชาวต่างชาติและผู้จำหน่ายสินค้าเป็นระยะ ๆ เกี่ยวกับการกิจกรรมที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น. In Vision ผิดพลาดในการสร้างระบบภายในอย่างเพียงพอ เพื่อการป้องกันและตรวจหาการละเมิดกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA"

ข้อเรียกร้องที่ 1

การละเมิด มาตรา 30 A ของ Exchange Act.

(การเสนอและการจ่ายเงินที่ไม่ชอบ)

22. ย่อหน้าที่ 1 ถึง 21 เป็นข้อกล่าวหาพร้อมกับส่วนที่อ้างถึง

23. ตามรายละเอียดข้างต้น In Vision ทำและใช้อำนาจการจ่ายเงินหรือของขวัญไปยังเจ้าหน้าที่ชาวต่างชาติ โดยมีจุดมุ่งหมายให้เจ้าหน้าที่เหล่านั้นใช้อิทธิพลที่มีอยู่ช่วย In Vision ให้บรรลุหรือผูกขาดทางธุรกิจกับผู้ที่มีอำนาจของสนามบินต่างชาติ ในช่วงเวลาที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ผู้ที่ได้รับข้อเสนอและการจ่ายเงินเป็นเจ้าหน้าที่ชาวต่างชาติตามนัยของกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" และผู้เกี่ยวข้องที่มีอำนาจของสนามบินต่างชาติเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจของรัฐบาลต่างชาติตามนัยของกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA"

24. ด้วยเหตุผลที่ได้ดังกล่าวข้างต้น In Vision ได้ทำละเมิดด้วยการเสนอและจ่ายเงินโดยไม่ชอบ ตามบทบัญญัติของกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" และตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 30 A ของ Exchange Act.



LI RT



ข้อเรียกร้องที่ 2

การละเมิด มาตรา 13 (b) (2) (a) ของ Exchange Act. (สมุดบัญชีและการบันทึก)

25. ย่อหน้าที่ 1 ถึง 24 เป็นข้อกล่าวหาพร้อมกับส่วนที่อ้างถึง

26. ตามรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น การยอมรับในการเสนอและการจ่าย ดังรายละเอียดที่กล่าวมาแล้วข้างต้น In Vision มีความผิดพลาดในการทำและเก็บรักษาสมุดบัญชี การบันทึก และการตรวจสอบ ในเรื่องความเหมาะสมของรายละเอียด ความแม่นยำ และความถูกต้อง ที่สะท้อนให้เห็นถึงกิจกรรมและเจตนาในการจำหน่ายสินทรัพย์

27. ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น In Vision ได้ละเมิดในเรื่องสมุดบัญชีและการบันทึก ตามบทบัญญัติของกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" และมาตรา 13 (b) (2) (a) ของ Exchange Act.

ข้อเรียกร้องที่ 3

การละเมิด มาตรา 13 (b) (2) (B) ของ Exchange Act. (การควบคุมภายใน)

28. ย่อหน้าที่ 1 ถึง 27 เป็นข้อกล่าวหาพร้อมกับส่วนที่อ้างถึง

29. ตามรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น การยอมรับในการเสนอและการจ่าย ดังรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น In Vision ผิดพลาดในเรื่องการรักษาระบบการตรวจสอบ ควบคุม ภายในอย่างเพียงพอ เพื่อเป็นการประกันว่า (i) การดำเนินกิจกรรมสำเร็จได้อย่างถูกต้องตามการบริหารแบบทั่วไปหรือผู้มีอำนาจเฉพาะด้าน (ii) กิจกรรมได้ถูกบันทึกสิ่งสำคัญ เพื่อให้เป็นบันทึกด้านการเงินที่ตรงกับหลักเกณฑ์การตรวจสอบทั่วไป หรือจัดลำดับความสำคัญ เช่น เอกสาร และรักษาความสามารถในการตรวจสอบการจำหน่ายสินทรัพย์

30. ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น In Vision ได้ละเมิดในการควบคุมภายใน ตามบทบัญญัติของกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศ "FCPA" และ มาตรา 13 (b) (2) (B) ของ Exchange Act.

คำขอท้ายคำร้องทุกข์

จากดังกล่าวข้างต้น ด้วยความเคารพคณะกรรมการฯ มีความต้องการให้ศาลมีคำตัดสินสั่งให้จำเลยจ่าย 500,000 เหรียญสหรัฐ เป็นค่าปรับทางแพ่ง ตามบทบัญญัติของมาตรา 21 (d) (3) และ 32 (c) ของ Exchange Act และยอมให้ปลดเปลื้องคำร้องทุกข์ได้ตามจำนวนสินทรัพย์ที่ศาลกำหนด

ที่มา : บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด

บริษัท จีอี, เท็กซัส
สหรัฐอเมริกา
วันที่ 12 พฤษภาคม 2548



กราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

สำนักวิชาการ

ตามที่สื่อมวลชนในประเทศไทยได้ให้ความสนใจอย่างยิ่งต่อการเสนอซื้อขายเครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด CTX 900 จากบริษัท จีอี เพื่อติดตั้งในสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ และได้มีการรายงานข่าวที่อาจสร้างความเข้าใจคลาดเคลื่อนหรือมีข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง เกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทอินวิชั่น เทคโนโลยีส์ (อินวิชั่น) ก่อนที่บริษัทจะถูกรวมกิจการกับบริษัท จีอี นั้น

บริษัท จีอี รู้สึกเสียใจที่การนำเสนอข่าวของสื่อมวลชนเป็นไปในลักษณะที่บิดเบือนผลตรวจสอบของบริษัทอินวิชั่นฯ รวมทั้งมีการรายงานข่าวที่ผิดพลาดว่าการตรวจสอบของอินวิชั่นพบว่า มีเจ้าหน้าที่ไทยได้รับการจ่ายเงินอย่างไม่ถูกต้อง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่บริษัทจะต้องมีหนังสือเพื่อชี้แจงข้อมูลที่ถูกต้อง ดังนี้

บริษัท จีอี ได้เข้าควบรวมกิจการกับอินวิชั่นฯ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้จัดหาเครื่องตรวจจับวัตถุระเบิดสำหรับการติดตั้งในสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อช่วงต้นเดือนธันวาคม 2547 ซึ่งก่อนหน้านี้บริษัทจีอีจะเข้าควบรวมกิจการกับอินวิชั่นนั้น ได้มีการรายงานโดยแหล่งที่ไม่เปิดเผยว่า ในการดำเนินธุรกรรมการขายของอินวิชั่นฯ ในประเทศไทยนั้น มีความเป็นไปได้ว่า อาจมีการจ่ายเงินอย่างไม่ถูกต้อง ซึ่งจีอีได้แจ้งให้อินวิชั่นฯ ทราบเกี่ยวกับข้อหาดังกล่าว และอินวิชั่นได้ดำเนินการตรวจสอบภายในเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมการซื้อขายต่าง ๆ ในต่างประเทศ รวมทั้งพฤติกรรมของพนักงาน ที่ปรึกษา และผู้จำหน่ายบางคนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยและประเทศอื่นๆ โดยจีอีเข้าร่วมในการตรวจสอบด้วย

ในระหว่างการตรวจสอบนั้น อินวิชั่นฯ ไม่ได้ทำการสัมภาษณ์หรือปรึกษาเจ้าหน้าที่รัฐบาลไทยแต่อย่างใด และไม่ได้คำนึงถึงการวิเคราะห์ต้นทุนภายในของบริษัท ทำอาภาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (NBIA) ที่ได้มีการรายงานเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2548 ทั้งนี้ อินวิชั่นฯ ได้รายงานผลการตรวจสอบภายในให้แก่เจ้าหน้าที่บังคับกฎหมายของสหรัฐ ฯ ทราบ ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงกับเจ้าหน้าที่บังคับกฎหมายของสหรัฐ ฯ ว่า อินวิชั่นฯ จะรับผิดชอบต่อการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนและผู้จำหน่ายของบริษัท และยอมรับข้อความที่ระบุไว้ในข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมการซื้อขายในประเทศไทย จีน และฟิลิปปินส์ มีความถูกต้อง ถึงแม้ว่าข้อตกลงดังกล่าว จะสะท้อนให้เห็นว่า รัฐบาลสหรัฐ ฯ สรุปว่า อินวิชั่นฯ ได้ละเมิดกฎหมายการทุจริตในต่างประเทศของสหรัฐ ฯ (the U.S. Foreign Corrupt Practices Act –FCPA) ก็ตาม แต่การละเมิดข้อกฎหมาย FCPA นั้น ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า เจ้าหน้าที่รัฐบาลต่างประเทศได้รับหรือยอมรับข้อเสนอรับเงินที่พึงมิชอบ

สำหรับการตรวจสอบที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยนั้น อินวิชั่นฯ ไม่พบว่ามีเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยได้รับเงินที่พึงมิชอบหรือรับข้อเสนอการจ่ายเงินอย่างไม่ถูกต้องแต่อย่างใด ซึ่งผลการตรวจสอบดังกล่าวนี้ไม่ขัดต่อการที่ทางการสหรัฐ ฯ มีข้อสรุปว่า อินวิชั่นฯ ได้ทำการละเมิดกฎหมายสหรัฐ ฯ

ภายใต้กฎหมายสหรัฐ ฯ ถือว่าบริษัทต่าง ๆ ได้ทำการละเมิดกฎหมาย FCPA หากพบว่า มีการเสนอหรือสัญญาว่าจะให้เงินที่ไม่ถูกต้อง แม้จะไม่มีหลักฐานปรากฏชัดว่า มีรับเงินดังกล่าวจริง ในความเป็นจริง บริษัทสหรัฐ ฯ อาจถูกข้อหาว่าละเมิดกฎหมายสหรัฐ ฯ ได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีหลักฐานว่า มีการรับเงินโดยเจ้าหน้าที่ต่างประเทศ ดังปรากฏในเอกสาร "Lay-person's Guid to the FCPA Statute" (ปรับปรุงเมื่อเดือนธันวาคม 2547) ซึ่งหาได้ในเว็บไซต์ (<http://www.usdai.gov/criminal/fraud/fcpa/daidocb.htm>) เอกสารดังกล่าวระบุว่า

สำนักวิชาการ

"ภายใต้ FCPA นั้น การทุจริตไม่จำเป็นต้องประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ การเสนอหรือการสัญญาว่าจะให้ในทางทุจริตนั้นสามารถเข้าข่ายการละเมิดกฎหมายได้"

ข้อตกลงกับเจ้าหน้าที่บังคับกฎหมายของสหรัฐ ฯ อนุญาตให้จีอีสามารถดำเนินการขายตรงกับหน่วยงานของรัฐบาลไทย ซึ่งบริษัทเชื่อว่าการขายเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิด CTX 900 ให้กับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่โดยตรง จะเป็นหนทางที่ดีที่สุดสำหรับทุกฝ่าย ซึ่งจีอีพร้อมที่จัดส่งและเตรียมความเรียบร้อยในการจัดหาอุปกรณ์ การขนส่ง การติดตั้ง การตรวจสอบ รวมทั้งการดำเนินการต่าง ๆ ที่จำเป็น โดยผ่านบริษัทไทยที่จดทะเบียนในฐานะบริษัทลูกของจีอีโดยตรง

ทั้งนี้ จีอี ได้มีการหารือกับผู้แทนสถานเอกอัครราชทูตสหรัฐ ฯ ประจำประเทศไทยเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งกับเอกอัครราชทูตลาฟ เอล บอยส์ ด้วย โดยสถานเอกอัครราชทูต ฯ ได้เสนอแนะให้มีการขายเครื่องตรวจจับวัตถุระเบิด CTX 900 กับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิหรือหน่วยงานของรัฐบาลไทยโดยตรง ซึ่งแนวทางดังกล่าวสอดคล้องกับข้อตกลงกับเจ้าหน้าที่บังคับกฎหมายของสหรัฐ ฯ ภายหลังที่ได้มีการเปิดเผยผลตรวจสอบของอินวิชั่นฯ ว่าการขายตรงนั้นสามารถดำเนินการได้

ทั้งนี้ จีอี รู้สึกเสียใจที่การรายงานข่าวเกี่ยวกับผลการตรวจสอบของบริษัทอินวิชั่นฯ เกี่ยวกับพฤติกรรมของพนักงาน ตัวแทนและผู้จัดจำหน่ายของบริษัท ได้ถูกบิดเบือนในการรายงานข่าว ทั้งนี้ จีอี รู้สึกชื่นชมต่อการที่บริษัทได้ดำเนินความสัมพันธ์ที่เป็นประโยชน์ร่วมกันกับประเทศไทยตลอดหลายปีที่ผ่านมา และหวังว่าหนังสือฉบับนี้จะทำให้ความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนเกี่ยวกับการขายเครื่องมือให้กับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิมีความชัดเจนและถูกต้อง ทั้งนี้ บริษัท ฯ หวังที่จะยังคงความสัมพันธ์อันดีกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิและรัฐบาลไทยต่อไป

ด้วยความเคารพ

เอ หลุยส์ ปาร์เกอร์

ผู้บริหารเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ



LIRT

เพื่อทราบ : เอกอัครราชทูตลาฟ เอล บอยส์

สถานเอกอัครราชทูตสหรัฐ อเมริกา ประจำประเทศไทย

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ

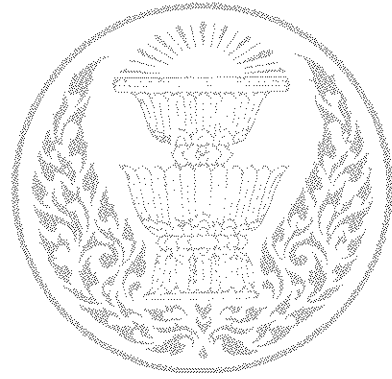
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

นายมาร์ก เอฟ เมนเดอวัน

รองผู้บริหาร ฝ่ายกระทำผิด แผนกอาญา กระทรวงยุติธรรมสหรัฐ ฯ สำนักวิชาการ

นายไมเคิล เจ เดลานี

ที่ปรึกษาฝ่ายเศรษฐกิจสถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริก ประจำประเทศไทย



สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรีกระทรวงยุติธรรม