

ВИДОВЕ ДОГОВОРИ ПРИЛАГАНИ ПРИ ИЗГРАЖДАНЕТО НА МЕТРОТО В СОФИЯ

Ангел Христов Ангелов

a-x-angelov@abv.bg

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
София, ул. Гео Милев 158,
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: договор, метрополитен-София, FIDIC

Резюме: След присъединяването на България към Европейския съюз изграждането на метрополитена в гр. София значително се ускорява. Неговото изпълнение е включено в Оперативна програма „Транспорт 2007-2013“ и Оперативна програма “Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г.

За реализирането на инфраструктурните проекти в страната са регламентирани правни норми, съдържащи се в юридическите актове – закони (закон за устройство на територията, закон за обществените поръчки и др.), правилници и наредби за проектиране, за изпълнение и приемане на строително монтажните работи, за безопасни условия на труд, норми за проектиране и използване на производствените ресурси; различни видове указания, разпоредби, предупредителни и забранителни актове; документи за задачите и задълженията на участниците; договори за взаимоотношенията между участниците, много текущи заповеди и др.

Всеки строителен обект е специфичен и е необходима координация между участниците в строителния процес през целия период на изграждането му. С прилагането на различни договори от националната и международна практика се цели избягването на различни рискови ситуации и правни спорове между участниците.

В разработения доклад е разгледана нормативната уредба в страната и прилагането на национални и международни договори при изграждането на метрополитена в гр. София.

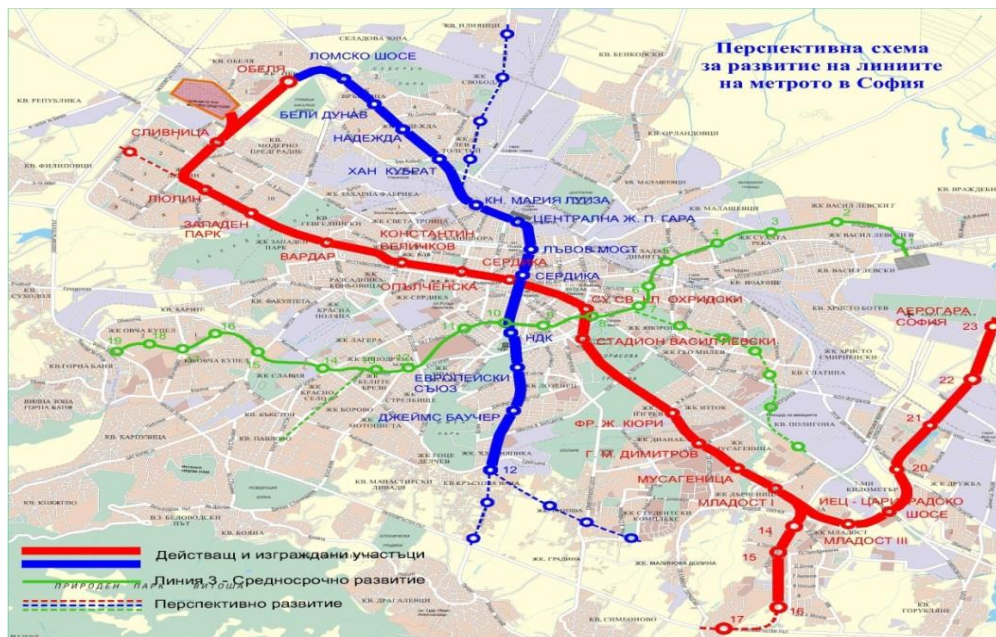
I. Въведение

Изграждането на метрото в гр. София стартира през 70^{-те} години на миналия век. След присъединяването на България към Европейския съюз неговото изграждане значително се ускорява [7].

Основните метро диаметри са показани на фиг.1 [3]:

- Първата линия (диаметър “Люлин – ЦГЧ - Младост” с отклонение “Дружба-Летище” и “Младост I - Бизнеспарк”) е с дължина 31 км и 24 станции;
- Втората линия (диаметър „кв.Надежда- Център ж.п.гара-пл.Св.Неделя - кв.Лозенец” с отклонение към кв.Илиянци) ще има дължина 18 км и 19 станции;

- Третата линия (диаметър „кв. Овча купел – Централна градска част- ж. к. В. Левски“) ще има дължина 16 км и 18 бр. метростанции.



Фиг.1. Карта на метрото в гр. София

Основни технически показатели на метрото

- средно разстояние между станциите - 1100 м,
- експлоатационна скорост на подвижния състав- 90 км/ч
- максимална превозна способност- 50 хил. пътници в час в едно направление
- минимално допустим интервал между съставите- 90 сек.,
- междурелсие -1435 мм, захранване на подвижния състав -с постоянен ток с номинално напрежение 825 волта чрез контактна релса
- минимална дължина на пероните на метростанциите -105м
- минимална широчина на пероните на станциите:
 - ✓ 10м -островни;
 - ✓ 3,5(4м) –странични.

Всеки участък от изграждането на метрополитена е специфичен и е наложителна координация между участниците в строителния процес. Необходимо е да се прилагат различни договори от националната и международна практика за избягване на различни рискови ситуации и правни спорове между участниците.

II. Нормативна уредба

Изграждането на метрополитена в София се характеризира с:

- голяма продължителност ;
- висока стойност
- голям разход на различни трудови и материални ресурси;
- голяма зависимост от субективния фактор – участват различни институции, физически и юридически лица.

Поради тези причини е абсолютно задължително прилагането на нормативната уредба от национален и международен характер.

Правоотношенията между участниците са регламентирани чрез правни норми, съдържащи се в различни юридическите актове.

Нормативните документи за етап „строителство” са

- Закон за устройство на територията (ЗУТ)
- Наредба №1 от 30 юли 2003 г за номенклатурата на видовете работи
- Наредба №2 от 31 юли 2003г. за въвеждане в експлоатация на строежите в Република България и минимални срокове за изпълнение на строителни и монтажни работи, съоръжения и строителни обекти.
- Наредба №2 от 31 юли 2003г за съставяне на актове и протоколи по време на строителството.

В Закона за устройство на територията (ДВ,бр.65,от 22.07.2003г) строежите в България са категоризирани в шест категории, в зависимост от техните характеристики, значимост, сложност и рискове при експлоатация:

Строителството на метрополитена е в първа категория.

При избора на най-желания изпълнител от конкуриращите се участници се провежда търг [3],[8].

По своята същност, търгът представлява състезателна форма за избор на най-желания изпълнител за възлагане на определена поръчка. Тя може да бъде за проучване и проектиране, строителство, доставка на машини и съоръжения, изпълнение на отделни или група от видове строителни и монтажни работи и др., като предварително са зададени от инвеститора параметри и условия, формулирани в тръжните книжа. Изборът на изпълнител става въз основа на най-изгодната оферта по отношение на цената, срока на изпълнение и възможности за цялостно удовлетворяване на тръжните условия.

Предметът на търга може да бъде целия инвестиционен цикъл (на ключ), за отделни негови последователни етапи (проектиране, строителство, доставка на машини) или за изпълнение на определени видове строителни и монтажни работи.

При провеждането на тръговете в строителството следва да се спазват следните основни принципи:

- Равнопоставеност на всички участници в търга, независимо от стопанската им принадлежност или обвързаност с инвеститора.
- Публичност в обявяването на търга и на резултатите от него.
- Анонимност, т.е. запазване в тайна на броя и имената на участниците в търга и съдържанието на офертите им до приключване на приемането на офертите или до обявяването на резултатите от търга, ако това е регламентирано в тръжните условия.

Организирането и провеждането на тръговете в строителството е регламентирано със “Закон за обществените поръчки”

III. Договори

Предмет на договорите са правоотношенията между различните участници в строителството, както и между тези участници и държавата.

Договорът за възлагане на проектиране се сключва между инвеститора и избраната от него проектантска фирма. В него се уточняват:

- фазите на проектиране, различните вариантни решения;
- сроковете за разработване на отделните фази на проекта;
- размерът на възнаграждението за извършване на проектните работи.

Договорът за възлагане на строителството обикновено се прави в резултат от проведените тръжни процедури и изборът на изпълнител.

В строителството най-често използваните международни договори са формите на Международната федерация на инженерите-консултанти (FIDIC, <http://www.fidic.org>) . FIDIC е основана през 1913 г. от три европейски национални асоциации. В България

пълноправен член на FIDIC е Българската асоциация на архитектите и инженерите консултанти (БААИК). FIDIC публикува първите Договорни Условия през 1957 г. [6]. Договорите на FIDIC имат най-широко международно приемане поради силните традиции, подкрепата на финансиращите институции, добре познатите принципи и голямата гъвкавост при използването им.

Съгласно §24 от Заключителните разпоредби на ЗУТ за проекти, финансирани изцяло или частично от международни финансови институции и от фондове на Европейския съюз, при сключване на договорите между участниците в инвестиционния процес могат да се прилагат договорните условия на Международната федерация на инженерите консултанти (FIDIC) [6].

Договорите на FIDIC се прилагат у нас за публични и частни проекти повече от 20 години.

В договора за строителство се решават въпроси свързани с [10]:

- страни по договора и договорни документи, които ще се признават и от двете страни;
- обем на строителството и технически характеристики на обекта;
- изисквания за гаранция за качество
- гаранционни срокове
- цена на обекта, валута, условия и начин на плащане;
- доставка на материали и съоръжения;
- право на възлагане и избор на подизпълнители;
- наемане на машини и съоръжения;
- календарен график на строителството;
- фиксиране началото на строителния процес и достъп до строителната площадка;
- риск и отговорност при рискови ситуации;
- застраховки;
- видове изпитвания;
- приемане на строителния обект.

Въпросите и детайлите по тях при всеки инфраструктурен обект са от съществено значение, както за намиране на най-добрите възможни изпълнители [5], избягване на рисковете[4], така и удовлетворяване на всички срокове и социални искания към дадения обект.

IV. Заключение

Договорите са съществена част от документацията на всеки инфраструктурен обект.

Чрез тях се осъществява, въз основа на предварително разработените календарни графици своевременното осигуряване на необходимите ресурси (трудови, материални и финансови).

Договорните клаузи са в основата на избягване на различни рискови ситуации, свеждането им до минимум.

Коректно съставените договори са в основата на решаването на редица правни спорове, възникващи при изпълнението на инфраструктурните обекти, независимо дали са национални или международни.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Оперативна програма „Транспорт 2007-2013“, Министерство на транспорта;

- [2] Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г. Министерство на транспорта;
- [3] Зафирова М. "Организация и управление на строителството в условията на пазарно стопанство", ISBN 978-954-12-0270-8, гр. София 2019г.
- [4] Зафирова М. "Влияние на ПБЗ за управлението на рисковете при обекти на транспортната инфраструктура",научно списание “Механика Транспорт Комуникации” том13, 3 / 2015, <https://mtc-aj.com/>
- [5] Zafirova M., "The role of human resources in the implementation of the investment policy in the railway infrastructure" , 2018;XVIII International Scientific-expert Conference on Railways RAILCON '18, Niš, Serbia October 11 – 12, 2018,<http://railcon.rs/>ISBN 978-86-6055-105-6
- [6] Спасова А., Ж. Манчева, Р. Петрова „Международни типови договори за строителство и приложението им в България“, Годишник на УАСГ 2019 т.52,бр.4;
- [7] Kostova St., „The technical methods for building of Sofia-metropolitan“, XVIII, International Scientific-expert Conference on Railways RAILCON '18, Niš, Serbia, ISBN 978-86-6055-105-6;
- [8] Закон за обществените поръчки, ДВ бр. 28 от 2004 г.;
- [9] Закон за устройство на територията, ДВ бр. 65 от 22 юли 2003
- [10] FIDIC- Жълта книга - Договор за проектиране-строителство

TYPES OF CONTRACTS APPLIED IN THE CONSTRUCTION OF THE METRO IN SOFIA

Angel Hristov Angelov

***Todor Kableshkov University of Transport,
158 Geo Milev Street, Sofia,
BULGARIA***

Key words: control contractions, FIDIC

Abstract: After the accession of Bulgaria to the European Union, the construction of the metro in Sofia is significantly accelerating. Its implementation is included in the Operational Program "Transport 2007-2013" and the Operational Program "Transport and Transport Infrastructure" 2014 - 2020.

For the implementation of infrastructure projects in the country are regulated legal norms contained in legal acts - laws (law on spatial planning, law on public procurement, etc.), rules and regulations for design, implementation and acceptance of construction works, for safe working conditions, norms for design and use of production resources; various types of instructions, regulations, warnings and prohibitions; documents for the tasks and obligations of the participants; contracts for the relations between the participants and many current orders, etc.

Each construction site is specific and requires coordination between the participants in the construction process throughout the construction period. The application of various treaties of national and international practice aims to avoid various risk situations and legal disputes between the participants.

The developed report examines the regulations in the country and the implementation of national and international agreements in the construction of the metro in Sofia.