

بر آورد اولیه غرامت سقوط هواپیمای اوکراینی ۱۵۰ میلیون دلار است

تاوان سنگین یک اشتباه



مهناز اعتدالی

«ما و شرکت‌های بیمه ایرانی در خصوص هواپیمای اوکراینی که در خاک ایران سقوط کرده، هیچ مسئولیتی نداریم.» این را رئیس کل بیمه مرکزی روز گذشته در نشست خبری مطرح کرد تا بار دیگر بعداز جنجال انکار و تکذیب مسئولان در مورد اصابت موشک به هواپیمای اوکراینی و سقوط آن، اینبار بحث در مورد پرداخت بیمه مسافران و خسارات پدیدآمده بالا بگیرد.

غلامرضا سلیمانی امیری می‌گوید اگر هواپیمایی متعلق به شرکت‌های ایرانی باشد و شرکت‌های بیمه ایرانی آن را بیمه کنند، مسافران نیز بیمه می‌شوند و چون هواپیمای اوکراینی توسط شرکت‌های غیر ایرانی و یا اوکراینی بیمه شده‌است و حتماً بیمه‌اتکایی نیز بوده در باره بیمه مسافران آن و خود هواپیمای شرکت‌های اوکراینی یا سایر شرکت‌های بیمه‌کننده باید به این موضوع رسیدگی کنند. به گفته رئیس کل بیمه مرکزی چون این هواپیما در خاک ایران سقوط کرده و اشتباه از پدافند هوایی مایوده‌است برای پرداخت خسارت هواپیما و مسافران؛ دولت مذاکراتی را با دولت اوکراین خواهد داشت. بیمه مسافرین در کشورهای مختلف متفاوت است بنابراین در حال حاضر کسی نمی‌تواند دقیق بگوید میزان خسارت چقدر است، اعدادی که اعلام می‌شود واقعی نیست و باید میزان خسارت کارشناسی شود. بر این اساس بیمه مسافران ایرانی و خارجی جدا و متفاوت است که این موضوع نیز باید محاسبه شود. هر کشوری در زمینه بیمه قوانین خاصی دارد و یک استاندارد جهانی در این زمینه وجود ندارد که بخشی از این مسائل بامذکره حل می‌شود.

این در حالی است که پیش از آن معاون بیمه مرکزی اعلام کرد که خسارت ناشی از ساقط شدن هواپیمای بوئینگ ۸۰۰-۱۷۳۷ اوکراین بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیون دلار برآورده شده که با توجه به مشخص بودن مقصر، در نهایت با توافق بین دولت ایران و اوکراین در مورد نحوه پرداخت، این خسارت از سوی دولت ایران پرداخت خواهد شد، اما این رقم از سوی شرکت‌های بیمه ایرانی پرداخت نمی‌شود. به گفته جهانگیری، هواپیمای بوئینگ نومدل ۸۰۰-۷۳۷ حدود ۱۰۰ میلیون دلار ارزش دارد، اما هواپیمایی که ساقط شد حدود سه سال کار کرده و ارزش آن ۷۰ میلیون دلار برآورد شده‌است.

رسانه‌های کانادایی اعلام کرده‌اند که قیمت این هواپیما ۱۰۶.۱ میلیون دلار است، اما میزان غرامت برای هواپیمایی حادثه دیده هنوز مشخص نیست.

جهانگیری می‌گوید در حال حاضر بیمه‌نامه اوکراینی در اختیار نیست که مشخص شود خسارت مسافران و خدمه دقیقاً چه مبلغی است؟ ولی بر اساس آن چه در بیمه‌های بین‌المللی تحت پوشش قرار می‌گیرد، برای بار هر مسافر حدود ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ دلار برآورد می‌کنند. بنابراین برای مسافران هر نفر ۱۰۰ هزار تا ۲۵۰ هزار دلار SDR پوشش بیمه‌ای در نظر گرفته می‌شود که این رقم باید در بیمه‌نامه اوکراینی مشخص شود که برای مسافران این هواپیما چقدر بوده‌است.

به گفته معاون اتکایی بیمه مرکزی هر SDR متشکل از ارزهای اصلی از جمله یورو، دلار و ین است که برابر با ۱.۳ دلار می‌شود. برای این اساس اگر برای هر مسافر کف‌رقم تعیین شده یعنی ۱۰۰ هزار دلار را در نظر بگیریم، این رقم در ۱.۳ دلار ضرب می‌شود و خسارت آن محاسبه خواهد شد.

این در حالی است که برای خدمه و خلبان معمولاً رقمی بالاتر از ۲۵۰ هزار دلار پوشش بیمه‌ای در نظر گرفته می‌شود. با توجه به برآوردهای اولیه پیش‌بینی می‌کنیم که حدود ۲۴ میلیون دلار خسارت برای مسافر، خدمه و بار باشد و ۷۰ میلیون دلار هم خسارت بدنه خواهد بود که در مجموع حداقل ۱۰۰ میلیون دلار است که ممکن است با توجه به بیمه‌نامه اوکراینی این رقم تغییر کند و تا ۱۵۰ میلیون دلار نیز برسد.

قوانین بین‌المللی، حداکثر میزان غرامت پرداختی به خانواده‌های قربانیان را ۲۳۰ هزار دلار برآورد می‌کند، اما نحوه پرداخت آن در این حادثه مبهم است. رسانه‌های کانادایی اعلام کرده‌اند خانواده هر قربانی حادثه سقوط پرواز ۷۵۲ بر اساس موقعیت فرد، می‌تواند تا ۲۳۰ هزار دلار دیه دریافت کنند. رئیس کمیسیون سوانح سازمان هواپیمایی کشوری نیز در این زمینه معتقد است به طور عادی شرکت‌های بهره‌دار مسئول پرداخت خسارت هستند، اما با توجه به اینکه سقوط هواپیمای اوکراینی، یک حادثه معمولی نبوده، پرداخت خسارت آن به توافق ایران و اوکراین بستگی دارد.

حسن رضایی فر می‌گوید این هواپیما دارای بیمه‌نامه معتبر از یک شرکت اوکراینی بوده‌است. بیمه این هواپیما شامل بیمه بدنه هواپیما، بیمه سرنشینان، بیمه اموال و بیمه افرادی است که در محل سقوط هواپیما دچار خسارت شده‌اند. بر این اساس، خساراتی که به خانه‌ها و باغ‌های محل سقوط هواپیما وارد شده نیز تحت پوشش شرکت بیمه‌ای اوکراینی است. اما باید توجه داشت که بیمه‌نامه‌ها معمولاً شرایط عادی مانند خطای خلبان و سوانحی نظیر برخورد به کوه را پوشش می‌دهند، اما سقوط هواپیمای اوکراینی توسط موشک پدافندی، شرایط خاص خود را دارد که باید در باره آن مذاکره کرد.

توپ پرداخت غرامت در زمین دولت

قوانین بین‌المللی مسئولیت پرداخت غرامت در حوادث هوایی را متوجه ایران می‌دانند، اما اکنون به دلیل ساقط شدن هواپیما در ایران، ملاحظات دیگری وجود دارد که می‌بایست در پروسه قضایی مورد بررسی قرار گیرد. بعد از چند روز پنهان کاری و انکار شدید از سوی مسئولان ایرانی در مورد علت اصلی سقوط هواپیمای اوکراینی، در نهایت سست‌ان کل نبردهای مسلح ایران در اطلاعاتی‌های اعلام کرد که هواپیمای مسافربری اوکراینی بر اثر بروز خطای انسانی و به صورت غیر عمد هدف پدافند ضد هوایی قرار گرفته و سرنگون شده‌است. انتشار این خبر که بوییگ پرواز شماره ۷۵۲ خطوط هوایی اوکراین از فرودگاه امام خمینی نه بر اثر نقص فنی، بلکه با شلیک موشک پدافندی مورد اصابت قرار گرفته، جامعه و اعتماد عمومی را در بهت فرو برد. حالا اما دعوا بر سر طرف پرداخت‌کننده خسارت است. از سویی دولت اوکراین درخواست عذرخواهی و پرداخت خسارت از سوی ایران را دارد و از سوی دیگر شرکت‌های بیمه ایرانی می‌گویند که خصوص هواپیمای اوکراینی که در خاک ایران سقوط کرده، هیچ مسئولیتی ندارد و توپ را مستقیم به زمین دولت پرتاب می‌کنند. طرف بیمه‌ای ایران می‌گوید اگر این هواپیما سقوط کرده بود شرکت‌های بیمه اوکراینی که هواپیما را بیمه کرده بودند مسئولیت پرداخت خسارت را بر عهده داشتند که بعد از پرداخت آن را از بیمه‌های اتکایی خود دریافت می‌کردند، اما اکنون شرایط متفاوت است و با توجه به این که هواپیما ساقط شده و مقصر آن مشخص است باید دولت ایران این خسارت را

خسارت ناشی از ساقط شدن

هواپیمای بوئینگ ۸۰۰-۷۳۷

اوکراین بین ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیون دلار برآورد شده که با توجه به مشخص بودن مقصر، در نهایت با توافق بین دولت ایران و اوکراین در مورد نحوه پرداخت، این خسارت از سوی دولت ایران پرداخت خواهد شد، اما این رقم از سوی شرکت‌های بیمه ایرانی پرداخت نمی‌شود

پرداخت کند. در این زمینه بیمه مرکزی مدعی است نحوه پرداخت خسارت به توافق بین دو دولت ایران و اوکراین برمی‌گردد؛ به طوری که ممکن است توافق کنند ایران رقم مربوط به خسارت مسافران را به طور مستقیم به آنها بپردازد و خسارت هواپیما و خدمه را به شرکت هواپیمایی اوکراینی پرداخته و خود شرکت آن را بپردازد، اما راه دیگر این است که تمام مبلغ را دولت ایران در اختیار شرکت هواپیمایی قرار دهد تا این شرکت خسارت

مربوط به مسافران، خدمه و هر آنچه وجود دارد را توزیع کند. در این زمینه بعد از بررسی‌ها مشخص شد فقط سرنشینان بیمه مسافر در یک بیمه‌گذار ایرانی بودند که آن هم با توجه به این که هواپیما از مرز خارج نشده بود، پرداخت آن انجام نخواهد شد. بر اساس آنچه به عنوان «استثنائات بیمه هواپیما» در سایت بیمه ایران به عنوان بزرگترین شرکت بیمه‌گر در ایران منتشر شده‌است، «خسارات ناشی از جنگ و هر گونه عملیات خرابکارانه، خصمانه و هواپیما رایی» و «خسارات ناشی از بمب و یا هر نوع مواد منفجره ساقط شده از اشیاء پرنده» قابل پرداخت نیست. محمود خرم، وزیر پیشین راه و ترابری ایران به نشریه تجارت نیوز گفته است: «این حادثه برای ایران «بره‌زینه» خواهد بود و ممکن است سال‌ها طول بکشد که ایران این‌های بین‌المللی برای عبور از آسمان ایران اعتماد کنند. نمی‌توان به سادگی باور کرد که علی‌عیدزاده، رئیس سازمان هواپیمایی کشور، متوجه هدف قرار گرفتن هواپیمانشه بود. با ۱۰ دقیقه گشت‌زنی در سایت وقوع حادثه می‌توانست تشخیص دهد که هواپیما مورد هدف قرار گرفته است. در این مورد ایران علاوه بر خسارت‌های معمول باید به فرانسه نیز به عنوان سازنده موتور هواپیما و بوئینگ به دلیل ریزش ارزش سهام و خسارت به برند، غرامت پرداخت کند.» اما در این میان سفر روز یکشنبه "شیخ تمیم بن حمد آل ثانی" امیر قطر به تهران، در بحبوحه تنش‌های منطقه‌ای و در بازتاب خبرهای سقوط هواپیمای اوکراینی حاشیه‌ساز شد. مدیل ایست آنالین در این مورد مدعی است که انگیزه سفر امیر قطر ارایه پیشنهاد کمک ۳ میلیارد دلاری این کشور به حسن روحانی برای پرداخت غرامت هواپیمای اوکراینی است. این ادعا در حالی مطرح شده که طبق برآوردهایی که مقامات جمهوری اسلامی امروز اعلام کرده‌اند، مجموع غرامت پرداختی ایران بابت این سانحه حدود ۱۵۰ میلیون دلار برآورد شده‌است.

ساز و کار حقوقی پرداخت

خسارت پرواز ۱۷۵۲ اوکراین

اظهار مقامات بیمه‌ای نشان می‌دهد پیگیری حقوقی، تعیین غرامت و خسارت هواپیمای اوکراینی ساقط شده زمان زیادی به طول خواهد انجامید زیرا این موضوع باید از چند جنبه مختلف انسانی و مادی مورد بررسی حقوقی قرار گیرد. در این زمینه بیمه هواپیما به طور کلی دارای پوشش‌های بدنه هواپیما، سرنشینان و شخص ثالث است که هیچ‌یک از پوشش‌های هواپیمای اوکراینی این مسئله تحت پوشش صنعت بیمه ایران نبوده‌است. ضمن اینکه در بین سرنشینان این هواپیما اتباعی از کشورهای ایران، اوکراین، کانادا، انگلیس و افغانستان حضور داشته‌اند که نحوه برخورد حقوقی و پیگیری خسارت و غرامت هر یک از آنان می‌تواند متفاوت باشد علاوه بر اینکه تعدادی از سرنشینان این هواپیما نیز دارای تابعیت مضاعف بوده‌اند. بر اساس گزارش رویترز، نخست‌وزیر اوکراین اعلام کرده‌است که این کشور به خانواده هر کدام از قربانیان، ۸ هزار و ۳۵۰ دلار می‌پردازد. مقامات اوکراین همچنین اعلام کرده‌اند که به خانواده‌های قربانیان کمک می‌کنند تا از ایران، ایران‌لین و شرکت‌های بیمه غرامت دریافت کنند. یکی از رسانه‌های کانادایی، ایران‌لین و اوکراین نیز احتمال دارد که در این حادثه محکوم شود که در این صورت بیمه آن باید تمام خسارت‌ها را حتی اگر از ۲۳۰ هزار دلار هم فراتر رود، بپردازد.

پوشش‌های بدنه هواپیما، سرنشینان و شخص ثالث است که هیچ‌یک از پوشش‌های هواپیمای اوکراینی این مسئله تحت پوشش صنعت بیمه ایران نبوده‌است. ضمن اینکه در بین سرنشینان این هواپیما اتباعی از کشورهای ایران، اوکراین، کانادا، انگلیس و افغانستان حضور داشته‌اند که نحوه برخورد حقوقی و پیگیری خسارت و غرامت هر یک از آنان می‌تواند متفاوت باشد علاوه بر اینکه تعدادی از سرنشینان این هواپیما نیز دارای تابعیت مضاعف بوده‌اند. بر اساس گزارش رویترز، نخست‌وزیر اوکراین اعلام کرده‌است که این کشور به خانواده هر کدام از قربانیان، ۸ هزار و ۳۵۰ دلار می‌پردازد. مقامات اوکراین همچنین اعلام کرده‌اند که به خانواده‌های قربانیان کمک می‌کنند تا از ایران، ایران‌لین و شرکت‌های بیمه غرامت دریافت کنند. یکی از رسانه‌های کانادایی، ایران‌لین و اوکراین نیز احتمال دارد که در این حادثه محکوم شود که در این صورت بیمه آن باید تمام خسارت‌ها را حتی اگر از ۲۳۰ هزار دلار هم فراتر رود، بپردازد.

بر اساس کنوانسیون مونترآل که در سال ۱۹۹۹ تصویب شد، در حوادث هوایی ایران‌لین ملزم به پرداخت خسارت به خانواده‌های قربانیان است. این غرامت بر اساس سن و موقعیت مالی هر فرد متفاوت است و حداکثر می‌تواند تا ۲۳۰ هزار دلار باشد. اگر خانواده بتواند خسارتی بالاتر از این میزان را اثبات کند، ایران‌لین موظف به پرداخت خسارت بیشتر است. مگر اینکه ایران‌لین هم نتواند اثبات کند که سهل‌انگاری صورت نگرفته است. بر این اصل در مرحله نخست، پرداخت غرامت خودکار است. با استناد به ماده ۱۷ این کنوانسیون، برای پرداخت این مبلغ، شرکت مسافری هوایی نمی‌تواند موضوع عدم مسوولیت خود در سقوط را عنوان کند.

منصور جبیری قره‌یباغ، متخصص حقوق بین‌الملل هوایی در گفت‌وگو با تابناک درباره اینکه آیا شرکت هواپیمایی باید غرامت پرداخت کند یا دولت ایران معتقد است «پرداخت خسارت از ناحیه متصدیان حمل و نقل هوایی، مطابق کنوانسیون‌های بین‌المللی، که هر دو کشور مبدأ و مقصد آن‌ها را پذیرفته و در کشور خود تصویب کرده باشند، صورت می‌گیرد. دو کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ (پروتکل‌های آن شامل پروتکل لاهه ۱۹۵۵ و ۳ پروتکل مونترال ۱۹۷۵) و کنوانسیون

مونترال ۱۹۹۹ مربوط به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی در خصوص خسارات وارده به مسافران هواپیمایی، در خصوص خسارات وارده به مسافران، قابل اجرا هستند. باید دید کشور مبدأ و مقصد عضو کدام یک از این اسناد هستند، البته مقصد نهایی مدنظر است. به احتمال زیاد مقصد اکثر مسافران غیر از کشور اوکراین بوده است. بیشتر مسافران به مقصد اروپا یا کانادا پرواز می‌کردند.»

بنابراین اگر کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن در این پرواز قابل اجرا باشد (ایران به این کنوانسیون پیوسته و اوکراین، کشورهای اروپایی و کانادا هم عضو آن هستند)، طرح دعوا می‌تواند از طرف بازماندگان در اقامتگاه متصدی حمل‌یامر کرآصلی کار متصدی حمل‌یامر مرکز تجارت متصدی حمل که قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد شده و یا در مقصد به شرطی که کشور مزبور عضو کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ باشد قابل طرح است.

مطابق بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو «اگر متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ کرده‌اند یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده‌است مسئول نخواهد بود. از آنجا که انتظار نمی‌رود که شرکت هواپیمایی اوکراینی از خطرات موجود در آن روز بخصوص از اقدامات تلافی‌جویانه دولت جمهوری اسلامی ایران بخاطر شهادت مرحوم سردار سلیمانی مطلع بوده باشد؛ بنابراین مطابق این کنوانسیون شرکت هواپیمایی اوکراینی مسئولیتی برای جبران خسارت ندارد.

نویسنده کتاب حقوق بین‌الملل هوایی تصریح کرد «نوسین سندا قبل بررسی کنوانسیون مونترال

بر اساس گزارش رویترز،

نخست‌وزیر اوکراین اعلام کرده

است که این کشور به خانواده

هر کدام از قربانیان، ۸ هزار و

۳۵۰ دلار می‌پردازد. مقامات

اوکراین همچنین اعلام کرده‌اند

که به خانواده‌های قربانیان کمک

می‌کنند تا از ایران، ایران‌لین و

شرکت‌های بیمه غرامت دریافت

کنند

۱۹۹۹ است. بیشتر کشورهای از جمله اوکراین، کانادا و همه کشورهای عضو اتحادیه اروپا این کنوانسیون را پذیرفته‌اند، ولی به هر حال از آنجا که ایران به این کنوانسیون نیپیوسته‌است؛ لذا این کنوانسیون در خصوص شرکت هواپیمایی اوکراین قابل اجرا نیست. با توجه به اینکه کنوانسیون‌های ورشو و مونترال در این قضیه قابل اجرا نیستند، بازماندگانی می‌توانند در ایران علیه دولت (سازمان هواپیمایی ایران، ارتش یا سپاه) در دادگاه‌های ایران دعوا طرح کنند. در صورت عدم پرداخت خسارت به مسافران تبعه خارجی، آن‌ها با حمایت دولت خود باید بتوانند از طریق مراجع بین‌المللی پیگیری کنند.»

در این زمینه برخی از کارشناسان حقوقی نیز معتقدند که هر دو کشور ایران و اوکراین باید غرامت دهند؛ چرا که ایران‌لین اوکراین در شرایط نامن در آسمان ایران پرواز کرده‌است. بنابر نظر این کارشناسان ایران‌لین بین‌المللی اوکراین باید با اوج گرفتن تنش‌های ایران و آمریکا، پرواز ۷۵۲ را لغو می‌کرد.



فراخوان مناقصه عمومی

مناقصه عمومی یک مرحله‌ای شماره م/۲۰۶/۹۸ مربوط به مرمت و بهسازی جاده و محوطه چاه ۳۵۸ گچساران

الف- شرح مختصر خدمات:

عملیات خاکی و تخریب، احداث جوی خاکی، مخلوط ریزی، بتن ریزی، لوله کشی آب و گاز، سنگ کاری، اجرای سپتیک، زئومیران، تسطیح و رگلاژ مدنظر کارفرماست.

ب- محل اجرای خدمات و مدت انجام کار

محل انجام خدمات در گچساران و مدت انجام آن ۵ ماه می‌باشد

ج- برآورد کارفرما

برآورد کارفرما جهت انجام خدمات ۷۴۷/۳۲۱/۱۵/۷۲۷ ریال و تعدیل پذیر می‌باشد.

د- شرایط مناقصه گران متقاضی

-مناقصه گران دارای حداقل پایه ۵ گرایش راه و ترابری

-در تعیین برنده مناقصه و در شرایط برابر، الویت با شرکت‌های بومی استانی می‌باشد.

-داشتن گواهینامه تایید صلاحیت ایمنی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی

-توانایی ارائه تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار به مبلغ -/۳۵/۰۸۷/۳۶۶/۷۸۶ ریال که بایستی به یکی از دو صورت زیر ارائه گردد:

الف: ارائه رسید وجه صادره از سوی حسابداری کارفرما مبنی بر ارایز مبلغ فوق‌الذکر به شماره حساب ۰۲۲۰۶۷/۴۰۰۱۱۱۱۶۰۴۰۰۹۴۰ IR نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران شعبه مرکزی جمهوری اسلامی ایران- اهواز کد ۰ حساب -بنام شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب ب: ارائه ضمانتنامه بانکی به میزان مبلغ فوق‌الذکر طبق فرم نمونه که ابتدا برای مدت (۹۰ روز) معتبر بوده و پس از آن نیز با اعلام کارفرما برای مدت (۹۰ روز) دیگر قابل تمدید باشد. همچنین بدینوسیله تاکید می‌گردد که قید شماره و عنوان مناقصه روی رسید وجه نقد و ضمانتنامه بانکی ضروری و الزامی است.

-توانایی ارائه ده درصد مبلغ پیمان (در صورت برنده شدن) بعنوان تضمین انجام تعهدات

-داشتن ظرفیت آزاد (تعدادی و ریالی) در رشته مربوطه و نیز معتبر بودن اسم شرکت در پایگاه ساجار به آدرس http://sajar.mporg.ir

هـ- محل و مهلت دریافت اسناد

از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت به عمل می‌آید ظرف مهلت مقرر در این فراخوان ضمن اعلام آمادگی بصورت کتبی جهت دریافت اسناد با ارائه اصل فیش بانکی و معرفی نامه کتبی معتبر در یکی از روزهای اداری به یکی از آدرس‌های ذیل‌الذکر مراجعه نمایند تا ارزیابی‌های لازم وفق آیین‌نامه اجرایی بندج ماده ۱۲ قانون برگزاری مناقصات (ارزبایی ساده) به عمل آید.

۱- مهلت دریافت اسناد: از تاریخ ۱۳۹۸/۱۱/۸ لغایت ۱۳۹۸/۱۱/۸

۲- محل دریافت اسناد واقع در اهواز، کوی فدائیان اسلام، خیابان پارک ۴ (روبروی امور مسافرت) مجتمع اداری امور حقوقی و قراردادها (اتاق شماره ۱) و یا تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان بیهقی، پلاک ۲۸ ساختمان مرکزی یازدهم شرکت ملی نفت ایران طبقه دوم دفتر هماهنگی امور حقوقی و قراردادهای مناطق نفتخیز جنوب

۳- مبلغ خرید اسناد و شماره حساب: واریز مبلغ ۲/۳۸۰/۰۰۰ ریال به حساب شماره ۰۲۲۰۶۷/۴۰۰۱۱۱۱۶۰۴۰۰۹۴۰ IR نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران شعبه مرکزی جمهوری اسلامی ایران- اهواز کد ۰ و ارائه فیش مربوطه به امور حقوقی و قراردادهای شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب

و: محل، زمان تحویل و گشایش پیشنهادها

متقاضیان مکلفند پیشنهادات خود را حداکثر تا ساعت ۸،۳۰ روز شنبه مورخ ۱۳۹۸/۱۱/۱۹ به دفتر کمیسیون مناقصات در اهواز، کوی فدائیان اسلام مجتمع شهید تندگویان واقع در روبروی بلوک ۲- ساختمان سابق طرح‌های راه و ساختمان تسلیم نمایند. ضمانت‌پیشنهادات در ساعت ۱۵،۳۰ روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۸/۱۱/۲۰ گشایش و قرائت خواهد شد و حضور نماینده مناقصه گران با معرفی نامه و کارت شناسایی معتبر بلامانع است. هم‌زمان ارائه معرفی نامه و کارت ملی برای متقاضیان شرکت در مناقصه و نمایندگانشان شرکت در همه مراحل لازم و ضروری است.

تذکر:حسب مورد ارائه یک نسخه از اساسنامه، شرکتنامه و آگهی تاسیس و آخرین تغییرات ثبتی الزامی می‌باشد.

روابط عمومی شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب