مجله اروپایی حقوق بین‌الملل از مشروعیت حقوقی بستن تنگه هرمز توسط ایران می‌گوید

حق با ایران است

دیدگاه

الکساندر لات، پژوهشگر حقوق دریاها در دانشگاه قطب شمال نروژ

این یادداشت مشروعیت حقوقی بستن تنگه هرمز را از منظر حقوق مخاصمات مسلحانه دریایی بررسی می‌کند. در چارچوب حقوق کشورهای بی‌طرف، این یادداشت به رژیم عبور و مرور در تنگه هرمز، اعم از دریایی و هوایی، می‌پردازد که در جریان مخاصمه مسلحانه بین‌المللی (IAC) که به‌طور غیرقانونی از سوی ایالات متحده و اسرائیل علیه ایران آغاز شده، همچنان قابل اجرا است.

ایالات متحده و ایران، که طرف‌های مخاصمه هستند، عضو کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل متحد (UNCLOS) نیستند. از این منظر حقوقی، دشوار است بتوان نتیجه گرفت که حق عبور ترانزیتی بر عبور و پرواز ناوهای جنگی و هواپیماهای نظامی این کشورها در زمان صلح حاکم است. حملات اخیر به کشتی‌های تجاری در تنگه هرمز نیز عمدتاً از منظر حقوق هدف‌گیری نظامی و محاصره دریایی مورد بحث قرار گرفته‌اند.

ویژگی‌های تنگه و حملات به نفتکش‌ها

بر اساس تفسیر نظام‌مند بخش سوم کنوانسیون حقوق دریاها، تنگه بین‌المللی یک گذرگاه طبیعی دریایی است که برای کشتیرانی بین‌المللی میان دو پهنه بزرگ دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد، عرض آن از ساحل تا ساحل یا از خط مبدأ تا خط مبدأ بیش از ۲۴ مایل دریایی نباشد و کشتیرانی بین‌المللی در آن بر اساس یک معاهده تضمین شده باشد. تنگه هرمز این تعریف را داراست، زیرا در بخش کوتاهی در مرکز تنگه، آب‌های سرزمینی ایران و عمان با یکدیگر همپوشانی دارند. عرض این تنگه در باریک‌ترین نقطه ۲۰ مایل دریایی است.

طرح تفکیک مسیرهای تردد دریایی (TSS) در تنگه هرمز در سال ۱۹۷۳ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تصویب و در سال ۱۹۷۹ بازنگری شد. از این رو، این طرح یکی از قدیمی‌ترین سامانه‌های تفکیک مسیر تردد دریایی در جهان به شمار می‌رود.

طرح TSS برای تضمین ایمنی کشتیرانی در این منطقه پرتردد دریایی اهمیت دارد؛ منطقه‌ای که برای انتقال حدود یک‌پنجم نفت مورد نیاز جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد. مسیرهای دریایی و مقررات TSS برای کشتی‌های تجاری الزامی هستند، اما بر اساس راهنمای فرماندهی نیروی دریایی ایالات متحده درباره حقوق عملیات دریایی، رعایت آنها برای شناورهای دارای مصونیت حاکمیتی الزامی نیست. با این حال، در عمل همچنان توصیه می‌شود که ناوهای جنگی این مسیرها را دنبال کنند. ایران پیش‌تر نیز از مقررات TSS برای توقیف نفتکش‌های خارجی در تنگه هرمز استفاده کرده است. در واکنش به توقیف نفتکش ایرانی Grace1 توسط بریتانیا در تنگه جبل‌الطارق در سال ۲۰۱۹، نفتکش Stena Impero با پرچم بریتانیا و مالکیت سوئد به دلیل نقض ادعایی مقررات TSS توسط نیروهای ایرانی در تنگه هرمز توقیف شد.

همچنین در سال ۲۰۱۹، ایران مظنون به انجام حملات مین‌گذاری شد که به یک نفتکش با پرچم پاناما و مالکیت ژاپن و نیز یک نفتکش با پرچم جزایر مارشال و مالکیت نروژ آسیب رساند. در سال ۲۰۲۴ نیز ایران کشتی کانتینربر MSC Aries با پرچم پرتغال و مالکیت اسرائیل را در تنگه توقیف کرد.

کمتر از یک هفته پس از حمله ایالات متحده و اسرائیل، بنا بر گزارش‌ها، ۹ کشتی تجاری در تنگه هرمز و اطراف آن هدف حمله قرار گرفته‌اند. در همین زمینه، دونالد ترامپ متعهد شد: «در صورت لزوم، نیروی دریایی ایالات متحده در اسرع وقت اسکورت نفتکش‌ها از طریق تنگه هرمز را آغاز خواهد کرد.»

اگر ناوهای جنگی ایالات متحده اسکورت کشتی‌های تجاری را در این منطقه آغاز کنند، بر اساس قاعده ۶۰(د) دستورالعمل سن‌رمو، کشتی‌های اسکورت‌شده ممکن است به‌عنوان کشتی‌های تجاری دشمن و اهداف نظامی تلقی شوند.

قاعده ۶۱ دستورالعمل سن‌رمو تصریح می‌کند که هرگونه حمله به این کشتی‌ها تابع قواعد اساسی مندرج در قواعد ۳۸ تا ۴۶ این دستورالعمل است. این دستورالعمل که در حال حاضر در دست بازنگری قرار دارد، به‌طور گسترده بازتاب‌دهنده حقوق بین‌الملل عرفی در زمینه حقوق مخاصمات مسلحانه دریایی شناخته می‌شود.

به نظر می‌رسد محتمل‌تر آن باشد که ناوهای جنگی ایالات متحده به‌طور مستمر در تنگه هرمز گشتزنی کنند؛ اقدامی که ایران را از حمله به کشتی‌های تجاری بازخواهد داشت. در این وضعیت، ناوهای جنگی هیچ کشتی تجاری را در تنگه هرمز اسکورت نخواهند کرد و کشتی‌ها نیز به‌صورت کاروانی حرکت نخواهند کرد. برای مقایسه، ناوهای جنگی روسیه اخیراً گشتزنی در خلیج فنلاند را آغاز کرده‌اند تا هرگونه اقدام اجرایی فنلاند یا استونی علیه نفتکش‌های بدون تابعیت و لنگرکش روسیه در آن منطقه را بازدارند. اما مأموریت روسیه به‌گونه‌ای طراحی شده است که از ایجاد وضعیتی جلوگیری کند که اوکراین بتواند با این ادعا که کشتی‌های تجاری در کاروانی همراه با یک ناو جنگی دشمن حرکت می‌کنند، آنها را هدف قرار دهد.

افزون بر این، نفتی که با یک نفتکش دارای پرچم یک کشور بی‌طرف از تنگه هرمز عبور می‌کند، ممکن است آن کشتی تجاری را به یک هدف نظامی تبدیل کند، اگر این نفت قرار باشد تا حدی برای وسایل نقلیه نظامی دشمن یا دیگر مقاصد نظامی مورد استفاده قرار گیرد. بر اساس ماده ۵۲(۲) پروتکل الحاقی اول (که ایالات متحده ماهیت عرفی آن را پذیرفته است)، ایران می‌تواند چنین نفتکش‌هایی را که نفت را برای استفاده ارتش اسرائیل یا ایالات متحده در پشتیبانی از عملیات نظامی آنها حمل می‌کنند، هدف قرار دهد.

از نظر حقوقی، این‌گونه «نفتکش‌های وارداتی» وضعیت متفاوتی دارند و می‌توان آنها را بر اساس بندهای (ب) یا (گ) قاعده ۶۰ دستورالعمل سن‌رمو در زمره اهداف نظامی طبقه‌بندی کرد. بر پایه این دیدگاه، نفتکشی که نفت را به مقصد اسرائیل حمل می‌کند، ممکن است از سوی ایران در تنگه هرمز هدف قرار گیرد.

آیا در خلیج فارس محاصره دریایی وجود دارد؟

بستن این گلوگاه راهبردی کشتیرانی بین‌المللی توسط ایران، به اشتباه به‌عنوان یک محاصره دریایی بالفعل توصیف شده است.

محاصره دریایی عبارت است از جلوگیری مؤثر از دسترسی کشتی‌ها و هواپیماهای همه کشورها به مناطق ساحلی مشخصی که بخشی از قلمرو یک دولت دشمن هستند یا تحت کنترل آن قرار دارند و همچنین جلوگیری از خروج از آن مناطق. در جریان جنگ ایران و عراق (جنگ نفتکش‌ها) در سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۸، هر دو طرف بدون اعلام رسمی، علیه یکدیگر محاصره دریایی برقرار کرده بودند.

اما در اینجا یک پرسش بنیادین مطرح می‌شود. آیا ایران از نظر حقوقی مجاز است در تنگه هرمز محاصره دریایی برقرار کند؟ پاسخ این پرسش در درجه اول به این بستگی دارد که آیا تمام سواحل خلیج فارس (به‌جز ایران) بخشی از قلمرو یا تحت کنترل یک دولت دشمن، یعنی ایالات متحده، محسوب می‌شوند یا خیر. از یک سو، حملات ایران همه کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس را هدف قرار داده است. از سوی دیگر، این موضوع را می‌توان با حضور پایگاه‌های نظامی ایالات متحده در هر یک از این کشورهای عربی توضیح داد.

به‌طور فرضی، اگر ایالات متحده کنترل خطوط ساحلی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس را در اختیار داشته باشد، ایران می‌تواند علیه سراسر سواحل عربی خلیج فارس محاصره دریایی برقرار کند. مهم‌ترین معیار برای مشروعیت محاصره دریایی، اثربخشی آن است (قاعده ۹۵ دستورالعمل سن‌رمو)؛ اصلی که در عمل به این معناست که هیچ کشتی یا هواپیمایی نباید بتواند محاصره را نقض کند.

خوشبختانه برای کشورهای بی‌طرف در این مخاصمه، در حال حاضر هیچ محاصره دریایی در تنگه هرمز وجود ندارد.

بنابراین، از منظر حقوقی، اینکه آیا کشتی‌ها و هواپیماهای کشورهای بی‌طرف همچنان حق عبور از این تنگه بین‌المللی را دارند یا خیر، تابع رژیم حقوقی عبور و مرور حاکم بر تنگه هرمز است.

در مورد هواپیماها، مسأله به این پرسش بازمی‌گردد که آیا تنگه هرمز مشمول رژیم عبور ترانزیتی است یا رژیم عبور بی‌ضرر (غیرقابل تعلیق)؛ زیرا رژیم عبور بی‌ضرر حق پرواز بر فراز تنگه را به رسمیت نمی‌شناسد.

با این حال، حتی اعمال رژیم عبور ترانزیتی نیز با ملاحظاتی همراه است که در ادامه توضیح داده خواهد شد.

حق عبور ترانزیتی در تنگه هرمز

تنگه هرمز منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) خلیج‌فارس را به منطقه انحصاری اقتصادی دریای عرب متصل می‌کند و از این رو، شرایط مندرج در ماده ۳۷ کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS) برای اعمال رژیم عبور ترانزیتی را داراست.

رژیم عبور ترانزیتی، حق اعمال آزادی کشتیرانی و پرواز را با رعایت شرایط مقرر در بخش سوم کنوانسیون حقوق دریاها فراهم می‌کند.

چارچوب حقوقی کنوانسیون حقوق دریاها درباره مناطق مختلف دریایی، تا حد زیادی حتی در زمان مخاصمه مسلحانه نیز به قوت خود باقی می‌ماند؛ هم در مورد کشورهای بی‌طرف و هم در مورد کشورهای درگیر جنگ.

دولت‌ها موظفند عبور ایمن کشتی‌ها و هواپیماهای کشورهای بی‌طرف را از یک تنگه بین‌المللی تضمین کنند (رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده تنگه کورفو).

بستن موقت یک تنگه بین‌المللی روی کشتی‌ها و هواپیماهای دشمن امکان‌پذیر است. برای مثال، مصر در سال‌های ۱۹۵۶ و ۱۹۶۷ تنگه تیران را به روی کشتی‌های اسرائیلی بست.

اما حتی اگر ایران در تنگه هرمز مین‌ریزی دریایی انجام دهد، در زمان وجود یک محاصره دریایی مؤثر، می‌تواند عبور سریع کشتی‌های کشورهای بی‌طرف را از طریق مسیرهای امن تضمین کند.

بر اساس قاعده ۳۲ دستورالعمل سن‌رمو، کشتی‌های کشورهای بی‌طرف حق دارند از حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق از تنگه‌های بین‌المللی متعلق به طرف‌های درگیر استفاده کنند.

همچنین قاعده ۲۷ این دستورالعمل مقرر می‌دارد: «عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی و عبور از آب‌هایی که مشمول حق عبور از مسیرهای دریایی مجمع‌الجزایری هستند، نباید مختل شود، مگر آنکه مسیرهای جایگزین امن و مناسب فراهم شده باشد.»

با این حال، هاینتشل فون هاینگ معتقد است که در جریان یک مخاصمه مسلحانه بین‌المللی، حریم هوایی بالای یک تنگه بین‌المللی را می‌توان به روی پرواز هواپیماهای کشورهای بی‌طرف و طرف‌های درگیر بست.

او و کامینوس و کوگلیاتی-بانتز بر این باورند که دولت ساحلی تنگه، در شرایطی که «شدیدترین وضعیت‌های اضطراری» آن را توجیه کند، احتمالاً می‌تواند کشتیرانی در یک تنگه بین‌المللی را به‌طور کامل متوقف کند.

به‌نظر می‌رسد ایران در حال حاضر با چنین وضعیتی مواجه است.

البته اگر رژیم حقوقی حاکم بر یک تنگه، عبور بی‌ضرر باشد نه عبور ترانزیتی، چنین رژیم آزادی‌بخش و گسترده‌ای اعمال نخواهد شد.

حق عبور بی‌ضرر در تنگه هرمز

نکته قابل توجه این است که ایران معتقد است رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز، عبور بی‌ضرر است نه عبور ترانزیتی. حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق ویژه تنگه‌ها (ماده ۴۵(۲) کنوانسیون حقوق دریاها) نمی‌تواند منافع ایالات متحده را در تنگه هرمز و فضای بالای آن تأمین کند.

بر اساس ماده ۲۰ کنوانسیون حقوق دریاها، زیردریایی‌ها و سایر شناورهای زیرسطحی هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق باید روی سطح آب حرکت کنند و پرچم خود را آشکارا برافرازند.

همچنین هواپیماهای خارجی در چارچوب رژیم عبور ترانزیتی از آزادی پرواز برخوردارند، در حالی که چنین حقی در رژیم عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق برای هواپیماها وجود ندارد. علاوه بر این، مقررات محدودکننده گسترده‌ای بر حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق حاکم است (ماده ۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها).

برخلاف رژیم عبور ترانزیتی، رژیم عبور بی‌ضرر به دولت ساحلی اجازه می‌دهد اقدامات لازم را در دریای سرزمینی خود برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست، اتخاذ کند (ماده ۲۵(۱) کنوانسیون حقوق دریاها).

ایران کنوانسیون حقوق دریاها را تصویب نکرده است و حق عبور ترانزیتی مفهومی نوآورانه است که اولین‌بار در همین کنوانسیون مطرح شد.

ایران بر این باور است که رژیم عبور ترانزیتی بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی نیست و تنها دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها می‌توانند از حق عبور ترانزیتی بهره‌مند شوند.

همچنین، حتی اگر رژیم جدید عبور ترانزیتی به‌عنوان بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی لازم‌الاجرا شده باشد، این احتمال وجود دارد که ایران به دلیل برخورداری از جایگاه «معترض مستمر» همچنان به آن متعهد نباشد.

ایران کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای سرزمینی و منطقه مجاور، کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل (UNCLOS) و کنوانسیون ۱۹۶۹ وین درباره حقوق معاهدات را امضا کرده، اما هیچ‌یک از این معاهدات را تصویب نکرده است.

همانند ایران، ایالات متحده به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کشورهای استفاده‌کننده از تنگه هرمز و اسرائیل به‌عنوان دیگر طرف درگیر در مخاصمه مسلحانه بین‌المللی جاری، عضو کنوانسیون حقوق دریاها نیستند.

اما برخلاف ایران، موضع ایالات متحده و اسرائیل این است که حق عبور ترانزیتی بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی محسوب می‌شود.

جیمز کراسکا توضیح می‌دهد که با استناد به تاریخچه تدوین کنوانسیون حقوق دریاها می‌توان استدلال کرد که ایران نمی‌تواند از مزیت دریای سرزمینی ۱۲مایل بهره‌مند شود، بی‌آنکه عبور آزاد کشتی‌ها و هواپیماها را در تنگه هرمز و فضای بالای آن تضمین کند.

بر اساس دیدگاه‌های مطرح‌شده در ادبیات حقوقی برخلاف دریای سرزمینی ۱۲مایل دریایی و حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق، روشن نیست که حق عبور ترانزیتی بخشی از حقوق بین‌الملل عرفی باشد.

از این رو، در شرایط کنونی، رژیم حقوقی حاکم بر عبور از تنگه هرمز تا حدودی به این بستگی دارد که دولت صاحب پرچم کشتی یا هواپیما عضو کنوانسیون حقوق دریاها باشد یا نباشد.

کشورهای مهم استفاده‌کننده از تنگه هرمز مانند چین، ژاپن، کره جنوبی، کشورهای عضو اتحادیه اروپا، بریتانیا، نروژ و سایر دولت‌های عضو کنوانسیون حقوق دریاها، می‌توانند به‌طور روشن به حق عبور ترانزیتی در تنگه هرمز استناد کنند. اما اگر این کشورها بی‌طرفی خود را از دست بدهند و به طرف‌های درگیر جنگ تبدیل شوند، دیگر مشمول این قاعده نخواهند شد ودر اینجا دوباره حق با ایران است.

به نظر من، دولت‌های ساحلی تنگه، یعنی ایران (به‌عنوان دولت امضاکننده کنوانسیون حقوق دریاها) و عمان (به‌عنوان دولت عضو کنوانسیون)، می‌توانند حق عبور ترانزیتی دولت‌های عضو کنوانسیون را در تنگه هرمز رعایت کنند.

منبع: European Journal of International Law

> ایران معتقد است رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز، عبور بی‌ضرر است، نه عبور ترانزیتی. حق عبور بی‌ضرر غیرقابل تعلیق ویژه تنگه‌ها (ماده ۴۵(۲) کنوانسیون حقوق دریاها) نمی‌تواند منافع ایالات متحده را در تنگه هرمز و فضای بالای آن تأمین کند

> برخلاف رژیم عبور ترانزیتی، رژیم عبور بی‌ضرر به دولت ساحلی اجازه می‌دهد اقدامات لازم را در دریای سرزمینی خود برای جلوگیری از عبوری که بی‌ضرر نیست، اتخاذ کند

> طرح تفکیک مسیرهای تردد دریایی (TSS) در تنگه هرمز در سال ۱۹۷۳ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تصویب و در سال ۱۹۷۹ بازنگری شد. از این رو، این طرح یکی از قدیمی‌ترین سامانه‌های تفکیک مسیر تردد دریایی در جهان به شمار می‌رود

نتیجه‌گیری

برش

از منظر حقوقی، کشتی‌ها و هواپیماهای کشورهای بی‌طرف همچنان می‌توانند حق عبور ترانزیتی خود را در تنگه هرمز و فضای بالای آن اعمال کنند.

ایالات متحده، به‌عنوان طرف درگیر، باید در اسکورت کشتی‌های تجاری به‌صورت کاروانی احتیاط کند، زیرا این اقدام ممکن است کشتی‌هایی را که در شرایط عادی باید غیرنظامی تلقی شوند، به اهداف نظامی ایران تبدیل کند.

میان دولت‌های ساحلی و دولت‌های استفاده‌کننده از تنگه درباره رژیم حقوقی حاکم بر تنگه هرمز اتفاق نظر وجود ندارد. این اختلاف، به شکل‌گیری یک رژیم حقوقی موازی و ایجاد نوعی «منطقه خاکستری» در زمینه حکمرانی حقوقی تنگه هرمز منجر شده است.

به نظر می‌رسد این وضعیت نتیجه آن است که کنوانسیون حقوق دریاها تنها به‌طور ناقص بر مقررات مربوط به کشتیرانی در این تنگه اعمال می‌شود؛ زیرا از یک سو، دولت ساحلی با رژیم عبور ترانزیتی مخالفت کرده و از سوی دیگر، بسیاری از دولت‌های استفاده‌کننده از تنگه، از جمله ایالات متحده، از پیوستن به کنوانسیون حقوق دریاها خودداری کرده‌اند.

آگهی فراخوان مناقصه عمومی
هم‌زمان با ارزیابی (یکپارچه) یک مرحله‌ای

شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران
منطقه تهران

مناقصه ۱۴۰۵-۶
نوبت اول

شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، منطقه تهران در نظر دارد خدمات مورد نیاز خود را با شرایط ذیل و به‌صورت برگزاری مناقصه عمومی هم‌زمان با ارزیابی (یکپارچه) یک مرحله‌ای از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) تأمین نماید.

نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، بالاتر از خیابان جلال آل احمد، بین کوچه یازدهم و دوازدهم، پلاک ۱۹۲۱، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، منطقه تهران، کدپستی ۱۴۳۹۷۳۳۱۱۱

شماره فراخوان در سامانه ستاد	۲۰۰۵۰۹۲۱۶۰۰۰۰۰۰۶
موضوع مناقصه	قرارداد واگذاری حجمی-زمانی اداره امور بهره‌برداری و نگهداشت و تعمیرات تأسیسات تصفیه خانه ری
مدت اجرای قرارداد	یک‌سال شمسی
مبلغ برآورد	مبلغ ۱۹۱،۱۷۱،۸۰۴،۸۸۵ ریال بر مبنای قانون کار
مبلغ تضمین	۹،۵۵۸،۵۹۰،۲۴۴ ریال
نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار	تضامین قابل قبول طبق آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی مصوب ۹۴/۰۹/۲۲ (درصورت واریز نقدی رسید وجه امور مالی منطقه در پاکت الف ارائه گردد.) * (تضامین ارائه شده توسط بانک گردشگری، پاسارگاد و کارگزاران آنها، و ارائه هر گونه چک قابل قبول نمی‌باشد.)
تاریخ انتشار در سامانه ستاد	ساعت ۱۳:۰۰ روز سه‌شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۳
مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد	تا ساعت ۱۹:۰۰ روز دوشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۹
تاریخ بازدید	رأس ساعت ۱۰ صبح روز سه‌شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۳۰
تاریخ جلسه توجیهی	رأس ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۳۱
مهلت زمانی ارسال پیشنهاد در سامانه ستاد	تا ساعت ۱۹:۰۰ روز دوشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۲
شرایط متقاضیان	رعایت و بارگذاری کلیه مفاد مندرج در متن شرایط عمومی و برگ شماری در اسناد مناقصه منتشر شده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت الزامی می‌باشد.
تاریخ گشایش پاکات ارزیابی کیفی	ساعت ۸ صبح روز چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۴
تاریخ گشایش پاکات الف، ب و ج	از ساعت ۹ صبح روز یک‌شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۵
تاریخ اعتبار پیشنهادات	سه ماه بعد از بازگشایی پاکات نرخ.

بدیهی است کلیه فرآیندهای برگزاری مناقصه از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی www.setadiran.ir انجام می‌پذیرد و به پیشنهادهای خارج از سامانه هیچ‌گونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه‌گران بایستی نسبت به ثبت‌نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضای الکترونیکی اقدام نمایند.

*اطلاعات تماس سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۱۴۵۶ دفتر ثبت‌نام: ۰۲۱-۸۸۹۶۹۷۳۷ و فاکس ۰۲۱-۸۸۹۵۵۹۵۳

شناسه ۲۲۲۴۸۳۹
روابط عمومی منطقه تهران

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
(شماره فراخوان: ۲۰۰۵۰۰۱۱۰۵۰۰۰۱۲۵)

نوبت دوم

شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران
شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران

الف) مشخصات مناقصه
۱- مناقصه‌گزار
نام: شرکت خطوط لوله ومخابرات نفت ایران - منطقه شمال غرب
نشانی: زنجان- بلوار پروفسور ثبوتی- روبه‌روی نمایشگاه‌های بین‌المللی کاسپین
۲- موضوع مناقصه: حفاظت، مراقبت و نگهبانی منطقه شمال غرب
۳- مبلغ برآورد اولیه: ۷۳۹/۶۳۲/۹۰۹/۱۹۸ ریال
۴- محل اجرای کار: منطقه شمال غرب
۵- مدت اجرای کار: ۱ سال
ب) شرایط الزامی برای شرکت در مناقصه
۱- روش ارزیابی مالی: براساس دستورالعمل ارزیابی مالی و تعیین کمترین قیمت متناسب در مناقصات وزارت نفت به‌شماره ۱۵۰-۲-۲۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۳۱.
۲- خودداری از انعقاد قرارداد مازاد بر مبلغ ده برابر نصاب معاملات بزرگ با برنده مناقصه فاقد صورت‌های مالی حسابرسی شده و مشمول آیین‌نامه راهکارهای افزایش ضمانت اجرایی و تقویت حسابرسی.
۳- لزوم بارگذاری گواهی‌نامه تعیین صلاحیت پیمانکاری معتبر از اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی درزمینه/های خدمات عمومی در سامانه ستاد.
۴- لزوم تأیید شرکت‌های مناقصه‌گر از سوی سازمان حراست صنعت نفت.
پ) مبلغ و نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار
۱- مبلغ تضمین: ۳۶/۹۸۱/۶۴۵/۴۵۹ ریال
۲- نوع تضمین: بارگذاری یک یا ترکیبی از تضمین‌های موضوع ماده ۴ آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی در سامانه ستاد.
واریز وجه نقد به‌شماره شبا IR ۸۵۰۱۰۰۰۰۴۱۰۱۰۴۶۸۷۱۲۰۲۷۳۸ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و اخذ رسید واریز وجه از امور مالی مناقصه‌گزار و بارگذاری رسید وجه در سامانه ستاد.
تحویل پاکت اصل تضمین به‌صورت دربسته با درج مشخصات به دفتر کمیسیون مناقصات مناقصه‌گزار و دریافت رسید (گشایش نشدن پیشنهادها درصورت عدم تحویل پاکت در مهلت ارائه پیشنهادها).
عدم پذیرش ضمانت‌نامه‌های صادره از بانک‌های پاسارگاد و گردشگری.
ت) مهلت دریافت اسناد مناقصه و مهلت، زمان و محل ارائه و گشایش پیشنهادها
۱- مهلت دریافت اسناد مناقصه: تا ساعت ۱۲:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۰۳ از طریق سامانه ستاد.
۲- مهلت ارائه پیشنهادها (الف، ب و ج): تا ساعت ۱۲:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۷ از طریق سامانه ستاد.
۳- زمان و محل گشایش پیشنهادها: در ساعت ۰۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۴ از طریق سامانه ستاد و در محل کمیسیون مناقصات مناقصه‌گزار به نشانی: تهران، خیابان شهید سپهبد قرنی، نبش کوچه نوید، شماره ۱۸۸، شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران، طبقه هشتم.
۴- زمان و مکان جلسه توجیهی: در ساعت ۱۰:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۱ به نشانی: زنجان- بلوار پروفسور ثبوتی- روبه‌روی نمایشگاه‌های بین‌المللی کاسپین- شرکت خطوط لوله ومخابرات نفت ایران- منطقه شمال غرب.
ث) توضیحات
لزوم درج نشانی، تلفن تماس و نمابر محل اقامت مناقصه‌گران در سامانه ستاد برای ارسال دعوت‌نامه و یا هرگونه اطلاع‌رسانی از جمله مواعد و مهلت‌های مناقصه.
برای کسب اطلاعات بیشتر تماس با تلفن ۰۲۴۳۳۰۴۶۰۵۸

شناسه ۲۲۲۲۲۱۴
روابط عمومی
www.shana.ir www.setadiran.ir www.ioptc.ir