

INTERGLOBAL

SEENOTRETTUNG IM MITTELMEER

„Ihr habt mich neu geboren“

Text und Fotos: Giacomo Sini

Obwohl die Europäische Union zur Flüchtlingsabwehr Staaten wie Tunesien bezahlt und mit libyschen Banden kollaboriert, wagen zahllose Verzweifelte die gefährliche Fahrt übers Mittelmeer, um nach Europa zu gelangen. Die woxx war an Bord der „Life Support“, einem Seenotrettungsschiff für Menschen, die Schlimmeres kennen als den Tod.

Mohammad*, ein junger Syrer von 24 Jahren, steigt die Stufen des Schiffes hinauf, er hat helle, müde Augen, schaut sich um und atmet nach den ersten Schritten an Deck erleichtert auf. Dann schaut er in den Himmel und lächelt. Nach einer siebenstündigen Qual auf offener See ist er in Sicherheit. Wir sind an Bord des Rettungsboots „Life Support“, dem Such- und Rettungsboot der Nichtregierungsorganisation „Emergency Information“ im Mittelmeer.

„Das Projekt wurde 2022 ins Leben gerufen, nachdem wir jahrelange Erfahrung an Land bei der Ausschiffung von Schiffbrüchigen und der medizini-

schen Unterstützung an Bord anderer NGO-Schiffe gesammelt hatten“, sagt Alessandro Bertani, Vizepräsident von Emergency Information. „Wir haben immer unter schwierigen Bedingungen für die Opfer von Krieg und Armut gearbeitet, mit Life Support setzen wir diese Arbeit auch auf See fort, denn diejenigen, die wir retten, suchen verzweifelt nach einer Chance, um zu überleben, und nicht nach einem besseren Leben.“

An Bord des Schiffes ist die Besatzung international, neben den ukrainischen, aserbaidzhanischen und rumänischen Seeleuten gibt es das Notfallteam. Die Tage auf See sind geprägt vom Rhythmus der Wellen und den „Drills“ (Ausbildung für die Seenotrettung und die Abläufe nach der Rettung von Personen; Anm. d. Red.). Die Aufgabenteilung ist gut organisiert. Verschiedene Teams haben eine spezifische Rolle auf dem Schiff: das SAR-Team (Search and Rescue), das in der Seenotrettung mit den RHIBs (Rigid Hull Inflatable Boat) eingesetzt wird, das Hospitality-Team, das Schiff-

brüchige zunächst an Bord aufnimmt, und das medizinische Team, das aus einem Arzt und zwei Krankenschwestern besteht. Schließlich das Logistikteam und zwei Kulturvermittler.

„Von nun an müssen wir auf alles vorbereitet sein und unsere Funkgeräte auf hoher Lautstärke eingeschaltet lassen.“

Jeder an Bord ist abwechselnd dafür zuständig, die Gemeinschaftsräume zu reinigen, Funksprüche abzuhören und das Meer von der Brücke aus zu beobachten. Wenn ein Boot in Seenot gesichtet wird, wird von hier aus ein allgemeiner Alarm ausgelöst. Ani, eine junge Frau aus der nordspanischen Region Asturien, und Maria aus Italien koordinieren die Operationen. Kapitän des Schiffes ist Domenico, ein Italiener mit langjähriger Segelerfahrung.

„Ein weiterer Tag an Bord der Life Support beginnt“, sagt Ani und meint damit die tägliche Besprechung um 9 Uhr, bei denen sie die Besatzung auf den neuesten Stand bringt und die durchzuführenden Aktivitäten skizziert. „Heute starten wir um 09.30 Uhr mit Übungen. Jede Person muss in der Position bereit sein, die in den vorangegangenen Sitzungen beschlossen wurde.“

Die einen gehen aufs Außendeck, um eine Zigarette zu rauchen, die anderen trinken Kaffee in der Messe, bis der Funkspruch einer Rettungssimulation eintrifft und sich jeder auf die ihm zugewiesene Aufgaben vorbereitet. Dies wird täglich wiederholt, mit Training auch abends, bereit für alle Eventualitäten, bei allen Seebedingungen und zu jeder Zeit. Nach ein paar Tagen Fahrt kommt das Schiff in der maltesischen SAR-Zone ein. „Von nun an müssen wir auf alles vorbereitet sein und unsere Funkgeräte auf hoher Lautstärke eingeschaltet lassen“, motiviert Ani das Team, während die See immer rauer wird.

Ein paar Stunden vergehen und die Koordinatoren rufen die Besatzung zu einer Notfallsitzung zusammen. „Wir haben einen Mayday-Alarm von dem Flugzeug Sparrow 4, das zu Frontex (Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache; Anm. d. Red.) gehört, erhalten, wonach etwa 40 Menschen an Bord der tunesischen Gasbohrinsel Miskar ausgemacht wurden, wir segeln dorthin, es ist ein paar Meilen entfernt, seid bereit, zu intervenieren.“ Wenig später kommt der Funkspruch, es sei Zeit zu handeln.

An der betreffenden Stelle angekommen, werden die RHIBs zu Wasser gelassen und steuern auf die Bohrsinsel zu. „Wir haben die Freigabe, dass ihr euch nähern könnt“, informiert Ani.

Wir sind auf einem der beiden RHIBs, Ian, ein siebzig Jahre alter schwedischer Steuermann, nimmt Fahrt auf, die Wellen steigen weiter und es weht ein starker Wind. Die Bohrsinsel ist nur wenige Meter entfernt, „ich kann sie sehen, sie sind in der Nähe der Treppe“, ruft Bader, ein Kulturvermittler aus Marokko. Der Industriekoloss wird von hohen Säulen getragen und ist über eine Treppe erreichbar, die in den Wellen zu ver-

Enttäuschte Hoffnung: Flüchtlinge, die es bis auf diese tunesische Bohrsinsel geschafft haben, wurden von der Marine des Landes nach Tunesien zurückgebracht.



Völlig entkräftet: Die meisten Menschen, die von dem Seenotretter „Life Support“ gerettet wurden, können kaum noch stehen.

schwinden scheint. Die Schiffbrüchigen haben sich in der Nähe verbarriadiert und drängeln sich dort. Nicht weit entfernt treibt ein leeres Beiboot vorbei.

Ani bittet das RHIB, sich 500 Meter von der Bohrinsel zu entfernen. Minuten vergehen und es gibt keine Kommunikation mehr mit der Life Support. Es sind hektische Momente, die Spannung an Bord ist hoch und es kann nichts unternommen werden. „Kommt zurück zum Mutterschiff“, befiehlt Ani plötzlich. Im RHIB schauen sich alle an und ein Schrei der Missbilligung zerreißt die Stille. Stunden vergehen, das Licht einer Marineeinheit nähert sich der Bohrinsel und das Frontex-Flugzeug entfernt sich. Der flackernde Schein einer Fackel, die von den Schiffbrüchigen gehalten wird, verschwindet.

„Kommt zurück zum Mutterschiff“, befiehlt Ani plötzlich. Im Rettungsboot schauen sich alle an und ein Schrei der Missbilligung zerreißt die Stille.

Das RHIB-Team bleibt auf See, während ein Teil des Teams an Bord zurückkehrt. „Wir haben euch gebeten, zurückzukommen, weil die Verantwortlichen der Bohrinsel sich trotz anfänglichen grünen Lichts plötzlich geweigert haben, uns heranzulassen. Sie haben uns gebeten, die Schiffbrüchigen an eine tunesische Marineinheit zu übergeben. Wir haben das abgelehnt, denn Tunesien ist kein sicherer Hafen“, erzählt Ani in einer Sitzung am Abend. Während des Rettungsversuchs versuchte Life Support, mit dem maltesischen und italienischen MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) in Kontakt zu treten, jedoch ohne eine Antwort zu erhalten.

Die Ablehnung der Intervention erfolgt 9 Monate nach der Unterzeichnung des Memorandums zwischen der EU und Tunesien in Tunis, das vorsieht, dass die Europäische Kommission dem nordafrikanischen Land 105 Millionen Euro für das Migrations-

management und die Verstärkung der Kstenkontrollen zur Verfügung stellt (siehe den Artikel „Meloni macht das Spiel“ in woxx 1749).

Wie aus einem Artikel der britischen Tageszeitung „Financial Times“ vom 25. März 2024 hervorgeht, werden nach einer Reihe von Meinungsverschiedenheiten über die Auszahlung der Gelder und trotz der Kritik verschiedener humanitärer Organisationen wie „Human Rights Watch“ schätzungsweise 164 Millionen Euro an die tunesischen Sicherheitskräfte gezahlt. „Die tunesischen Behörden haben Menschen, die in Booten fliehen und in Tunesien gefährdet sind, zwangsweise zurückgeführt“, sagte Lauren Seibert, Expertin für Flüchtlings- und Migrantenrechte bei „Human Rights Watch“. „Die EU trägt eine Mitverantwortung für das Leid von Migranten, Flüchtlingen und Asylsuchenden in Tunesien.“

In der Nacht setzte Life Support die Such- und Rettungsaktion fort, indem man in der Nähe der Bohrinsel blieb. „Wir haben versucht, mit der Miskar in Kontakt zu treten, ohne jemals eine Antwort zu erhalten; das sind die Bedingungen, unter denen wir arbeiten“, berichtet Ani seufzend am Ende des Treffens.

„Diese Szene ist mir im Gedächtnis geblieben“, sagt Kulturvermittler Bader. „Wir waren begeistert, diese Menschen retten zu können, und ich war drauf und dran, sie zu beruhigen und ihnen zu sagen, dass wir sie alle mitnehmen würden.“ Seine Stimme erstickt vor Wut und sein Blick ist auf das Meer gerichtet. „Ich konnte deut-

lich zwei Kinder und einige Frauen sehen, dann kam die Aufforderung, umzukehren.“ Bis heute ist die Anfrage von Life Support nach dem Ausgang der Rettungsaktionen und dem Verbleib der Schiffbrüchigen nicht beantwortet worden.

Die Nacht bricht herein und die Life Support steuert auf die libysche Sonderverwaltungszone zu. Eine lange Welle rollt heran und bringt das Schiff zum Schwanken. Plötzlich ertönt Anis Stimme aus allen Funkgeräten: „An alle Rettungskräfte, wir haben Sichtkontakt mit einem Schiffbruch aufgenommen, bereitet euch auf Rettungseinsätze vor.“ Nur wenige Stunden sind seit dem letzten intensiven Tag vergangen, aber zum Nachdenken bleibt keine Zeit.

Vom Außendeck aus ist ein mit Menschen berflltes Boot zu sehen, es befindet sich ganz in der Nähe der Life Support. „Wir sind eine italienische humanitäre Organisation, bleiben Sie ruhig“, ruft Tareq aus Syrien, einer der Kulturvermittler, durch ein Megafon. Innerhalb von Sekunden werden die RHIBs ins Wasser gelassen, es bleibt nicht viel Zeit.

„Das war eng, eine sehr riskante Situation“, sagt Nicola, ein Retter des italienischen SAR-Teams, der in einem der beiden RHIBs arbeitete. „angesichts der hohen Wellen hätte das Boot kentern können, also verteilten wir so schnell wie möglich Rettungswesten.“ Als sich das RHIB dem in Not geratenen Boot näherte, fiel Nicola auf, dass es ein Doppeldeck hatte: „Es waren Leute unter Deck und es roch stark nach Benzin. Sofort bemerkte ich

einen Mann, der regungslos dalag“, erzählt er, „wir dachten zunächst, er sei ohnmächtig geworden und machten uns große Sorgen.“

„Das war eng, eine sehr riskante Situation, angesichts der hohen Wellen hätte das Boot kentern können.“

Niemand wurde zurückgelassen, alle Schiffbrüchigen wurden an Bord der Life Support gebracht. Die meisten konnten, matt vor Erschöpfung, kaum noch stehen. Eine Frau konnte kaum gehen, in ihrem Blick der Schmerz einer endlosen Reise. Sara, eine sardische Krankenschwester und Leiterin des medizinischen Teams, begrüßt die Geretteten der Reihe nach und überprüft mit dem Team deren Gesundheitszustand. „Viele leiden an Dehydrierung und körperlichen Schmerzen von der Reise“, erläutert sie.

Es sind insgesamt 52 Schiffbrüchige, die aus Pakistan, Bangladesch, Syrien, Ägypten und Nigeria kommen. Das Notfallteam bringt sie in den Schutzbereich, einen Ort des Schiffes, an dem sich eine kleine Klinik befindet. Nach weiteren Untersuchungen ist klar: Es gibt keine schwerwiegenden medizinischen Flle.

Domenico kommt wenige Stunden nach der Rettung von der Brücke herunter, um die Schiffbrüchigen zu treffen: „Ich teile Ihnen mit, dass die





Ernstfall oder Drill: Wenn die Besatzung der „Live Support“ gerade keinen Rettungseinsatz hat, wird ein solcher geübt.

italienischen Behörden uns den Hafen von Catania zum Ausschiffen angewiesen haben, morgen Abend werden Sie in Italien sein.“ Applaus ertönt, Amhed*, ein 24-Jähriger Mann aus Aleppo, umarmt Abdel* und Mohammad, seine Mitreisenden. „Wir sind gestern Abend aus Zwara, Libyen, aufgebrochen“, erzählt er dann, „die See war sehr rau, wir mussten durch die aufgepeitschte Brandung laufen, ehe wir das Boot erreichten, das Wasser stand uns bis zur Brust, wir hatten alle Angst zu ertrinken.“

„Die Libyer haben uns immer schlecht behandelt, wir wurden sogar von einer Miliz gefangen genommen, die jeweils 2.000 Dollar verlangte, um uns freizulassen.“

Von Syrien aus führte Ahmed seine Flucht nach Jordanien und dann in den Libanon, wo er drei Jahre blieb. „Vor vier Monaten traf ich die Entscheidung, nach Libyen zu gehen“, fährt er fort. „Dies ist das zweite Mal, dass ich die Überfahrt versucht habe, die Libyer haben uns immer schlecht behandelt, wir wurden sogar von einer Miliz gefangen genommen, die jeweils 2.000 Dollar verlangte, um uns freizulassen. Als wir frei waren, beschlossen wir, es noch einmal zusammen zu versuchen, wir hatten keine andere Wahl.“

Die drei erzählen von der Reise auf See, und davon, dass sie in Jordanien 8.500 Dollar dafür bezahlen mussten. „Ein Albtraum, das Boot füllte sich mit Wasser und wir wechselten uns ab, um es leer zu schöpfen, dann entdeckten wir euch, ihr wart die Rettung.“

Abbas*, ein 44-jähriger Ägypter, hört dem Gespräch zu und nickt, er spricht gut Italienisch, hat mehrere Jahre auf der Halbinsel gelebt und gearbeitet. „Eines Nachts beschloss ich, nach Ägypten zurückzukehren, ich vermisste meine Familie, es war der größte Fehler, den ich hätte machen können“, erzählt der Mann. „Dort gibt es keine Meinungsfreiheit, die Währung ist nichts mehr wert und man leidet sehr.“

Zurück in Ägypten wurde Abbas depressiv, er fand keine Arbeit, es wurde immer schwieriger, ein Visum für Italien zu bekommen. Also beschloss er, die Reise durch Libyen zu wiederholen und ging zusammen mit den anderen 51 Menschen auf das Boot. „Als ich eure Rettungsboote sah und hörte, dass ihr Italiener seid, konnte ich es nicht glauben, für mich war diese Reise die letzte Hoffnung, ihr habt mich wieder geboren, es hat mich nicht mehr interessiert, ob ich lebe oder sterbe, in Ägypten war ich bereits tot.“

Es ist Essenszeit. Kabir* nimmt seine Essensration, er ist 31 Jahre alt und kommt aus Bangladesch. „Ich wurde zwei Monate lang von den Libyern festgehalten, sie haben mich jeden Tag geschlagen, sie haben mich erst freigelassen, nachdem ich sie bezahlt habe“, erzählt der Mann. „Zehn Tage später

beschloss ich, das Boot zu nehmen und zu fliehen.“ Er hatte keine Angst, es war seine letzte Chance nach Jahren der Erniedrigung und Ausbeutung.

In der Ferne ist der schneebedeckte Gipfel des Ätna zu sehen; Catania ist nur noch wenige Stunden entfernt. Ein junger Mann zeigt auf das Festland, Abbas lächelt und umarmt ihn, Kabir stützt seine Hände auf das Geländer und starrt auf Sizilien, eine Gruppe seiner Landsleute drängt sich um ihn.

An Bord herrscht eine surreale Stille, die nur vom Rauschen des Windes unterbrochen wird. Die Life Support legt im sizilianischen Hafen an, fast dreißig Stunden sind seit der Rettung vergangen. Mohammad steigt langsam die Stufen des Schiffes hinab, blickt zur Besatzung und grüßt sie, dann setzt er schließlich einen Fuß an Land, wo er von den italienischen Behörden begrüßt wird. Er ließ die Gewalt der Libyer und das gefährliche Schwanzen des Bootes, mit dem er die Überfahrt über das Mittelmeer versuchte, hinter sich. Eine neue Reise liegt vor ihm, vielleicht ein anderes Leben, eine andere Zukunft.

*Die Namen wurden geändert, um die Sicherheit der befragten Personen zu gewährleisten

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Administration des bâtiments publics

Avis de marché

Procédure : 10 européenne ouverte

Type de marché : travaux

Date limite de remise des plis : 05/06/2024 10:00

Intitulé : Travaux d'ouvrages secs à exécuter dans l'intérêt du réaménagement du Centre Ulysse - nouveau concept « housing first »

Description : Cloisons en plaques de plâtre : env. 570 m² Cloisons coupe-feu en plaques de plâtre : env. 330 m² Contre-cloisons en plaques de plâtre : env. 445 m² Cloisons coupe-feu de gaines techniques en plaques de plâtre : env. 100 m² Faux-plafonds en plaques de plâtre : 170 m² Panneaux acoustiques en laine de bois : env. 100 pce

La durée des travaux est de 40 jours ouvrables, à débiter au troisième trimestre 2024. Les travaux sont adjugés à prix unitaires.

Conditions d'obtention du dossier : Les documents de soumission peuvent être retirés via le portail des marchés publics (www.pmp.lu).

Réception des plis : Les offres sont obligatoirement et exclusivement à remettre via le portail des marchés publics avant la date et l'heure fixées pour l'ouverture.

N° avis complet sur pmp.lu : 2400920

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Administration des bâtiments publics

Avis de marché

Procédure : 10 européenne ouverte

Type de marché : travaux

Date limite de remise des plis :
04/06/2024 10:00

Intitulé :
Travaux d'enduits intérieurs à exécuter dans l'intérêt du réaménagement du Centre Ulysse - nouveau concept « housing first »

Description :
Enduit de ciment : env. 2.100 m²
Enduit de chaux-ciment, qualité Q2 : env. 600 m²
Enduit de plâtre, qualité Q3 : env. 3.500 m²
Profilés métalliques pour enduit : env. 1.300 m

La durée des travaux est de 70 jours ouvrables, à débiter au troisième trimestre 2024.
Les travaux sont adjugés à prix unitaires.

Conditions d'obtention du dossier :
Les documents de soumission peuvent être retirés via le portail des marchés publics (www.pmp.lu).

Réception des plis :
Les offres sont obligatoirement et exclusivement à remettre via le portail des marchés publics avant la date et l'heure fixées pour l'ouverture.

N° avis complet sur pmp.lu : 2400919

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Administration des bâtiments publics

Avis de marché

Procédure : 10 européenne ouverte

Type de marché : travaux
Date limite de remise des plis :
14/06/2024 10:00

Intitulé :
Travaux d'installations passif IT à exécuter dans l'intérêt des bâtiments administratifs NEWADMIN 1 et NEWADMIN 2 sur le site de l'Agence OTAN de soutien et d'acquisition (NSPA) à Capellen

Description :
Travaux d'installations passif IT en entreprise générale :
3.600 m de chemins de câbles en faux-plancher
120 km de câbles (cat 7)
66 armoires rack 19 pouces avec câblage, équipements et refroidissement

2 groupes de production de froid 155 kW et 2 de 90 kW
2 aéro-réfrigérants de 200 kW et 2 de 135 kW
2 systèmes d'extinction automatiques (env 734 m³ et 367 m³).

La durée des travaux est de 180 jours ouvrables à débiter au 1er semestre 2025.
Les travaux sont adjugés à prix unitaires.

Réception des plis :
Les offres sont obligatoirement et exclusivement à remettre via le portail des marchés publics avant la date et l'heure fixées pour l'ouverture.

N° avis complet sur pmp.lu : 2400875

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Administration des ponts et chaussées

Division des travaux neufs

Division de la mobilité durable, Division de l'exploitation de la grande voirie et de la gestion du trafic

Avis de marché

Procédure : 01 ouverte

Type de marché : travaux

Date limite de remise des plis :
13/06/2024 10:00

Lieu :
Administration des ponts et chaussées, Division des travaux neufs
21, rue du Chemin de Fer à L-8057 Bertrange dans le bâtiment H1 2e étage

Intitulé :
Nouveau boulevard du Höhenhof / Installations de signalisation lumineuse de trafic (SLT) - Lichtsignalanlagen (LSA)

Description :
Fourniture, pose et mise en service d'installations de signalisation lumineuse de trafic (SLT) avec la configuration suivante :
- 7 contrôleurs de feux (avec programmation OML/OMTC) avec raccord à une centrale de gestion à distance via l'interface OCIT-O v.2.0
- 14 armoires de contrôle
- 166 signaux optiques LED 40 V
- 46 signaux acoustiques

- 128 détecteurs
- 86 mâts
- 17900 m de câblage
- 48 mois de maintenance

Livraison, Montage und Inbetriebnahme von Lichtsignalanlagen mit folgender Konfiguration:

- 7 Steuergeräte (mit OMTC/OML-Steuerung) mit Anschluss an eine Lichtsignalsteuerungszentrale via OCIT-O v.2.0 Datenschnittstelle
- 14 Geräteschränke
- 166 optische 40 V LED-Signalgeber
- 46 akustische Signalgeber
- 128 Detektoren
- 86 Signalmaste
- 17900 m Verkabelung
- 48 Monate Wartung

Début probable des travaux : septembre 2024
Durée prévisible des travaux : 40 jours ouvrables

Critères de sélection :
Critères de sélection :

Conditions minima de participation :

- Effectif minimum en personnel de l'opérateur économique occupé dans le métier concerné : 10 personnes pendant les trois (3) dernières années ;
- Nombre minimal de 3 références pour des projets analogues et de même nature durant les cinq (5) dernières années :
 - Envergure travaux 450.000,00 € hTVA ;
 - Nature des travaux voirie : Fourniture et pose d'installations de signalisation lumineuse de trafic (SLT)

Autres conditions minima (compatibles avec l'article 30 de la loi du 8 avril 2018 sur les marchés publics) :

- Erfüllen grundlegender Funktionen des Steuergerätes:
 - Erfolgreicher „Minimal Acceptance Test“ des Steuergerätes für OCIT-O v.2.0 Datenschnittstelle gemäß Vorgaben der OCIT Developer Group (ODG)
 - Nachweis der betriebsfähigen Integration der OMTC-Steuerung und OML-Funktionsbibliothek ab Version 2.0 der Firma Schlothauer & Wauer im Steuergerät
- Erfüllung der Sicherheitsanforderungsstufe SIL3 gemäß ILNAS EN 61508 für das Steuergerät und Signalsicherung anhand einer Baumusterprüfung;
- Erfüllung der Sicherheitsanforderungsstufe SIL2 oder SIL3 gemäß ILNAS EN 61508 für die

- optischen Signalgeber;
- Der Standort der für die Wartungsarbeiten zuständigen innerbetrieblichen Stelle (kein Subunternehmer für Wartung und Störungsbeseitigung), in der alle Wartungsarbeiter stationiert sind, sowie das für die Wartung erforderliche Material gelagert und verfügbar ist, liegt maximal 100 km (Luftlinie) von der Stadt Luxemburg entfernt. Mindestens 2 qualifizierte Wartungs-/Systemtechniker müssen vor Ort sein.

Conditions d'obtention du dossier :
Les documents de soumission sont à télécharger à partir du portail des marchés publics (www.pmp.lu).

Toute demande de renseignements concernant l'objet de la soumission doit être adressée au pouvoir adjudicateur au moins 7 jours avant l'ouverture de la soumission.

Réception des plis :
Les offres portant l'inscription « Nouveau boulevard du Höhenhof/ Installations de signalisation lumineuse de trafic (SLT) - Lichtsignalanlagen (LSA) » sont à remettre à l'adresse prévue pour l'ouverture de la soumission conformément à la législation et à la réglementation sur les marchés publics avant les dates et heures fixées pour l'ouverture. Les offres peuvent également être remises de manière électronique par le biais du portail des marchés publics.

Autres informations :

N° avis complet sur pmp.lu : 2400958