

**گروه دانش دریا- مرتضی فاخری** - در جهان امروز که اقتصادها به‌طور فزاینده‌ای به پهنه‌های آبی وابسته‌اند، اقیانوس‌ها نه تنها به عنوان شاهراه تجارت جهانی، بلکه به عنوان منبعی حیاتی برای غذا، انرژی و تنوع زیستی عمل می‌کنند. این عرصه گسترده و مشترک، به دلیل ماهیت فرامرزی و رقابت بر سر بهره‌برداری از منابع آن، همواره نیازمند قواعدی روشن‌سن و پذیرفته‌شده بین‌المللی است. در این میان، تنظیم گری حقوقی به عنوان ستون اصلی مدیریت دریایی ظهور می‌کند و هدف نهایی آن، ایجاد تعادلی پایدار و عادلانه میان منافع گاه متعارض اقتصادی، امنیتی و زیست‌محیطی است. این فرآیند با وضع مجموعه‌ای پیچیده از قوانین، مقررات و استانداردها، چارچوبی الزام‌آور برای تمام فعالیت‌های انسانی در دریاها فراهم می‌سازد تا از یک سو، نظم و امنیت برقرار گردد و از سوی دیگر، میراث مشترک بشریت برای نسل‌های آینده محافظت شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در این رابطه در نوشتاری به سرآمد آورده است: بدون وجود یک نظام حقوقی منسجم و فراگیر، هرج و مرج و تخریب بی‌رویه در محیط‌های دریایی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. بنابراین، تنظیم‌گری کارآمد در این عرصه، مستلزم هماهنگی عمیق بین سطوح مختلف حکمرانی، از عهدنامه‌های جهانی تا مقررات داخلی کشورهای ساحلی است. کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها، با ارائه «قانون اساسی دریاها»، سنگ بنای این معماری پیچیده را تشکیل می‌دهد و حقوق و تکالیف دول‌ها را در مناطق مختلف دریایی تبیین می‌نماید. این چارچوب کلی، با اسناد تخصصی سازمان‌هایی چون سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان خواربار و کشاورزی تکمیل می‌شود که هر یک به جنبه‌ای خاص از ایمنی، آلودگی یا مدیریت منابع می‌پردازند. کارآمدی این نظام در گرو توانایی آن برای پاسخگویی به چالش‌های نوظهوری همچون تغییرات اقلیمی، فناوری‌های پیشرفته و افزایش تقاضا برای منابع است، امری که لزوم بررسی و تحلیل مستمر ظرفیت‌ها و کاستی‌های حقوق دریایی موجود را بیش از پیش آشکار می‌سازد.

#### چارچوب‌های حقوقی بین‌المللی و ملی

در عرصه پهناور و پی‌ریز دریاهای که فعالیت‌های انسانی از مرزهای ملی فراتر می‌رود، وجود شبکه‌ای منسجم و سلسله‌مراتبی از مقررات، امری اجتناب‌ناپذیر است. سنگ‌بنای این معماری پیچیده حقوقی را کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها (UNCLOS) تشکیل می‌دهد؛ سندی که به درستی «قانون اساسی دریاها» نامیده شده و با تعریف روشن حدود صلاحیت دولت‌ها در پهنه‌های آبی متفاوت، از آب‌های داخلی تا اعماق دریاهای بین‌المللی، چارچوبی جامع‌برای همه بهره‌برداري‌ها ارائه می‌کند. این کنوانسیون به تنهایی قادر به حکمرانی بر تمام جنبه‌های فنی و تخصصی مدیریت دریایی نیست و دقیقاًدر همین نقطه است که نقش حیاتی نهادهای تخصصی بین‌المللی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، سازمان بین‌المللی کار (ILO) و سازمان خواربار و کشاورزی (FAO) آشکار می‌شود. این سازمان‌ها با تولید استانداردهای فنی دقیق در حوزه‌هایی چون ایمنی کشتی‌ها، شرایط کاری ملوانان و حفاظت از ذخایر ماهی‌ها، گوشت و جزئیات ضروری را بر اسکلت‌بندی حقوقی UNCLOS می‌افزایند و آن را برای اجرا عملیاتی می‌سازند. تعامل پویای این اسناد فراملی یا قوانین داخلی هر کشور، صحنه اصلی نمایش حکمرانی مؤثر دریایی است.

حاکمیت واقعی بر آب‌های تحت صلاحیت ملی، در گرو توانایی دولت ساحلی برای ترجمه تعهدات بین‌المللی به قوانین و مقررات داخلی کارآمد است. این فرآیند «درون‌سازی حقوقی»



ممکن است به شکل تصویب قوانین جدید، اصلاح مقررات موجود یا صدور آیین‌نامه‌های اجرایی ظاهر شود. با این حال، این مسیر همواره هموار نیست و احتمال بروز تعارض میان منافع ملی مانند توسعه اقتصادی سریع و ساحل و الزامات سختگیرانه بین‌المللی همچون حفظ محیط زیست، وجود دارد. یک کشوری ممکن است استانداردهای زیست محیطی سخت‌تری نسبت به MARPOL (کنوانسیون مبارزه با آلودگی دریایی) وضع کند که نشان‌دهنده هماهنگی و ارتقای تعهدات است، در حالی که کشوری دیگر ممکن است با تأخیر در اجرا یا اعطای معافیت‌های گسترده، عملاً تعهد خود را تضعیف نماید. بررسی موارد عینی این تقابل‌ها یا هم‌نوایی‌ها، همچون رویکرد کشورهای مختلف به مناطق حفاظت‌شده دریایی یا مقابله با صید غیرقانونی، درس‌های ارزشمندی درباره عوامل مؤثر بر وفاداری به هنجارهای جهانی از ظرفیت نهادی گرفته تا فشارهای اقتصادی، در اختیار می‌گذارد. بنابراین، تحلیل این سلسله‌مراتب پویا و تعامل دائمی میان سطوح حکمرانی، کلید درک چگونگی شکل‌گیری نظم حقوقی در دریاها و شناسایی نقاط قوت و ضعف آن در مواجهه با چالش‌های مشترک جهانی است.

#### تنظیم‌گری حقوقی در حوزه امنیت و ایمنی دریانوردی

امنیت و ایمنی در پهنه اقیانوس‌ها، که همواره با مخاطرات طبیعی و انسانی همراه بوده، نیازمند ساختاری حقوقی مستحکم و فراگیر است. در کانون این ساختار، مقررات بین‌المللی جامعی قرار دارد که با هدف محافظت از جان انسان‌ها و اموال در دریا تدوین شده‌اند. کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) به‌عنوان مهم‌ترین معاهده در این حوزه، استانداردهای فنی دقیقی برای ساخت، تجهیز و بهره‌برداری از کشتی‌ها وضع می‌کند تا از وقوع سوانح جلوگیری شود. این کنوانسیون در تکمیل خود، کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهدانی دریانوردان (STCW) را به همراه دارد که با تعریف صلاحیت‌های حرفه‌ای حداقلی برای خدمه کشتی، ضامن وجود نیروی انسانی ماهر و توانمند در عرشه و اتاق فرمان است. این دو رکن اصلی، در کنار مقررات سازمان بین‌مللی کار درباره شرایط کاری عادلانه، شبکه ایمنی حیاتی را می‌تنند که فعالیت‌های دریایی را قادر می‌سازد تا با حداقل ریسک و حداکثر قابلیت اطمینان جریان یابد.

با این حال، ایمنی فنی تنها یکی روی سکه است و روی دیگر آن، برقراری نظم و امنیت عمومی در مقابل تهدیدات عمدی است. فضای وسیع و کم‌نظارت دریاها، همواره بستر جذابی برای فعالیت‌های مجرمانه فراملی از قاچاق مواد مخدر و اسلحه گرفته تا دزدی دریایی و قاچاق انسان بوده است. مقابله با این چالش‌ها، مستلزم همکاری نزدیک بین کشورها در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاها و حقوق بین‌الملل کیفری است. عملیات پلیس دریایی، اعم از گشت‌زنی در آب‌های سرزمینی یا تعقیب مجرمان در پهنه دریا‌های آزاد تحت مجوزهای خاص، نیازمند پروتکل‌های شفاف برای اعمال صلاحیت و استفاده از نیروی قهریه است. در این میان، فناوری و سیستم‌های نوین نظارتی نقش مکمل و تقویت‌کننده حیاتی ایفا می‌کنند. سیستم شناسایی خودکار



کشتی‌ها (AIS) با ردیابی حرکت شناورها، شفافیت لازم را برای نظارت بر تردها فراهم می‌آورد. از سوی دیگر، رژیم بازرسی دولتی بندر (PSC) به عنوان یک ابزار اجرایی قوی عمل می‌کند که در آن، مقامات بندری کشورهای میزبان، کشتی‌های خارجی را بر اساس استانداردهای بین‌المللی بازرسی می‌کنند و آن‌هایی که معیارهای ایمنی و امنیتی را رعایت نکرده‌اند، می‌توانند تا رفع نواقص در بندر توقیف شوند. این مکانیسم نظارتی غیرمتمرکز اما هماهنگ، انگیزه‌ای قوی برای تابعیت‌دوطلبانه از مقررات جهانی ایجاد می‌کند و حاکمیت قانون را در دورافتاده‌ترین نقاط اقیانوس‌ها گسترش می‌دهد.

#### حفاظت از محیط زیست دریایی و رویکردهای حقوقی مقابله با آلودگی

اقیانوس‌ها به عنوان شریان حیات کره زمین، با چالش فزاینده آلودگی و تخریب مواجهند، چالشی که ماهیتی آشکارا فرامرزی دارد و پاسخ حقوقی آن نیز ناگزیر باید جهانی و یکپارچه باشد. در خط مقدم این پاسخ، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL) قرار دارد که با تعیین استانداردهای سختگیرانه برای دفع پسماندها، فاضلاب و استانه‌های عملیاتی، تلاش می‌کند ریشه آلودگی‌های روزمره دریایی را بخشکاند. این کنوانسیون، همراه با کنوانسیون مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در موارد آلودگی ناشی از هیدروکربن‌ها، به دول ساحلی اختیار می‌دهد تا حتی در ورای آب‌های تحت حاکمیت خود، برای پیشگیری از فجایع زیست‌محیطی بزرگ، اقدام فوری به عمل آورند. اما وقوع حوادث تلخ همچون نفت از تانکرها نشان داد که پیشگیری به تنهایی کافی نیست و نظامی برای جبران خسارت و مسئولیت‌پذیری ضروری است. بر این اساس، مجموعه‌ای از کنوانسیون‌های تخصصی (مانند کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (CLC) و صندوق‌های بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۱ (FUND)) ایجاد شده‌اند که بر پایه مسئولیت محض و ایجاد صندوق‌های غرامت بین‌المللی، تضمین می‌کنند قربانیان آلودگی‌های نفتی تا حد امکان به حقوق خود برسند و هزینه‌های محیط‌زیستی بر دامن جامعه بین‌المللی انداخته نشود.

در کنار مقابله با آلودگی‌های کلاسیک، نظام حقوقی دریایی امروز باید پاسخی نوین به تهدیدات نوظهور نیز بدهد. تغییرات اقلیمی، که بخشی از آن ناشی از انتشار گازهای گلخانه‌ای توسط ناوگان عظیم کشتیرانی جهانی است، اکنون در کانون توجه تنظیم‌گران قرار گرفته. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) با اتخاذ راهبردهایی برای کاهش تدریجی انتشار کربن و تعیین شاخص کارایی انرژی برای کشتی‌ها، گام‌های اولیه اما مهمی در سیرسازی این صنعت برداشته است. این حرکت به سمت اقتصاد سبز خنثی در دریا، با مقرراتی برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌های از رده خارج و مدیریت پایدار ضایعات دریایی تکمیل می‌شود. در عین حال، حفاظت از بسترهای حساس زیست‌گاهی و گونه‌های در معرض خطر، نیازمند ابزارهای حقوقی مستقیم‌تر است. ایجاد «مناطق ویژه دریایی» تحت مقررات MARPOL یا تعیین «مناطق حفاظت‌شده دریایی» در چارچوب کنوانسیون تنوع زیستی، از مکانیسم‌هایی است که با محدود

کردن فعالیت‌های مخرب مانند ترانزیت شناورها یا صید صنعتی در نواحی آسیب‌پذیر، تلاش می‌کند تا گنجینه‌های تنوع زیستی اقیانوس‌ها برای نسل‌های آینده حفظ شود. بنابراین، حقوق محیط زیست دریایی، از مقابله با فاجعه تا اجرای حکمت پیشگیرانه، شبکه‌ای در حال تکامل از هنجارها را بنا نهاده که هدف غایی آن، تبدیل اقیانوس از مخزن آلودگی به فضایی پایدار و مقاوم است.

#### مدیریت حقوقی منابع و اقتصاد دریایی (آبی، معدنی، انرژی)

دریای گسترده، گنجینه‌ای از منابع را در خود جای داده که بهره‌برداری از آن‌ها نیازمند چارچوب‌های حقوقی دقیق برای تعادل‌بخشی میان توسعه اقتصادی و پایداری اکولوژیک است. در حوزه منابع زنده، رژیم حقوقی بین‌المللی شسیلات، به ویژه تحت کنوانسیون حقوق دریاها و موافقتنامه‌های اجرایی آن مانند موافقتنامه سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد (فانو) درباره تدابیر حالت بندر، بر مدیریت مبتنی بر حداکثر برداشت پایدار و حفاظت از ذخایر تأکید دارد. این نظام، با هدف مقابله با صید غیرقانونی، اعلام نشده و نظارت‌ناپذیر (IUU) ۱۲ طراحی شده و از طریق الزام به تبادل اطلاعات، ردیابی شناورها و اعمال تحریم‌های تجاری علیه کشورهای ناقض، تلاش می‌کند تا اقیانوس را از یکی از مخرب‌ترین فعالیت‌های اقتصادی نجات دهد. در مقابل، بهره‌برداری از منابع غیرزنده بستر دریا، از نفت و گاز در فلات قاره تا گره‌های پلی متالیک در اعماق دریاهای بین‌المللی، تابع رژیم‌های پیچیده‌تری است. در مناطق تحت صلاحیت ملی، حقوق انحصاری دول ساحلی با تعهد به رعایت استانداردهای ایمنی و محیط زیستی همراه می‌شود، حال آنکه منابع «میراث مشترک بشریت» در بستر عمیق دریاهای توسط مقررات سختگیرانه مقام بین‌المللی بستر دریا اداره می‌شود و قراردادهای اکتشاف و بهره‌برداری آن، منافع کل جامعه جهانی را در نظر می‌گیرد. این تقسیم‌بندی حقوقی هوشمندانه، در تلاش است تا طمع سسیری‌ناپذیر برای منابع را در قالب اصول عدالت بین‌نسلی مهار کند.

اقتصاد دریایی مدرن، اما تنها به استخراج محدود نمی‌شود و اشکال نوینی از بهره‌وری پایدار را نیز در بر می‌گیرد. توسعه شتابان انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، از مزارع بادی فراساحلی تا نیروگاه‌های جزر و مدی، چالش‌های حقوقی بدیعی را مطرح ساخته است. این چالش‌ها شامل تعیین صلاحیت بر ساختارهای ثابت در دریا، تضمین ایمنی کشتیرانی، مدیریت تأثیرات بر محیط‌زیست و نیز انعقاد قراردادهای بلندمدت خرید انرژی می‌شود. همزمان، صنعت سنتی کشتیرانی و تجارت بین‌المللی، به عنوان موتور محرکه جهانی مسازی، در شبکه‌ای از مقررات پیچیده از حقوق دریاها گرفته تا قواعد سازمان تجارت جهانی و کنوانسیون‌های حمل و نقل عمل می‌کند. مسائلی چون حقوق آزادی کشتیرانی در تنگه‌های بین‌المللی، مقررات گمرکی، مسئولیت متصدیان حمل و نقل و حل و فصل اختلافات تجاری دریایی، همگی بر بستر این چارچوب حقوقی چندلایه شکل می‌گیرند. بنابراین، مدیریت حقوقی اقتصاد دریایی را باید هنر ظریف تنظیم‌گری یک اکوسیستم اقتصادی پویا و چندوجهی دانست که از یک سو باید به نوآوری و رشد اجازه دهد و از سوی دیگر، از منابع مشترک در برابر چپاول و غفلت محافظت کند. این تعادل ظریف، آینده رونق پایدار جوامع ساحلی و سلامت کره آبی ما را رقم خواهد زد.

**چالش‌های نوین و آینده تنظیم‌گری حقوقی در باها**  
عرصه حقوق دریاها، علی‌رغم دستاوردهای چشمگیرش، در آستانه تحولات ژرفی قرار دارد که بنیان‌های سنتی تنظیم‌گری را به چالش

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# تنظیم‌گری حقوقی در مدیریت دریایی

می‌طلبد. موج خروشان نوآوری‌های فناوریانه، از کشتی‌های خودران بدون خدمه تا سیستم‌های ناوبری هوشمندی که با الگوریتم‌های پیچیده تصمیم می‌گیرند، پرسش‌های حقوقی بی‌پاسخی را مطرح می‌سازد: در صورت بروز حادثه، مسئولیت قانونی بر عهده چه کسی است؟ مالک، سازنده نرم‌افزار یا برنامه‌نویس؟ این خلأ هنجاری، لزوم بازنگری در اسناد کلاسیکی مانند SOLAS و STCW را که حضور فیزیکی و قضاوت انسانی را مفروض می‌گیرند، آشکارا نشان می‌دهد. همزمان، پدیده تغییرات اقلیمی با تأثیراتی چون بالا آمدن سطح آب‌ها و اسیدی شدن اقیانوس‌ها، چالش‌هایی اگرزیستاستسیلی را به وجود آورده است. این تغییرات، مرزهای دریایی ترسیم‌شده بر اساس خطوط ساحلی ثابت را تحت تأثیر قرار می‌دهد و حتی حاکمیت سرزمینی برخی کشورهای جزیره‌ای را تهدید می‌کند. تطبیق قوانین موجود با این واقعیت‌های نوین، نیازمند رویکردی انعطاف‌پذیر و آینده‌نگر در تفسیر و توسعه حقوق بین‌الملل است تا بتواند نه تنها با اثرات تغییرات اقلیمی مقابله کند، بلکه در تخصیص منابع و صلاحیت‌ها در مناطق با جغرافیای متغیر، انصاف و ثبات را برقرار سازد.

در این بستر پیچیده، مکانیسم‌های حل اختلاف نقش محوری در حفظ نظم حقوقی ایفا می‌کنند. اختلافات مرزی دریایی، که اغلب بر سر منابع ارزشمند رخ می‌دهد، آزمونی برای کارآمدی نظام بین‌المللی است. نهادهایی مانند دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای ۱۳ (ITLOS) و دیوان داورى دائمی، بـا ارائه روش‌های مسالمت‌آمیز مبتنی بر قانون، مانع از تبدیل تنش‌ها به درگیری‌های عملی می‌شوند. آرای آن‌ها نه تنها دعوای طرفین را فیصله می‌دهد، بلکه با تفسیر اصول حقوقی، به تدریج وضوح بیشتری به قواعد حاکم می‌بخشد. در نهایت، تقویت حکمرانی مؤثر در دریاها در گرو تعمیم همکاری‌های فرامرزی است. دیپلماسی فعال و ابتکارات منطقه‌ای، سنگ بنای مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی و دریایی ۴ (ICM) را تشکیل می‌دهند. این رویکرد مشارکتی که دولت‌ها، نهادهای محلی و ذی‌نفعان مختلف را گرد هم می‌آورد، برای حل مسائلی که مرزهای اداری و سیاسی را درمی‌نوردند (مانند آلودگی رواناب کشاورزی یا حفاظت از زیست‌گاه‌های مهاجری) ضروری است. آینده اقیانوس‌ها در گرو توانایی جامعه جهانی برای تکامل نظام حقوقی موجود است؛ نظامی که باید هم‌زمان با فناوری همگام شود، با تغییرات سیاره‌ای سازگار گردد، اختلافات را خردمندانه حل و فصل کند و حکمرانی جمعی را بسر فردگرایی ملی مقدم بشمارد.

*United Nations Convention on the Law of the Sea*  
*International Maritime Organization*  
*International Labour Organization*  
*Food and Agriculture Organization*  
*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*  
*International Convention for the Safety of Life at Sea*  
*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*  
*Automatic Identification System*  
*Port State Control*  
*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*  
*International Oil Pollution Compensation Funds*  
*Illegal, Unreported and Unregulated fishing*  
*International Tribunal for the Law of the Sea*  
*Integrated Coastal Management*

### آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان ازنا-سری (۲۹۴) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳۰ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی ازنا مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می‌گردد، در صورتی که هر کس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می‌تواند تا تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتبا به اداره ثبت اسناد واملاک محل تسلیم وپس از اخذ رسید ظرف مدت یکماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خودرا به مراجع محترم قضایی تقدیم و گواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید، در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت محترم به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست .

- تقاضای «مجتبی سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۹۸۱» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۹» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «مجتبی سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۵۷۸،۸۵» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۸» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۳» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «مجتبی سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۱۷۱،۸۲» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۷» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۳» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «جاوید سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۹۵۵،۵۵» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۶» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «جاوید سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۴۷۳۴،۲۲» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۵» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۳» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «جاوید سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۵۵۲،۶۶» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۷» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «حمید رضا سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۳۳۰۰» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۸» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «حمید رضا سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۱۰۶،۷۳» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۹» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «غلامرضا سالاروند» فرزند «ترابعلی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۳۳۶۶،۶۲» مترمربع تحت پلاک شماره «۴۳۴» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ترابعلی سالاروند»
- تقاضای «معصومه پایی» فرزند «براتی» نسبت به «شش‌دانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۹۴۰،۶۰» مترمربع تحت پلاک شماره «۱۰۵۴» فرعی از «۳۱» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «لله قلی دهقان»

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۱۱/۱۹) نوبت دوم: (۱۴۰۴/۱۲/۰۴) شناسه آگهی: ۲۱۰۹۰۶۰

سیدرضا بطحائی- رییس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان ازنا

### بدون شرح...



### فریب‌عزیزی - اقتصاد سرآمد