

«سرآمد» تحلیل می‌دهد؛

نهان و آشکارِ بستن «تنگه‌هرمز»

گروه تحلیل - امید اسماعیلی - روزگاری بود که ایران ضعف نظامی داشت. نه از موشک‌های نقطه‌زنش خبری بود و نه از پهبادهای متعددش، نیروی دریایی هم -برعکس امروز- چندان قابل‌اعتنا نبود و نیز، آگاهی مردم گستردگی امروز را نداشت و اقتصاد جهانی هم به فشردگی و درهم‌تنیدگی امروز نبود. مجموع نکاتی که برشمردم، برخی سیاست‌مداران را به آن جا کشانده بود که در برابر فشارهای خارجی -به خصوص تهدید امریکا- تهدید به بستن تنگه‌هرمز می‌کردند. این قصه به دهه ۶۰ و اوان انقلاب اسلامی برمی‌گردد که در دوران جنگ هم ادامه یافت و حداقل تا تأثیر آن، تأثیر روانی بر مردم بود. تهدید بستن تنگه‌هرمز، به مردم قدرت و خودباوری می‌داد و از نقطه نظر داخلی، مصرف خوبی داشت.

جنگ، برهه خاصی بود که بر اساس آن، هر کشوری می‌تواند کارهای غیرعادی انجام دهد. همین چند روز پیش بود که مدودوف به استفاده از بمب اتمی تهدید کرد و گفت: شکست برای روسیه معنا ندارد و اگر فشارهای اروپا و امریکا افزایش یابد و نیاز باشد، روسیه از بمب اتم استفاده خواهد کرد.

استفاده از بمب اتم برای اکراین، به معنای نابودی خود روسیه هم هست. کدام بمب اتم است که بتواند اکراین را نابود کند ولی به کشورهای همجوار، به خصوص خود روسیه آسیب نرساند؟ این است که می‌گوییم: برخی شعارها جنبه سیاسی دارد. برای مثال، استفاده از بمب اتم علیه اکراین، یک تهدید سیاسی است و در منطق نظامی جای نمی‌گیرد؛ مگر این که خطر نابودی روسیه در میان باشد. به قول ما ایرانی‌ها: دیگی که برای من نچوشت... این منطق هر کشوری است که خود را در معرض نابودی ببیند و آن گاه کاری کند که دیگ برای هیچکس نچوشت.

شعار بستن تنگه‌هرمز هم از همین قاعده پیروی می‌کند. شعاری سیاسی است؛ نه عملی. اگر تنگه‌هرمز بسته شود، سم این بستن فقط به تن اروپا و امریکا نمی‌رود، بلکه تنگه‌هرمز مانند عرق بر می‌گردد و خود ما را هم می‌زند. آسیبی که ما در بستن تنگه‌هرمز می‌بینیم، امریکا نمی‌بیند؛ زیرا نیاز امریکا به تنگه‌هرمز کمتر از ۵ درصد و نیاز ما به تنگه‌هرمز بیش از ۹۵ درصد است! جواب سداه خواهد بود اگر بیرسیم: چه کسی بیشتر زیان می‌بیند. برای درک بیشتر موضوع، مطلبی بخواهیم در این باره:

آبراه‌های بین‌المللی شامل دریاچه‌ها رودخانه‌ها و تنگه‌های بین‌المللی است که میان دو یا چند کشور واقع شده است. تنگه‌های بین‌المللی از مهم‌ترین مصادیق و آبراه‌های بین‌المللی است که به‌طور اساسی برای کشتیرانی تجاری یا نظامی کشورها علاوه‌بر کشورهای ساحلی مورد استفاده قرار می‌گیرد. به‌طور کلی مساله آبراه‌های بین‌المللی حول دو محور: حاکمیت ملی دولت ساحلی و حق تردد سایر کشورها از طریق کشتی، استوار می‌باشد. بنابراین منافع ملی کشور ساحلی و منافع بین‌المللی به‌ویژه از لحاظ اقتصادی یعنی

تجارت بین‌الملل و ارتباط بین‌المللی از طریق رفت‌وآمد کشتی‌ها مدنظر است. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای تنگه‌هایی که برای رفت‌وآمد دریایی بین‌المللی اهمیت دارند، مشمول مقررات حقوقی می‌شوند. طبق بند ۴ ماده ۱۶ کنوانسیون ژنو مورخ ۱۹۵۸ مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت تنگه‌هایی که قسمت‌هایی از دریای آزاد را به قسمتی دیگر از دریای آزاد یا به دریای سرزمینی یک کشور بیگانه متصل می‌سازند در خدمت کشتیرانی بین‌المللی قرار دارند و تحت‌عنوان تنگه‌های بین‌المللی شناخته می‌شوند. با توجه به این تعریف، تنگه‌هرمز که دو دریای آزاد را به یکدیگر مرتبط و حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی را در این منطقه میسر می‌سازد در گروه تنگه‌های بین‌المللی قرار می‌گیرد. تنگه‌هرمز که آب‌های آزاد خلیج فارس را به دریای عمان مرتبط می‌کند و غرضش به ۲۱ تا ۵۲ مایل دریایی می‌رسد و تنها گذرگاهی است که به‌سوی اقیانوس هند ادامه دارد و حمل‌ونقل دریایی را در سطح بین‌المللی از طریق اقیانوس دریای آزاد در این منطقه از جهان میسر می‌کند. بنابراین وضعیت حقوقی تنگه‌هرمز که از تنگه‌های بین‌المللی است متأثر از حقوق آبراه‌های بین‌المللی است.

یکی از مسائل حقوقی و سیاسی احتمال مسدود کردن تنگه‌هرمز است. عده‌ای از منظر حقوق بین‌الملل بر آن هستند که بستن تنگه‌های بین‌المللی با اصل آزادی کشتیرانی در دریای آزاد در تعارض است، از طرف دیگر عده‌ای از حقوق‌دانان معتقدند براساس اصل حاکمیت ملی دولت‌ها که یکی از اصول اساسی حقوق بین‌الملل معاصر است دولت‌ها حق دارند بر اساس منافع ملی خود نسبت به سرزمین خاکی و آبی خود تصمیم‌گیری کنند.

کشورهای ساحلی دارای چند منطقه دریایی هستند. دریای سرزمینی اولین منطقه دریایی دولت ساحلی پس از آب‌های داخلی و خط مبداست که طبق ماده ۳۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ عرض دریای سرزمینی حداکثر ۱۲ مایل دریایی است. در این منطقه دولت‌ها حق حاکمیت دارند اما حق عبور بی‌ضرر استثنایی بر اصل حاکمیت دولت‌ها در دریای سرزمینی است. عبور بی‌ضرر یعنی اولاً عبور سریع و بدون لنگر انداختن باشد، مگر درصورت اضطراب و همچنین بی‌ضرر باشد، یعنی اینکه مخل صلح و آرامش نظم عمومی و امنیت دولت ساحلی نباشد، بنابراین حاکمیت دولت در این منطقه مطلق نیست و مطابق با قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل دریاهای اجزادر می‌آید.

دولت ساحلی دارای حق حاکمیت بر دریای سرزمینی است، البته این حاکمیت مطلق نیست و توسط حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی محدود می‌شود. حق عبور بی‌ضرر استثنایی بر اصل حاکمیت دولت‌ها در دریای سرزمینی است، بنابراین حاکمیت دولت در این منطقه مطلق نیست و مطابق با قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل دریاهای اجزادر می‌آید. حق عبور بی‌ضرر به آن دلیل در نظر گرفته شد که عبور صلح‌آمیز



از دریاهای سرزمینی دولت ساحلی برای همه کشتی‌های خارجی تأمین شود. عبور بی‌ضرر ریشه در حقوق بین‌الملل عرفی و معاهدات حقوق بین‌الملل دریاهای دارد، بنابراین برای اجرای آن نی‌از به دادن اطلاع قبلی یا کسب اجازه از سوی دولت ساحلی نیست حق عبور بی‌ضرر برای نفع متقابل همه کشورها و به‌ویژه برای تسهیل حمل‌ونقل تجارت دریایی به‌رسمیت شناخته می‌شود و این محدودیتی است که حقوق بین‌الملل بر حاکمیت دولت‌های ساحلی در دریای سرزمینی وارد کرده است.

بند ۲ ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۸۲ در چند بند فعالیت‌هایی را -که به عبور بی‌ضرر لطمه وارد می‌کند- نام برده است که عبارت‌ند از: ۱- هر گونه تهدید یا استفاده از زور در ضدحاکمیت و استقلال سیاسی، ۲- اجرای تمرین با اسلحه از هر نوع، ۳- هر نوع عمل در جهت جمع‌آوری اطلاعات ضدامور دفاعی کشور ساحلی و ۴- پرواز، فرود یا قرار گرفتن هر نوع وسیله نظامی روی عرشه کشتی.

طبق نظر دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه تنگه کورفو ۱۹۴۹ کشتی‌های جنگی و به‌تبع آن کشتی‌های بازرگانی می‌توانند در زمان صلح، بدون کسب اجازه قبلی از دولت‌های تنگه‌ای از تنگه‌های بین‌المللی مجبور آن دولت‌ها عبور کنند، به‌گونه‌ای که عبور آنها برای دولت‌های تنگه‌ای بی‌ضرر باشد. همچنین دولت‌های تنگه‌ای نمی‌توانند عبور بی‌ضرر از تنگه‌های بین‌المللی را در زمان صلح به‌حالت تعلیق در آورند.

در ماده ۲۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای طبق چهار شرط دولت ساحلی می‌تواند عبور بی‌ضرر را تعلیق کند:

۱- تعلیق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی برای حفظ و

حمایت از امنیت دولت ساحلی ضروری باشد

۲- تعلیق عبور بی‌ضرر در نواحی ویژه‌ای از دریای سرزمینی صورت گیرد و تمامی قسمت‌های آن را دربرنگیرد

۳- تعلیق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی به‌صورت موقت و برای مدت مشخصی باشد

۴- از پیش به اطلاع دولت‌های دیگر رسانده شود

این حالت دور از ذهن است که ایران در تضاد با منافع ملی خود و با استناد به حقوق بین‌الملل بتواند دست به اقدامات مقتضی در این راستا بزند. البته با توجه به اینکه در مورد تنگه

هرمز دو حالت عبور بی‌ضرر و عبور ترانزیت محل مناقشه است و ایران هنوز به کنوانسیون ۱۹۸۲ نیوسته، بلکه فقط آن را امضا کرده است. البته مسدود کردن بخشی از تنگه که خارج از دریای سرزمینی است، درحال‌حاضر مطابق با کنوانسیون ۱۹۵۸ یا ۱۹۸۲ یا حقوق عرفی موجود نیست و از منظر حقوق بین‌الملل قابل‌پذیرش نخواهد بود. طبق ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین هرچند کشوری کنوانسیونی را تصویب رسمی نکرده اما نمی‌تواند با حقوق عرفی بین‌المللی را که از دیرباز مورد قبول تمامی دولت‌ها بوده است، رعایت نکند و فقط در زمان جنگ است که اگر یکی از دولت‌های همجوار تنگه در گیر جنگ با کشور ثالثی باشد، حق کنترل عبور و مرور و بازدید کشتی‌های تجاری را خواهد داشت. کارشناسان نظامی معتقدند که گزینه مسدود کردن تنگه‌هرمز اگرچه می‌تواند یکی از تاکتیک‌های احتمالی جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با حمله احتمالی دولت‌های دیگر باشد اما به‌عنوان گزینه نخست نیست، زیرا کارشناسان امنیت ملی موسسه تحقیقاتی هریتج بر این نظر هستند که ایران انبوهی از گزینه‌ها را در اختیار دارد و درعین‌حال می‌تواند عبور نفتکش‌ها را مختل کند و باعث ایجاد شوک در بازار نفت شود.

بنابراین تا زمانی که تهدیدی علیه کشور عزیزمان ایران از طریق دریاهای آزاد و تنگه‌هرمز از سوی دشمنان خارجی وجود نداشته باشد، دولت ما به‌لحاظ حقوق بین‌الملل دریاهای مجاز به مسدود کردن تنگه‌هرمز نیست. تا زمانی که عبور بی‌ضرر به ضرر کشور ما تمام نشود، هیچ کشوری نمی‌تواند اقدام به مسدود کردن تنگه و آبراه بین‌المللی کند، لذا زمانی که امنیت ملی از طریق عبور بی‌ضرر دستخوش نقض بشود در آن صورت دولت جمهوری اسلامی ایران می‌تواند عبور از تنگه را برای حفظ امنیت ملی خود مدتی به‌حالت تعلیق دربیآورد.

در پایان این سخن، ناگفته‌نماند که موضع‌گیری در باره تنگه‌هرمز و نحوه استفاده یا بستن آن، کسانی باید اظهار نظر کنند که جایگاه و پایگاه لازم را داشته باشند. فرمانده معظم کل قوا و در تالی ایشان، رئیس ستاد کل نیروهای مسلح از جایگاه و پایگاه لازم برخوردار هستند.

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان

خرم آباد-سری (۱,۱۳۱) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی خرم آباد 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 می گردد. در صورتی که هر کس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از 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 خود را 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 مبادرت به صدور سند مالکیت می نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست .

نام روزنامه

۱- تقاضای «آقای اردشیر خورشیدوند» فرزند «عزت اله» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۲۹۲۲,۸۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۵» فرعی از «۹۹» اصلی واقع در بخش «۹» خروجی از مالکیت مالک اولیه «چراغعلی خورشیوند»

۲- تقاضای «آقای اردشیر خورشیدوند» فرزند «عزت اله» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۴۶۸۷,۸۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۶» فرعی از «۹۹» اصلی واقع در بخش «۹» خروجی از مالکیت مالک اولیه «چراغعلی خورشیوند»

۳- تقاضای «آقای سعید سپه وندی» فرزند «تیمور» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۱۱۹۷۱,۸۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۹۸» فرعی از «۳۴» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه « تیمور سپهپوند»

۴ - تقاضای «آقای شمس اله میردريکوندی» فرزند «ناظر» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۰۶۶۱,۲۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۶۵» فرعی از «۲۸» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ناظر میردريکوند»

۵ - تقاضای «آقای شمس اله میردريکوندی» فرزند «ناظر» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۱۲۹۵,۴۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۶۸» فرعی از «۲۸» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ناظر میردريکوند»

۶- تقاضای «آقای شمس اله میردريکوندی» فرزند «ناظر» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۰۳۱۹,۹۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۶۶» فرعی از «۲۸» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ناظر میردريکوند»

۷ - تقاضای «آقای میرسجاد میرهاشمی» فرزند «میرشاوردی» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۲۵۶۳,۶۶» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۷۱» فرعی از «۲۸» اصلی واقع در بخش «۲» خروجی از مالکیت مالک اولیه «ناظر میردريکوند»

۸ - تقاضای «آقای صمد نرگسی خرم اباد» فرزند «سیداحمد» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۲۹۹,۶۹» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۳۹» فرعی از «۲۴» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «حسین نرگسی خرم اباد»

۹ - تقاضای «آقای صمد نرگسی خرم اباد» فرزند «سیداحمد» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۶۲۷۰,۱۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۳۸» فرعی از «۲۴» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «حسین نرگسی خرم اباد»

۱۰- تقاضای «آقای صمد نرگسی خرم اباد» فرزند «سیداحمد» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۳۴۶۳,۱۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۳۴۰» فرعی از «۳۴» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «حسین نرگسی خرم اباد»

شناسه آگهی: ۲۱۱۹۷۱۹
تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۱۲/۰۴
تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۱۲/۱۹

فرشاد بازوندی نژاد- رییس اداره ثبت اسناد واملاک خرم آباد



دوشنبه- ۴ اسفند ۱۴۰۴ - سال یازدهم- شماره ۲۴۳۱

آب و انرژی ۵

انرژی

پایداری تولید گاز در گرو اجرای برنامه‌های عملیاتی است



مدیر هماهنگی و نظارت بر تولید شرکت ملی گاز ایران با تأکید بر ضرورت اجرای دقیق برنامه‌های عملیاتی در مجتمع گاز پارس جنوبی اعلام کرد: انجام به‌موقع فعالیت‌های عملیاتی و پشتیبانی در پالایشگاه‌های این مجموعه، ضامن پایداری تولید و تأمین مستمر گاز کشور است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا جولایی در نشست راهبردی مجتمع گاز پارس جنوبی با اشاره به جایگاه مهم این مجموعه در تأمین بخش عمده‌ای از گاز کشور بیان کرد: تمام فعالیت‌های عملیاتی، تعمیراتی و پشتیبانی باید مطابق برنامه زمان‌بندی مصوب اجرا شود. هر گونه وقفه یا تأخیر، زنجیره تولید، فرآورش و ارسال گاز را تحت تأثیر قرار می‌دهد. وی با بیان اینکه پالایشگاه‌های مجتمع گاز پارس جنوبی نقش محوری در پایداری شبکه گازرسانی کشور دارند، افزود: هماهنگی میان واحدهای عملیاتی، تعمیرات، بازرسی فنی و پشتیبانی باید بیش‌ازپیش تقویت شود تا از بروز اختلال‌های احتمالی جلوگیری شود.

مدیر هماهنگی و نظارت بر تولید شرکت ملی گاز ایران، هم‌افزایی میان بخش‌های مختلف را یکی از الزام‌های عبور موفقیت از دوره‌های اوج مصرف دانست و تصریح کرد: مدیریت یکپارچه، تبادل تجربه میان پالایشگاه‌ها و استفاده از ظرفیت‌های مشترک، می‌تواند بهره‌وری را افزایش دهد و خط‌های عملیاتی را به حداقل برساند. جولایی تأکید کرد: پایش مستمر شش‌اخص‌های عملکردی، اجرای دقیق برنامه‌های تعمیرات اساسی و آمادگی کامل تجهیزات از مهم‌ترین اقدام‌هایی است که باید با استواری دنبال شود تا تولید پایدار در تمام ماه‌های سال تضمین شود. وی توسعه سرمایه انسانی را در کنار اقدام‌های فنی و عملیاتی، از اولویت‌های اصلی این مجموعه دانست و گفت: تقویت شایستگی‌ها، ارتقای مهارت‌های تخصصی کارکنان و توجه به آموزش‌های هفدمند، برای حفظ استانداردهای تولید و ایمنی در سطح مطلوب لازم است.