

گروه راهبردی – مرتضی فاخری – انسان از دیرباز در برابر دریا دو احساس متناقض داشته

است: حیرت از بیکرانگی و وسعت، و درماندگی در برابر خطوط ساحلی که هر چند او را به آب پیوند می دهد، اما به همان اندازه او را در خشکی محصور می کند. مرزهای آبی، برخلاف تصور رایج که آنها را روزنه هایی به سوی تجارت و ثروت جهانی می پنداریم، در عمیق ترین لایه ی معنایی خود، قفس هایی جغرافیایی هستند که آزادی عمل کشورها را در پهنه ی اقیانوس ها محدود می سازند. توسعه ی دریایی، هر گر یک انتخاب صرفاً اقتصادی یا استراتژیک نیست؛ بلکه تراژدی از پیش نوشته شده بر روی کره ی زمین است. کشوری چون ایالات متحده با دو اقیانوس اطلس و آرام فرصتی دوگانه برای گسترش می یابد، در حالی که کشوری دیگر، محصور در خشکی یا محدود به آبراهی تنگ، با هر گام به دیواری از ژئوپلیتیک برخورد می کند. محدودیت های جغرافیایی در توسعه ی دریایی کشورها نه صرفاً به معنای نبودن دسترسی به آب های آزاد، بلکه به معنی چگونگی، کیفیت و تراکم این دسترسی و تأثیر شگرف آن بر سیاست خارجی، توان نظامی، اقتصاد و حتی هویت ملی یک ملت است. درک این محدودیت ها، رمزگشایی از معدای قدرت های بزرگ و نیز تحلیل ریشه های فروپاشی امپراطوری های دریایی را ممکن می سازد. نخستین و آشکارترین قید جغرافیایی، مسئله ی راهبردی «خروجی به آب های آزاد» یا فقدان آن است. کشورهای محصور در خشکی در تراژدی ژئوپلیتیک، قربانیان اصلی به شمار می روند. ازبکستان، اثر پیش یا پولیوی هر گر نمی توانند به صورت مستقیم به اقیانوس ها متصل شوند، مگر آنکه از رحمت سیاسی همسایگان خود عبور کنند. این وابستگی، توسعه ی دریایی آنها را به یک تابع تحقیرآمیز از حسن نیت دیگران تبدیل می کند. برای چنین کشوری، داشتن ناوگان تجاری یا نظامی مستقل عملاً یک رویای دست نیافتنی است، چرا که هر کشتی باید از مسیر آب های سرزمینی یا منطقه ی انحصاری اقتصادی یک دولت دیگر بگذرد. این گذر، نه تنها هزینه های ترانزیت و بیمه را یک چند برابر می کند، بلکه در مواقع بحران سیاسی، گرگان تغییرات لحظه ای در مناسبات دیپلماتیک خواهد بود. برای نمونه، اتیوپی پس از استقلال اربتره در سال ۱۹۹۳ ناگهان به کشوری بدون ساحل تبدیل شد و تمامی آرزوهای توسعه ی دریایی آن به کالوسی لجبستیکی بدل گردید. اما محدودیت های جغرافیایی تنها به فقدان مطلق ساحل خلاصه نمی شود؛ حتی داشتن خط ساحلی نیز می تواند به انواع مختلفی از محصوریت های پنهان دچار شود.

دومین سطح از این محدودیت، نه در نبود ساحل، بلکه در «شکل و امتداد خط ساحلی» و «مواجهه با موانع طبیعی و سیاسی» در نزدیکی آن نهفته است. تصور کنید کشوری دارای هزاران کیلومتر مرز آبی است، اما تمامی سواحل آن رو به دریاهای بسته ای چون کاسپین، مدیترانه یا دریای سرخ گشوده می شود که خروجی آنها به اقیانوس باز، از تنگه هایی تنگ و خفه کننده می گذرد. در اینجا، گلوگاه های دریایی تبدیل به حلقه ی زنجیره جغرافیایی بر پای کشورها می شسوند. تنگه ی هرمز برای ایران و کشورهای حاشیه ی خلیج فارس، تنگه ی باب المندب برای اربتره و جیبوتی، یا تنگه ی جبل الطارق برای مراکش و اسپانیا، مثال هایی کلاسیک از این قبیل هستند. توسعه ی دریایی یک کشور زمانی که هر کشتی تجاری یا ناو جنگی برای رسیدن به اقیانوس آزاد مجبور باشند از گر دنه ای بطری شکل در



جغرافیا عبور کند، همواره در معرض تهدید اختناق است. در چنین وضعیتی، هزینه های امنیت دریایی به شدت افزایش می یابد، چرا که یک قدرت فرامنطقه ای می تواند با استقرار ناوگان خود در همان تنگه، کل حیات دریایی یک منطقه را فلج سازد. به عبارت دیگر، جغرافیا در اینجا یک قرارداد نانوشته تحمیل می کند: «تو می توانی ساحل داشته باشی، اما نه آزادی حرکت».

سومین مؤلفه ی محدودساز، چیزی است که می توان آن را «کیفیت فرسایشی و ژئومورفولوژیک خط ساحلی» نامید. همه ی سواحل برای ایجاد بنادر آب عمیق، پایگاه های دریایی یا مناطق صنعتی ساحلی مناسب نیستند. دلتهای گل آلود، مصب های کم عمق، جزر و مدهای شدید، یخ زدگی فصلی و موانع مرجانی می توانند یک خط ساحلی طولانی را عملاً غیرقابل استفاده برای توسعه ی دریایی مدرن کنند. روسیه با وجود دسترسی به سمرمایه گذار هنگفت در ناوگان از معمای بنادر یخ زده رنج برده است. بندر مورمانسک تنها استثنای قابل توجه در شمال غرب است، اما بیشتر بنادر روسیه در زمستان به یخچال های طبیعی بدل می شوند و این کشور را مجبور به سرمایه گذاری هنگفت در ناوگان یخ شکن یا پذیرش انقطاع فصلی در تجارت دریایی کرده است. همچنین، خطوط ساحلی مردابی و کم عمق خلیج فارس در برخی مناطق، برای پهلوگیری ابرناوگان های کانتینری نیاز به لایروبی مستمر و پرهزینه دارد که خود نوعی محدودیت اقتصادی تحمیلی از سوی طبیعت است. بنابراین، توسعه ی دریایی صرفاً تابع طول کرانه ها نیست، بلکه تابع «کارایی عملیاتی هر متر از آن کرانه» است. چهارمین قید جغرافیایی، «همسایگی با نقاط استراتژیک و کنترل ناهمسان بر دریاهای نیمه بسته» نام دارد. یک دریای نیمه بسته مانند دریای مدیترانه یا دریای چین جنوبی، به دلیل آنکه توسط چندین کشور احاطه شده و تنها از طریق یک یا دو گذرگاه به اقیانوس مرتبط می شود، ذاتاً فضای رقابت فشرده و تنش زا برای توسعه ی دریایی کشورهای ساحلی خود ایجاد می کند. در چنین حوضه هایی، هیچ کشوری نمی تواند بدون در نظر گرفتن واکنش سایر بازیگران، منطقه ی انحصاری اقتصادی خود را گسترش دهد. مرزهای دریایی بین یونان و ترکیه در دریای اژه به دلیل تعداد بیشمار جزایر یونانی که عملاً فشردگی حوزه ی نفوذ ترکیه را به یک نوار ساحلی تنگ بدل کرده اند، به معمای لاینحل در حقوق دریاها تبدیل شده است. در اینجا، جغرافیا از طریق پراکندگی جزایر و صخره ها، اختنای نرم اما بی امان بر توسعه ی دریایی ترکیه اعمال می کند. ترکیه با وجود



داشتن سواحل طولانی در شمال، غرب و جنوب، نمی تواند فراسرزمینی های خود را به شکلی مستمر و بدون اعتراض گسترش دهد، چرا که جغرافیا، جزایر و بلوک های خاکی همسایه را چون تکه های دومینو در مسیر گسترش دریایی اش چپیده است. این نوع محدودیت، سازوکاری کاملاً متفاوت از محصوریت خشکی دارد؛ در اینجا آب وجود دارد، اما دسترسی به آن مملو از موانع حقوقی و سیاسی است که ریشه در آرایش صرفاً طبیعی خشکی ها و جزایر دارند. تجمین سطح از تحلیل، تأثیر «فاصله ی خط ساحلی از مراکز جمعیتی و اقتصادی داخلی» بر توسعه ی دریایی است. بسیاری از کشورهای دارای ساحل طولانی دچار گسستگی عمیق میان قلب تپنده ی اقتصادی خود و کرانه های اقیانوس هستند. برای نمونه، کانادا با طولانی ترین خط ساحلی جهان، تنها چند بندر عمده در غرب (ونکوور) و شرق (هالیفاکس) دارد و بقیه ی سواحل آن یا خالی از سکنه اند یا به دلیل دوری از استان های صنعتی مانند کبک و انتاریو، توجه اقتصادی برای سرمایه گذاری عظیم دریایی ندارند. برزیل نیز چنین سرنوشتی دارد؛ مرکز ثقل اقتصادی آن در سائوپائولو و حوالی آن قرار دارد، در حالی که بنادر شمال شرقی از فاصله ی قابل توجهی نسبت به این هسته برخوردارند. این پدیده که «دوری گرینی اقتصادی سواحل» نامیده می شود، کشورها را وامی دارد تا هزینه های مضاعفی برای احداث راه آهن و خطوط لوله ی متصل به بنادر متحمل شوند. به عبارت دیگر، گاهی نه دریا، بلکه پشته کوه یا جنگل های انبوه، محدودیت جغرافیایی را از درون خشکی به بیرون، به دریا تحمیل می کنند. توسعه ی دریایی در چنین سرزمین هایی همواره با دو گانه ای ترازوی یک است: سرمایه گذاری های عظیم در زیرساخت های داخلی برای رسیدن به دریا، یا راه کردن بخش اعظم ظرفیت بندری بالقوه به دلیل صرفه ی اقتصادی اندک.

ششمین و پیچیده ترین وجه محدودیت های جغرافیایی، پدیده ای موسوم به «اثر سایه ی ژئوپلیتیک» یا «همجواری دریاها» رقیب مطلق است. تصور کنید کشوری ساحلی هستنی، اما دقیقاً در همسایگی یک قدرت فراگیر دریایی (مانند ایالات متحده یا چین در مناطق خاصی از جهان) قرار دارید. در این شرایط، جغرافیای سخت افزاری (شکل ساحل و اعماق آب) اهمیت خود را تا حدودی به جغرافیای نرم (تمرکز قدرت نظامی یک رقیب نزدیک) می بازد. برای کشورهای چون مکزیک یا کوبا، حضور ایالات متحده در شمال و شرق، توسعه ی دریایی آنها را به شدت محدود کرده است. مکزیک با وجود داشتن خط ساحلی در دو

اقیانوس آرام و اطلس، هیچگاه نتوانسته ناوگانی قدرتمند و مستقل شکل دهد، چرا که هر تحرک جدی دریایی در خلیج مکزیک بلافاصله توسط ناوگان پنجم آمریکا رصد و خنثی می شود. در اینجا، این جغرافیای سیاسی و نظامی است که مسلط. بنابراین، توسعه ی دریایی در چنین بسترهایی هر گر کوچک ساحلی که در کنار یک ابر قدرت دریایی قرار گرفته، عملاً از حق طبیعی خود برای گسترش فراسرزمینی ها و عبور آزادانه، به صورت واقعی محروم می شود، نه به دلیل مانع طبیعی، بلکه به دلیل حضور هولناک یک همسایه ی مسلط. بنابراین، توسعه ی دریایی در چنین بسترهایی هر گر خنثی و مبتنی بر قواعد بین الملل نیست؛ بلکه همواره با «اجازه» یا «قید ضمنی» همان قدرت بزرگ همراه است.

نکته ی قابل تأمل دیگر، «نقش تنگناهای اقلیمی و تغییرات آب و هوایی در بازتعریف محدودیت های جغرافیایی» است. آنچه امروز به عنوان یک محدودیت دائمی و سخت در توسعه ی دریایی تصور می شود (مثل یخبندان دائم در اقیانوس منجمد شمالی)، ممکن است در افق آینده به یک مزیت نسبی بدل گردد. ذوب شدن یخ های قطبی، گذرگاه شمال غرب و مسیر دریای شمال را در حال گشودن به روی کشتیرانی تجاری و نظامی نشان می دهد که تا دو دهه پیش کاملاً مسدود بودند. در این میان، کشورهایی چون روسیه، کانادا، دانمارک (از طریق گرینلند) و ایالات متحده، ناگهان با یک شوک جغرافیایی رویه رو می شوند: محدودیت های دیرینه ی آنها در حال تبدیل شدن به کربودرهای طلایی تجارت جهانی است. اما برعکس، بالا آمدن سطح آب دریاها می تواند برای کشورهای جزیره ای کم ساحل (نظیر مالدیو یا تووالو) یک محدودیت مطلق و مرگبار ایجاد کند: ناپدید شدن فیزیکی خطوط ساحلی. در چنین آینده ای، مفهوم «منطقه ی انحصاری اقتصادی» به کل فرو می پاشد، چه آنکه خشکی ای برای مبنا قرار گرفتن وجود نخواهد داشت. این جنبه از محدودیت جغرافیایی، شاید ترازویک ترین وجه آن باشد: جغرافیا چیزی نیست که همیشه ثابت بماند؛ گاهی آنچنان آهسته و فربکارانه تغییر می کند که کشورها تنها هنگامی متوجه قفس جدید خود می شوند که دیگر پنجره ای به دریا باقی نمانده است.

در سطحی عمیق تر، محدودیت های جغرافیایی، «دسترسی به منابع بستر دریا» را تحت الشعاع خود قرار می دهند. کنوانسیون حقوق دریاها به کشورهای ساحلی اجازه می دهد تا ۲۰۰ مایل دریایی منطقه ی انحصاری اقتصادی و تا ۳۵۰ مایل دریایی فلات قاره را ادعا کنند. اما باز هم جغرافیا در این میان نقش کلیدی ایفا می کند. عرض کم

«سرآمد» بررسی می کند؛

محدودیت های جغرافیایی در توسعه دریایی کشورها

چگونه جغرافیا، طلسم توسعه ی دریایی ملت ها را می شکند؟

دریای کاسپین یا دریای سرخ در برخی نقاط به گونه ای است که مناطق انحصاری اقتصادی کشورها، مقابل یکدیگر همپوشانی کامل دارند و عملاً هیچ بخشی از بستر دریا به صورت اختصاصی و بدون رقابت در اختیار یک کشور قرار نمی گیرد. همچنین وجود برجستگی های زیر دریایی، پشته های اقیانوسی و گسل های قاره ای ممکن است ادعای فلات قاره را برای کشورهایی که از نظر زمین شناسی در موقعیت نامناسبی قرار دارند، دشوار یا غیرممکن سازد. برای مثال، برخی کشورهای اقیانوس آرام جنوبی علیرغم میلیون ها کیلومتر مربع آب های پیرامونی، به دلیل عمق ناگهانی و نبود فلات قاره گسترده، از بسیاری از منابع هیدروکربوری و معدنی بستر دریایی بهره اند. در اینجا، جغرافیا با دقت یک مهندس دقیق، ثروت های عظیم زیر آب را تنها به آن دسته از کشورهایی می بخشد که خط ساحلی آنها با شیب ملایم به سوی اعماق پیش می رود و فلاتی گسترده و غنی از مواد معدنی را پدید آورده است.

در پایان، باید به این نکته اذعان کرد که هیچ کشور ساحلی کاملاً از محدودیت جغرافیایی رها نیست. حتی برترین قدرت های دریایی تاریخ، از بریتانیا تا ایالات متحده، در مقاطعی با محدودیت های ناشی از موقعیت خود مواجه بوده اند. بریتانیا پس از خروج از اتحادیه ی اروپا، ناگهان متوجه شد که دسترسی به آب های غنی از ماهی شمال اروپا دیگر یک حق مسلم نیست، بلکه موضوعی چانه زنی در برابر فرانسه و نروژ است. و ایالات متحده در تنگه ی هرمز یا مالاکا همواره نگران اختناق ناوگان خود توسط قدرت های محلی است. بنابراین، توسعه ی دریایی یک کشور به سان رقصی بر روی لبه ی تیغ جغرافیا است: نه می توان از قواعد سخت آن گریخت و نه می توان بدون شناخت ژرف آن به پیش رفت. راه برون رفت از این محدودیت ها، نه در انکار جغرافیا، بلکه در «واکنش هوشمندانه» به آن نهفته است. سرمایه گذاری بر روی بنادر آب عمیق، احداث کانال های جابگیرین، بهره گیری از دیپلماسی دریایی برای کسب حق عبور، ورود به اتحادیه های منطقه ای برای اشتراک در بنادر جغرافیا، بلکه در تسبل جدید شناورهای مستقل از بستر دریا، از جمله راهکارهایی هستند که بشر برای فریب طلسم جغرافیا ابداع کرده است. با این حال، بر این حقیقت تأکید می شود که هیچ تکنولوژی و هیچ دیپلماسی نمی تواند به طور کامل زنجیر جغرافیا را از پای توسعه ی دریایی بردارد. جغرافیا، در میان محدودیت های آبی کشورها، همواره نخستین و آخرین کلمه را در سرنوشت دریایی ملت ها خواهد نوشت.

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان الشتر –سری (۶۰۶) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی شهرستان الشتر 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 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.

- تقاضای «خدیجه قربانی یار آبادی»فرزند «حاجی علی»نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین زراعتی» بمساحت «۱۳۰۳۹٫۲۹» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۶۳» فرعی از «۴/۲۶» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «درویش عباس امان جوی»
- تقاضای «روح اله امانی منفرد» فرزند «درویش» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۳۴۰۵٫۷۹» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۶۴» فرعی از «۴/۲۶» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «پای مراد امانی جویی»
- تقاضای «روح اله امانی منفرد» فرزند «درویش» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۴۱۱۶٫۴۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۶۵» فرعی از «۴/۲۶» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه « پای مراد امانی جویی»
- تقاضای «گل چین ندری» فرزند «محمد نقی»نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۸۶۹۱٫۳۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۴۲۰» فرعی از «۲۰۷» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «درویشعلی یوسفوند»
- تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۲۷۹۵٫۵۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۳۴» فرعی از «۲۴۴/۱۳۱» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «محمد عشقایی»
- تقاضای «علیرضا بهرامی کیا» فرزند «محمد باقر» نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۱۰۱۷٫۲۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۳۵» فرعی از «۲۴۴/۱۳۱» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «علی کولیوند»
- تقاضای «ذبیح اله یوسفوند» فرزند «محمد» نسبت به «ششدانگ یکبکاب عمارت مسکونی» بمساحت «۱۵۹٫۰۶» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۶۴۵» فرعی از «۱۰۲» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «احمد یک ندری»
- تقاضای «رسول امیری» فرزند «حاتم»نسبت به «ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی» بمساحت «۶۷۴۵۴٫۱۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۵۴» فرعی از «۴۵/۱» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «خسرو و غلامرضا احمدی»
- تقاضای «علی فلاح» فرزند «نوروز علی» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۹۵۲٫۳۸» مترمربع مجزی شده از پلاک ششماره «۶۴۶» فرعی از «۲۲۵/۶» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک الشتر (سلسله)» خروجی از مالکیت مالک اولیه «نوروز علی فلاح»
- تقاضای «داوود و فرشاد علیزاده» فرزند «صید جواد»نسبت به «ششدانگ مشاع از یک قطعه باغ» بمساحت «۹۹۱٫۵۷» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۴۲۴» فرعی از «۲۰۱» اصلی واقع در بخش «بخش ۱۱ حوزه ثبت

حیدر امرائی –رییس اداره ثبت اسناد واملاک شهرستان الشتر

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضیعت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون وماده ۱۲ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضیعت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۰۳۵۶۶/۱۴۰۳/۱۶۰۵۶۰۳۱۶ و مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۸ هیات اول دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کرمانشاه ناحیه دو تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای شاهپور یلوه،فرزند اکبر در ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۸۷۲۴٫۴۲ متر مربع در قسمتی از پلاک شماره ۱۰۶ اصلی واقع در قریه یلوه سفلی بخش سه حومه خریداری از مالک آقای اکبر یلوه محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاصی نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۲/۲۳ تا تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۴/۰۷

شهریار خدروی – رئیس ثبت اسناد واملاک

م الف ۱۷۵۳

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضیعت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون وماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضیعت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر آرا شماره ۰۳۱۲۸/۱۴۰۳/۱۶۰۵۶۰۳۱۶ و مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۲ هیات اول دوم موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک کرمانشاه ناحیه دو تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضیان خانم ثریا واحترام یلوه،فرزند اکبر هر یک با بقدر السهم به دانگ مشاع از ششدانگ یک قطعه زمین مزروعی به مساحت ۱۳۷۶٫۱۶ متر مربع در قسمتی از پلاک شماره ۱۰۶ اصلی واقع در قریه یلوه سفلی بخش سه حومه خریداری از مالک رسمی آقای اکبر یلوه محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاصی نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۲/۲۳ تا تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۴/۰۷

شهریار خدروی – رئیس ثبت اسناد واملاک – م الف ۱۷۵۷