

وقتی دریا بخشی از جبهه جنگ شد

در تقویم ایران، «پیکان» با هفتم آذر، سالروز عملیات مروارید و روز نیروی دریایی ارتش، گره خورده است. در حافظه بسیاری از ایرانیان، «سانچی» نام نفتکشی است که از عسلویه راه افتاد و هیچ‌یک از ۳۲ دریانوردش زنده پیدا نشدند. یکی شناوری نظامی بود که در جنگ از دست رفت و دیگری کشتی تجاری که در دریای چین شرقی با یک فله‌بر برخورد کرد. میان این دو رویداد پیوند تاریخی یا عملیاتی وجود ندارد؛ کنار هم گذاشتنشان، اما دو پرسش درباره سفر دریایی پیش می‌کشد: چه کسی از مسیر عبور کشتی‌ها در برابر تهدید محافظت می‌کند و چه چیز سفر را برای خدمه ایمن می‌کند؟ پاسخ نخست در مأموریت دفاعی و حفاظت از کشتیرانی است. پاسخ دوم از پل فرماندهی کشتی و دقایق پیش از برخورد آغاز می‌شود و تا ساعت‌های انتظار برای رسیدن امداد ادامه دارد. باز بودن راه شرط رسیدن بار به بندر است؛ تضمین بازگشت دریانورد نیست.

گروه گزارش
editor@smtnews.ir

هفتم آذر؛ وقتی دفاع به دریا رسید

هفتم آذر ۱۳۵۹، در ماه‌های نخست جنگ ایران و عراق، نیروی دریایی ارتش با پشتیبانی نیروی هوایی عملیات «مروارید» را در شمال خلیج‌فارس انجام داد. ناوچه «پیکان» در جریان عملیات غرق شد. محمدابراهیم همتی، فرمانده ناوچه، و شماری از همرزمانش به شهادت رسیدند. هفتم آذر به یاد آن عملیات در تقویم به نام روز نیروی دریایی ارتش ثبت شد. آنچه مروارید را به بحث امروز درباره تجارت پیوند می‌دهد، جایگاه دریا در زندگی اقتصادی کشور است. در زمان جنگ، تهدید در دریا فقط متوجه شناورهای نظامی نیست. اختلال در رفت‌وآمد کشتی‌های تجاری می‌تواند برنامه تأمین کالا و صادرات را نیز تغییر دهد. کار بندر، حتی اگر اسکله‌ها سالم باشند، به امکان آمدن و رفتن کشتی‌ها وابسته است. این مسئله به سال‌های جنگ محدود نماند. در آبان ۱۳۹۳، برای نمونه، یک ناوگروه نیروی دریایی ارتش با مأموریت حفاظت از خطوط کشتیرانی ایران در برابر تهدید دزدی دریایی به خلیج عدن اعزام شد. در اینجا تفاوت «امنیت» و «ایمنی» اهمیت دارد. حفاظت از کشتی در برابر تعرض، مسئله امنیت است. پیشگیری از تصادم و آماده بودن خدمه برای موقعیت اضطراری به حوزه ایمنی مربوط می‌شود. خطر نخست را نمی‌توان فقط با آموزش ناوبر برطرف کرد و حضور یک ناوگروه نیز جای دیده‌بانی روی پل فرماندهی کشتی تجاری را نمی‌گیرد. پرونده سانچی از جنس دوم بود.

ساعت ۱۹: ۵۰ در دریای چین شرقی

سانچی ۲۵ آذر ۱۳۹۶ از عسلویه به مقصد بندر داسان در کره جنوبی حرکت کرد. نفتکش نزدیک به ۲۷۴ متر طول داشت، با پرچم پاناما تردد می‌کرد و بهره‌برداری از آن با شرکت ملی نفتکش ایران بود. در مخازنش ۱۱۱ هزار و ۵۱۰ تن میعانات گازی پارس جنوبی حمل می‌شد. در همان پهنه دریایی، فله‌بر «سی‌اف کریستال» با پرچم هنگ‌کنگ به مقصد چین می‌رفت. این کشتی از امریکا حدود ۶۴ هزار تن سورگوم بار زده بود؛ غله‌ای که بدون بسته‌بندی در انبارهای کشتی حمل می‌شد. دو کشتی شامگاه ۱۶ دی ۱۳۹۶، برابر با ۶ ژانویه ۲۰۱۸، در دریای چین شرقی به هم نزدیک شدند. چند دقیقه پیش از تصادم، نوبت نگهبانی روی پل فرماندهی کریستال تغییر کرد، بی‌آنکه وضعیت کشتی نزدیک‌شونده به افسر نوبت بعد منتقل شود. در سوی دیگر، دیده‌بان سانچی خطر برخورد را به افسر نگهبان گوشزد کرده بود. حدود ساعت ۱۹: ۵۰ به وقت محلی، دماغه فله‌بر به پهلوی راست سانچی برخورد کرد. مخازن بار آسیب دیدند، میعانات نشت کرد و آتش‌سوزی آغاز شد. میعانات گازی مایعی سبک و فرّار است که از جریان گاز طبیعی جدا می‌شود. پس از نشت، بخار آن می‌تواند با هوا مخلوطی به‌شدت اشتعال‌پذیر تشکیل دهد. به همین دلیل، مسئله برای امدادگران تنها نزدیک شدن به یک کشتی آسیب‌دیده نبود؛ آتش، گرما و خطر انفجار امکان دسترسی به عرشه را نیز محدود می‌کرد. کریستال هم از ناحیه دماغه آسیب جدی دید و بخش‌هایی از آن دچار آتش‌سوزی شد، اما سرنوشت خدمه دو کشتی یکسان نبود. هر ۲۱ نفر از خدمه فله‌بر با قایق نجات از کشتی خارج شدند و یک شناور ماهیگیری آن‌ها را نجات داد. در سانچی، ۳۰ دریانورد ایرانی و دو دریانورد بنگلادشی حضور داشتند. از این گروه هیچ‌کس زنده پیدا نشد.

جست‌وجو در میان آتش و انفجار

هماهنگی عملیات جست‌وجو و نجات با مرکز نجات دریایی شانگهای بود. شناورهای امدادی چین، ژاپن و کره جنوبی در عملیات مشارکت کردند و یک کشتی تجاری ایرانی نیز برای کمک به جست‌وجو به محل رسید. دو روز پس از برخورد، نخستین پیکر در دریا پیدا شد. در ۲۳ دی، امدادگران چینی توانستند به قسمت عقبی نفتکش برسند و دو پیکر دیگر را پیدا کنند. دستگاه ثبت داده‌های سفر سانچی، همان وسیله‌ای که در خبرها «جعبه‌سیاه» نامیده می‌شود، نیز در جریان امداد بازیابی شد.

ایران هیئتی برای پیگیری عملیات به چین فرستاد و گروهی از تکاوران نیروی دریایی ارتش نیز اعزام شدند. در روز غرق شدن نفتکش، گروه ایرانی با یک شناور امدادی به محدوده سانچی رسید، اما شدت گرما و آتش‌سوزی امکان ورود به نفتکش را نداد. سانچی در ۲۴ دی ۱۳۹۶، هشت روز پس از تصادم، غرق شد. جست‌وجوی گسترده تا ظهر روز بعد ادامه پیدا کرد و پس از آن در مقیاسی محدودتر پی گرفته شد. در جریان امداد تنها سه پیکر از خدمه پیدا شد و ۲۹ نفر در گزارش سانحه مفقود ثبت شدند. توالی این رویدادها نشان می‌دهد رسیدن به محل حادثه با دسترسی به کشتی یکی نیست. ممکن است شناورهای امدادی در محل حاضر باشند، اما نزدیک شدن به عرشه یا ماندن کنار بدنه، جان گروه نجات را نیز به خطر بیندازد. در چنین وضعی، اطفای حریق و جست‌وجوی خدمه باید هم‌زمان پیش برود و هر تغییر در وضعیت نفتکش می‌تواند امکان ورود را تغییر دهد. کمک چند کشور به یک عملیات نیز جای برنامه‌ریزی قبلی برای چنین همکاری‌ای را نمی‌گیرد: مرکز هماهنگی باید بداند چه امکاناتی در دسترس است و کدام شناور می‌تواند آتش را مهار کند یا برای جست‌وجو به منطقه برود.

آنچه روشن شد و آنچه محل اختلاف ماند

بررسی مشترک سانحه یک نتیجه روشن داشت: دیده‌بانی مؤثر در هیچ‌یک از دو کشتی انجام نشده بود و از همه امکانات در دسترس برای تشخیص خطر برخورد استفاده نشده بود. درباره عامل اصلی تصادم، اما توافق حاصل نشد. هیئت ایران، که نظر بنگلادش را نیز نمایندگی می‌کرد، و هیئت پاناما تغییر مسیر کریستال به سمت راست را تعیین‌کننده دانستند؛ تغییری که حدود ۱۵ دقیقه پیش از برخورد آغاز شد. به اعتقاد آن‌ها، اگر کریستال مسیرش را تغییر نمی‌داد، برخوردی رخ نمی‌داد. در همین ارزیابی، تحویل نامناسب نوبت نگهبانی کریستال و دیده نشدن هشدار نوری سانچی نیز از عوامل مؤثر بود.

هیئت‌های چین و هنگ‌کنگ موقعیت را تقاطع مسیر دو کشتی دانستند. در تفسیر آن‌ها از مقررات جلوگیری از تصادم، سانچی باید به‌موقع از مسیر کریستال کنار می‌رفت. آن‌ها اقدام نکردن به‌موقع نفتکش را عامل اصلی تصادم دانستند، اما تأکید داشتند که کریستال نیز برای جلوگیری از برخورد اقدامی مؤثر انجام نداد. این اختلاف در بررسی مشترک ثبت شد. هدف آن بررسی شناسایی علت‌ها برای پیشگیری از سانحه بعدی بود، نه صدور حکم درباره مسئولیت حقوقی یا سهم هر طرف از خسارت. بازسازی دقایق پیش از برخورد نیز محدودیت داشت.

ثبت‌کننده کریستال پس از تصادم به ضبط اطلاعات ادامه داده بود؛ داده‌های تازه جای داده‌های زمان برخورد را گرفته بودند و بررسی‌کنندگان به آن بخش از اطلاعات دسترسی نداشتند. جعبه‌سیاه قرار نیست جلوی تصادم را بگیرد؛ کارش این است که بعد از حادثه، بررسی فقط به روایت‌های پراکنده از چند دقیقه سرنوشت‌ساز محدود نماند. ثبت و نگهداری درست داده، به شرکت‌های کشتیرانی هم کمک می‌کند خطاهایی را که ممکن است در سفرهای دیگر تکرار شوند، شناسایی کنند. اگر در یک سفر بدون حادثه هم دو کشتی بیش از حد به یکدیگر نزدیک شوند، بازبینی داده‌ها می‌تواند نشان دهد کدام هشدار به‌موقع جدی گرفته نشده است.

از عددهای بندر تا هزینه توقف

در سال ۱۴۰۳، مجموع تخلیه و بارگیری در بنادر مشمول آمار رسمی کشور به حدود ۲۳۵ میلیون تن رسید؛ نزدیک به ۱۳۲ میلیون تن کالای غیرنفتی و ۱۰۳ میلیون تن کالای نفتی. عملیات کانتینری نیز به بیش از سه میلیون واحد معادل کانتینر بیست‌فوتی رسید؛ ۱۳ درصد بیشتر از سال پیش. آمار تناژ، وزن بار تخلیه‌شده و بارگیری‌شده را نشان می‌دهد، نه ارزش دلاری کالاها. چون محموله‌های داخلی و ترانزیتی نیز در عملیات بندری ثبت می‌شوند، این وزن به‌تنهایی معادل مجموع صادرات و واردات نیست. سهم کالاهای غیرنفتی در آمار سالانه یادآوری می‌کند که ایمنی کشتیرانی فقط دغدغه ناوگان نفتکش نیست.

اثر اختلال را می‌توان بیرون از بندر هم دید. کارخانه‌ای که بخشی از مواد اولیه‌اش را از راه دریا می‌گیرد، برای زمان رسیدن بار برنامه دارد. اگر تأخیر طولانی شود، ممکن است ناچار باشد مواد را از جای دیگری تهیه کند یا برنامه تولید را عوض کند. برای صاحب کالا، هزینه حمل فقط کرایه کشتی نیست؛ توقف، انبارداری و تغییر برنامه تحویل هم ممکن است به آن اضافه شود. اینکه این هزینه تا چه اندازه به خریدار بعدی منتقل شود، به مدت اختلال، موجودی انبار و امکان تأمین از مسیر دیگر بستگی دارد. برای برخی محموله‌ها، مسیر جایگزین شاید روی کاغذ وجود داشته باشد؛ اما اگر هزینه حمل را بالا ببرد، حاشیه سود معامله هم معمولا کوچک‌تر خواهد شد. هر بندری هم نمی‌تواند جای هر بندر دیگری را بگیرد. اندازه کشتی، تجهیزات تخلیه، نوع انبار و مسیر دسترسی به مقصد نهایی تعیین می‌کند کدام بار را می‌توان به بندر دیگری برد. تغییر مقصد روی نقشه ساده به نظر می‌رسد، اما اگر بندر جایگزین امکانات لازم برای تخلیه محموله یا انتقال آن به مقصد بعدی را نداشته باشد، تأخیر فقط از دریا به خشکی منتقل می‌شود.

در یک سانحه بزرگ، صورت‌حساب از این هم گسترده‌تر است. خسارت بدنه و محموله یک بخش آن است و هزینه جست‌وجو، رسیدگی به وضعیت خدمه و خانواده‌ها و پاک‌سازی آلودگی، بخش‌های دیگر. برخورد سانچی افزون بر خسارت انسانی و تجاری، به آلودگی دریایی نیز انجامید. بیمه می‌تواند بخشی از زیان مالی را پوشش دهد، اما پوشش بیمه‌ای جای پیشگیری از آسیب انسانی و زیست‌محیطی را نمی‌گیرد. از همین رو، سنجیدن هزینه آموزش و آمادگی امدادی تنها در برابر کرایه یک سفر، دامنه واقعی زیان احتمالی را نادیده می‌گیرد.

پیش از رسیدن نخستین شناور نجات

تقسیم کار در دریا از لحظه حادثه آغاز نمی‌شود. شرکت کشتیرانی باید کشتی و خدمه آماده روانه سفر کند. گروه نگهبانی روی پل فرماندهی باید خطر را ببیند و پیش از کم شدن فرصت، آن را جدی بگیرد. مرکز هماهنگی نجات دریایی نیز پس از دریافت پیام اضطرار باید بتواند شناور مناسب را برای امدادرسانی فرا بخواند. تفاوت میان این وظایف را می‌توان در یک عملیات کوچک‌تر دید: در خلیج چابهار، نقص فنی قایقی را با هفت سرنشین در دریا سرگردان کرد. مرکز نجات دریایی چابهار عملیات را هماهنگ کرد، شناور امدادی به قایق رسید و هر هفت نفر سالم به اسکله منتقل شدند. در ایران، شماره ۱۵۵۰ یکی از راه‌های اعلام وضعیت اضطراری دریایی در محدوده پوشش تلفن است.

در کشتی‌های تجاری، بخشی از پیشگیری به گفت‌وگویی کوتاه و دقیق هنگام تحویل نوبت مربوط است. افسر تازه‌وارد به پل فرماندهی باید بداند کدام شناورها در اطراف کشتی هستند و کدام وضعیت نیاز به توجه دارد. تحویل نوبت نگهبانی اگر فقط به اعلام مسیر و سرعت محدود شود، اطلاعاتی را که در دقایق بعد لازم است منتقل نمی‌کند. توصیه‌های پس از سانچی به بازبینی تحویل نگهبانی، سنجش کیفیت تمرین‌ها، اتکا نکردن به یک منبع اطلاعاتی و حفظ داده‌های سفر پرداخت. آمادگی برای امداد را هم می‌توان با پرسش‌های مشخص‌تری سنجید: در تمرین، پیام اضطرار چه زمانی دریافت شده و اعزام چقدر طول کشیده است؟ اگر امدادگران نتوانند به عرشه برسند، آیا راه دیگری برای جست‌وجو پیش‌بینی شده است؟ پاسخ این پرسش‌ها به هماهنگی، تمرین و بازبینی پس از هر عملیات نیاز دارد، نه صرفاً به افزایش شمار شناورها.

سخن پایانی

هفتم آذر را می‌توان با یاد «پیکان» آغاز کرد و با پرسشی برای امروز به پایان برد: کشتی که از بندر دور می‌شود، در مسیر رفت و بازگشت به چه پشتوانه‌ای تکیه دارد؟ بخشی از پاسخ، حفاظت از مسیرهای کشتیرانی است؛ بخشی دیگر به کار کسانی برمی‌گردد که روی پل فرماندهی نگهبانی می‌دهند، تجهیزات را پیش از حرکت می‌آزمایند یا به یک پیام اضطرار دریایی پاسخ می‌دهند. سانچی یادآوری کرد که این پشتوانه، در آب‌های دور، به آمادگی خدمه و همکاری مراکز نجات در چند کشور نیز وابسته است. گرامی داشتن یاد دریانوردان، از رزمندگان ناوچه پیکان تا خدمه یک نفتکش تجاری، با توجه به همین کارهای روزمره معنا پیدا می‌کند؛ کارهایی که قرار نیست فقط پس از حادثه درباره‌شان حرف بزنیم. در حساب‌های تجاری، سفر دریایی را با وزن بار، کرایه و زمان تحویل می‌سنجند. در خانه‌ای که کسی چشم‌به‌راه مانده است، سفر تنها با بازگشت دریانورد تمام می‌شود.

> گرامی داشتن یاد دریانوردان، از رزمندگان ناوچه پیکان تا خدمه یک نفتکش تجاری، با توجه به همین کارهای روزمره معنا پیدا می‌کند؛ کارهایی که قرار نیست فقط پس از حادثه درباره‌شان حرف بزنیم

> در حساب‌های تجاری، سفر دریایی را با وزن بار، کرایه و زمان تحویل می‌سنجند. در خانه‌ای که کسی چشم‌به‌راه مانده است، سفر تنها با بازگشت دریانورد تمام می‌شود

گزارش خبری

طرح محرمانه ایران برای شکستن محاصره دریایی

طی روزهای گذشته موج خبری با مضمون حرکت دسته‌جمعی نفتکش‌های ایرانی برای شکستن محاصره دریایی خصمانه امریکایی‌ها به ناگاه به یک جریان بزرگ رسانه‌ای تبدیل شد. امّا ماجرای این موج در فضای مجازی و برخی رسانه‌ها چه بود؟ و تصویر کلان مقابله ایران با محاصره دریایی امریکا چیست؟

۱- روز ۲۲ آبان ۱۴۰۵، پایگاه تانکرترکز امریکا مدعی شد که یک نفتکش ایرانی به سمت خارک در حرکت است؛ برخی رسانه‌ها و پایگاه‌های غربی هم مدعی شدند که ایران از طریق انتقال کشتی به کشتی نفت‌ها (Ship to Ship) محاصره دریایی را دور می‌زند. پس از آن برخی رسانه‌ها و منابع از پیشنهادی برای اعزام دسته‌جمعی نفتکش‌ها برای به چالش کشیدن محاصره دریایی نوشتند (۲۷ آبان). و یک روز بعد، تانکرترکز و رویترز در خبری از احتمال از سرگیری صادرات نفت ایران گفتند و همین روز گزارش تانکرترکرز هم به نحو گسترده‌ای بازنشر شد.

در روزهای بعد، برخی رسانه‌ها حتی درباره عدد نفتکش‌هایی که قرار است به سمت خط محاصره حرکت کند هم سخن گفتند و نامی هم برای این طرح از خود پیشنهاد کردند. برخی از ده‌ها نفتکش خبر دادند و برخی هم گفتند که ۱۴ نفتکش می‌خواهند به سمت تنگه هرمز حرکت کنند.

۲- علیرغم شکل‌گیری این موج در شبکه‌های اجتماعی و برخی رسانه‌ها، اساسا هیچ یک از مقامات ذی‌صلاح و رسمی در نیروهای مسلح و یا شورای‌عالی امنیت ملی و حتی دولت از چنین طرحی خبر نداده بودند.

چنین موضوعی توسط این مقامات نه اعلام شده بود، نه تایید شده بود و نه حتی درباره آن سخنی در رد یا تایید گفته شده بود. همه چیز به یک سری پیشنهادهای برخی افراد در رسانه‌ها یا شبکه‌های اجتماعی برمی‌گشت. اما مخاطبان رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی با کنار هم قرار دادن مطالبی که بعضاً رابطه مستقیمی با هم نداشتند و فقط در یک یا چند روز متعاقبا منتشر شده بودند، این تصور را داشتند که روز گذشته یا امروز (شنبه و یکشنبه، ۳۰ آبان و ۱ آذر) بناست که طرح اجرا شود.

۳- اینکه ایران محاصره دریایی را به صورت بلندمدت تحمل نخواهد کرد و قطعا آن را خواهد شکست، یک مسئله حتمی است و بارها توسط مقامات رسمی لشگری و کشوری گفته شده است. اینکه ایران به دنبال طرح‌ریزی اقداماتی برای این موضوع است و حتی تجهیزات و تدارکاتی را نیز دراین‌باره آماده می‌کند، قطعی است. امّا اینکه قرار بوده است لزوماً طی یکی دو روز اخیر، آن‌هم طبق برنامه و طرحی که بعضی رسانه‌ها اعلام کردند، اقدامی صورت بگیرد، هیچ مبنایی در واقعیت ندارد و صرفاً جنبه تحلیلی و تفسیری یا پیشنهادی داشته است.

۴- ایران و امریکا در برهه فعلی مشخصاً در حال یک نبرد تمام‌عیار از جنس «جنگ تاب‌آوری» هستند. امریکایی‌ها تلاش می‌کنند با هزینه‌های بسیار گزاف، حتی به نرخ ده‌ها برابر کردن هزینه‌های بیمه نفتکش‌ها و... و همچنین از طریق تهدید نفتکش‌ها برای پنهان نگاه داشتن هدف قرارگرفتنشان توسط موشک‌ها و پهپادها و مین‌های ایرانی، این‌طور وانمود کنند که تنگه هرمز باز است تا بتوانند نرخ انرژی را در بازار جهانی کنترل کنند. این در حالی است که تنگه قطعاً توسط ایران کنترل می‌شود و نیروهای مسلح کشورمان هر ۲۴ ساعت تعداد زیادی از نفتکش‌ها یا کشتی‌های متخلفی که بدون مجوز قصد عبور دارند را تنبیه عبرت‌آموز می‌کنند. ایران نیز همزمان به دنبال کاهش هزینه‌های محاصره از طریق احیای ظرفیت‌های دیگر ترانزیت و تجارت است. اطلاعات کسب شده و برخی روندها نشان می‌دهد که درحال‌حاضر هزینه‌ای که ایران بابت دور زدن محاصره می‌کند، از هزینه‌های گزاف امریکا برای دورزدن انسداد تنگه هرمز پایین‌تر است. لذا ایران آماده است هم این بازی بزدل را تا حصول نتیجه نهایی و فرسایش خصم جنایتکار ادامه دهد و هم در این اثنا قطعاً راهی برای شکستن محاصره خواهد گشود.

۵- ایران می‌داند که شکستن محاصره یک اقدام تک‌بعدی نیست؛ ایران در این زمینه هم کفه موفقیت خود در جنگ تاب‌آوری اقتصادی را باید سنگین‌تر کند؛ هم انسجام داخلی را حفظ کند؛ هم تجهیزات مقابله سخت‌تر با شناورهای نظامی دخیل در محاصره دریایی را مهیاتر کند و هم از همه مهم‌تر، تنبیه متجاوز را از طریق انهدام منافع خودش و متحدانش در منطقه به نحوی پیگیری کند که دشمن به قطعیت برسد که هزینه محاصره قطعاً از هزینه تسلیم در برابر شرایط ایران بسیار بالاتر است.

ضمن اینکه در این مسیر، نیروهای مقاومت درباره تنگه باب‌المندب نیز از کار نخواهند نشست و هرچه زمان می‌گذرد ابتکارات بیشتری برای تحت فشار قرار دادن تروریست‌های امریکایی و متحدانش به میدان خواهد آمد.

۶- صرف‌نظر از رسانه‌ها و چهره‌ها و کاربران انقلابی و دلسوزی که طی روزهای گذشته به موضوع تلاش برای شکستن محاصره پرداختند، برخی نیز در جبهه تسلیم‌طلبان و همچنین جبهه دشمنان رسمی ایران، از زاویه‌های خاصی به موضوع ورود کردند. تسلیم‌طلبان با این رویکرد به موضوع ورود کردند که اگر چنین طرحی اجرا نشد (طرحی که از ابتدا هم مطرح نبود و وجود خارجی نداشت) این‌طور عنوان کنند که پس آخرین تقلا برای شکستن محاصره نیز جوابی نداشت؛ لذا باید شمشیرها و سپرها را فروبگذاریم و دست تمنّا به سمت دشمن دراز کنیم! یعنی همان ایده‌ای که شکست و تحقیرش، روشن‌تر از آفتاب است!

اما جبهه دشمن نیز تلاش داشت با پررنگ کردن وجهی از پرداخت به این موضوع، عدم اجرای طرحی که نه به بار است و نه به دار، را به شکست در نطفه برای یک استراتژی نظامی ایران جا بزند.

بنابراین، به‌عنوان یک نتیجه‌گیری باید تاکید کرد: اصلِ طرح‌ریزی‌های ایران برای شکستن محاصره قطعی است اما هیچ رسانه و شخصی بیرون از دایره تصمیم‌گیران امنیتی و نظامی از این طرح‌ها اطلاعی ندارد.

آگهی تحدید حدود اختصاصی
چون تحدید حدود قسمتی از پلاک ۱۷۸۴ اصلی ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۲۹۳/۱۲ متر مربع ، واقع در بخش ده تهران مورد تقاضای امیرحسین قربان فرزند محمد حسین به ش ش ۱۹۷۰۳ با کد ملی ۰۰۷۵۵۳۵۲۳۸ تاکنون بعمل نیامده و پلاک فرعی ۲۵ از ۱۷۸۴ اصلی به آن اختصاص یافته است در عمل به تبصره ماده ۱۵ قانون ثبت مقدور نبوده است لذا عملیات تحدید حدود ملک مذکور در تاریخ ۱۴۰۵/۱۰/۰۱ روز سه شنبه ساعت ۱۱ صبح در محل وقوع ملک شروع و بعمل خواهد آمد. بدینوسیله باطلاع مجاورین پلاک ثبتی موصوف می رساند در روز و ساعت مقرر در محل حضور به هم رسانند. چنانچه اعتراضی به‌حدود و حقوق ارتفاقی داشته باشند ظرف مدت یک ماه از تاریخ تنظیم صورتمجلس تحدید حدود اعتراض خود را به اداره ثبت اسناد و املاک زیبادشت تسلیم و رسید دریافت دارند و در اجرای تبصره ۲ ماده واحده اصلاح مواد ۱۶ و ۲۰ قانون ثبت مصوب ۷۳/۳/۲۵ مجلس محترم شورای اسلامی ظرف مدت یکماه دادخواست اعتراض خود را به مرجع قضایی تقدیم و گواهی آن را به دفتر این اداره تسلیم و رسید اخذ نمائید
تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ (توضیح اینکه تاریخ قید شده فقط مربوط به انتشار آگهی می باشد)
تاریخ تحدید: ۱۴۰۵/۱۰/۰۱ رونوشت به سازمان شهرداری منطقه ۵ و ۲۱ و ۲۲ استان تهران
۱۵۹۴۱ / م الف
امید ملک –مدیر واحد ثبتی حوزه ثبت ملک زیبادشت تهران

نوبت دوم
شماره ۲۳۲۵۵۹
آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آیین‌نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی
برابر کلاسه پرونده شماره ۱۴۰۵۶۰۳۱۰۰۱۸۰۰۱۰۳۲ رای شماره ۱۴۰۵۱۱۴۴۱۰۰۱۸۰۰۱۴۲۳۸ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی عباس‌آباد تصرفات مالکانه و بلامعارض آقای مجید ادیب اکبری فرزند عیسی نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین با کاربری کشاورزی به مساحت ۲۴۷ متر مربع تحت پلاک ۱۴۳۲ فرعی از ۱۴۵ - اصلی قسمتی از پلاک ۱۲۳ فرعی از ۱۴۵ اصلی واقع در قریه محمد حسین آباد دهستان لنگا خریداری از دادنامه حصر وراثت شماره ۱۳۳ مورخه ۱۳۹۴/۰۴/۰۸ شعبه دوم حقوقی عباس آباد و گواهی مالیات بر ارث محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می‌شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دوماه اعتراض و دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور وعدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۲۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷
سقا قاسمی، رئیس اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان عباس آباد