آنچه امروز تصمیمی حقوقیست، فردا به واقعیتی ژئوپلیتیک بدل می‌شود که تغییرش پرهزینه است

خطر در خزر

گروه سیاسی

در سال‌های اخیر، بخش زیادی از بحث‌های رسانه‌ای درباره رژیم حقوقی دریای خزر به موضوع «سهم ۵۰ درصدی ایران» اختصاص یافته است. در دوره اتحاد جماهیر شوروی، تنها ایران و شوروی کشورهای ساحلی کاسپین بودند و توافقات موجود میان دو کشور نیز سهم مالکانه مشخصی برای هر طرف تعیین نکرده بود، بلکه بر استفاده مشترک از این پهنه آبی تأکید داشت. پس از فروپاشی شوروی و شکل‌گیری کشورهای جدید ساحلی، یعنی روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان، شرایط کاسپین تغییر کرد و برای سال‌ها نیز رژیم حقوقی جامع و مورد توافقی برای تعیین وضعیت آن وجود نداشت.

بنابراین، تبدیل کردن تمام بحث امروز به این گزاره که «ایران ۵۰ درصد کاسپین را داشته و آن را از دست داده است»، تصویر دقیقی از مسئله ارائه نمی‌دهد.

خطر بزرگ‌تر از ۵۰ درصد است.

پرسش اصلی این نیست که آیا می‌توان برای ایران امروز عدد ۵۰ درصد یا هر عدد دیگری روی نقشه تعیین کرد. پرسش این است که ایران در چارچوب جدید حقوقی کاسپین، با چه میزان قدرت می‌تواند از منافع خود دفاع کند و بر سر سهم آینده‌اش چانه‌زنی کند؟

این همان نقطه‌ای است که باید با حساسیت بسیار بیشتری مورد توجه قرار گیرد.

سهم ایران؛ عددی که در کنوانسیون نیامده، امانگرانی درباره آن واقعی است

یکی از مهم‌ترین سوءتفاهم‌ها درباره کنوانسیون رژیم حقوقی کاسپین این است که گویی این سند مستقیماً سهم ایران را به عدد مشخصی کاهش داده است.

چنین چیزی در متن کنوانسیون وجود ندارد.

کنوانسیون هیچ جا نمی‌گوید ایران ۱۱ درصد، ۱۳ درصد یا هر عدد دیگری از کاسپین را در اختیار خواهد داشت. تعیین حدود بستر و زیربستر و بخش‌های مربوط به بهره‌برداری از منابع، مطابق ماده ۸، باید از طریق توافق میان کشورهای دارای سواحل مجاور و مقابل انجام شود.

اما این واقعیت نباید موجب آسودگی خاطر شود. اینکه کنوانسیون سهم ایران را مستقیماً تعیین نکرده، به معنای بی‌اثر بودن آن بر سهم آینده ایران نیست. هر توافق بین‌المللی، علاوه بر مفاد صریح خود، چارچوبی را برای مذاکرات بعدی ایجاد می‌کند. وقتی کشوری یک چارچوب حقوقی را می‌پذیرد، مذاکرات آینده در خلأ انجام نخواهد شد؛ بلکه در چارچوب همان قواعد و تعهدات صورت خواهد گرفت.

نگرانی اصلی دقیقاً همین جاست.

برخی محاسبات جغرافیایی، بسته به روش ترسیم خطوط و مبنای تقسیم، می‌تواند سهمی در حدود ۱۱ تا ۱۳ درصد را برای ایران به همراه داشته باشد. این اعداد در متن کنوانسیون نوشته نشده‌اند و نمی‌توان گفت کنوانسیون «سهم ایران را ۱۱ درصد کرده است». اما می‌توان و باید پرسید: آیا پذیرش این چارچوب، بدون آنکه پیشاپیش حداقل حقوق و منافع ایران تثبیت شده باشد، دست ایران را برای جلوگیری از رسیدن مذاکرات آینده به چنین نتایجی محدودتر می‌کند یا خیر؟

این نگرانی را نمی‌توان با یک پاسخ ساده کنار گذاشت. مسئله امروز تعیین یک عدد روی کاغذ نیست؛ مسئله این است که ایران با چه قدرتی وارد مذاکراتی خواهد شد که قرار است در نهایت همین اعداد را تعیین کنند.

کنوانسیون چه چیزی را تثبیت می‌کند؟

براساس کنوانسیون، پهنه آبی کاسپین به آب‌های داخلی، آب‌های سرزمینی، مناطق ماهیگیری و پهنه مشترک دریایی تقسیم می‌شود.

هر کشور می‌تواند تا ۱۵ مایل دریایی آب سرزمینی و در مجاورت آن ۱۰ مایل دریایی منطقه ماهیگیری داشته باشد.

اما موضوع تعیین کننده‌تر، بستر و زیربستر کاسپین است؛ جایی که بخش مهمی از منابع نفت و گاز و ظرفیت‌های اقتصادی آینده قرار دارد.

ماده ۸ تصریح می‌کند که تعیین حدود بستر و زیربستر باید از طریق توافق میان کشورهای دارای سواحل مجاور و مقابل صورت گیرد. یعنی بخش مهمی از مسئله‌ای که برای ایران اهمیت اقتصادی و ژئوپلیتیک دارد، هنوز در مذاکرات بعدی تعیین خواهد شد.

پس سؤال اساسی این است:

آیا ایران باید پیش از آنکه این مذاکرات نهایی شوند، یک چارچوب کلی را تصویب کند؛ یا ابتدا باید از تأمین حقوق و منافع خود در مرحله بعدی اطمینان حاصل کند؟

این پرسشی است که نمی‌توان با ارجاع به اینکه «در کنوانسیون سهمی تعیین نشده» از کنار آن گذشت.

خطر اصلی؛ از دست دادن اهرم چانه‌زنی

در مذاکرات بین‌المللی، فقط متن نهایی توافق اهمیت ندارد؛ اهرم‌هایی که کشورها برای رسیدن به آن توافق در اختیار دارند نیز اهمیت دارند.

اگر ایران کنوانسیون را تصویب کند، در حالی که هنوز درباره بسیاری از مسائل مربوط به تعیین حدود بستر و زیربستر، منابع انرژی و ترتیبات اقتصادی آینده به توافق نهایی نرسیده است، باید دقیقاً مشخص شود که چه ابزارهایی برای گرفتن امتیازات بیشتر در اختیار خواهد داشت.

ممکن است گفته شود ایران همچنان می‌تواند در مذاکرات بعدی بر حقوق خود پافشاری کند. این سخن از نظر نظری درست است. اما پرسش مهم‌تر این است:

آیا پس از تصویب، قدرت چانه‌زنی ایران همان قدرتی خواهد بود که پیش از تصویب دارد؟

این موضوع نیازمند بررسی جدی است.

زیرا تصویب یک چارچوب حقوقی، برخلاف یک موضع سیاسی موقت، تعهدی بلندمدت ایجاد می‌کند. کنوانسیون نیز محدودیت زمانی ندارد و اصلاح آن مطابق سازوکار پیش‌بینی شده در متن، نیازمند توافق همه طرف‌هاست.

بنابراین نباید با این تصور برخورد کرد که اگر بعدها مشخص شد بخشی از چارچوب به زیان ایران بوده، به‌سادگی می‌توان آن را تغییر داد.

هر امتیازی که امروز بدون ضرورت واگذار شود، ممکن است فردا برای پس گرفتن آن نیازمند هزینه بسیار بیشتری باشد.

خطوط لوله؛ یک بند فنی، یک خطر ژئوپلیتیک

یکی از مهم‌ترین بخش‌های کنوانسیون که کمتر مورد توجه افکار عمومی قرار گرفته، ماده ۱۴ و موضوع احداث خطوط لوله و کابل‌های زیردریایی در بستر کاسپین است.

ماده ۱۴ امکان احداث خطوط لوله زیردریایی را به رسمیت می‌شناسد و مقرر می‌کند مسیر این خطوط، در صورتی که از بخشی از بستر کاسپین عبور کند، با کشوری که بستر مربوط در محدوده صلاحیت آن قرار دارد، مرتبط خواهد بود.

در نتیجه، اگر در آینده بخشی از بستر کاسپین در چارچوب توافقات میان کشورهای ساحلی در محدوده صلاحیت کشور دیگری قرار گیرد، مخالفت ایران صرفاً به دلیل منافع اقتصادی یا ژئوپلیتیکی خود، لزوماً به معنای داشتن اختیار جلوگیری از آن پروژه نخواهد بود.

این مسئله برای ایران بسیار مهم‌تر از یک موضوع فنی مربوط به احداث لوله است.

فرض کنید در آینده مسیرهای انتقال نفت و گاز از آسیای مرکزی، از طریق کاسپین و قفقاز به سمت ترکیه و اروپا توسعه پیدا کنند. در چنین شرایطی، ایران ممکن است نه تنها از درآمدهای مستقیم ترانزیتی این مسیرها محروم شود، بلکه بخشی از اهمیت ژئوپلیتیکی خود به عنوان یکی از مسیرهای بالقوه انتقال انرژی را نیز از دست بدهد.

این همان جایی است که یک بند ظاهراً فنی در یک کنوانسیون حقوقی می‌تواند در بلندمدت پیامدهای راهبردی داشته باشد. مسئله فقط این نیست که «چه کسی اجازه ساخت یک خط لوله را می‌دهد». مسئله این است که چه کسی معماری انرژی منطقه را در دهه‌های آینده شکل خواهد داد. ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، یکی از مهم‌ترین مسیرهای بالقوه اتصال منابع انرژی آسیای مرکزی به آب‌های آزاد و بازارهای جنوبی و غربی است. اگر مسیرهای رقیب بدون در نظر گرفتن منافع ایران تثبیت شوند، ممکن است در آینده برای بازگرداندن ایران به مرکز معادلات انرژی منطقه، هزینه بسیار بیشتری لازم باشد.

از همین رو، تصویب کنوانسیون بدون بررسی دقیق پیامدهای ماده ۱۴ و بدون روشن شدن اینکه ایران در برابر شکل‌گیری مسیرهای انرژی رقیب چه ابزارهای حقوقی و سیاسی در اختیار خواهد داشت، می‌تواند تصمیمی پرریسک باشد.

خطر اصلی این نیست که ایران با توسعه پروژه‌های کشورهای دیگر مخالفت کند یا نکند؛ خطر اصلی این است که ایران زمانی متوجه محدود شدن گزینه‌های خود شود که معماری انرژی منطقه شکل گرفته و مسیرهای رقیب تثبیت شده باشند.

این موضوع به ویژه با توجه به حق ترانزیت و دسترسی کشورهای ساحلی به سایر دریاها اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. اگر امروز نسبت به پیامدهای بلندمدت این مسیرها بی‌تفاوت باشیم، ممکن است چند دهه بعد با واقعیتی مواجه شویم که در آن مسیرهای انرژی، تجارت و ترانزیت منطقه از ایران عبور نمی‌کنند و موقعیت جغرافیایی‌ای که می‌توانست برای کشور یک مزیت راهبردی باشد، به یک فرصت از دست رفته تبدیل شده است.

بنابراین، پیش از تصویب کنوانسیون باید به طور شفاف پاسخ داده شود:

ایران در برابر شکل‌گیری مسیرهای رقیب انرژی در کاسپین چه اهرم‌هایی خواهد داشت؟ آیا این چارچوب حقوقی، امکان چانه‌زنی ایران برای حفظ نقش خود در ترانزیت انرژی را تقویت می‌کند یا محدودتر خواهد کرد؟ و اگر امروز این فرصت از دست برود، آیا در آینده امکان جبران آن وجود خواهد داشت؟

اینها پرسش‌هایی نیستند که بتوان پاسخ آنها را به سال‌های بعد موکول کرد؛ زیرا مسیر یک خط لوله را می‌توان در چند سال ساخت، اما معماری انرژی یک منطقه ممکن است برای چند دهه تثبیت شود.

آیا ایران ابزار کافی برای مقابله با پروژه‌های رقیب خواهد داشت؟

یکی از پرسش‌های مهمی که پیش از تصویب کنوانسیون باید به طور جدی بررسی شود، این است که ایران در برابر پروژه‌های اقتصادی و انرژی کشورهای دیگر در کاسپین، چه ابزارهای حقوقی و سیاسی در اختیار خواهد داشت؟

اگر پروژه‌ای در بخشی از بستر کاسپین قرار داشته باشد که طبق توافقات آتی در حوزه صلاحیت کشور دیگری قرار گرفته باشد، صرف مخالفت سیاسی ایران لزوماً به معنای داشتن حق جلوگیری از آن پروژه نخواهد بود. این تفاوت بسیار مهم است.

ایران باید پیش از تصویب به دقت بررسی کند که در سناریوهای مختلف آینده، چه حقوقی برای اعتراض، مذاکره، حفاظت زیست محیطی و دفاع از منافع اقتصادی خود خواهد داشت و تا چه اندازه می‌تواند بر پروژه‌هایی که بر جایگاه اقتصادی و ژئوپلیتیکی کشور اثر می‌گذارند، تأثیر بگذارد.

نباید بعد از شکل‌گیری پروژه‌های بزرگ منطقه‌ای تازه به فکر این باشیم که چه ابزارهایی برای مذاکره در اختیار داریم. مسئله اصلی، مخالفت با توسعه اقتصادی کشورهای دیگر نیست؛ مسئله این است که ایران نباید زمانی متوجه محدود شدن گزینه‌های خود شود که مسیرهای انرژی و ترتیبات اقتصادی منطقه دیگر شکل گرفته و تثبیت شده‌اند.

به همین دلیل، پیش از تصویب باید روشن شود که کنوانسیون در کنار حقوق و تعهدات صریح خود، در عمل چه میزان فضای مانوربرای ایران باقی می‌گذارد و آیا این فضا برای دفاع از منافع بلندمدت کشور کافی خواهد بود یا خیر.

مسئله فقط منابع زیر بستر نیست

کاسپین برای ایران صرفاً یک منبع نفت و گاز نیست.

این پهنه آبی به موقعیت ایران در برابر آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه و مسیرهای ترانزیتی منطقه مرتبط است.

ایران می‌تواند از موقعیت جغرافیایی خود برای تبدیل شدن به مسیر ارتباطی میان آسیای مرکزی و خلیج فارس استفاده کند. اما در مقابل، سایر کشورهای منطقه نیز در حال توسعه مسیرهای جایگزین هستند. هر تصمیمی درباره رژیم حقوقی کاسپین باید با این نگاه بلندمدت اتخاذ شود.

ممکن است یک تصمیم در کوتاه‌مدت اختلافی حقوقی را کاهش دهد، اما در بلندمدت موقعیت ژئوپلیتیک ایران را تضعیف کند. بنابراین معیار تصمیم‌گیری نباید فقط این باشد که «آیا این کنوانسیون یک مشکل حقوقی قدیمی را حل می‌کند؟»

باید پرسید:

این کنوانسیون در بیست یا سی سال آینده ایران را در چه موقعیتی قرار خواهد داد؟

آیا ایران در معماری اقتصادی و انرژی آینده کاسپین یک بازیگر مرکزی خواهد بود، یا به کشوری تبدیل خواهد شد که تحولات پیرامون خود را نظاره می‌کند؟

چرا تصویب فوری منطقی نیست؟

ایران برای تصویب چنین سندی با یک تصمیم معمولی و روزمره مواجه نیست.

موضوع به مرزهای دریایی، منابع طبیعی، انرژی، امنیت، ترانزیت و جایگاه ژئوپلیتیک کشور مربوط است.

از سوی دیگر، کنوانسیون محدودیت زمانی ندارد و اصلاح آن نیز نیازمند توافق همه طرف‌هاست.

پس چه ضرورتی وجود دارد که ایران در شرایطی که هنوز بسیاری از جزئیات تعیین حدود بستر و زیربستر و منافع اقتصادی خود را به طور کامل تثبیت نکرده، برای تصویب آن عجله کند؟

هیچ تصمیمی درباره یک سرمایه ژئوپلیتیک چندنسلی نباید از روی اضطرار گرفته شود. به خصوص در شرایط آشفتگی سیاسی و اقتصادی، باید از تصمیم‌هایی که آثار بلندمدت و دشوارِ بازگشت دارند، با احتیاط بیشتری عبور کرد.

تعلیق تصویب به معنای رد همیشگی کنوانسیون نیست.

به معنای آن است که ایران می‌تواند از این فرصت برای بررسی دقیق‌تر متن، ارزیابی سناریوهای مختلف تقسیم، بررسی آثار اقتصادی و ژئوپلیتیک آن و مهم‌تر از همه، مذاکره برای گرفتن تضمین‌ها و امتیازات بیشتر استفاده کند.

تعلیق، اگر همراه با مذاکره باشد

اگر تصمیم فقط میان این دو گزینه باشد:

الف) تصویب فوری کنوانسیون بدون گرفتن هیچ امتیاز اضافه؛

یا

ب) تعلیق تصویب و استفاده از آن به عنوان یک اهرم برای مذاکره بیشتر؛

از منظر منافع ملی، گزینه دوم منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

البته این توصیه یک شرط اساسی دارد: ایران باید واقعاً بتواند از این اهرم استفاده کند.

صرف تعویق تصویب، بدون دیپلماسی فعال، بدون تعیین خواسته‌های روشن و بدون ایجاد انگیزه برای طرف‌های مقابل، الزاماً دستاوردی ایجاد نمی‌کند. اما اگر قرار باشد تصویب، بخشی از قدرت چانه‌زنی ایران را بدون گرفتن هیچ امتیاز دیگری مصرف کند، چرا نباید ابتدا از همین فرصت برای مذاکره استفاده کرد؟

ایران می‌تواند خواهان روشن شدن دقیق‌تر حقوق خود، پیشرفت در مذاکرات تعیین حدود، بررسی آثار پروژه‌های انرژی، تضمین‌های زیست محیطی و اقتصادی و سایر موضوعات مرتبط با منافع ملی باشد.

پس از آن، مجلس می‌تواند درباره تصویب یا عدم تصویب تصمیم بگیرد.

کاسپین جای آزمون و خطا نیست

بحث درباره کاسپین نباید به دعوای سیاسی میان موافقان و مخالفان دولت، یا تکرار شعارهایی درباره «۵۰ درصد» محدود شود. آنچه در معرض تصمیم قرار دارد، بخشی از منافع بلندمدت ایران است.

ممکن است کنوانسیون سهم ایران را مستقیماً روی عدد ۱۱ یا ۱۳ درصد تعیین نکرده باشد؛ اما همین واقعیت نباید باعث شود نسبت به پیامدهای احتمالی پذیرش آن بر قدرت چانه‌زنی ایران بی‌تفاوت باشیم. از سوی دیگر، اینکه ایران در گذشته یک سهم ۵۰ درصدی مالکانه داشته است یا نه، نباید تبدیل به آدرس غلطی شود که بحث اصلی را از مسیر خود خارج کند.

مسئله واقعی این است که ایران از امروز به بعد چه سهمی از منابع و ظرفیت‌های کاسپین خواهد داشت و با چه میزان قدرت می‌تواند از آن دفاع کند.

پرسش بزرگ‌تر اما این است که ایران در معماری ژئوپلیتیکی کاسپین آینده چه جایگاهی خواهد داشت. اگر مسیرهای انرژی، کریدورهای ترانزیتی و ترتیبات اقتصادی منطقه در سال‌های آینده بدون حضور مؤثر ایران شکل بگیرند، موقعیت جغرافیایی ایران که می‌توانست یک مزیت راهبردی باشد، ممکن است به فرصتی از دست رفته تبدیل شود.

پاسخ به این پرسش‌ها نیازمند بررسی کارشناسی مستقل، شفافیت در مذاکرات، ارزیابی دقیق سناریوهای مختلف و مشخص شدن منافع اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران است.

بنابراین، توصیه منطقی در شرایط فعلی نه پذیرش شتاب‌زده کنوانسیون است و نه رد احساسی آن.

تصویب باید تا زمان بررسی دقیق‌تر و روشن شدن منافع ایران به تعویق بیفتد.

اگر در نهایت مشخص شود کنوانسیون بهترین چارچوب ممکن برای منافع ایران است، تصویب آن پس از بررسی چیزی را از کشور کم نمی‌کند. اما اگر هنوز امکان گرفتن امتیازات بیشتر وجود داشته باشد، تصویب عجولانه می‌تواند بخشی از اهرمی را از ایران بگیرد که بعدها برای گرفتن این امتیازات به آن نیاز خواهیم داشت.

کاسپین متعلق به یک دولت یا یک دولتِ امروز نیست؛ بخشی از سرمایه ژئوپلیتیک ایران برای نسل‌های آینده است.

مسئله شاید این نباشد که امروز سهم ایران را تعیین کرده‌ایم؛ خطر این است که امروز چارچوبی را بپذیریم که فردا تعیین سهم و دفاع از منافع ایران را دشوارتر کند. در مسائل ژئوپلیتیکی، بسیاری از خسارت‌ها زمانی آشکار می‌شوند که دیگر امکان بازگرداندن شرایط گذشته وجود ندارد. ممکن است بیست سال بعد، وقتی مسیرهای انرژی، کریدورهای ترانزیتی و ترتیبات اقتصادی کاسپین تثبیت شده‌اند، تازه مشخص شود که کدام تصمیم‌های امروز قدرت مانور ایران را محدود کرده‌اند. آن زمان دیگر مسئله این نیست که چه چیزی می‌توانستیم به دست بیاوریم؛ مسئله این است که چرا وقتی هنوز امکان مذاکره داشتیم، عجله کردیم. کاسپین فقط یک پهنه آبی نیست؛ بخشی از موقعیت ژئوپلیتیکی ایران است. و درباره چنین سرمایه‌ای، احتیاط به معنای عقب‌نشینی نیست؛ به معنای آن است که پیش از پذیرش یک تعهد بلندمدت، مطمئن شویم تمام اهرم‌های موجود برای تأمین منافع ایران به کار گرفته شده‌اند. چیزی که امروز به عنوان یک تصمیم حقوقی به نظر می‌رسد، ممکن است فردا به یک واقعیت ژئوپلیتیکی تبدیل شود که دیگر تغییر دادنش بسیار پرهزینه باشد.

کاسپین جای آزمون و خطا نیست.

شهید رجب‌زاده و پازل بزرگ نبرد با شیعه

ادامه از صفحه اول

ممکن است برخی ایراد بگیرند که این چرت و پرت‌ها چیست؟ شیعه اکنون در اوج قدرت است. نمی‌بینی زیارت اربعین را که در اوج گرما و گرانی و شلوغی، همچنان هرسال شکوهمندتر از سال پیش برگزار می‌شود؟ نمی‌بینی که شیعه در ایران و لبنان چه دماری از صهیون و آمریکا در آورده و طی ۵ ماه جنگ نه تنها از مواضع خود عقب ننشسته بلکه هر ناظر منصف جهانی را به اقرار قدرت خود وا می‌دارد؟ نمی‌بینی مردم شیعه ایران چگونه ۵ ماه است خیابان‌ها را رها نکرده‌اند و با همین حضور چه نقشه‌ها را که بر آب نزده و به منجلاب نکشیده‌اند؟

در پاسخ می‌گویم همه این‌ها را می‌دانم. اما آیا این واقعیت‌ها، دشمن عنود و یهود خبیث را به قطع دشمنی وا می‌دارد یا به تکاپوی بیشتر می‌اندازد؟ ما هم می‌دانیم شجره طیبه شیعه ریشه‌دارتر و عمیق‌تر و تنومندتر و شکوهمندتر از آن است که اراذل و اوباش و اپستین مسلکان و شهوت پرستان بتوانند صدمه‌ای به آن بزنند؛ اما با غروری که شیطان به آن‌ها تزریق می‌کند، هدف‌گذاری می‌کنند و تا می‌توانند زخم می‌زنند. افقی که شیطان برای آن‌ها ترسیم کرده؛ افق بلندپروازانه‌ایست. «إِنِ الْكَافِرُونَ إِلَّا فِي غُرُورٍ»... قدرت ما نباید از نقشه دشمن غافلمان کند؛ چراکه شیطان یا این قدرت را به عاملی برای اقناع دشمن برای افزایش شدت عداوت تبدیل می‌کند و یا نمی‌گذارد او این قدرت را ببیند و با سلاح غرور، او را تحمیق می‌کند. همین غرور و حماقت بود که باعث شد آمریکا در ۹ اسفند ۱۴۰۴ دست به آن جنایت بزند و تا همین امروز در گرفتاری دست و پا بزند.

بنابر آنچه نوشتیم، امید است برخورد با قاتلان و سرشبکه‌های قتل شهید رجب زاده و شهدای اغتشاش و فتنه در این روزگار، صرفا با عینک قضایی دیده نشود و گستردگی پازلی که این اتفاقات در آن رقم می‌خورد مورد غفلت قرار نگیرد. شهید حمیدرضا رجب زاده نیز دقیقا، دقیقا و دقیقا به همان جرمی مظلومانه و غریبانه به شهادت رسید که جوانان پای لانچر و فرماندهان مقاومت و رهبر شهید امت و بی‌گناهان میناب و لامرد در خون خود غلتیدند؛ آن‌ها شیعه بودند و در ام‌القرای تشیع ناب و اسلام راستین، از مرزهای اعتقاد خود پاسداری کردند. این قبیل جنایات نه یک قتل، که در امتداد یک قتال‌اند و قصاص آن‌ها نیز باید در امتداد دفاع دینی و ملی ایرانیان باشد.

برگ سبز(شناسنامه) واصل سند کمیانی (برگ کارخانه) وانت سایپا ۱۵۱ مدل ۱۴۰۲ برنگ سفید روغنی به شماره پلاک ۲۴ ایران ۳۷۹ ج ۵۲ به شماره موتور M13/6508814 و به شماره شاسی NAS45110-09E40601 مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبز (شناسنامه مالکیت) تراکتورکاوورزی فرگوسن ۶ سیلندر دوبل ۳۹۹ مدل ۱۴۰۲ به شماره پلاک ۲۴ ایران ۹۷۴ ج ۱۳ به شماره موتور YAW1416761 و به شماره شاسی N7HKTAA0DPH106417 به نام کریم هاشمی با کد ملی ۱۸۲۰۵۸۸۸۰۷ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

برگ سبزماشین سواری پراید تیپ جی تی ایکس آی مدل ۱۳۸۵ به رنگ سفید به شماره موتور ۱۴۲۰۳۱۵ و شماره شاسی S1412278577070 و پلاک ۷۶۴ ط ۵۱ ایران ۲۸ به نام علی محمد ظاهری مفقود شده از درجه اعتبار ساقط است.

مدرک گواهی موقت پایان تحصیلات دوره کارآدانی مامایی اینجانب زیبا جانگیری فرزند جانمراد به شماره ۱۹۷۱۲۱۲۷۸۰ تاریخ متولد ۱۳۵۲ صادره از سجدسلیمان در مقطع کاردانی در تاریخ ۱۳۷۵ از دانشگاه آزاد مسجد سلیمان فارغ التحصیل شده که مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد از بابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به نشانی مسجدسلیمان دانشگاه آزاد مسجدسلیمان واحد امور فارغ التحصیلان ارسال نماید.

مدرک تحصیلی به شماره ۹۲۱۳۷۰۴۲۱۰۰۲۷ اینجانب بهزاد امامی به کد ملی ۲۹۶۰۲۴۲۲۵۴ فرزند رستم دوره کارشناسی نایبوسته صادره از دانشگاه جامع علمی - کاربردی واحد میاندوآب رشته کارشناسی حرفه ای حسابداری - حسابرسی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مدرک تحصیلی اینجانب مارال قبادی فرزند علیرضا به شماره شناسنامه ۳۲۴۰۳۰۹۷۸۵ صادره از کرمانشاه در مقطع کارشناسی رشته روانشناسی صادره از واحد دانشگاهی آزاد کرمانشاه به شماره ۳۳۲۲۱۶۲۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است. از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرمانشاه به نشانی کسری بلوار ژاندارمری واحد کرمانشاه دانشگاه آزاد ارسال نمایند.

برگ سبز و سند کمیانی موتورسیکلت سفر CDI125 مدل ۱۳۸۹ به رنگ نقره ای به شماره انتظامی ۶۲۹-۶۱۹۱۵ به شماره بدنه (تنه) ۸۹۲۵۸۲۶ و شماره موتور ۳۲۱۹۹۹۶ به نام شهیده کافی نجف آبادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز خودرو سواری پراید به نام منصوره اجابتی مدل ۱۳۸۰ پلاک ۶۱۷ ط ۴۴ ایران ۱۸ شماره موتور ۲۷۲۷۹۴ شماره شاسی S1412280737509۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اینجانب محمدصادق مرسلی به کد ملی ۱۵۳۲۴۳۰۴۴۷ مالک خودروی سواری سیستم پژو تیپ PARS TU5 مدل ۱۳۹۸ به رنگ سفید به شماره نیروی انتظامی ۱۸ط۱۴۲۶۱۰ و ۱۲ایران ۳۵ و به شماره شاسی NAAN11FEFKH053990۲ و شماره موتور 12BH۰۱۴۲۶۱۰ مفقود گردیده است لذا چنانچه هرکس ادعایی در خصوص خودرو مذکور دارد ظرف مدت ده روز به دفترقوقی سازمان فروش شرکت ایران خودرو واقع در پیکانشهر ساختمان سمند مراجعه نماید بدیهی است پس از مهلت مزبور طبق ضوابط مقرر اقدام خواهد شد.

مدرک گواهینامه موقت اینجانب جواله محمد حسین زاده نیازی فرزند حسن به شماره ملی ۲۰۵۰۴۲۸۰۸۱ صادره از بابل در مقطع کارشناسی رشته علوم قضایی صادره از دانشگاه آزاد اسلامی واحدساری مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می باشد از یابنده تقاضا می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد ساری به نشانی ساری- میدان خزر - کیلومتر ۷ جاده دریا (رجع آباد) ارسال نماید.

شناسنامه مالکیت برگ سبز خودرو سواری پراید سایپا تیپ SE 131 مدل ۱۳۹۵ به شماره انتظامی ۹۹-۶۹۸ط۱۶ و شماره شاسی NAS411100G2470۲۰ به شماره موتور M13/0576993 به مالکیت فاطمه نیک پور فرزند یعقوب مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودرو تارا رنگ سفید مدل ۱۴۰۵ به شماره انتظامی ایران ۹۳- ۶۱۱ج ۳۴ شماره موتور 15۳H۰۳۰۸۱۸۹ شماره شاسی NAAY31HJETDP168۵۰۶ به مالکیت مجتبی محمدزاده به کد ملی ۱۷۵۶۰۴۶۶۲۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمیانی و برگ سبز سواری پژو ۲۰۷ مدل ۱۴۰۲ رنگ سفید به شماره انتظامی ۱۷۳ و ۳۵ ایران ۴۳ و شماره موتور 12FB۰۱۱۸۷۸۴ و شماره شاسی ۱۰۵۰۴۷۵ به نام خانم فاطمه باغ شیخی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند و پلاک ماشین نوع کاربری تاکسی بین شهری سیستم ۴۰۵ مدل ۱۳۸۶ به رنگ زرد دو پوشنده مدل ۱۳۸۶ به شماره موتور ۱۲۴۸۶۱۱۵۸۲۵۶ شماره شاسی ۴۰۳۸۹۵۱۵ شماره پلاک ۶۳۸ط۱۹ - ۲۱ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل گواهینامه گمرکی خودرو تویوتا هایلوکس تک کابین به شماره شاسی ۰۰۱۳۳۱۷ با شماره موتور ۷۵۲۹۹۳۲ مدل ۲۰۱۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) و اصل کارت شناسایی موتورسیکلت سیستم ساوین تیپ CDI125 مدل ۱۳۸۹ به رنگ آبی به شماره موتور ۳۶* CDI125 ۰۵۰۱۴۷۰ ۱۳۵B۸۹۵۴۳۳ شماره تنه NDR125 * * * NDR به شماره پلاک انتظامی ۶۵۷ط۱۹ - ۹۱۴۸۱ و به نام مالک حسن دریغ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز سواری پژو ۲۰۶ مدل ۱۳۸۳ به شماره موتور ۳۲۵۶۷۹ شماره شاسی ۸۳۶۱۵۲۰۱ به نام زهرا مرضیه، مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

شناسنامه مالکیت برگ سبز سواری هاچ بک سیستم ام وی ام تیپ X22-AT مدل ۱۳۹۹ به شماره انتظامی ۶۱-۱۹پ۶۲ شماره شاسی LVMVMD4E61GBAGL۰۱۸۹۲۶ شماره موتور NATFBABW0L۰۱۰۲۷۰۹ به مالکیت مهدی شاملی فرزند شریف مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل کارت پایان خدمت به نام هادی حشمتیان نام پدر غلامعلی متولد ۶۲/۲/۱۷ محل تولد سقورو به شماره ملی ۳۳۵۹۷۶۸۶۵۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبز موتور هوندا مدل ۱۳۹۰ به رنگ مشکی به شماره پلاک ۶۲۲-۲۳۴۶۳ شماره تنه ۱۲۵A۰۰۰۰۱۲۰۹۰۰۸۴۳۹ شماره موتور ZF105FM1-3* به نام محمد ریاضت مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت (برگ سبز) خودرو رنو مگان رنگ نوک مدادی مدل ۲۰۰۶ به شماره انتظامی ایران ۱۳- ۷۶۱ق۹۵ شماره موتور K4MDA7R۰۲۷۶۰۲ شماره شاسی VF1LMB1B۰۴۷۶۶۰۰۷۴۴ به مالکیت لیلا هاشمی بنی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

مجوز حمل سلاح ساچمه زنی نه پر یک لول کالیبر ۱۲ مدل کوسه ساخت کشور ترکیه به شماره ۹۳۶۸۶ به نام کمال روئین تن محمودآباد مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

اصل شناسنامه مالکیت (برگ سبز) سواری سیستم سند تیپ SOREN+XU7P مدل ۱۴۰۳ به رنگ سفید و به شماره موتور 125K۰۳۶۱۳۲۵ به شماره شاسی NAACV1HLFRBF17400 به شماره پلاک انتظامی ایران ۳۴- ۲۷۷ و۷۶ و به نام مالک عبدالکریم ذولفی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

گواهی می‌شود فاکتورهای بلوک‌های سیلندربه شماره‌های ۱۴۰۵۰۱۰۰۱۹۹-۱۴۰۵۰۱۰۰۸۸۰-۱۴۰۵۰۱۳۴۲۴۸-۱۴۰۵۰۱۳۴۳۲۷ به شماره‌های موتور ۱۲۴K۸۵۰۴۸۹۱۱-۱۲۴K۴۰۴۵۶۱۱۶۲-۱۲۴K۰۳۸۹۰۴۱-۱۲۴K۰۴۱۰۰۵ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبزآنوس دوگانه بژن جی ال دی ۳۰۰۰ مدل ۱۳۸۳ به رنگ سفید روغنی به شماره انتظامی ۱۸۲م۱۳ و ۱۲ایران ۹۲ به شماره موتور 6TAT2520۰۳۰ و شماره شاسی NAMA1B19S1T۰۰۰۶۰۲ به نام سیامک قبادی مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

برگ سبزخودرو کامیونت ون نیسان مدل ۱۳۸۵ به شماره پلاک ۷۲- ۶۲۲ص ۱۸ شماره موتور ۳۱۹۱۰۵ شماره شاسی PL14EE114627 به نام علی جعفری کجور مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند کمیانی - تسلسل اسناد - سند مالکیت راهور (برگ سبز) و کارت ماشین سواری پراید به شماره انتظامی ۹۳۹ق۱۷ ایران ۸۲ به شماره موتور ۱۳۹۱۶۶۱۳ و شماره شاسی S1412278470415۰۴ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت راهور (برگ سبز) موتورسیکلت باجاج پالس به شماره انتظامی ۷۲۹۴۵-۱۲۸ و شماره موتور JLZCEE۰۳۵۴۳ و شماره شاسی N0P**۲۰۰B9۴۲۵۰۷۹ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است.

سند مالکیت راهور (برگ سبز) سند کمیانی و تسلسل اسناد سواری سمند به شماره انتظامی ۳۷۶ص۷۲