فصلنامهٔ علمی دیدگاه‌های حقوق قضایی
مقالهٔ پژوهشی، دورهٔ ۲۵، شمارهٔ ۹۰، تابستان ۱۳۹۹، صفحات ۴۹ تا ۷۰
تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۲/۲۱ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۰۱

تحدید حدود مناطق دریایی در پرتو آراء قضایی و داوری؛ مطالعهٔ موردی خلیج بنگال

| **افشین جعفری*** | استادیار گروه حقوق، دانشکدهٔ الهیات و علوم اسلامی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

| **عبدالکریم شاحیدر** | استادیار گروه حقوق، دانشکدهٔ الهیات و علوم اسلامی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

| **سمیه رسول‌پور نالکیاشری** | دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل، دانشکدهٔ الهیات و علوم اسلامی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

چکیده

رژیم حقوقی تحدید حدود مناطق دریایی، یکی از شاخه‌های توسعه‌یافتهٔ حقوق بین‌الملل، سیر تحول تدریجی را از قرون وسطیٰ تا عصر حاضر سپری کرده است و دارای دو جنبهٔ اساسی: تعیین محدودهٔ دقیق مناطق دریایی و تشخیص معیارهای قابل‌اجرا در حوضه‌های آبی گوناگون است. این فرایند در دریاهای بسته یا نیمه‌بسته همچون خلیج بنگال به دلیل شرایط جغرافیایی بیش‌ازپیش دشوار است. با عنایت به عرفی بودن فرایند تحدید حدود، دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیهٔ فلات قارهٔ دریای شمال ابتکار عمل برای توسعهٔ اصول و معیارهای دستیابی به راه‌حل منصفانه جهت تحدید حدود را آغاز نمود. از جمله پیچیده‌ترین قضایای مطروحه در این زمینه می‌توان به اختلافات مرزی در خلیج بنگال فی‌مابین بنگلادش، هند و میانمار اشاره کرد. تحدید حدود فراتر از ۲۰۰ مایل و ابداع منطقهٔ خاکستری توسط آراء صادره در خلیج بنگال برای اولین بار شاهدی بر امکان ارائهٔ راهکارهای نوظهور با تکیه بر چهارچوب راه‌حل عادلانه در تحدید حدود است. این مطالعه سعی دارد به‌عنوان یک تلاش علمی با ماهیت تحلیلی ـ توصیفی، ضمن تأیید نقش رویهٔ قضایی و داوری

* نویسندهٔ مسئول؛ *Email:* jafariafshin@yahoo.com

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

بین‌المللی در بسط قواعد تحدید حدود، نحوهٔ عملکرد نهادهای قضایی و غیرقضایی در تحدید حدود مناطق دریایی را مورد بررسی قرار دهد.

واژگان کلیدی: بنگلادش، تحدید حدود، خلیج بنگال، دیوان بین‌الملل دریاها، داوری

مقدمه

دریا در خلال ادوار گذشته همواره استفاده‌های گوناگونی برای ملت‌ها و دولت‌ها داشته است (طلایی، ۱۳۹۰: ۲۹). اهمیت تنظیم این‌گونه استفاده‌ها و برقراری نظام حقوقی مدون در استفاده از دریاها برای بهره‌مندی هرچه بهتر از این موهبت الهی زمینهٔ تشکیل نظام حقوقی بین‌المللی به نام حقوق دریاها را در عصر حاضر فراهم ساخت. اصول و قواعد تحدید حدود مناطق دریایی، بیش از ۴۰۰ سال در حال توسعه است و حقوق بین‌الملل مدرن نیز در موازات آن شکل گرفت. قوانین حاکم بر تحدید حدود در خلال ایده‌های علمی متضاد و شیوه‌های حکومتی قرون وسطایی توسعهٔ خود را آغاز نمود. پاسخ گروسیوس به پاپ در پی تقسیم دریاهای جهان فی‌مابین دو قدرت اسپانیا و پرتغال به‌عنوان آغاز درگیری میان آموزه‌های متضاد با آزادی دریاها و اصل دریای‌بسته باعث گردید (گروسیوس، ۱۳۹۰: ۲۰-۲۱) که برای بیش از سیصد سال دریاها با اصول و قواعد عرفی اداره گردد (سون و همکاران، ۱۳۹۳: ۲). با وجود این، در قرن بیستم به‌ویژه پس از جنگ جهانی دوم و با انتشار اعلامیهٔ ترومن[1] لزوم یکپارچه‌سازی قواعد تحدید حدود بیش‌ازپیش احساس گردید (جهان‌نما، ۱۳۴۵: ۳۰-۳۱).

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، جامع‌ترین بخش حقوق بین‌الملل معاصر است (طلایی، ۱۳۹۰: ۳۰). این کنوانسیون به دلیل حکومت بر گسترهٔ اقیانوس‌ها با هدف حفظ صلح، عدالت و پیشرفت برای همه مردم جهان (Rotwell, 2010: 56) و توزیع جهانی منابع وسیع دریاها (Roeben, 2015: 36-37)، قانون اساسی اقیانوس‌ها گرفته است. این کنوانسیون مناطق دریایی و منابع آن را با سه مشخصهٔ اصلی؛ حاکمیت، آزادی و میراث مشترک بشری تقسیم کرده است (Tanaka, 2015: 16-19). تحدید حدود مناطق دریایی، روشِ متعارف تقسیم مناطق دریایی از طریق مذاکره یا تصمیمات قضایی جهت اعمال کنترل و بهره‌برداری از منابع دریا با تکیه بر اصل حاکمیت است. کنوانسیون‌های حقوق دریاها صرفاً با مشخص ساختن عرض مناطق دریایی[2] و بیان حقوق و وظایف حاکم بر آن‌ها تحدید حدود را یک وظیفهٔ مهم دولت ساحلی برای نهادینه کردن حاکمیت اقیانوس‌ها دانسته‌اند. لیکن، از ارائهٔ روش کاربردی مشخص برای تحدید حدود اجتناب کرده است (Vulkas,

1. Truman Proclamation (1945).
2. UNCLOS, Art 3, 33, 57, 76

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

47 :2004). همین مسئله در حوضه‌های آبی گوناگون همچون دریای کارائیب، دریای چین جنوبی و خلیج بنگال و... چالش‌برانگیز بوده است.

درخصوص ضرورت این تحقیق علمی باید اذعان داشت که اقیانوس‌ها و دریاها مهم‌ترین منابع این سیارهٔ زیستی هستند که به‌طور منسجم به منابع اجتماعی- اقتصادی و سیاسی کشورهای مرتبط است (Klein, 2005: 1). بدون تعریف و تحدید حدود مناطق دریایی، کشورهای ساحلی قادر به بهره‌برداری صلح‌آمیز از منابع نخواهند بود و این امکان وجود خواهد داشت که دولت‌ها بحران‌هایی را تجربه نمایند که ثبات ملی و سیاسی‌شان را با مخاطره مواجه سازد. لذا تحدید حدود مناطق دریایی برای کشورهای ساحلی و غیرساحلی نه فقط برای تعیین صلاحیت‌های دریایی، بلکه برای بهره‌برداری کامل از منابع و توسعهٔ پایدار کشور ساحلی بسیار حائز اهمیت است (Dundua, 2006-2007: 111-119). لذا عدم توافق میان دولت‌های ساحلی هر حوضهٔ آبی در مورد دستیابی به یک راه‌حل منصفانه علاوه بر اتلاف ظرفیت‌های منابع طبیعی منطقه زمینهٔ بروز چالش‌های امنیتی در مناطق استراتژیک آبی را فراهم می‌سازد. از سوی دیگر مطالعهٔ آراء قضایی و داوری صادر شده در زمینهٔ تحدید حدود مناطق دریایی برای پژوهشگران و محققان ایرانی به‌عنوان یکی از کشورهای دارای سواحل استراتژیک،که مرزهای دریایی متعدد تحدید نشده دارد، از اهمیت دو چندان برخوردار است.

خلیج بنگال یکی از حوضه‌های آبی مهم در جنوب آسیا است که به دلیل عدم تحدید حدود مناطق دریایی در آن مشکلات عدیده‌ای به وجود آمد. خلیج بنگال یک لوب از اقیانوس هند به شکل بیضی با قطر ۱۸۰۰ کیلومتر و عرض ۱۵۰۰ کیلومتر در پهن‌ترین نقطهٔ خود با مساحت تقریبی ۲/۲ میلیون مترمربع، عمق متوسط ۲۵۸۶ متر که شیب قاره در عمق کمتر از ۳۰۰۰ متر متوقف شده، است. این خلیج یک حوضهٔ آبی غنی از هیدورکربن است که به دلیل عدم تحدید حدود مؤثر مناطق دریایی تاکنون کمترین کاوش‌های علمی در آن صورت گرفته است، زیرا تعریف مرزهای دریایی کشورهای ساحلی (بنگلادش، میانمار،هند و سریلانکا) پیش‌شرط لازم برای بهره‌برداری از این منابع است. لذا، عدم تحدید حدود، وجود دلتاهای متعدد، جزایر گوناگون و ذخایر مرزی نفت و گاز، بستری مناسب برای بروز اختلافات در خلال چهار دههٔ گذشته بوده است.

تلاش‌های بنگلادش نیز در چندین دوره مذاکره ثمره‌ای جز ایجاد دریای سرزمینی ۱۲ مایلی با میانمار نداشت و در نهایت رأی دیوان بین‌الملل دریاها و دیوان داوری به اختلافات دریایی در خلیج پایان داد. اِعمال روش سه‌مرحله‌ای توسط دیوان بین‌الملل دریاها توانست اطمینان بیشتری را در تحدید حدود منطقه فلات قارهٔ داخلی و مناطق دریایی فراتر از ۲۰۰ مایلی را فراهم سازد. از سوی دیگر تصمیم دیوان داوری در پروندهٔ بنگلادش/ هند نیز با تأیید رویکرد دیوان بین‌الملل دریاها کمک

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

شایان ذکری در توسعهٔ قوانین بین‌الملل دریاها در پی داشته است. لذا مطالعهٔ آراء صادر شده در خلیج بنگال امری ضروری است. در این مقاله سعی شده تا عملکرد دو سیستم قضایی و غیرقضایی برای رفع اختلافات دریایی جهت کسب یک نتیجهٔ عادلانه مورد ارزیابی قرار گیرد.

۱. تحدید حدود مرزهای مناطق دریایی در خلیج بنگال (بنگلادش علیه میانمار)

وزیر امور خارجهٔ بنگلادش در نامه ۱۳ دسامبر ۲۰۰۹ به اطلاع رئیس دیوان بین‌الملل دریاها رساند که به‌موجب ضمیمهٔ هفتم کنوانسیون ۱۹۸۲ دولت بنگلادش در ۱۸ اکتبر ۲۰۰۹ خواهان داوری علیه اتحادیهٔ جمهوری میانمار درخصوص تحدید حدود کامل و رضایت‌بخش مرزهای دریایی بنگلادش در دریای سرزمینی، منطقهٔ انحصاری اقتصادی و فلات قاره مطابق با قوانین بین‌الملل بوده است.[۱] بنگلادش از دیوان خواست تا مطابق با مادهٔ ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها به حل‌وفصل اختلافات فی‌مابین بپردازد.[۲]

بنگلادش از دیوان خواست اعلام کند که «مرز دریای سرزمینی بین بنگلادش و میانمار خطی است که برای اولین بار در سال ۱۹۷۴ مورد توافق قرار گرفت و در سال ۲۰۰۸ مجدداً بر آن تأکید شد.» در مقابل میانمار از دیوان خواست تا اعلام کند که «تحدید حدود مناطق دریایی فی‌مابین طرفین خط مرز دریایی واحدی است که بر طبق نقشه از نقطهٔ A تا نقطهٔ G ترسیم شده است.»[۳]

مذاکرات درخصوص تحدید حدود مرزهای دریایی بین بنگلادش و میانمار از ۱۹۷۴ تا ۲۰۱۰ ادامه داشت.[٤] در طول دورهٔ دوم از مرحلهٔ اول مذاکرات توافق بین هیئت بنگلادش و برمه (در حال حاضر میانمار)[۵] برای تحدید حدود مرز دریایی بین دو کشور امضا شد. در نهایت به دلیل عدم‌دستیابی به توافقی سازنده و قابل‌اجرا اختلاف مربوط به تحدید حدود مرزهای مناطق دریایی بنگلادش و میانمار در خلیج بنگال بنا به درخواست بنگلادش در دستور کار دیوان قرار گرفت.

---

۱. منطقهٔ دریایی مورد اختلاف طرفین در بخش شمال شرقی خلیج بنگال در شمال شرق اقیانوس هند واقع شده است و مساحتی حدود ۲/۲ میلیون کیلومتر مربع را تحت پوشش قرار داده است. دولت‌های سریلانکا، هند، بنگلادش و میانمار کشورهای ساحلی اطراف این خلیج است. بنگلادش در شمال و شمال شرق خلیج بنگال دارای مرز زمینی با هند و میانمار با مساحت تقریبی ۱۴۷۰۰۰ کیلومتر مربع است. میانمار در شرق خلیج بنگال دارای مرز زمینی با بنگلادش، هند، چین، لائوس و تایلند به مساحت تقریبی ۶۷۸۰۰۰ کیلومتر مربع است.

2. ITLOS Judgment 2012. Para ,1-2.

3. ITLOS Judgment 2012. Para, 31-32.

٤. هشت دوره مذاکرات از سال ۱۹۷۴ تا ۱۹۸۶ و شش دوره مذاکرات فشرده از ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰ .

5. Agree Minutes between the Bangladesh Delegation and the Burmese Delegation regarding the Delimitation of Maritime boundary between the two countries (Agree Minutes), 1974.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

بنگلادش با استناد به مادهٔ ۲۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دیوان را صالح به رسیدگی به اختلاف موجود دانست و اظهار داشت که: «موضوع اختلاف مورد نظر به‌طور کامل منطبق با مفاد کنوانسیون بوده لذا با توجه به توافق طرفین در صلاحیت دیوان بین‌الملل دریاها برای رسیدگی قرار دارد.»

در ادامه بنگلادش اظهار داشت که صلاحیت دیوان برای تحدید حدود تمام مناطق دریایی حتی مناطق فراتر از ۲۰۰ مایلی خط مبدأ است. میانمار نیز با تکیه به مادهٔ ۲۸۷ صلاحیت دیوان را پذیرفت، با این حال؛ معتقد است که دیوان صلاحیت تحدید حدود مناطق دریایی در فاصلهٔ بیش از ۲۰۰ مایلی از خط مبدأ را ندارد. در این رابطه میانمار مدعی است که حتی اگر دیوان تصمیم گیری درخصوص فضاهای دریایی فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ را در صلاحیت حقوقی خود بداند این صلاحیت قابل‌اعمال در اختلاف حاضر نخواهد بود. با وجود این دیوان بین‌الملل دریاها با استناد به کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ صلاحیت خود برای رسیدگی را احراز نمود.[۱]

آنچه در موافقت‌نامهٔ ۱۹۷۴ بسیار حائز اهمیت بود این است که، هیئت میانمار در دور مذاکرات داکا اعلام کرد، دولت آن‌ها موافق تحدید آب‌های سرزمینی بر اساس بند دوم[۲] همین توافق با شرط تضمین حق ناوبری رایگان و بدون مانع کشتی‌های دولت برمه در آب‌های دولت بنگلادش در اطراف جزیرهٔ سنت مارتین[۳] از سمت رودخانهٔ ناف[۴] است. هیئت بنگلادش نیز توافق بر سر تحدید حدود مرز آب‌های سرزمینی را مورد تأیید قرار داد (Khine, 2015: 3-4). در خلال دور اول مذاکرات مرحلهٔ

---

۱. در پاسخ به موارد ذکر شده دیوان بیان داشت که هر دو کشور جزء اعضای کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ بوده و طرفین اختلاف قبل از ۱۴ دسامبر ۲۰۰۹ طی موافقت‌نامه‌ای صلاحیت دیوان برای حل‌وفصل اختلافات موجود مربوط به تحدید حدود مرزهای مناطق دریایی در خلیج بنگال را با تکیه بر مادهٔ ۲۸۷ کنوانسیون را پذیرفته‌اند و همچنین بر طبق ماده ۲۸۸ کنوانسیون و مادهٔ ۲۱ اساسنامهٔ دیوان، دیوان صلاحیت رسیدگی به تمامی دعاوی مربوط به مفاهیم کنوانسیون را داشته و اختلاف مورد نظر مستلزم تفسیر و به‌کارگیری مقررات مربوط به کنوانسیون به ویژه مواد ۱۵، ۷۴، ۷۶ و ۸۳ است. بر این اساس دیوان صلاحیت خود برای رسیدگی به اختلاف موجود را احراز نمود. در ادامه دیوان بر طبق مادهٔ ۲۹۳ کنوانسیون استناد به مواد ۱۵، ۷۴ و ۸۳ کنوانسیون را برای تحدید حدود دریای سرزمینی و منطقهٔ انحصاری اقتصادی و همچنین اعمال مادهٔ ۷۶ را برای تحدید حدود فلات قاره لازم دانست.

۲. مرز توسط یک خط توسعه‌یافته به سمت دریا از نقطهٔ ۱ در رودخانهٔ ناف به سوی نقطهٔ تقاطع کمان ۱۲ مایلی نوک جنوبی جزیره سنت مارتین و نزدیک‌ترین نقطهٔ ساحل اصلی برمه، که محل برخورد نقاط میانی خط میانه در سواحل جزیرهٔ سنت مارتین و سرزمین اصلی برمه قرار دارد، خواهد بود.

3. St.Martin,s Island.
4. Naaf River.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

دوم در سال ۲۰۰۸ دو کشور بر اساس بندهای ۴ و ۵ توافق‌نامهٔ منعقدشده تحدید حدود فلات قاره و منطقهٔ انحصاری اقتصادی را بر اساس توافق دوجانبه پذیرفتند.[۱]

در نهایت دیوان برای پاسخ به این پرسش مهم که آیا توافق ۱۹۷۴ را می‌توان یک توافق برای تحدید حدود ذیل ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ دانست، اظهار داشت که[۲] «با توجه به هدف و منظور مادهٔ ۱۵ کنوانسیون حقوق دریاها، اصطلاح توافق اشاره به یک توافق کاملاً قانونی و الزام‌آور دارد.»

با این حال، دیوان با این واقعیت روبه‌رو می‌شود که توافق ۱۹۷۴ فی‌مابین بنگلادش و میانمار منطبق با قانون اساسی دو کشور تدوین نشده لذا نمی‌توان آن را از منظر قانونی الزام‌آور دانست. با توجه به مجموع دلایل ارائه شدهٔ دیوان استنباط کرد که هیچ‌گونه توافق الزام‌آوری از سوی طرفین در موافقت‌نامه‌های ۱۹۷۴ و ۲۰۰۸ جهت تحدید حدود دریای سرزمینی وجود ندارد.[۳]

میانمار و بنگلادش با تکیه بر رویهٔ قضایی دیوان بین‌الملل دادگستری خواستار اعمال تأثیرگذاری کامل جزیره سنت مارتین بر فرایند تحدید حدود قلمرو دریایی بودند. بنگلادش معتقد است، رویهٔ دولت‌ها در فرایند تحدید حدود مناطق دریایی به وضوح نشان می‌دهد که یک جزیره در مجاورت ساحل می‌تواند نقش مهمی در تحدید حدود مرز دریایی داشته باشد (Zhang, 2013: 267-268). با وجود این، دیوان اظهار داشت که نه رویهٔ قضایی و نه رویهٔ دولت‌ها بیان‌کنندهٔ یک قاعدهٔ عمومی برای پذیرش تأثیر جزایر بر تحدید حدود مناطق دریایی نمی‌باشد و این موضوع در هر قضیه باید به‌صورت مستقل مورد بررسی قرار گیرد.[۴]

دیوان در ادامه برای ترسیم خط مرز دریای سرزمینی به تعیین نقاط اساسی پرداخت. دیوان اشاره کرد که طرفین اختلاف با آغاز تحدید حدود از نقطهٔ مورد توافق در مرز زمینی بین برمه و پاکستان در ۱۹۶۶ (نقطهٔ A) توافق دارند. دیوان پس از بررسی نقشه دریاداری بریتانیا به شمارهٔ ۸۱۷ نقطهٔ A2

---

۱. بنگلادش نقطهٔ شروع برای تحدید حدود منطقه فلات قاره و انحصاری اقتصادی را از نقطهٔ تقاطع کمان ۱۲ مایلی محدودکنندهٔ دریای سرزمینی ترسیم‌شده در نوک جنوبی جزیرهٔ سنت مارتین و سرزمین اصلی میانمار بر طبق توافق ۱۹۷۴ و یا از هر نقطهٔ دیگر در محل تلاقی خط مرزی بین جزیرهٔسنت مارتین و جزیره اُیستر (Oyster) با در نظر گرفتن تأثیر مثبت جزیرهٔ سنت مارتین بر آن، مشخص ساخت. در مقابل میانمار پشنهاد داد تا خط مرزی مناطق دریایی را از نقطه مرکزی خط اتصال جزیرهٔ سنت مارتین و جزیرهٔ اُیستر آغاز نمایند.

2. ITLOS Judgment 2012. Para 89.

۳. دیوان صرفاً معتقد بود که براساس رویهٔ دیوان بین‌الملل دادگستری و شواهد موجود می توان یک توافق دوفکتو برای تعیین مرز دریای سرزمینی را از این توافق ها استنباط کرد.

4. ITLOS Judgment 2012. para 131-147.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

ارائه‌شده توسط بنگلادش[1] را به‌عنوان نقطهٔ دوم پذیرفت. پس از پذیرش تأثیر کامل جزیرهٔ سنت مارتین از سوی دیوان و مشخص نمودن موقعیت نقطهٔ C دیوان برای جلوگیری از هم‌پوشانی گستردهٔ دریای سرزمینی طرفین تصمیم گرفت که خط تحدید حدود باید به‌صورت خط هم‌فاصله ادامه یابد. در این نقطه، دریای سرزمینی موجود در اطراف جزیرهٔ سنت مارتین با منطقهٔ فلات قاره و انحصاری اقتصادی میانمار تلاقی یافت. این منطقه در کمان ۱۲ مایلی از دریای سرزمینی جزیرهٔ سنت مارتین با قطع نقطهٔ ۸ قابل‌مشاهده است. در نتیجه دیوان از گسترش دریای سرزمینی خارج از نقطهٔ شمارهٔ ۸ ممانعت نمود. با وجود این، دیوان اذعان نمود که حق داشتن دریای سرزمینی به عرض ۱۲ مایل در اطراف جزیرهٔ سنت مارتین در جایی که با دریای سرزمینی میانمار هم‌پوشانی ندارد را خواهد داشت. در این مرحله درخواست ناوبری رایگان و بدون مانع میانمار در دریای سرزمینی بنگلادش در اطراف جزیره سنت مارتین را که ارتباط مستقیمی با فرایند تحدید نداشت مطرح شد و بنگلادش اذعان نمود که در تمام سال‌های پس از توافق ۱۹۷۴ بر حفظ حقوق ناوبری شناورهای میانمار پایبند بوده است و دیوان نیز ادعای بنگلادش را مورد توجه قرار داد.

پس از تحدید حدود دریای سرزمینی دیوان تحدید حدود مناطق فلات قاره و انحصاری اقتصادی در محدودهٔ ۲۰۰ مایل دریایی را آغاز نمود. دیوان پس از احراز اصول و قواعد قابل‌اعمال در قضیهٔ حاضر و با استناد به رویهٔ دیوان بین‌الملل دادگستری بیان داشت که[2] «زمین از طریق سواحل و جبهه‌های ساحلی بر دریا غالب است. به عبارت دیگر زمین منبع اعمال قدرت بر دریاهای پیش‌روی کشورهای ساحلی است.»

در گام نخست دیوان تعیین سواحل مؤثر در تحدید حدود را در دستور کار خود قرار داد.[3] دیوان سواحل مرتبط میانمار را با دو خط مستقیم مشخص ساخت. خط اول از ترمینال مرز زمینی در رودخانهٔ ناف تا دماغهٔ بیف ترسیم و خط دوم نیز از این نقطه تا دماغهٔ نیگراس ادامه یافت.

---

1. Admiralty Chart 817.
2. ICJ Rep 1969, p.3, para 96.
۳. دیوان در بدو امر با پیشنهاد میانمار برای عدم‌توجه به سواحل شرقی و غربی خور رودخانهٔ مِگنا در امر تحدید حدود مخالفت نمود. دیوان وضعیت حاضر را با شرایط خلیج کارکینیتسکا در دریای سیاه که شامل بخش‌های ساحلی روبه‌روی یکدیگر بودند را متفاوت دانست. خور رودخانه مگنا در جهت دریا بوده که باعث هم‌پوشانی در ساحل میانمار می گردد، لذا سواحل خور باید در محاسبه طول سواحل بنگلادش در نظر گرفته شود. دیوان در نهایت اعلام داشت که کل ساحل بنگلادش بر اهداف تحدید حدود مؤثر بوده و برای جلوگیری از مشکلات ناشی از پیچیدگی‌های موجود بهتر است از دو خط مستقیم برای اندازه‌گیری استفاده شود.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

بنگلادش با توجه به شرایط و ویژگی‌های خاص سواحل خود در بخش شمالی خلیج بنگال و با تکیه بر رویهٔ دیوان بین‌الملل دادگستری از دیوان خواست که روش خط نیم‌ساز[1] را برای ترسیم خط تحدیدکننده مورد استفاده قرار دهد. در مقابل میانمار معتقد است که شاید روش خط هم‌فاصله ـ شرایط خاص[2] یک قاعدهٔ عمومی برای تحدید حدود نباشد، ولی با توجه به رویهٔ قضایی بین‌المللی معمولاً باعث کسب نتیجهٔ عادلانه شده است.

دیوان در قضیهٔ حاضر برای تحدید حدود مناطق دریایی مورد اختلاف بهترین روش را همان خط هم‌فاصله ـ شرایط خاص دانست. دیوان خط هم‌فاصلهٔ موقت را از نقطهٔ میانهٔ مسیر رودخانهٔ ناف بین نزدیک‌ترین نقاط آغازین در سواحل طرفین از (B1) در ساحل بنگلادش و ($\mu 1$) در ساحل میانمار تعیین نمود و سپس به تعیین عوامل شرایط خاص پرداخت.[3]

دیوان مشاهده کرد که ساحل بنگلادش در خلیج بنگال همچون ساحل آلمان در قضیهٔ فلات قارهٔ دریای شمال است[4] و به همین ترتیب با استناد به رأی داوری مربوط به تحدید حدود مرز دریایی بین گینه و گینه بیسائو[5] دیوان تقعر سواحل بنگلادش را عاملی برای تعدیل خط ترسیم‌شده دانست. از سوی دیگر بنگلادش معتقد بود تأثیر کامل جزیرهٔ سنت مارتین برای دستیابی به یک نتیجهٔ عادلانه لازم است. لیکن دیوان در نهایت بیان داشت که موقعیت جزیرهٔ سنت مارتین را نمی‌توان به‌عنوان یک شرایط خاص مؤثر در امر تحدید حدود مناطق دریایی فلات قاره و انحصاری اقتصادی دانست.

در قضیهٔ حاضر طرفین ادعای هم‌پوشانی فلات قاره در فاصله‌ای فراتر از ۲۰۰ مایل را مطرح ساختند که بخشی از آن مورد ادعای هند بوده و طرفین نیز هر کدام به‌نوبهٔ خود منکر حق طرف مقابل بر فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل بودند. با وجود تضاد در درک مفهوم «امتداد طبیعی»، طرفین بر جنبه‌های علمی بستر و زیربستر خلیج بنگال اتفاق نظر داشته به همین منظور، دیوان معتقد بود که این مفهوم باید در پرتو نتایج حاصل از تعریف فلات قاره و حاشیهٔ قاره درک شود.[6] لذا برای دستیابی به

---

1. Angle-Bisector Method.
2. Equidistance – Relevant Circumstances.
۳. بنگلادش «شکل مقعر ساحل»، موقعیت جزیرهٔ سنت مارتین و تناسب سرزمین بنگلادش و عدم امتداد زمین‌شناسی آن به سمت خلیج بنگال را به عنوان سه عامل خاص به دیوان ارائه داد. در مقابل میانمار معتقد بود که هیچ عاملی در سواحل دو کشور برای تعدیل خط ترسیمی وجود ندارد.
4. ICJ Pleadings, North Sea Continental Shelf, Vol.1, p. 42.
5. Decision of 14 February 1985, ILR,Vol.77, p.635, at p.682, para 104.
6. ITLOS Judgment 2012. para 400-437.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل باید به لبهٔ بیرونی حاشیهٔ قاره رجوع شود.[۱] از سوی دیگر دیوان مشاجرهٔ بنگلادش در این زمینه را که به دلیل ناپیوستگی زمین‌شناسی قابل‌توجه در صفحه‌های پوستهٔ زمین بین هند و میانمار، میانمار از حق برخورداری از فلات قارهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل محروم است را نپذیرفت.

دیوان معتقد بود که روش تحدید حدود منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل نباید با روش تحدید حدود تا منطقهٔ ۲۰۰ مایل متفاوت باشد در نتیجه با استفاده از خط هم‌فاصله ـ شرایط خاصْ فضای مورد نظر تحدید گردید. دیوان تأکید داشت که مرز تحدیدکنندهٔ منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی از بنگلادش و خط تحدیدکنندهٔ فلات قارهٔ ۲۰۰ مایلی میانمار صرفاً در بخش فلات قاره دارای هم‌پوشانی است و هیچ چالشی در تحدید حدود منطقهٔ انحصاری اقتصادی و یا هم‌پوشانی در این منطقه مطرح نیست. لذا ایجاد منطقهٔ خاکستری[۲] در نقشه‌های ارائه‌شده در دیوان صرفاً نتیجهٔ مستقیم فرایند تحدید حدود است و با توجه به این مهم که هر تحدید حدودی با مشکلات قانونی و عملی متعددی روبه‌رو است هر گونه توافقی برای رفع این مشکلات از سوی دیوان پذیرفته شده است. دیوان در بررسی نهایی خود از منطقهٔ شمال غربی منطقهٔ هم‌پوشانی‌شده بیان داشت که هیچ‌گونه عدم‌تناسبی در تحدید حدود حاضر مشاهده نشده و نیازی به تعدیل یا حرکت خط هم‌فاصلهٔ موقت برای کسب نتیجهٔ منصفانه وجود ندارد.

منطقهٔ خاکستری مفهومی است که کنوانسیون حقوق دریاها مقررات یا قاعده‌ای درخصوص آن ندارد و برای اولین بار در آثار علمی محققان ظهور یافت (Elferink, 1998: 143). بر طبق نظر اِلفرینگ، منطقهٔ خاکستری به منطقه‌ای اطلاق می‌شود که در حدود ۲۰۰ مایلی خط ساحلی یک دولت و فراتر از مرز یک دولت دیگر قرار دارد (Elferink, 1998: 190-192). طبق نظر محققان، زمانی که حقوق دو کشور ساحلی مربوط به منطقهٔ فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل در شرایط خاص با یک مرز ترسیمی غیر از خط هم‌فاصله مطرح شود، امکان ایجاد منطقهٔ خاکستری دور از ذهن نیست (Ndiaye, 2015: 506). کنوانسیون حقوق دریاها ضمن ارائهٔ تعریف از دو منطقهٔ فلات قاره و انحصاری اقتصادی، قاعدهٔ کلی تحدید حدود این مناطق را بیان کرده است. با وجود این، این

---

۱. دیوان اشاره می‌کند که خلیج بنگال در مذاکرات سومین کنفرانس حقوق دریاها دارای موقعیت منحصربه‌فرد بوده است. لذا دیوان اذعان می‌کند که با توجه به شرایط جغرافیایی و زمین‌شناسی خاص بستر خایج بنگال هر دو کشور، از حق برخورداری از فلات قاره بیش از ۲۰۰ مایل برخوردارند و این فضا در قضیهٔ حاضر دارای هم‌پوشانی است.

2. Grey Area

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

مجموعه مقررات قاعده‌ای را برای کنترل شرایطی که در پی هم‌پوشانی مناطق دریایی زمینه برای ظهور منطقهٔ خاکستری فراهم می‌شود را تعیین نکرده است.[۱]

اگرچه، ظهور منطقهٔ خاکستری به‌عنوان یک نتیجهٔ عملی برای دستیابی به یک راه حل عادلانه در تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل می‌تواند مؤثر باشد، لیکن؛ با عنایت به رویکرد جامع در دستیابی به راه حل عادلانهٔ حقوق دریاها و تعارض مفهوم منطقهٔ خاکستری با قواعد ثبت‌شدهٔ تحدید حدود به دلایل ذیل وجود یک منطقهٔ خاکستری در تحدید حدود مناطق دریایی چالش‌برانگیز خواهد بود:

۱. منطقهٔ خاکستری فقط در صورت استفادهٔ اجباری از روش خط هم‌فاصلهٔ موقت و تعدیل آن برای دستیابی به یک راه‌حل عادلانه، ظاهر می‌گردد. با این حال، خود منطقهٔ خاکستری دلیل ایجاد یک فضای دریایی مجزا در تحدید حدود است که باید تعیین صلاحیت گردد، در حالی که، هدف از تحدید حدود مناطق دریایی ارائهٔ یک راه‌حل عادلانه با معیار ساده و تعاریف منسجم است.[۲]

۲. ظهور مفهوم منطقهٔ خاکستری با این قاعدهٔ دیرینه تحدید حدود که زمین بر دریا غالب است تناقض دارد. زیرا این منطقه هیچ ارتباطی با سواحل دولت‌های طرف اختلاف ندارد و معمولاً موقعیت آن در جهت مخالف خط مرز دریایی کشورها است.

۳. منطقهٔ خاکستری معمولاً به دو دلیل با روش ترسیم مرز دریایی واحد برای تحدید حدود منطقهٔ ۲۰۰ مایلی سازگار نمی‌باشد. اول اینکه؛ حق داشتن یک منطقهٔ دریایی ۲۰۰ مایلی برای یک دولت ساحلی صرفاً وابسته به معیار فاصلهٔ ۲۰۰ مایلی است و معیارهایی همچون مجاورت، طول طبیعی ساحل، عمق و ضرورت بهره‌برداری از منابع تأثیری بر ایجاد این حق ندارد. لذا ایجاد یک منطقهٔ خاکستری وحدت معیار فاصله را با چالش مواجه خواهد کرد. علاوه بر این، تعیین منطقهٔ خاکستری این اصل قانونی را که یک کشور ساحلی می‌تواند بدون تعریف منطقهٔ انحصاری اقتصادی از فلات قاره خود بهره‌مند گردد و عکس آن غیرممکن است را رد می‌کند.

۴. ایدهٔ تعیین منطقهٔ خاکستری خلاف قاعدهٔ عدالت است.

۵. منطقهٔ خاکستری اساساً باعث ایجاد یک وضعیت «منطقهٔ آب قفل شده»[۳] می‌شود و دست‌کم برای دولتی که صلاحیت اِعمال قدرت در آن را پیدا خواهد کرد همچون یک فضای دریایی کاملاً بسته عمل می‌کند.

---

1. Bangladesh/Myanmar Case,6. (Dissenting Opinion of Judge Lucky).
2. Nicaragua/Clombia., Supra note 3,230; See also continental shelf case (Tunisa/Libya), 1982 I.C.J. 180, 233, 126 (Feb.24) (Dissenting Opinion of Judge Oda)
3. Water Zone – Locked

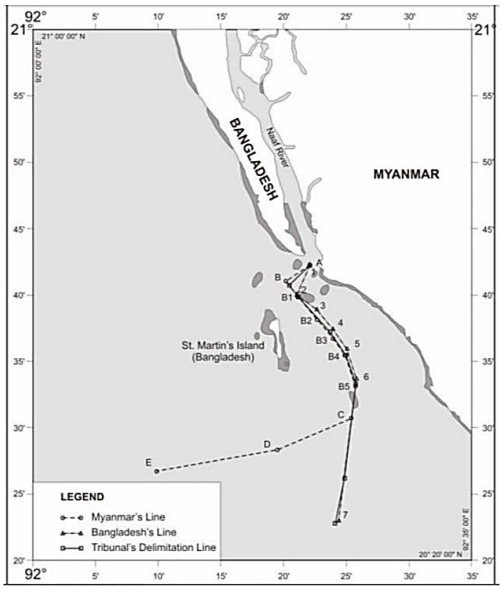
[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

۶. با توجه به اینکه، ممکن است صلاحیت یک کشور ساحلی در بهره‌مندی از فلات قاره در اولویت استفاده از منطقهٔ انحصاری اقتصادی دولت ساحلی دیگر قرار گیرد یا بالعکس، تعیین منطقهٔ خاکستری، می‌تواند باعث بروز مسائل بین‌المللی در این دو منطقهٔ دریایی شود.

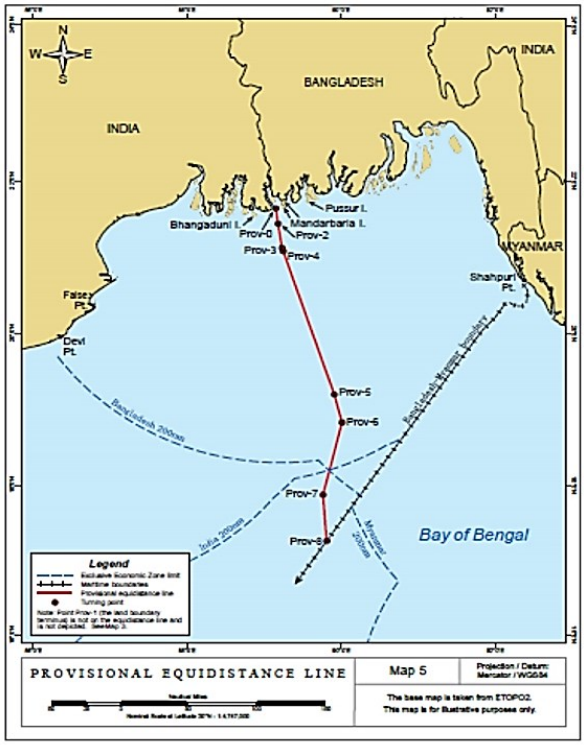
در نتیجه ایجاد یک منطقهٔ خاکستری ممکن است یک تهدید بالقوه برای استفادهٔ صلح‌آمیز از دریا و منابع آن تلقی گردد و این با اهداف کنوانسیون حقوق دریاها سازگار نمی‌باشد. همان طور که می‌دانیم منطبق بر رویهٔ قضایی هدف اصلی از تحدید حدود حل اختلافات مرزهای دریایی بین کشورهای ساحلی در مناطق هم‌پوشانی‌شدهٔ آن‌هم به شکل کاملاً دقیق و با توزیع قطعی مناطق دریایی است. در این حالت، دولت ساحلی بدون نیاز به اخذ مجوز از سایر دولت‌ها می‌توانند به‌طور آشکار حقوق مؤثر خود بر مناطق دریایی را اِعمال نمایند، ولی این برخلاف مفهوم منطقهٔ خاکستری است. لذا طرح مسئلهٔ منطقهٔ خاکستری می‌تواند زمینه را برای بروز اختلافات گسترده‌تر بعدی فراهم سازد. به عبارت دیگر منطقهٔ خاکستری نه مفهوم برآمده از کنوانسیون‌ها و رویهٔ قضایی و نه مولد محققان حقوق است. با وجود این، استدلال قوی بنگلادش در مقابل یک منطقهٔ خاکستری دیوان بین‌الملل دریاها را بر آن داشت تا این مفهوم نوآورانه را برای اولین بار در تاریخ قضایی حقوق دریاها مطرح سازد و از طریق یک صلاحیت ملی دوگانه بین بنگلادش و میانمار، صلاحیت عمل بنگلادش در فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی و صلاحیت میانمار بر منطقهٔ انحصاری اقتصادی خود را با محدودیت همراه ساخت و متذکر گردید که حقوق منطقهٔ انحصاری اقتصادی و فلات قاره با یکدیگر متفاوت هستند. به نظر می‌رسد ایجاد یک منطقهٔ خاکستری نمی‌تواند هیچ‌گونه ارزش تحدید حدودی به همراه داشته باشد و فقط یک تعیین صِرف است. لیکن؛ ترسیم یک منطقهٔ خاکستری بین ناحیه‌ایْ آن‌هم در شرایطی که طرفین اختلاف مذکور در خلیج بنگال با وجود سال‌ها تلاش دیپلماتیک و غیردیپلماتیک قادر به حل‌وفصل اختلافات مربوط به تحدید حدود مناطق دریایی خود نبوده‌اند، می‌تواند زمینه را برای بروز اختلافات نوظهور در زمینهٔ ادارهٔ مشترک منطقهٔ مذکور در آینده فراهم سازد.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

شکل شمارهٔ ۱: خط تحدیدکنندهٔ دریای سرزمینی، بنگلادش - میانمار



شکل شمارهٔ ۲: خط تحدید حدود موقت ترسیم‌شده از سوی دیوان بین‌الملل دریاها، بنگلادش - میانمار



[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

۲. تحدید حدود مرزهای مناطق دریایی در خلیج بنگال (بنگلادش علیه هند)

دیوان داوری در ۷ جولای ۲۰۱۴ در مورد مناقشهٔ دریایی بین بنگلادش و هند رأی خود را صادر نمود. دیوان در قضیهٔ حاضر دریای سرزمینی، مناطق انحصاری اقتصادی، فلات قاره و منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی را تحدید نمود. به‌طور کلی، رویکرد دیوان داوری در تحدید حدود مناطق دریایی فی‌مابین بنگلادش و هند با توجه به رویهٔ قضایی و داوری موجود استفاده از خط هم‌فاصله است مگر آنکه وجود شرایط خاص تعدیل خط را توجیه نماید (Suarez, 2016: 77).

احزاب سه موضوع را برای تعیین تکلیف در دیوان مطرح ساختند:

اول) تعیین صلاحیت دیوان داوری، در غیاب هرگونه اعلامیه مطابق با بند ۳ مادهٔ ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها، همچنین عدم وجود هرگونه اظهارات کتبی بدون توجه به محدودهٔ اختلاف طبق مادهٔ ۲۹۸ کنوانسیون، دیوان داوری به اتفاق آرا، رأی به صلاحیت خود داد. دیوان داوری اشاره کرد که تحدید حدود منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی مطابق با مادهٔ ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ قبل از پیوستن به کنوانسیون تحدید حدود فلات قاره مورد انتظار هر دو طرف اختلاف بوده است. هیچ‌کدام از طرفین اختلاف این واقعیت را زمینه‌ای برای احراز عدم صلاحیت ندانست. بالعکس، برای احزاب دعوا حل‌وفصل اختلاف تحدید حدود مطابق با کنوانسیون تحدید حدود فلات قاره توسط دیوان بسیار مهم بود. مطابق قاعدهٔ ۴۶ و ضمیمهٔ ۱ پارگراف ۵ بند a از مقررهٔ کنوانسیون تحدید حدود فلات قاره، ملاحظات یک تحدید حدود تعلیق خواهد شد مگر اینکه تمام طرفین اختلاف رضایت خود را برای اعمال کنوانسیون مذکور اعلام نمایند که در قضیهٔ حاضر چنین بوده است.[1] مطابق با تصمیم دیوان بین‌الملل دریاها در قضیهٔ بنگلادش و میانمار، دیوان تأکید داشت که روش مورد نظر در مادهٔ ۷۶ کنوانسیون و مکانیسم حل و فصل اختلافات مطابق با کنوانسیون، روش‌های جداگانه و مستقل و در عین حال مکمل یکدیگر است.[2]

دوم) تعیین پایانهٔ مرزی: دومین درخواست طرفین اختلاف از دیوان داوری تعیین پایانهٔ مرز زمینی در دهانه خلیج بنگال به‌عنوان جداکنندهٔ هند از بنگلادش است. در تعیین مکان دقیق محدودهٔ مرز زمینی، دیوان موظف بود که دو شرط موجود در منطقه یعنی رأی رادکلیف که تثبیت‌کنندهٔ مرز هند و

1. CLCS,Rules procedure of the Commission on the limits of Continental Shelf (17 Apr 2008) CLCS/40/Rev.1.
2. Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration(n3) 22[80]; Bangladesh/Myanmar case (n8) 369-394.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

پاکستان تازه استقلال‌یافته از یک‌سو، و همچنین تعیین ارزش نقشه‌های مورد ادعای طرفین که نشان‌دهندهٔ نقطهٔ پایان مرز زمینی بود، را به دقت مورد بازنگری و بررسی قرار دهد.[1]

سوم) آخرین درخواست بنگلادش و هند از دیوان داوری، تحدید حدود مناطق دریایی، دریای سرزمینی و مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره است. احزاب از دیوان خواستند تا با یک مرز دریایی واحد هر سه ناحیه را تحدید نماید.

درخصوص دریای سرزمینی، دیوان خطوط مرزی را با استفاده از مادهٔ ۱۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ ترسیم کرد. دیوان خط موقت را با دو نقطهٔ پایهٔ B-1 از ساحل بنگلادش و نقطهٔ I-1 از ساحل هند که توسط خود دیوان تعیین شده بود از پایین‌ترین خط جزر آبِ جزیرهٔ مور[2] تعیین نمود. نقطهٔ میانی بین دو نقطهٔ پایه‌ای بیان‌شده نقطهٔ آغاز خط هم‌فاصلهٔ موقت است. این خط تا محدودهٔ ۱۲ مایل محدودهٔ دریای سرزمینی هر یک از احزاب دعوا امتداد یافت. توجه به این نکته حائز اهمیت است که برای تعیین نقاط پایه‌ای خط ساحلی طرفین اختلاف و نه پایین‌ترین سطح جزر آب در نظر گرفته شد. دیوان اظهار داشت که هیچ‌کدام از پیشنهادهای طرفین درخصوص نقاط پایه‌ای از نقطهٔ پایین‌ترین سطح جزر آب با توجه به رویهٔ دیوان بین‌الملل دادگستری در قضیهٔ دریای سیاه «نقاط ساحلی استوار»[3] برای تعیین نقاط پایه‌ای مناسب نیستند.

دیوان برای تحدید حدود مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره تا ۲۰۰ مایل دریایی بر اساس مواد ۷۴ و ۸۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ عمل نمود. هندوستان استدلال کرد رویهٔ قضایی مدرن عمدتاً استفاده از روش خط هم‌فاصله ـ شرایط خاص را توصیه کرده است. در مقابل بنگلادش معتقد بود استفاده از روش مذکور باعث کسب نتیجهٔ ناعادلانه می‌گردد و اعمال روش خط نیم‌ساز را پیشنهاد کرد. دیوان داوری در تصمیم خود مبنی بر اینکه کدام روش نتایج معقول‌تری را به همراه خواهد داشت، اظهار داشت یک تحدید حدود علاوه بر عادلانه بودن باید روشی شفاف و هدفمند نیز باشد. دیوان داوری پس از مقایسهٔ هر دو روش بیان داشت که تکنیک سه‌مرحله‌ای خط هم‌فاصله ـ شرایط خاص مربوط به رأی دیوان بین‌الملل دادگستری در قضیهٔ دریای سیاه شفافیت و هدفمندی لازم را دارد.

پس از تثبیت خط موقت، بنگلادش استدلال کرد که خط موقت باید بر اساس سه مورد؛ بی‌ثباتی ساحل، تقسیم ساحل و وابستگی جمعیت مردم بنگلادش به ماهی‌گیری در خلیج بنگال، مجدداً تنظیم گردد. با اینکه دیوان بی‌ثباتی سواحل بنگلادش را مورد تصدیق قرار داد لیکن با استناد به رأی

1. In the Matter of the Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration Award Case No.16(2014), para. 46-47,89,91.
2. Moore Island.
3. Protuberant Coastal Point.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

دیوان بین‌الملل دادگستری در قضیهٔ نیکاراگوئه و هندوراس این مورد را کافی برای تعدیل خط ندانست و درخصوص ادعای ماهی‌گیری، دیوان مدارک ارائه شده را ناکارآمد دانست. دیوان درخصوص تقعر سواحل مورد ادعای بنگلادش اظهار داشت که این مقوله عاملی نیست که بتواند به‌صورت خودکار باعث تعدیل خط هم‌فاصله گردد و در نهایت دیوان فلات قارهٔ متعلق به بنگلادش را به میزان یک مثلث کوچک بیشتر از میزان ساحل بنگلادش تعیین کرد زیرا تعدیل خط موقت اندکی به سمت شرق می‌توانست به حقوق بنگلادش آسیب برساند. بنابراین دیوان داوری تنظیم خط موقت برای کسب نتیجهٔ عادلانه را با احتیاط بدون ایجاد نتیجهٔ غیرمنطقی برای هند صورت پذیرد.[1] با وجود این دیوان تنظیم خط موقت تحدیدکننده را به بعد از تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایلی موکول نمود. دیوان داوری اذعان نمود که روش سه‌مرحله‌ای تحدید حدود شاید روند معمول در تحدید حدود فلات قاره باشد، امروزه می‌توان انتظار داشت که این روش در تحدید حدود فلات قارهٔ فراتر از ۲۰۰ مایلی نیز اعمال شود.

دیوان ابتدا یک خط موقت در منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل از پایان منطقهٔ فلات قارهٔ ۲۰۰ مایلی از نقطه‌ای بین نقاط ۶ و۷ آغاز و از نقطهٔ ۷ ادامه داد تا خط مرزی تعیین‌شده توسط دیوان بین‌الملل دریاها و هند. و استدلال نمود که هیچ تعدیلی در خط موقت لازم نیست. در مقابل بنگلادش اظهار داشت که تقعر ساحل عاملی برای تنظیم خط موقت است.[2] با وجود این دیوان از پذیرش ادعای بنگلادش درخصوص تأثیر تقعر ساحل بر تنظیم خط موقت و اعمال روش خط نیم‌ساز اجتناب نمود و تنظیم خط موقت را از نقطهٔ ۳ با خط ژئودزیک تا رسیدن به مرز تعیین‌شدهٔ بنگلادش و میانمار توسط دیوان بین‌الملل دریاها ادامه داد.

دیوان در مرحلهٔ نهایی تحدید حدود فلات قارهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی به بررسی تناسب یا عدم‌تناسب خط ترسیم شده پرداخت. دیوان اظهار داشت که تست عدم تناسب یک فرایند محاسباتی برگرفته شده از علم ریاضیات نیست بلکه این اقدام با ارجاع به جغرافیای کلی منطقه صورت می‌گیرد.[3]

دیوان تست عدم‌تناسب در قضیهٔ حاضر را با توجه به نسبت مناطق دریایی حاصل از فرایند تحدید حدود با طول سواحل مرتبط طرفین اختلاف انجام داد. مساحت مناطق دریایی تحدیدشده توسط

---

1. In the Matter of the Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration Award Case No.16(2014), para. 465.

۲. در دیدگاه بنگلادش؛ نتایج حاصل از ترسیم خط موقت در سواحل مقعری همچون بنگلادش باعث حرکت غیرمنطقی خط به سمت ساحل و کسب نتیجهٔ ناعادلانه می‌شود.

3. In the Matter of the Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration Award Case No.16(2014), p.154, para.494.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

دیوان نیز معادل ۴۰۶٫۸۳۳ کیلومترمربع است. پس از تعدیل خط موقت فضایی معادل ۱۰۶٫۶۱۳ کیلومترمربع به بنگلادش و ۳۰۰٫۲۲۰ کیلومترمربع به هند اختصاص یافت. در نتیجه نسبت مناطق دریایی تحدیدشده ۱:۱٫۲۸ است که از منظر دیوان تناسب به‌طور کامل رعایت شده است.[1]

تحدید حدود منطقهٔ فلات قارهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل و ترسیم خط موقت در آن منطقهٔ دریایی مجدداً باعث ایجاد فضایی موسوم به منطقهٔ خاکستری شده است. بنگلادش در این منطقه هیچ‌گونه حقوقی بر آب‌های منطقهٔ انحصاری اقتصادی محدودهٔ ۲۰۰ مایلی ساحل هندوستان نخواهد داشت. رفع هرگونه تعارض و اختلافی درخصوص استفاده از حقوق و اعمال حاکمیت بر این منطقه از دیدگاه دیوان و با استناد به رأی دیوان بین‌الملل دریاها در قضیهٔ بنگلادش و میانمار، به مذاکرات دوجانبهٔ احزاب پس از اتمام فرایند داوری بستگی دارد (Suarez, 2016: 86).

به‌طور کلی، رویکرد دیوان داوری برای تحدید حدود مناطق دریایی فی‌مابین بنگلادش و هند در خلیج بنگال، تبعیت کامل از رویهٔ قضایی موجود بوده است. خط ترسیمی از سوی دیوان همان کاربرد دقیق فرایند سه مرحله خط هم‌فاصله ـ شرایط خاص بود که توسط دیوان بین‌الملل دادگستری پایه‌ریزی و تثبیت شده است. با این حال، تنظیم مجدد خطوط ترسیمی به دلیل توجه به برخی ملاحظات و شرایط خاص در هر قضیه نشان می‌دهد که شاید کل فرایند تحدید حدود مخصوصاً در دو دههٔ اخیر از یک قالب عمومی و پایدار تبعیت کرده باشد، استدلال‌های درخواست تعدیل خط موقت در هر قضیه با موارد مشابه متفاوت و تصمیم اتخاذی نیز لزوماً هماهنگ نخواهد بود.

1. In the Matter of the Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration Award Case No.16(2014), p.154, para.497.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

شکل شمارهٔ ۳: خط هم‌فاصله موقت، بنگلادش - هند

نتیجه

فضاهای دریایی در حقوق بین‌الملل دریاها، در اصل به فضاهای دریایی در رابطه با صلاحیت کشور ساحلی تعریف شده است. بنابراین، صلاحیت کشور ساحلی معیار اصلی در توصیف فضاهای دریایی است. اصل تعریف فوق پیرامون صلاحیت ساحلی دولت بر اساس فاصله از ساحل مطرح شده است. با توجه به کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد حقوق دریاها، دریای سرزمینی[1] که در آن یک کشور ساحلی قدرت اِعمال حاکمیت ارضی دارد نمی‌تواند از ۱۲ مایل دریایی نسبت به خط مبدأ تجاوز نماید (مادهٔ ۳). منطقهٔ مجاور[2] که دارای صلاحیت محدودشده توسط دولت ساحلی است فراتر از ۲۴ مایل نمی‌باشد (مادهٔ ۳۳). منطقهٔ انحصاری اقتصادی[3] که در آن ممکن است دولت ساحلی حقوق مستقل در مورد اکتشافات و بهره‌برداری از منابع طبیعی داشته باشد، نباید فراتر

1. Territorial Sea (TS).
2. Contiguous Zone (CZ).
3. Exclusive Economic Zone (EEZ).

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

از ۲۰۰ مایل دریایی گسترش داشته باشد (مادهٔ ۵۷) و همین اصل درخصوص منطقهٔ فلات قاره[1] در فاصلهٔ کمتر از ۲۰۰ مایل در نظر گرفته شده است (بند ۱ مادهٔ ۷۶).

هستهٔ مرکزی تحدید حدود دریایی ایجاد شخصیت حقوق بین‌المللی برای مناطق دریایی است. این یک فرایند عملیاتی و بین‌المللی بین دو یا چند کشور ساحلی است که به‌طور یک‌جانبه مؤثر نخواهد بود. تا اوایل قرن بیستم بخش عظیمی از اصول و قواعد تحدید حدود مناطق دریایی برگرفته‌شده از عرف بین‌المللی بوده است. همان طور که بیان شد حقوق بین‌الملل دریا بر شانه‌های استوار نظام قدرتمند عرف بین‌المللی که به دفعات مورد استناد مراجع قضایی و داوری بین‌المللی بوده، بنا شده است.

اهمیت تحدید حدود مرزهای دریایی از اواسط قرن بیستم به‌طور چشمگیری افزایش یافت. قبل از این زمان گسترش صلاحیت دولت‌ها به‌ندرت بیش از ۳ مایل دریایی بوده و اغلبْ دکترین «آزادی دریاها» مطرح بوده است. از دلایل مهم افزایش ناگهانی اهمیت تحدید حدود مناطق دریایی می‌توان به اعلامیهٔ ترومن (۱۹۴۵) درخصوص گسترش قلمرو سرزمینی به سوی دریا (فلات قاره) و بهره‌برداری از منابع طبیعی بستر و زیر بستردریا از یک‌سو و کشف منابع هیدروکربنی فلات قاره و تحولات نفتی از سوی دیگر اشاره کرد. به عبارت ساده‌تر اهمیت بهره‌برداری از منابع بستر دریا نیاز به تحدید حدود را افزایش داد. لذا جامعهٔ بین‌المللی در خلال سدهٔ اخیر همواره کوشیده است تا اصول و قواعد لازم جهت استفاده و بهره‌برداری حقوقی از دریاها با حفظ صلاحیت‌های برحق کشورهای ساحلی و تأمین منافع حقوقی دول ثالث و حفظ میراث مشترک بشری را تدوین نماید.

تا زمان لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون مونته‌گوبی در سال ۱۹۹۴، قانون حاکم بر تحدید حدود مناطق دریایی به‌طور کلی توسط حقوق بین‌الملل عرفی و چهار معاهدهٔ کنفرانس اول حقوق دریاها هدایت می‌شده است. از مهم‌ترین روش‌های مورد استفاده می‌توان به سیستم خط میانه که از طریق ترسیم یک خط عمود بر جهت کلی ساحل ایجاد می‌شود، روش تناسب مرز زمینی، سیستم خط تالوگ و سیستم منطقهٔ مشترک نام برد. لیکن، با توجه به اینکه سرعت تدوین و توسعهٔ حقوق بین‌الملل دریاها با سرعت رو به رشد ادعاهای کشورهای ساحلی بر مناطق دریایی مجاور سواحلشان انطباق نداشت در نتیجه آراء قضایی صادرشده از سوی دیوان بین‌الملل دادگستری، دیوان بین‌الملل دریاها و دیوان‌های داوری در بسط و توسعهٔ حقوق بین‌الملل دریاها (تفسیر و شناسایی) غیرقابل‌انکار است. با وجود این، آراء قضایی و داوری متعدد در خلال سال‌های متمادی نشان می‌دهد که هیچ‌گونه تعریف اصولی و ثابت از معیارهای تحدید حدود منصفانه در امر تحدید مرزهای مناطق دریایی وجود ندارد.

1. Continental Shelf Zone (CS).

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

دیوان بین‌الملل دریاها یکی از ساختارهای وسیع و پیچیدهٔ حل‌وفصل در قوانین بین‌المللی است که به شدت تحت تأثیر علوم تخصصی مربوط به دریاها است. توجیه منطقی برای طراحی چنین سیستم نظام‌مندی برای رفع اختلافات توسط کنوانسیون صرفاً حفاظت و تأمین امنیت مفاهیم کنوانسیون از تفسیرهای یک‌جانبه و ایجاد گسست در این قانون اساسی بوده است (Tanaka, 2015: 28). رأی دیوان بین‌الملل دریاها در قضیهٔ بنگلادش علیه میانمار یکی از بارزترین نمونه‌های تأثیرگذاری آراء قضایی در رفع اختلافات تحدید حدود مناطق دریایی است. امروزه دولت‌ها نقش دیوان بین‌الملل دریاها را همچون دیوان بین‌الملل دادگستری و دیوان‌های داوری در حل‌وفصل اختلافات ناشی از تفسیر و یا اجرای کنوانسیون و همچنین توانایی‌های این دیوان‌ها در تثبیت و توسعهٔ مفاهیم مندرج در کنوانسیون‌ها را پذیرفته‌اند.

رأی دیوان بین‌الملل دریاها در حوضهٔ آبی خلیج بنگال به یک دهه عدم‌قطعیت درخصوص اختلافات مرزی فی‌مابین بنگلادش و میانمار پایان داد. دیوان با استفاده از یک فرایند سه‌مرحله‌ای اطمینان‌بخش سعی نمود که تحدید حدود در داخل و خارج از مسافت ۲۰۰ مایلی را از بن‌بست موجود خارج سازد. فرایند تحدید حدود در فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی توسط دیوان در مورد بنگلادش و میانمار عملاً یک رویهٔ نوینی به‌وجود آورد که نتیجهٔ آن توسعهٔ حقوق بین‌الملل دریاها در زمینهٔ تحدید حدود مناطق دریایی است. با این حال، باید اذعان نمود که تحدید حدود دیوان در منطقهٔ فلات قاره در داخل و خارج از ۲۰۰ مایلی، تولید درجهٔ معقولی از تناسب با توجه به در نظر گرفتن تمام شرایط مربوطه، ارائهٔ تعریف گیج‌کننده از مفهوم طولانی‌شدن طبیعی طول ساحل، عدم توجه به نظم موجود حقوقی در فرایند تحدید حدود، عدم رعایت رویهٔ مادهٔ ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ برای مشخص‌ساختن محدودیت‌های فلات قارهٔ بیرونی در فضای ماورای ۲۰۰ مایلی، عدم‌جلوگیری از قطع اثر مرز دریایی در منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایلی آن‌هم در یک فضای دریایی مناسب همچون خلیج بنگال و نهایتاً ایجاد یک تداخل پیچیده در منطقهٔ خاکستری که در فرایند تحدید حدود در منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایلی را نامشخص ساخت باعث گردید که طرفین بر اساس اصل صلاحدید و صواب عمل نمایند.

داوری از دیگر روش‌های مؤثر در حل‌وفصل اختلافات مربوط به تحدید حدود مناطق دریایی است. حل‌وفصل اختلاف فی‌مابین بنگلادش علیه هند در زمینهٔ تحدید حدود مناطق دریایی حوضهٔ خلیج بنگال با توافق طرفین در دیوان داوری مطرح گردید. دیوان داوری در ۷ جولای ۲۰۱۴ در مورد مناقشهٔ دریایی بین بنگلادش و هند رأی خود را صادر نمود. دیوان در قضیهٔ حاضر دریای سرزمینی، مناطق انحصاری اقتصادی، فلات قاره و منطقهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی را تحدید نمود. به‌طور کلی، رویکرد دیوان داوری در تحدید حدود مناطق دریایی فی‌مابین بنگلادش و هند با توجه به رویهٔ

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

قضایی و داوری موجود استفاده از خط هم‌فاصله است مگر آنکه وجود شرایط خاص تعدیل خط را توجیه نماید. به عبارتی، رویکرد دیوان برای تحدید حدود مناطق دریایی فی‌مابین بنگلادش و هند در خلیج بنگال، تبعیت کامل از رویهٔ قضایی موجود بوده است. با وجود این، اقدام دیوان برای تحدید حدود منطقه فلات قارهٔ فراتر از ۲۰۰ مایل گام بلندی در آغاز یک روند نوین حل‌وفصل اختلافات دریایی در این سطح است.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

منابع

فارسی

- سون،لویی بی؛یوراس،کریستین گوستافسون یوراس،نویز،جان ای،فرانکس،اریک (۱۳۹۳)، **حقوق بین‌الملل دریاها**، ترجمه محمد حبیبی مجنده.چاپ سوم. تهران: انتشارات جنگل.
- جهان نما، ابراهیم (۱۳۴۵)، **فلات قاره در حقوق بین‌الملل**، چاپ اول، تهران: انتشارات کیهان.
- طلایی، فرهاد (۱۳۹۰)، **حقوق بین‌الملل دریاها**، چاپ اول، تهران: انتشارات جنگل.
- گروسیوس، هوگو (۱۳۹۰)، **دریای آزاد**، ترجمه: حسین پیران، چاپ اول، تهران: انتشارات شهر دانش.

انگلیسی

- Dundua, Nugzar. (2006-2007). “Delimitation of Maritime boundaries between adjacent states”. United Nations-The Nippon Foundation Fellowship Programme. the Nippon Foundation of Japan: The Government of Georgia or the University of Queensland.
- Elferink, Alex G Oude. (1998). “Does undisputed title to a maritime Zone always exclude its delimitation: The Grey area”. **International Journal of Marine and Coastal Law**. Issue, 13 (2), pp.143-192.
- Khine, Kyawt. (2015). “Maritime Boundary Dispute between Myanmar and Bangladesh”. **Mandalay University Research Journal**.Vol.6, pp.37-57.
- Klein, Natalie. (2005). **Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea**. First published. Cambridge: Cambridge University press.
- Ndiaye, Tafsir Malick. (2015). “The Judge, Maritime Delimitation and the gray areas”. **Indian Journal of International Law**. Issue.4, pp.493-533.
- Roeben, Volker. (2015). “The Equitable Distribution of Marine resources by agreement of states: The case of south china sea”, C**hinese Journal of Global Governance**. Issue1. pp.36-66.
- Rothwell, Donald.R. and Tim Stephens. (2010). “The International Law of The Sea” .2nd Edition.Oxford: Hart Publishing.
- Suarez, Suzerre V. (2016). “The Arbitral award in the Bangladesh/India Maritime Delimitation in the Bay of Bengal and Its Contribution to International Maritime Boundary Law: A Case Commentary”. **Maritime Safety and Security Law Journal**. Issue 2. pp.73-89.
- Tanaka, Yoshifumi. (2015). **The International Law of the Sea**. 2nd Edition.Cambridge: Cambridge University Press.
- Vulkas, Budislav. (2004). **The Law of the Sea; Selected writing**. First published. Publication on Ocean Development.Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Zhang, Xinjun. (2013). “The ITLOS Judgment in the Bay of Bangal case between Bangladesh and Myanmar”. **Chinese Journal of International Law**. Issue 4. pp.255-280.

Documents

- The Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between Bangladesh and India, Permanent Court of Arbitration, The Higue, 7 July 2014.

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]

- Dispute Concerning Delimitation of the Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal, International Tribunal for the Law of The Sea Judgment, No.16, 14 March 2012.
- Bangladesh Territorial Waters and Maritime Zones Act,1974 (Act No. XXvI of 1974).
- North Sea Continental Shel Cases (Federal Republic of Germany/ Denmark; Federal Republic of Germany/ Netherlands), ICJ,1969.
- Case Concerning the Continental Shelf (Tunisia/ Libyan Arab Jamahiriya), ICJ,1982.
- Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua/ Colombia), ICJ,2011.
- Truman Proclamation No.2667 of 28 September 1945, 10 Feb.Reg. 12,305 (1945).
- The first United Conference on the Law of the Sea (UNCLOS I).
- The Third United Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III).

[Downloaded from jlviews2.ujsas.ac.ir on 2026-01-31]