



ORIGINAL RESEARCH PAPER (Humanities and Marine Management)

Clarification of the Concept of the Gray Area in Delimiting the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles; Case Study: the Bay of Bengal

Afshin Jafari^{1,*}, Somayeh Rasoolpoor Nalkiasher²

¹ Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Social Sciences, Payame-Noor University, Tehran, Iran

² Graduated in Public International Law (Ph.d), Department of Law, Faculty of Social Sciences, Payame-Noor University, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Code: A-10-1650-1

Article History:

Received: 03/05/2021

Revised: 15/08/2021

Accepted: 01/07/2021

Keywords:

The Law of the Sea
Correctional Justice Approach
Continental Shelf beyond 200
Nautical Miles
Gray Area
Bay of Bengal

*Corresponding author:

jafari.afshin@pnu.ac.ir



ABSTRACT

Background and Theoretical Foundations: According to the Convention on the Law of the Sea, if the continental margin along the land area of the coastal state exceeds 200 nautical miles, it is possible to delimit the outer continental shelf for the coastal country and in this regard, important The best result of delimiting the continental shelf beyond 200 nautical miles is the identification of an opaque maritime territory called the Gray Zone, a practical example of which has been realized in the Bay of Bengal cases. Considering that the determination of the extent and external boundaries of the territory of the maritime regions is one of the main objectives of the international law of the seas in the present age and based on the national jurisdiction of the coastal government of maritime regions such as inland waters, territorial sea, waters of the archipelago, strait International, adjacent, exclusive economic zone and continental shelf under national jurisdiction and the high seas, coastal areas, ocean floor and seabed beyond national jurisdiction, and exclusive economic zones and continental shelf beyond Territorial sovereignty and national jurisdiction of the coastal state. Also, given that sovereign rights in these two maritime regions are inherently limited to the same regions, it is important to delimit their fair limits, and therefore the large number of cases before the International Court of Justice and arbitral tribunals confirms this fact. During the last few decades, the continental shelf has been one of the most controversial maritime areas for delimitation between coastal countries. Given these issues, the question now arises as to whether a particular customary or legal rule is followed in delimiting the continental shelf beyond 200 miles. And how can the obligations and fraudulent rights of the coastal government in the gray area be analyzed?

Methodology: This research is a descriptive-analytical review of important cases and the decision-making of judicial and arbitral authorities such as the International Court of the Law of the Sea and the Court of Arbitration in these cases.

Findings: The findings of this study indicate that after years, the ruling of the International Court of the Law of the Sea in the Bangladesh / Myanmar case and the ruling of the Arbitration Court in the Bangladesh / India case to the maritime disputes of the coastal neighbors in the watershed The Bay of Bengal ended by accepting the authority to determine the continental shelf beyond 200 nautical miles. However, the delimitation of the continental shelf beyond 200 nautical miles created a gray area, which Professor Kelson did not consider effective in identifying the rights and duties of the coastal state in the case of John Maine Bay, and refused to accept it as an unusual condition. However, the conflict of interest in the gray area of the Bay of Bengal, which stems from the simultaneous exercise of jurisdiction in the exclusive economic zone beyond the continental shelf, calls for immediate legal normalization to make better use of the resources of this special maritime zone in the near future. Pre-disclosures are expected to increase beyond 200 nautical miles after the success of judicial and arbitral awards in the Bay of Bengal, which means more small and large gray areas in other parts of the world.

Conclusion: This article examines the judicial and arbitral awards issued in the Bay of Bengal watershed and concludes that the International Court of Maritime Law and the Arbitration Court, while accepting the jurisdiction of the coastal state to delimit the continental shelf beyond 200 nautical miles, apply a justice approach. The three-stage reform, adhering to the procedure of delimiting the continental shelf, made the realization of the gray area in these conditions inevitable. However, overcoming potential legal conflicts such as maritime issues, marine research and environmental issues in the region can only be resolved through future bilateral agreements.



NUMBER OF TABLES

4



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

16

مقاله پژوهشی (علوم انسانی و مدیریت دریا)

تبیین مفهوم منطقه خاکستری در تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی؛

مطالعه موردی: خلیج بنگال

افشین جعفری^{۱*}، سمیه رسولپور نالکیاشری^۲^۱ استادیار، گروه حقوق، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.^۲ دانش آموخته دکتری حقوق بین الملل، گروه حقوق، دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

چکیده

اطلاعات مقاله

پیشینه و مبانی نظری پژوهش: طبق کنوانسیون حقوق دریاها، چنانچه حاشیه قاره در امتداد قلمرو خشکی دولت ساحلی از محدوده‌ی ۲۰۰ مایل دریایی فراتر رود، امکان تحدید حدود فلات قاره بیرونی برای کشور ساحلی فراهم می شود و در این راستا، از مهم ترین نتایج تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی، شناسایی قلمرو دریایی غیرشفاف به نام منطقه خاکستری است که نمونه عملی آن در قضایای خلیج بنگال تحقق یافته است. با توجه به اینکه تعیین وسعت و حد خارجی قلمرو مناطق دریایی جزء اهداف اساسی حقوق بین الملل دریاها در عصر حاضر بوده و بر اساس صلاحیت ملی دولت ساحلی مناطق دریایی همچون آب های داخلی، دریای سرزمینی، آب های مجمع الجزایری، تنگه های بین المللی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره تحت صلاحیت ملی کشورها و دریای آزاد، مناطق بستر دریا، کف اقیانوس و زیربستر دریاها فراتر از صلاحیت ملی است و در این میان مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره فراتر از حاکمیت سرزمینی و تحت صلاحیت ملی دولت ساحلی قرار دارند. همچنین با عنایت به اینکه حقوق حاکمیتی در این دو منطقه دریایی ذاتاً محدود به همان مناطق است، لذا تحدید حدود منصفانه آنها حائز اهمیت است و به همین دلیل انبوه قضایای مطروحه در دیوان بین المللی دادگستری و دیوان های داورى مؤید این واقعیت است که در خلال چند دهه ای اخیر فلات قاره جزء بحث برانگیزترین مناطق دریایی جهت تحدید حدود فی مابین کشورهای ساحلی بوده است. حال با توجه به مسائل مذکور این سؤالات به ذهن متبادر می گردد که آیا در تحدید حدود فلات قاره ی فراتر از ۲۰۰ مایلی از قاعده ی عرفی یا قانونی خاصی تبعیت می شود؟ و تعهدات و حقوق حقه ی دولت ساحلی در منطقه خاکستری چگونه قابل تحلیل است؟

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۲/۰۳

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۰/۰۵/۲۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۰۶

واژگان کلیدی:

خلیج بنگال

رویکرد عدالت اصلاحی

فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل

دریایی

منطقه خاکستری

حقوق دریاها

*نویسنده مسئول

(jafariafshin@pnu.ac.ir)

روش شناسی: این پژوهش به شیوه توصیفی-تحلیلی به بررسی و مطالعه اجمالی قضایای مهم و نحوه تصمیم گیری مراجع قضایی و داورى همچون دیوان بین المللی حقوق دریاها و دیوان داورى در این قضایا پرداخته است.

یافته ها: یافته ها در این پژوهش حاکی از آن است که پس از سال ها، رأی دیوان بین المللی حقوق دریاها در قضیه بنگلادش/ میانمار و رأی دیوان داورى در قضیه بنگلادش/ هند به اختلافات دریایی کشورهای همسایه ی ساحلی در حوضه آبی خلیج بنگال با پذیرش صلاحیت تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی خاتمه داد. با این وجود، تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی باعث ایجاد منطقه خاکستری شد که پروفیسور کلسون در قضیه خلیج جان ماین آن را در شناسایی حقوق و تکالیف دولت ساحلی مؤثر ندانست و از پذیرش آن به عنوان شرایط غیرمعمول خودداری کرد. با این وجود تعارض منافع مطرح شده در منطقه خاکستری خلیج بنگال که ناشی از اعمال هم زمان صلاحیت در منطقه انحصاری اقتصادی و فراتر از فلات قاره است، توجه فوری جهت هنجارسازی حقوقی برای بهره مندی هر چه بهتر از منابع این منطقه ویژه دریایی در آینده نزدیک را بیش از پیش آشکار ساخته است زیرا انتظار می رود پس

از موفقیت آرای قضایی و داوری در خلیج بنگال متقاضیان تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی افزایش یابد و این به معنای ازدیاد مناطق کوچک و بزرگ خاکستری در دیگر حوضه‌های آبی جهان است.

نتیجه‌گیری: این مقاله با بررسی آرای قضایی و داوری صادره در حوضه آبی خلیج بنگال به این نتیجه رسیده که دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و دیوان داوری ضمن پذیرش صلاحیت کشور ساحلی برای تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی، با اعمال رویکرد عدالت اصلاحی سه مرحله‌ای با پایبندی به رویه تعیین حدود فلات قاره، تحقق منطقه خاکستری در این شرایط را اجتناب ناپذیر دانست. با این حال گذر از تعارضات بالقوه حقوقی همچون مباحث دریانوردی، تحقیقات دریایی و مسائل زیست محیطی در این منطقه جز در سایه توافق‌های دو جانبه آتی قابل رفع نخواهد بود.

مقدمه

در این میان، کشورهای ساحلی برخی حوضه‌های آبی همچون خلیج بنگال ضمن توسل به دیوان‌های بین‌المللی قضایی و داوری برای حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات ناشی از فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی با چالش تبیین مفهوم منطقه خاکستری، شناسایی حقوق و تعهدات دول ساحلی در این منطقه و تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی مواجه شدند.

ضرورت تعیین حدود فلات قاره‌ی درونی و تعیین مرزهای فراتر از ۲۰۰ مایل در این واقعیت نهفته است که در اغلب حوضه‌های آبی بدلیل شرایط جغرافیایی و زمین‌شناسی مناطق دریایی کشورهای همسایه ساحلی با هم‌پوشانی مواجه می‌شوند^۱ که در صورت عدم تعیین منصفانه مرزهای دریایی محل مناقشه قرار می‌گیرند و هیچ شرکت بزرگ چند ملیتی حاضر به سرمایه‌گذاری انسانی و مالی در مناطق مورد اختلاف نیست.

با اینکه تعیین حدود فلات قاره‌ی فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی نتایج عملی مفیدی همچون تعیین خط مرزی بین فلات قاره و مناطق بین‌المللی بستر دریاها و تعیین مرز بین فلات قاره‌ی کشورهای ساحلی مقابل و مجاور را فراهم می‌سازد، با این وجود، ایجاد منطقه خاکستری در فرآیند تعیین حدود در خلیج بنگال توسط دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قضیه بنگلادش/ میانمار و رأی داوری بنگلادش/ هند موضوع را بیش از پیش با چالش مواجه کرده است.

با توجه به قضایای خلیج بنگال این سؤالات به ذهن متبادر می‌گردد که آیا در تعیین حدود فلات قاره‌ی فراتر از ۲۰۰ مایلی از قاعده‌ی عرفی یا قانونی خاصی تبعیت می‌شود؟ و تعهدات و حقوق حقه‌ی دولت ساحلی در منطقه خاکستری چگونه قابل تحلیل است؟ به نظر می‌رسد بازنگری اجمالی به قضایای بنگلادش / میانمار و بنگلادش/ هند در خلیج بنگال می‌تواند در شفاف‌سازی جنبه‌های مبهم منطقه

در صورت تداخل مناطق دریایی دو کشور مجاور یا مقابل یکدیگر، حقوق تعیین حدود دریایی موضوعیت پیدا می‌کند که این تعیین حدود اصولاً باید براساس توافق دو طرف انجام پذیرد. این مهم در مواد (۱) ۱۵، ۷۴ و ۸۳ کنوانسیون حقوق دریاها به عنوان اصول اساسی تعیین حدود دریاها تدوین شده و به دفعات زیادی در رویه قضایی بین‌المللی مورد اشاره و تأیید قرار گرفته است (۱).

تعیین وسعت و حد خارجی قلمرو مناطق دریایی جزء اهداف اساسی حقوق بین‌الملل دریاها در عصر حاضر است. بر اساس صلاحیت ملی دولت ساحلی آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، آب‌های مجمع‌الجزایری، تنگه‌های بین‌المللی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره تحت صلاحیت ملی کشورها و دریای آزاد، مناطق بستر دریا، کف اقیانوس و زیربستر دریاها فراتر از صلاحیت ملی است (۲). در این میان مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره فراتر از حاکمیت سرزمینی و تحت صلاحیت ملی دولت ساحلی قرار دارند. با توجه به اینکه حقوق حاکمیتی در این دو منطقه دریایی ذاتاً محدود به همان مناطق است، لذا تعیین حدود منصفانه آن‌ها حائز اهمیت است.

انبوه قضایای مطروحه در دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان‌های داوری مؤید این واقعیت است که در خلال چند دهه‌ی اخیر فلات قاره جزء بحث‌برانگیزترین مناطق دریایی جهت تعیین حدود فی مابین کشورهای ساحلی بوده است (۳). مطابق ماده ۷۶ کنوانسیون حقوق دریاها دو ضابطه برای تعیین فلات قاره ارائه شده است. بر اساس ضابطه فاصله، محدوده‌ای به عرض ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ دریای سرزمینی به عنوان فلات قاره‌ی درونی به دولت ساحلی تعلق دارد و در صورت بکارگیری ضابطه امتداد طبیعی، چنانچه حاشیه قاره در امتداد خط ساحل دولت ساحلی از محدوده‌ی ۲۰۰ مایل دریایی فراتر رود، فلات قاره مذکور تا لبه‌ی بیرونی حاشیه فلات قاره ادامه یافته که به فلات قاره ماورای ۲۰۰ مایل دریایی (فلات قاره بیرونی) اطلاق یافته است.

¹ Green Land/Jan Mayen ICJ Rep (1993). Tunisia/Libya ICJ Rep (1982). Gulf of Marine Case ICJ Rep (1984). Cameroon/Nigeria ICJ Rep (2002). Guyana/Suriname Arbitral Tribunal (2007). Anglo/French Arbitral Tribunal (1977)...

در اندک زمانی نیاز به تعریف مجدد در محدوده فلات قاره در نشست کمیته استفاده صلح آمیز از بستر دریاها و اقیانوسها در ورای محدوده حاکمیت ملی کشورها و همچنین در سومین کنفرانس حقوق دریاها بسیار مورد تأکید قرار گرفت. در آن برهه از زمان این امر مورد توافق قرار گرفته بود که برای تعیین یک رژیم حقوقی بین‌المللی برای آب‌های عمیق و بستر دریاها لازم است ابهامات موجود در تعاریف موجود رفع شود و تعریفی دقیق‌تر از حدود فلات قاره ارائه گردد.

در مواردی که لبه بیرونی حاشیه قاره تا آن سوی ۲۰۰ مایل امتداد دارد، دولت ساحلی می‌تواند حد بیرونی فلات قاره را با استفاده از خط ترسیم شده از نقاطی که در آن‌ها از پای سرایشب قاره بیش از ۶۰ مایل دریایی نباشد و یا خط ترسیم شده از نقاطی که در آن‌ها ضخامت تخته سنگ‌های رسوبی حداقل معادل یک درصد کوتاه‌ترین فاصله بین این نقاط تا پای سرایشب قاره باشد تعیین نماید. این منطقه از دریا، در واقع بستر و زیربستر منطقه انحصاری اقتصادی است و صرفاً از لحاظ حقوقی و عملی، فلات قاره تلقی می‌شود (۶).

در کنفرانس سوم حقوق دریاها، برخی از دولت‌های ساحلی که فلات قاره آنان به طور طبیعی به بیش از ۲۰۰ مایل دریایی گسترش می‌یافت خواستار فلات قاره با عرض بیش از ۲۰۰ مایل شدند. بر اساس بند ۵ ماده ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ در خصوص حد نهایی فلات قاره این دولت‌ها پذیرفته شد که این دولت‌ها بتوانند از طریق یکی از دو معیار: الف) حداکثر ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدأ و یا ب) ۱۰۰ مایل دریایی از خط با عمق ۲۵۰۰ متر استفاده نمایند (۷).

در حال حاضر فلات قاره‌ی فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی، توجه بسیاری از دولت‌های ساحلی را به خود جلب کرده،^{۱۵} که نمونه بارز آن اختلافات تعیین مرز دریایی در خلیج بنگال است.

۲. تحدید حدود فلات قاره

به طور کلی، بر اساس ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به فلات قاره روش معمول برای تحدید حدود فلات قاره در صورت عدم توافق میان دولت‌های مربوطه استفاده از خط میانه (دولت‌های مقابل ساحلی) و خط هم‌فاصله (دولت‌های مجاور ساحلی) بود. در کنوانسیون ۱۹۸۲ به طور مستقیم به این روش‌ها اشاره نشده است اما

منطقه دریای ساحلی تا عمق ۲۰۰ متر یا متجاوز از این حد تا جایی که عمق آب‌های فوقانی بهره‌برداری از منابع طبیعی منطقه مذکور را ممکن می‌سازد. (ب) منطقه کف دریا و زیرکف دریای مجاور سواحل جزایر.

15 - See Some of the outer Continental Shelf Boundary Agreements: Gambia/Senegal (1975). Australia/Papua New Guinea (1978). Australia/Solomon Islands (1988). Trinidad & Tobago/Venezuela (1990). Australia/Indonesia (1997). Australia/New Zealand (2004). Kenya/Tanzania (2009). Barbados/France (2009). Russia/Norway (2010).

ی خاکستری و تحدید حدود فلات قاره‌ی فلات از ۲۰۰ مایل مؤثر باشد.

پیشینه و مبانی نظری پژوهش

۱. مفهوم فلات قاره

از دیدگاه علم ریخت‌شناسی بستر دریاها^۲، فلات قاره یک سکوی کم شیب در بستر دریا است که دنباله طبیعی^۳ سرزمین اصلی قرار می‌گیرد. این تعریف بر شکل ظاهری و جنبه‌های فیزیکی آن تأکید می‌کند. در زمین‌شناسی دو تعریف تقریباً مجزا از فلات قاره وجود دارد. تعریف اول مربوط به شاخه زمین‌شناسی فیزیکی است که عارضه مزبور را بدون تأثیر نیروها و جنبش حاصله از آن‌ها در شکل‌گیری آن عرصه مورد بررسی قرار می‌دهد و تعریف مورفوتکتونیک^۴ است که نیروهای حاصله و منشأ آن‌ها در شکل‌گیری هر ساختار را در کنار بررسی ظاهری آن مورد سنجش و شناسایی قرار می‌دهد (۴).

بعد از فلات قاره شیب بستر به طور شدید افزایش می‌یابد که شیب قاره^۵ را تشکیل می‌دهد و مرز بین فلات قاره و شیب قاره، شکستگی قاره^۶ نامیده می‌شود. بعد از آن شیب ناحیه‌ای با شیب ملایم‌تری وجود دارد که در اصطلاح خیز قاره^۷ نامیده شده و مرز بین شیب قاره و خیز قاره، پایه‌ی شیب قاره^۸ نامیده می‌شود. ادامه بستر عمیق اقیانوس^۹ نیز مگاک دشت^{۱۰} نام گرفته است. حاشیه‌ی قاره^{۱۱} از مجموع فلات قاره، شیب قاره و پیش قاره تشکیل می‌شود که همان فلات قاره در مفهوم حقوقی است که در پهنه‌ی آبی کره‌ی زمین دو نوع حاشیه‌ی قاره موسوم به حاشیه‌ی قاره‌ای اقیانوس اطلس^{۱۲} و اقیانوس آرام^{۱۳} وجود دارد و دلیل اهمیت حاشیه‌ی قاره‌ای اقیانوس اطلس این است که به دلیل پهنای گسترده‌ی آن امکان تعریف فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایلی وجود دارد (۵).

مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو مرز داخلی فلات قاره بر حد خارجی دریای سرزمینی منطبق گردید و حد خارجی آن نیز با دو فاکتور محل بستر با عمق ۲۰۰ متری از سطح آب‌های فوقانی و یا در ورای این محدوده حد قابل بهره‌برداری منابع فلات قاره تعیین گردید.^{۱۴}

2 - Sea-bed Geomorphology.

3 - Natural Prolongation.

4 - Morphotectonic.

5 - Continental Slope.

6 - Continental Shelf break.

7 - Continental Rise.

8 - Foot of the Slope.

9 - Deep Ocean Floor.

10 - Abyssal Plane.

11 - Continental Margin.

12 - (Atlantic type margin): به این نوع حاشیه‌ی قاره اصطلاحاً حاشیه بالغ هم اطلاق می‌شود، زیرا هر سه عنصر تشکیل دهنده‌ی حاشیه قاره را دارد.

13 - (Pacific type margin): در اغلب موارد این نوع حاشیه‌ی قاره فاقد خیز قاره است.

14 - ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به فلات قاره: از لحاظ این قرارداد اصطلاح فلات قاره به موارد زیر اطلاق می‌شود: الف) منطقه کف دریا و زیرکف دریای مجاور ساحل ولی خارج از

۱. فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی در خلیج بنگال: قضیه بنگلادش / میانمار

منطقه دریایی مورد اختلاف بنگلادش و میانمار 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 هستند. 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.^{۱۷} دولت بنگلادش در نامه ۱۳ دسامبر ۲۰۰۹ خطاب به دیوان بین‌المللی حقوق دریاها اعلام نمود که به موجب ضمیمه هفتم کنوانسیون ۱۹۸۲، دولت بنگلادش در ۱۸ اکتبر ۲۰۰۹ خواهان داوری علیه اتحادیه جمهوری میانمار در خصوص تعیین حدود کامل و رضایت بخش مرزهای دریایی بنگلادش در دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره و فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی مطابق با قواعد بین‌المللی بوده است در این دادخواست، بنگلادش از دیوان خواست تا مطابق با ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها به حل و فصل اختلافات فی مابین بپردازد.^{۱۸}

بنگلادش با استناد به ماده ۲۸۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، دیوان را صالح به رسیدگی به اختلاف موجود دانست و اظهار داشت که: "موضوع اختلاف مورد نظر به طور کامل منطبق با مفاد کنوانسیون بوده لذا با توجه به توافق طرفین در صلاحیت دیوان بین‌المللی حقوق دریاها برای رسیدگی قرار دارد."^{۱۹} در ادامه بنگلادش اظهار داشت که صلاحیت دیوان برای تعیین حدود تمام مناطق دریایی حتی مناطق فراتر از ۲۰۰ مایلی خط مبدأ است. میانمار نیز با تکیه به ماده ۲۸۷ صلاحیت دیوان را پذیرفت، با این حال؛ معتقد بود که، دیوان صلاحیت تعیین حدود مناطق دریایی در فاصله بیش از ۲۰۰ مایلی از خط مبدأ را ندارد. در این رابطه میانمار مدعی شد که حتی اگر دیوان تصمیم‌گیری در خصوص فضاهای دریایی فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ را در صلاحیت حقوقی خود بداند این صلاحیت قابل اعمال در اختلاف حاضر نخواهد بود.^{۲۰}

در پاسخ به موارد ذکر شده دیوان بیان داشت که هر دو کشور عضو کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ بوده و طرفین اختلاف قبل از ۱۴ دسامبر ۲۰۰۹ طی موافقت‌نامه‌ای صلاحیت دیوان برای حل و فصل اختلافات موجود مربوط به تعیین حدود مرزهای مناطق دریایی در

بر طبق ماده ۷۴ و ۸۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ اصل کلی آن است که این تعیین حدود بر اساس توافق میان دولت‌های مقابل و مجاور و در راستای دستیابی به یک راه حل منصفانه انجام گیرد و در صورتی که توافقی میان آن‌ها حاصل نشد، طرفین باید از طریق آیین‌های حل اختلاف که در بخش پانزدهم کنوانسیون درج شده‌اند، اختلاف خود را حل و فصل نمایند. به عبارت دیگر در کنوانسیون ۱۹۸۲ قواعد مربوط به تعیین حدود فلات قاره از یک سو از روش سه مرحله‌ای کنوانسیون ۱۹۵۸ (توافق - خط هم فاصله-شرایط ویژه) فاصله گرفت و از سوی دیگر تعیین حدود میان کشورهای ساحلی را به توافق نامه‌ای منطبق با حقوق بین‌الملل منوط نموده است.

در مورد دولت‌هایی که فلات قاره آن‌ها به طور طبیعی از حد ۲۰۰ مایل دریایی فراتر می‌رود، تحت شرایطی فلات قاره ممکن است به بیش از ۲۰۰ مایل گسترش یابد. از دولت ساحلی که ادعای فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایلی دارد، خواسته شده که برای تعیین حدود فلات قاره خود، اطلاعات مورد نظر را با کمیسیون حدود فلات قاره^{۱۶} ارائه نماید تا در وهله اول بررسی شود آیا ادعای او قابل پذیرش می‌باشد و سپس در خصوص چگونگی تعیین حدود به دولت مزبور توصیه‌های لازم ارائه گردد (۷). آیین تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی فرآیندی چهار مرحله‌ای است (۸). ابتدا دولت ساحلی حدود خارجی فلات قاره خود را با توجه به معیار مندرج در ماده ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ تعیین می‌نماید. در مرحله دوم، دولت ساحلی در ظرف ۱۰ سال از لازم الاجرا شدن کنوانسیون نسبت به آن دولت، اطلاعات راجع به حدود را به کمیسیون تسلیم نماید. در مرحله بعد دولت ساحلی حدود خارجی فلات قاره خود را بر اساس توصیه‌های کمیسیون تعیین می‌نماید. و در نهایت مطابق با بند ۹ ماده ۷۶، دولت ساحلی، باید نقشه‌های و اطلاعات زمین سنجی که حدود خارجی فلات قاره را به طور دائمی تعیین نموده، را نزد دبیرکل سازمان ملل متحد تودیع نماید (۹).

روش‌شناسی

این پژوهش به شیوه توصیفی-تحلیلی به بررسی و مطالعه اجمالی قضایای مهم و نحوه تصمیم‌گیری مراجع قضایی و داوری همچون دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و دیوان داوری در این قضایا پرداخته است.

یافته‌ها و نتایج

^{۱۶} The Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS): کمیسیون تعیین حدود فلات قاره بر اساس ضمیمه ۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها شکل گرفته و بر اساس آن عمل می‌نماید. مقر این کمیسیون نیویورک است. کمیسیون دارای ۲۱ عضو است که از سوی دولت‌های عضو برای مدت قابل تمدید ۵ ساله برگزیده می‌شوند.

^{۱۷} Ibid. para, 33-35.

^{۱۸} ITLOS Judgment 2012, para, 1-2.

^{۱۹} Ibid. para, 47.

^{۲۰} Ibid. para, 43-45.

پذیرفت. پس از پذیرش تأثیر کامل جزیره سنت مارتین از سوی دیوان و مشخص نمودن موقعیت نقطه C دیوان برای جلوگیری از هم‌پوشانی گسترده دریای سرزمینی طرفین تصمیم گرفت که خط تحدید حدود باید به صورت خط هم‌فاصله ادامه یابد.^{۲۷}

در این نقطه، دریای سرزمینی موجود در اطراف جزیره سنت مارتین با منطقه فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی میانمار تلاقی یافت. این منطقه در کمان ۱۲ مایلی از دریای سرزمینی جزیره سنت مارتین با قطع نقطه ۸ قابل مشاهده است. در نتیجه دیوان از گسترش دریای سرزمینی خارج از نقطه شماره ۸ ممانعت نمود. با این وجود، دیوان اذعان نمود که حق داشتن دریای سرزمینی به عرض ۱۲ مایل در اطراف جزیره سنت

مارتین در جایی که با دریای سرزمینی میانمار هم‌پوشانی ندارد را خواهد داشت.

۱-۲ تحدید منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره

پس از تحدید حدود دریای سرزمینی دیوان تحدید حدود مناطق فلات قاره و انحصاری اقتصادی در محدوده ۲۰۰ مایل دریایی را آغاز نمود. بنگلادش با اشاره به رویه قضایی بین‌المللی خواستار تحدید حدود محدوده بستر، زیربستر و آب‌های فوقانی مورد اختلاف با ترسیم یک مرز دریایی واحد بود.

دیوان در قضیه حاضر برای تحدید حدود منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره در محدوده ۲۰۰ مایل دریایی رویکرد عدالت اصلاحی را در پیش گرفت (۱۰). دیوان در گام نخست نقاط آغازین تحدید حدود را مشخص ساخت. البته دیوان معتقد است که دولت‌های ساحلی برای تعیین نقاط آغازین دارای حق طبیعی می‌باشند و دیوان موظف به دریافت اطلاعات و بررسی آن است. با این حال، این امکان نیز وجود دارد که دیوان خود به تعیین نقاط آغازین بر اساس حقایق جغرافیایی بپردازد. همانطور که در تحدید حدود مناطق دریایی در دریای سیاه دیوان اظهار داشت که^{۲۸}:

" در تحدید حدود مناطق دریایی مورد اختلاف بین چندین دولت ساحلی دیوان نمی‌تواند صرفاً نقاط آغازین را با توجه به نظرات یک طرف دعوا مشخص سازد. دیوان موظف است که نقاط آغازین را بر پایه شرایط جغرافیایی خاص سواحل طرف اختلاف تعیین نماید."

در نهایت دیوان خط هم‌فاصله موقت را از نقط میانه مسیر رودخانه ناف^{۲۹} بین نزدیک‌ترین نقاط آغازین در سواحل طرفین از (B1) در ساحل بنگلادش و (μ1) در ساحل میانمار تعیین نمود و سپس به تعیین عوامل شرایط خاص پرداخت. دیوان مشاهده کرد که ساحل

خلیج بنگال را با تکیه بر ماده ۲۸۷ کنوانسیون را پذیرفته‌اند^{۳۱} و همچنین بر طبق ماده ۲۸۸ کنوانسیون و ماده ۲۱ اساسنامه دیوان، دیوان صلاحیت رسیدگی به تمامی دعاوی مربوط به مفاهیم کنوانسیون را داشته و اختلاف موردنظر مستلزم تفسیر و به کارگیری مقررات مربوط به کنوانسیون به ویژه مواد ۱۵، ۷۴، ۷۶ و ۸۳ است. براین اساس دیوان صلاحیت خود برای رسیدگی به اختلاف موجود را احراز نمود^{۳۲}. در ادامه دیوان بر طبق ماده ۲۹۳ کنوانسیون استناد به مواد ۱۵، ۷۴ و ۸۳ کنوانسیون را برای تحدید حدود دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی و همچنین اعمال ماده ۷۶ را برای تحدید حدود فلات قاره لازم دانست^{۳۳}.

۱-۱ تحدید حدود دریای سرزمینی

دیوان در خصوص تحدید حدود دریای سرزمینی مشاهده کرد که طرفین بر اعمال ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ جهت تحدید حدود توافق داشته و از سوی دیگر دیوان پس از بررسی مسائل تاریخی مدرکی دال بر تأثیرگذاری بر خط تحدید حدود دریای سرزمینی کشف نمود^{۳۴}.

میانمار و بنگلادش با تکیه بر رویه قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری خواستار اعمال تأثیرگذاری کامل جزیره سنت مارتین بر فرآیند تحدید حدود قلمرو دریایی بودند. بنگلادش معتقد است، رویه دولت‌ها در فرآیند تحدید حدود مناطق دریایی به وضوح نشان می‌دهد که یک جزیره در مجاورت ساحل می‌تواند نقش مهمی در تحدید حدود مرز دریایی داشته باشد. با این وجود، دیوان اظهار داشت که نه رویه قضایی و نه رویه دولت‌ها بیان‌کننده یک قاعده عمومی برای پذیرش تأثیر جزایر بر تحدید حدود مناطق دریایی نمی‌باشد و این موضوع در هر قضیه باید به صورت مستقل مورد بررسی قرار گیرد^{۳۵}.

دیوان در ادامه برای ترسیم خط مرز دریای سرزمینی به تعیین نقاط اساسی پرداخته و اشاره نمود که طرفین اختلاف با آغاز تحدید حدود از نقطه مورد توافق در مرز زمینی بین برمه و پاکستان در ۱۹۶۶ (نقطه A) توافق دارند. دیوان پس از بررسی نمودارهای دریایی ۱۹۱۷^{۳۶} نقطه ۲A ارائه شده توسط بنگلادش را به عنوان نقطه دوم

^{۳۱} بند ۱ ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲: "در موقع امضاء، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون یا در هر زمانی بعد از آن، هر کشور آزاد خواهد بود که، از طریق یک بیانیه کتبی، یک یا چند روش زیر را برای حل و فصل اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای این کنوانسیون را انتخاب نماید: الف) دیوان بین‌المللی حقوق دریا، ب) دیوان بین‌المللی دادگستری، ج) دیوان داوری مطابق با پیوست ۷، د) دیوان داوری ویژه مطابق با پیوست ۸"

^{۳۲} *Ibid.* para, 45-50.

^{۳۳} *Ibid.* para, 51-55.

^{۳۴} *Ibid.* para, 130.

^{۳۵} *Ibid.* para, 131-147.

^{۳۶} Admiralty Chart 817.

^{۲۷} *Ibid.* para, 157-164.

^{۲۸} ICJ Rep 2009, p.61, para.137.

^{۲۹} Naaf River.

دریایی نماید^{۳۶}. میانمار برای تقویت موضع خود به رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه نیکاراگوئه / هندوراس اشاره کرد و اظهار داشت: در آن قضیه دیوان بین‌المللی دادگستری از تحدید حدود فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی امتناع نموده زیرا این موضوع هنوز در کمیسیون حدود فلات قاره مطرح نشده بود و دیوان صرفاً به ارائه توصیه‌هایی به طرفین اختلاف اکتفا نمود^{۳۷}.

در مقابل ادعاهای مطروحه از سوی میانمار، بنگلادش معتقد است دیوان با توجه به مواد ۷۶ و ۸۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای صلاحیت قضاوت در اختلافات موجود را دارد^{۳۸}. بنگلادش در مقابل استدلال نقض حقوق کشور ثالث اظهار می‌کند که ادعای احتمالی هم‌پوشانی مناطق دریایی کشور ثالث در منطقه مورد اختلاف نمی‌تواند صلاحیت دیوان برای تحدید حدود فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی را مخدوش نماید، زیرا مطابق بند ۲ ماده ۳۳ اساسنامه، احکام تحدید حدود صادره از سوی دیوان صرفاً بین اصحاب اختلاف لازم‌الاجراء است^{۳۹}.

لذا دیوان به منظور انجام مسئولیت‌های خود بر طبق بخش پانزدهم کنوانسیون ۱۹۸۲ خود را موظف به رسیدگی به اختلافات مربوط به تحدید حدود منطقه فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی دانسته و صلاحیت خود را احراز نمود^{۴۰}. دیوان اشاره می‌کند که خلیج بنگال در مذاکرات سومین کنفرانس حقوق دریاهای دارای موقعیت منحصر به فرد بوده است^{۴۱}. لذا دیوان اذعان می‌کند که با توجه به شرایط جغرافیایی و زمین‌شناسی خاص بستر خلیج بنگال، هر دو کشور از حق برخورداری از فلات قاره بیش از ۲۰۰ مایل برخوردارند و این فضا در قضیه حاضر دارای هم‌پوشانی است^{۴۲}.

دیوان معتقد بود که روش تحدید حدود منطقه فراتر از ۲۰۰ مایل نباید با روش تحدید حدود تا منطقه ۲۰۰ مایل متفاوت باشد در نتیجه با استفاده از خط هم‌فاصله^{۴۳}، شرایط خاص فضای مورد نظر تحدید گردید. دیوان تأکید داشت که مرز تحدیدکننده منطقه فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی از بنگلادش و خط تحدیدکننده فلات قاره ۲۰۰ مایلی میانمار صرفاً در بخش فلات قاره دارای هم‌پوشانی است و هیچ چالشی در تحدید حدود منطقه انحصاری اقتصادی و یا هم‌پوشانی در

بنگلادش در خلیج بنگال همچون ساحل آلمان در قضیه فلات قاره دریای شمال است^{۳۰}. و به همین ترتیب با استناد به رأی داوری مربوط به تحدید حدود مرز دریایی بین گینه و گینه بیسائو^{۳۱}، دیوان تقعر سواحل بنگلادش را عاملی برای تعدیل خط ترسیم شده دانست (۱۱).

با توجه به شرایط جغرافیایی منطقه، دیوان خط هم‌فاصله موقت در نقطه تقاطع خط ترسیمی از بنگلادش را همگرا نمود. خط ترسیم شده در ۲۰۰ مایل دریایی از نقطه ۹ محل تلاقی کمان ۱۲ مایلی بیرون دریای سرزمینی بنگلادش در جزیره سنت مارتین و خط هم‌فاصله آغاز و با امتداد در خط ژئودزیک تا نقطه ۱۰ و ۱۱ ادامه یافت و در فاصله ۲۰۰ مایلی از خط موقت که دریای سرزمینی از آن محاسبه شده بود، متوقف گردید^{۳۲}.

در خصوص تحدید حدود فلات قاره، دیوان با این ادعای میانمار که معتقد بود، فلات قاره بنگلادش نمی‌تواند بیش از ۲۰۰ مایل توسعه یابد، مواجه شد که دیوان آن را صراحتاً رد کرد. دیوان با تکیه بر رویه قضایی موجود تحدید حدود فراتر از ۲۰۰ مایل را در صورت نیاز در صلاحیت خود دانست^{۳۳}.

۳-۱- تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی

در قضیه 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 به نوبه 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 حاشیه قاره درک شود^{۳۴}. لذا برای دستیابی به فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل باید به لبه بیرونی حاشیه قاره رجوع شود.

در ادامه میانمار اظهار می‌کند، حتی اگر دیوان تصمیم به تحدید فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی را داشته باشد به دلیل تعارض با حقوق کشور ثالث، صلاحیت اظهار نظر قضایی در این مقوله را ندارد^{۳۵}. میانمار همچنین استدلال می‌کند تا زمانی که تحدید حد بیرونی فلات قاره بر اساس توصیه‌های کمیسیون حدود فلات قاره تعیین نشده است، دیوان به عنوان مرجع قضایی، نمی‌تواند بدون آگاهی و برپایه‌ی مبانی فرضی اقدام به تحدید فراتر از ۲۰۰ مایل

³⁶ Ibid [1.17].

³⁷ Nicaragua V. Honduras, Supra note, 19, 659.

³⁸ Counter-Memorial of Bangladesh in, Bangladesh V. Myanmar, Supra note 49, [4.23].

³⁹ Ibid [4.35].

⁴⁰ چنین تحدید حدودی بدون تعصب به ایجاد محدودیت‌های خارجی برای فلات قاره با توجه به بند ۸ ماده ۷۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ صورت می‌گیرد.

⁴¹ بر طبق گزارش‌های کارشناسان بنگلادش در خلال مذاکرات که مورد تأیید میانمار نیز بود، کف دریا در خلیج بنگال با لایه‌های ضخیم از رسوبات سدیم برگرفته شده از هیمالیا و فلات تبت پوشیده است. عمق این رسوبات در خلیج بین ۱۴ تا ۲۲ کیلوکتر تخمین زده شده است.

⁴² ITLOS Judgment 2012. Para, 440-449.

⁴³ Equidistance Line.

³⁰ ICJ Pleadings, North Sea Continental Shelf, Vol.1, p.42.

³¹ Decision of 14 February 1985, ILR, vol.77, p.635.

³² ITLOS Judgment 2012. Para, 336-340.

³³ Ibid. para, 365-390.

³⁴ Ibid. para, 400-437.

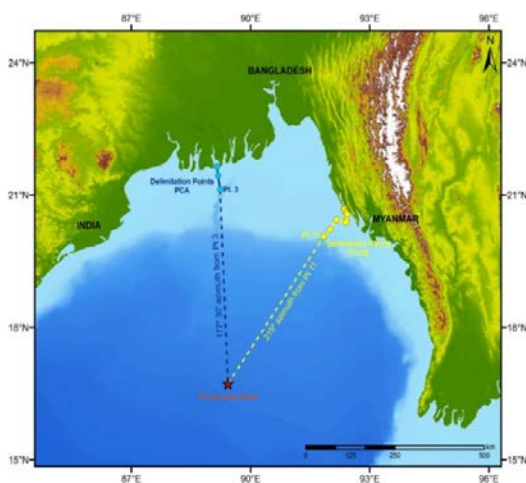
³⁵ Counter-Memorial of Myanmar in, Bangladesh V. Myanmar, [1.16].

امروزه می‌توان انتظار داشت که این روش در تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایلی نیز اعمال شود.^{۴۹}

دیوان ابتدا یک خط موقت در منطقه فراتر از ۲۰۰ مایل از پایان منطقه فلات قاره ۲۰۰ مایلی از نقطه‌ای بین نقاط ۶ و ۷ آغاز و از نقطه ۷ خط را تا مرز تعیین شده توسط دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای ادامه داده و در این میان هند استدلال نمود که هیچ تعدیلی در خط موقت لازم نیست. از این‌رو دیوان از پذیرش ادعای بنگلادش در خصوص تأثیر تقعر ساحل بر تنظیم خط موقت و اعمال روش نیم ساز زاویه اجتناب نمود و تنظیم خط موقت را از نقطه ۳ با خط ژئودزیک تا رسیدن به مرز تعیین شده بنگلادش / میانمار توسط دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای ادامه داد.

دیوان بررسی عدم تناسب در قضیه حاضر را با توجه به نسبت مناطق دریایی حاصل از فرآیند تحدید حدود با طول سواحل مرتبط طرفین اختلاف انجام داد که نسبت مناطق دریایی تحدید شده ۱:۱٫۲۸ است که از منظر دیوان تناسب به طور کامل رعایت شده است.^{۵۰} تحدید حدود منطقه فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل و ترسیم خط موقت در آن منطقه دریایی مجدداً باعث ایجاد فضایی موسوم به منطقه خاکستری شد که بنگلادش در این منطقه هیچ گونه حقوقی بر آب‌های منطقه انحصاری اقتصادی محدوده ۲۰۰ مایلی ساحل هندوستان نخواهد داشت.^{۵۱}

حال که آگاهی توصیفی از نحوه شکل‌گیری منطقه خاکستری در تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی در حوضه آبی خلیج بنگال به‌دست آمده، لازم است منطقه خاکستری از منظر مفهومی و حقوقی مورد تحلیل و بررسی قرار گیرد.



شکل ۱: خطوط تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی بنگلادش / میانمار (خط زرد) - بنگلادش / هند (خط آبی)

⁴⁹ Ibid. para, 465.

⁵⁰ Ibid. para, 497.

⁵¹ Ibid. para, 503.

این منطقه مطرح نیست. لذا ایجاد منطقه خاکستری^{۴۴} در نقشه‌های ارائه شده در دیوان صرفاً نتیجه مستقیم فرآیند 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.

۱-۴ قضیه بنگلادش / هند

دومین قضیه تحدید حدود مرز مناطق دریایی مطروحه در خلیج بنگال، مربوط به اختلافات مرز دریایی فی مابین بنگلادش و هند بوده که دیوان داوری در ۷ جولای ۲۰۱۴ رأی خود را صادر نمود. دیوان در قضیه حاضر دریای سرزمینی، مناطق انحصاری اقتصادی، فلات قاره و منطقه فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی را تحدید نمود. به طور کلی، رویکرد دیوان داوری در تحدید حدود مناطق دریایی فی مابین بنگلادش و هند با توجه به رویه قضایی و داوری موجود استفاده از خط هم‌فاصله است مگر آن که وجود شرایط خاص تعدیل خط را توجیه نماید.

دیوان داوری 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 رویه قضایی مدرن عمدتاً استفاده از روش خط هم‌فاصله - شرایط خاص را توصیه کرده است.^{۴۵} در مقابل بنگلادش معتقد بود استفاده از روش مذکور باعث کسب نتیجه ناعادلانه می‌گردد و اعمال روش نیم ساز زاویه را پیشنهاد کرد. دیوان داوری در تصمیم خود مبنی بر این که 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.^{۴۶}

دیوان پس از مقایسه هر دو روش بیان داشت که تکنیک سه مرحله‌ای خط هم‌فاصله - شرایط خاص^{۴۷} مربوط به رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه دریای سیاه شفافیت و هدفمندی لازم را دارد.^{۴۸} دیوان داوری اذعان نمود که روش سه مرحله‌ای تحدید حدود شاید روند معمول در تحدید حدود فلات قاره باشد،

⁴⁴ Grey Area.

⁴⁵ In The Matter of the Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration Award case No.16(2014), para, 319.

⁴⁶ Ibid. para, 339.

⁴⁷ تکنیک سه مرحله‌ای به قرار زیر اعمال می‌شود: مرحله اول) دیوان برای ترسیم خط هم فاصله اولیه مطابق تعریف عمومی و معاهداتی عمل نمی‌کند و به جای آن از نزدیک‌ترین نقاط روی خطوط مبدأ دریای سرزمینی هر یک از دو طرف، نقاط پایه‌ای مناسب روی ساحل دو کشور را انتخاب می‌کند. مرحله دوم) پس از آن که مرجع رسیدگی کننده، خط هم فاصله موقت را ترسیم کرد، باید به بررسی عواملی بپردازد که بر اساس آن‌ها، تغییر و اصلاح خط مرزی موجه باشد. مرحله سوم) در این مرحله، مرجع رسیدگی کننده بررسی می‌کند که میان طول ساحل دوطرف و مناطق دریایی که برایشان پس از ترسیم خط تحدید حدود در نظر گرفته شده است، عدم تناسب وجود نداشته باشد.

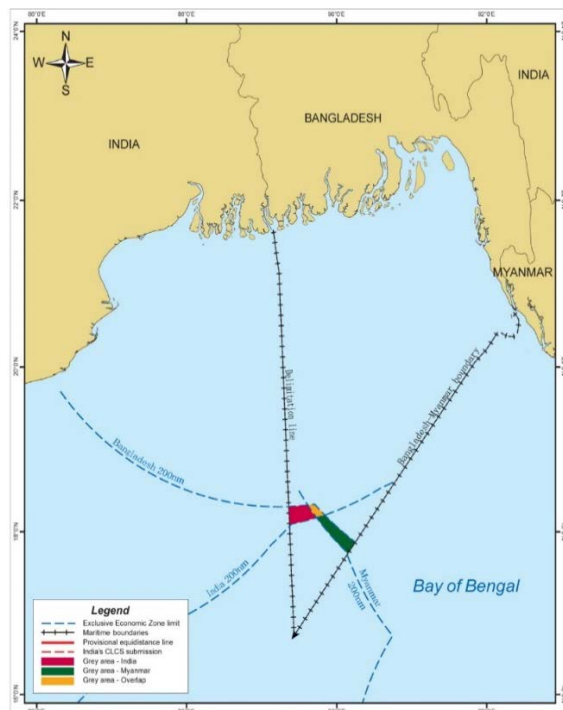
⁴⁸ Ibid. para, 341-345.

آن توجه شود و سپس آن را از دستور کار خارج کنیم، مسئله منطقه خاکستری است. چهار دلیل وجود دارد که منطقه خاکستری موضوعی نیست که دیوان درباره آن با چالش مواجه شود. اول) منطقه خاکستری یک مقوله نوظهور است و از نظر ما این مسئله هیچ‌گاه دولت‌ها را از اعمال روش خط متساوی‌المسافت در صورت عادلانه بودن منصرف نکرده است. دوم) کنفرانس‌های سه‌گانه‌ی سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریاها هرگز توجهی به مسئله منطقه خاکستری نکرده است. سوم) تاکنون رویه شناخته شده‌ای از سوی دولت‌ها در شناسایی منطقه خاکستری ارائه نشده است. چهارم) طرفین اختلاف در قضیه خلیج جان ماین راهکاری برای این موضوع در توافق‌نامه ویژه‌ای ارائه کرده‌اند. "در این پرونده وجود منطقه خاکستری از منظر دیوان شرایط غیر معمول نیست..."^{۵۳}.

در قضایای خلیج بنگال میانمار و هند از اعمال صلاحیت در منطقه‌ی خاکستری مستثنی شدند زیرا فراتر از مرز دریایی تعریف شده‌ی آن‌هاست، در نتیجه صرفاً دارای حقوق حاکمیتی بر منطقه انحصاری اقتصادی و آب‌های فوقانی آن هستند؛ ولی در نقطه مقابل بنگلادش از اعمال صلاحیت منطقه ۲۰۰ مایلی خارج شده زیرا این منطقه در سمت بیرونی و فراتر از ۲۰۰ مایلی ساحل قرار دارد. لذا بنگلادش فاقد هرگونه حقی در منطقه انحصاری اقتصادی است؛ با این وجود، دارای حقوق حاکمیتی برای کشف فلات قاره و بهره‌برداری از مواد معدنی و سایر منابع غیرزنده بستر دریا و زیربستر دریا همراه با موجودات زنده متعلق به گونه‌های کم تحرک در شرق خط تقسیم در منطقه خاکستری است.

باید توجه داشت دلیل احتمالی تشکیل منطقه خاکستری از واقعیت اختلاف مفهومی بین محق بودن در منطقه انحصاری اقتصادی و اصول قابل اعمال در تحدید حدود ناشی می‌شود. استحقاق در تعیین مرزهای دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی بر اساس معیار فاصله از خطوط ساحلی احراز می‌شود به استثنای احراز مسائل تاریخی در سواحل مربوطه، در حالی که تحدید حدود می‌تواند بر اساس اصولی غیر از میزان فاصله تحقق یابد. همین امر باعث ایجاد مرزی در حد بیرونی منطقه انحصاری اقتصادی در نقطه‌ای در فواصل غیر یکسان از سواحل دولت‌های طرف اختلاف می‌شود که اگر در تحدید حدود مناطق دریایی هر دو طرف مؤثر باشد باعث ایجاد منطقه خاکستری می‌شود (۱۴).

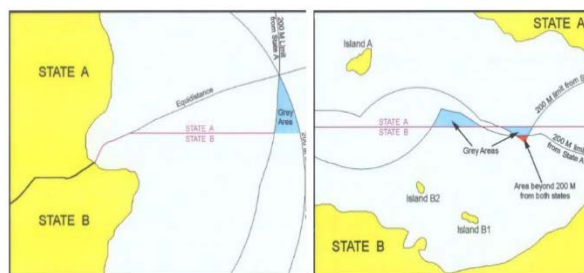
اصطلاح منطقه خاکستری ناظر به عدم قطعیت وضعیت قانونی و حقوقی آن است. در نتیجه مسائل حقوقی متعدد و پیچیده‌ای را در رابطه با اصول قابل اجراء جهت تعیین مرز در داخل یا فراتر از محدوده ۲۰۰ مایل دریایی طرح می‌کند. اگرچه، ظهور منطقه خاکستری می‌تواند به عنوان یک راهکار عملی برای دستیابی به یک



شکل ۲: منطقه خاکستری بین بنگلادش/ میانمار- بنگلادش/ هند در خلیج بنگال

۲. منطقه خاکستری

منطقه خاکستری، منطقه‌ای در فاصله ۲۰۰ مایلی ساحل یک کشور و فراتر از مرز دریایی کشور دیگر است. این اصطلاح به منطقه جغرافیایی اشاره دارد که از هم‌پوشانی ادعاهای مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی با فلات قاره یا توسعه‌ی فلات قاره دو یا چند دولت ساحلی پدید می‌آید (۱۲).



شکل ۳: منطقه خاکستری بین کشورهای ساحلی مقابل و مجاور (۱۳)

در پرونده خلیج جان ماین، آقای کلسون در پاسخ ایالات متحده آمریکا بیان داشت:^{۵۲} آخرین مسئله مقدماتی حائز اهمیت که باید به

⁵³ ICJ Oral Proceedings, Gulf of Maine Case (Canada V. United States of American), Vol. VII, p.217-220.

⁵² Gulf of Maine Case(n172) 337-338,para.224.

دقیق حقوق طرفین و تعیین میزان استحقاق هر کشور موفقیتی کسب نکرده است.

پنجم) منطقه خاکستری اساساً باعث ایجاد یک وضعیت " منطقه آبی محصور شده"^{۵۸} می‌کند و دست کم برای دولتی که صلاحیت اعمال قدرت در آن را پیدا خواهد کرد همچون یک فضای دریایی کاملاً بسته عمل می‌کند.

ششم) با توجه به این که ممکن است صلاحیت یک کشور ساحلی در بهره‌مندی از فلات قاره در اولویت استفاده از منطقه انحصاری اقتصادی مختص دولت ساحلی دیگر قرار گیرد یا بالعکس، تعیین منطقه خاکستری می‌تواند باعث بروز مسائل بین‌المللی در این دو منطقه دریایی شود (۱۵).

در نتیجه ایجاد یک منطقه خاکستری ممکن است یک تهدید بالقوه برای استفاده صلح آمیز از دریا و منابع آن تلقی گردد و این با اهداف کنوانسیون حقوق دریاهای سازگار نمی‌باشد. همان طور که می‌دانیم منطبق بر رویه قضایی هدف اصلی از تحدید حدود حل اختلافات مرزهای دریایی بین کشورهای ساحلی در مناطق هم‌پوشانی شده؛ آن هم به شکل کاملاً دقیق و با توزیع قطعی مناطق دریایی است. در این حالت، دولت‌های ساحلی بدون نیاز به اخذ مجوز از سایر دولت‌ها می‌توانند به طور آشکار حقوق مؤثر خود بر مناطق دریایی را اعمال نمایند، در صورتی که شرایط فعلی حاکم بر منطقه خاکستری و عدم شفافیت چارچوب حقوقی آن با اهداف مذکور سازگار نیست. لذا طرح مسئله منطقه خاکستری می‌تواند زمینه را برای بروز اختلافات گسترده‌تر بعدی فراهم سازد.

به عبارت دیگر منطقه خاکستری نه مفهوم برآمده از کنوانسیون‌ها و رویه قضایی و نه مولد محققان حقوق است. با این وجود، استدلال قوی بنگلادش در مقابل یک منطقه خاکستری دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای را بر آن داشت این مفهوم نوآورانه را برای اولین بار در تاریخ قضایی حقوق دریاهای 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 منطقه انحصاری اقتصادی خود را با محدودیت همراه ساخت و متذکر گردید که حقوق منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره با یکدیگر متفاوت هستند^{۵۹}.

در ظاهر امر به‌کارگیری منطقه خاکستری می‌تواند بسیار جذاب باشد با این حال، استفاده از این روش هدف دستیابی به یک راه حل عادلانه را با چالش مواجه می‌کند. از سوی دیگر عمل اصلی تحدید حدود صرفاً شامل مناطق دریایی هم‌پوشانی شده فضاهای دریایی اطراف یک اختلاف است؛ در حالی که، منطقه خاکستری بر سر حقوق تداخل یافته در فضاهای میان منطقه‌ای کاربرد دارد.

راه حل عادلانه در تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل مؤثر باشد، لیکن؛ با عنایت به رویکرد جامع در دستیابی به راه حل عادلانه در نظام فعلی حقوق دریاهای و تعارض مفهوم منطقه خاکستری با قواعد ثبت شده در مسائل تحدید حدود، وجود یک منطقه خاکستری در تحدید حدود مناطق دریایی به دلایل ذیل چالش برانگیز خواهد بود:

اول) منطقه خاکستری فقط در صورت استفاده اجباری از روش خط هم‌فاصله موقت و تعدیل آن برای دستیابی به یک راه حل عادلانه، ظاهر می‌گردد. با این حال، خود منطقه 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 ارائه یک راه حل عادلانه با معیار ساده و تعاریف منسجم است^{۵۴}.

دوم) ظهور مفهوم منطقه خاکستری با این قاعده دیرینه تحدید حدود "که زمین بر دریا غالب است"^{۵۵} 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.

سوم) منطقه خاکستری معمولاً به دو دلیل با روش ترسیم مرز دریایی واحد^{۵۶} برای تحدید حدود منطقه ۲۰۰ مایلی سازگار نمی‌باشد. اول این که؛ حق داشتن یک منطقه دریایی ۲۰۰ مایلی برای یک دولت ساحلی صرفاً وابسته به معیار فاصله ۲۰۰ مایلی است و معیارهایی همچون مجاورت، طول طبیعی ساحل، عمق و ضرورت بهره برداری از منابع تأثیری بر ایجاد این حق ندارد. لذا ایجاد یک منطقه خاکستری وحدت معیار فاصله را با چالش مواجه خواهد کرد. علاوه بر این، تعیین منطقه خاکستری این اصل قانونی را که یک کشور ساحلی می‌تواند بدون تعریف منطقه انحصاری اقتصادی از فلات قاره خود بهره‌مند گردد و عکس آن غیر ممکن است را رد می‌کند.

چهارم) ایده تعیین منطقه خاکستری خلاف قاعده عدالت است. یکی از دلایل اصلی این ادعا این است که، دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه فلات قاره تونس/ لیبی اظهار داشت، تعیین مرز فلات قاره باید در هر شرایط با تکیه بر اصول عادلانه انجام شود. کسب نتیجه عادلانه نیز یک هدف است نه وسیله‌ای برای ترسیم خطوط مرز دریایی^{۵۷}. همچنین می‌دانیم که ریشه عدالت در انصاف نهفته است، و در مباحث حقوق دریاهای عدالت نشأت گرفته از انصاف، نوعی عدالت انتزاعی نیست، بلکه عدالت مطابق قانون است. با این وجود در قضایای مطرح شده در خلیج بنگال مقام رسیدگی کننده در تبیین

⁵⁴ Nicaragua/Colombia., Supra note 3,230; See also continental shelf case (Tunisia/Libya),1982 I.C.J.180,233,126(Feb.24) (Dissenting Opinion of Judge Oda).

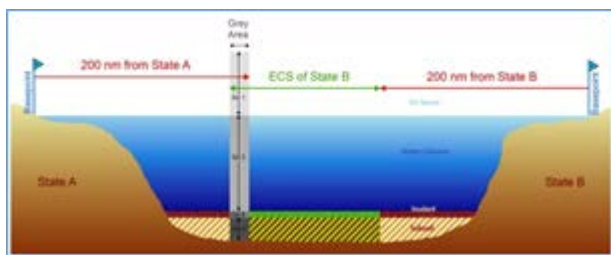
⁵⁵ - (The Land Dominates the Sea: Principle of Domination). این یک اصل کلی حقوق بین‌الملل، برگرفته شده از عرف و تصمیم‌های قضایی است. البته در حقوق دریاهای به معنای انتقال کامل حاکمیت از ساحل به مناطق مجاور دریا نیست.

⁵⁶ Singel Maritime Boundary (SMB).

⁵⁷ Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya, Supra note9,18,59[70].

⁵⁸ Water Zone – Locked.

⁵⁹ Bangladesh/Myanmar case, p.134-135; 463-467.



شکل ۴: منطقه خاکستری و زیرمجموعه عمودی آن

۱-۵-۱ تأسیسات و ساخت جزایر مصنوعی

بر اساس ماده ۶۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشور ساحلی حق انحصاری احداث و ساخت جزایر مصنوعی تأسیسات و بناها در منطقه انحصاری اقتصادی را دارد. این حق پس از تعیین حدود مناطق دریای برای دولت میانمار و هند در خلیج بنگال تعریف شده است. با این حال مطابق ماده ۸۰ کنوانسیون ۱۹۸۲، همین حقوق برای کشور ساحلی همچون بنگلادش در منطقه فلات قاره قابل اعمال است. با عنایت به اینکه هر سه کشور علاقمند به اعمال صلاحیت در حوضه آبی هستند تحقق هم‌پوشانی صلاحیت‌ها دور از انتظار نیست. زیرا از یک سو بهره‌برداری بنگلادش از بستر دریا بدون ساخت تأسیساتی مانند سکوهای حفاری و غیره امکان‌پذیر نیست و از سوی دیگر اعمال کنترل مؤثر بر سخره‌های مصنوعی و دستگاه‌های جمع‌آوری ماهی جهت دستیابی به اهداف مرتبط با ستون‌های آبی برای هند و میانمار بسیار حائز اهمیت است. برای رفع مشکل هم‌پوشانی طرفین نیازمند حسن معاضدت در منطقه هستند بدین گونه که تأسیسات ناظر به حفاری میادین نفتی تابع قواعد منطقه فلات قاره بوده و تأسیسات مربوط به ماهیگیری در صلاحیت منطقه انحصاری اقتصادی اداره گردد (۱۶).

۱-۵-۲ آلودگی دریا

هم‌پوشانی دیگری که می‌توان در حوضه آبی خلیج بنگال تصور نمود مباحث مربوط به جلوگیری از آلودگی دریایی است. بخش سوم از بند دوم ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حفاظت محیط زیست دریا در منطقه انحصاری اقتصادی را از حقوق، صلاحیت و تکالیف دولت ساحلی دانسته، که کشور ساحلی می‌تواند توسط نیروی دریایی صلاحیت قانونی خود را اعمال نماید. با این وجود در خلیج بنگال میانمار و هند به عنوان طرفین دو اختلاف تعیین مرز دریایی در خلیج بنگال امکان اعمال انحصاری این حق را ندارند زیرا مطابق بند اول و دوم ماده ۱۹۴ هر سه کشور متعهد شده‌اند کلیه اقدامات لازم برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی با هر نوع منشأی را در دستور کار خود قرار دهند. این الزام برای میانمار و هند ناشی از

دو کشور ساحلی موفق به کسب توافق مشترک نشوند، ممکن است حقوق دولت ساحلی B در گروه ۳ و ۴ توسط کشور A تضییع شود.

به نظر می‌رسد ایجاد یک منطقه خاکستری نمی‌تواند هیچ گونه ارزش تعیین حدودی به همراه داشته باشد و فقط یک تعیین صرف است. لیکن؛ ترسیم یک منطقه خاکستری میان منطقه‌ای آن هم در شرایطی که طرفین اختلاف مذکور در خلیج بنگال با وجود سال‌ها تلاش دیپلماتیک و غیردیپلماتیک قادر به حل و فصل اختلافات مربوط به تعیین حدود مناطق دریایی خود نبوده‌اند، می‌تواند زمینه را برای بروز اختلافات نوظهور در زمینه اداره مشترک منطقه مذکور در آینده فراهم سازد.

۱-۵-۵ حقوق و تعهدات حاکم بر منطقه خاکستری

همان طور که بیان شد، دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قضیه بنگلادش/ میانمار، بنگلادش را در اعمال صلاحیت در مورد بستر و زیربستر محق دانسته و میانمار را نیز دارای حقوق ویژه مربوط به آب‌های مجاور دانست. به عبارت دیگر در منطقه خاکستری، حقوق مربوط به بستر فلات قاره به بنگلادش تعلق دارد^{۶۰} در حالی که میانمار در حوزه قضایی آب‌های مجاور محق است، البته این شرایط در قضیه بنگلادش/ هند نیز حاکم است. با این وجود، دیوان بین‌المللی حقوق دریاها و دیوان دآوری در هر دو قضیه به اطراف دعوا اعلام داشتند که طرفین موظف هستند در بهره‌مندی از حقوق حقه‌ی خود به حقوق و تکالیف طرف مقابل نیز احترام گذاشته و سعی را بر همکاری متقابل قرار دهند.^{۶۱}

با توجه به مفاده کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حقوق ناظر بر ستون‌های آب در مناطق دریای مجاور و منطقه انحصاری اقتصادی از حقوق حاکم بر بستر دریا جدا است. با این وجود، در مناطقی همچون خلیج بنگال، شرایطی حادث شده که حقوق بستر دریا به بنگلادش و حقوق ناشی از ستون‌های آبی به میانمار و هند تعلق گرفته است.^{۶۲} لذا همین مسئله زمینه ایجاد تعارضات بالقوه‌ای را در منطقه خاکستری در چهار حوزه‌ی حقوقی فراهم خواهد ساخت که در ادامه با عنایت به شکل شماره ۴ به آن می‌پردازیم.

با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌توان انتظار داشت منطقه خاکستری تشکیل شده در پی تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی به چهار بخش تقسیم شود: بخش اول (فضای هوایی بالای آب‌های متعلق به کشور ساحلی. بخش دوم) ستون‌های آب؛ جریان‌ها، بادها، منابع زنده و غیر زنده. بخش سوم) کف دریا؛ منابع زنده و غیر زنده موجود در آن. بخش چهارم) زیربستر دریا؛ منابع زنده و غیرزنده در آن.^{۶۳}

^{۶۰} Ibid. para, 474.

^{۶۱} Ibid. para, 475-476.

^{۶۲} -Bay of Bengal Maritime Boundary Arbitration between Bangladesh & India/ Concurring & Dissenting Opinion, Dr.P.S.RAO,p.23,7 July 2014.

^{۶۳} -بر اساس شکل شماره ۴: اول) کشور A بواسطه حقوق و صلاحیت‌های منطقه انحصاری اقتصادی کنترل کامل بر منطقه خاکستری داشته و صلاحیت اعمال فعالیت‌های گروه‌های چهارگانه را دارد، در حالی که کشور B صرفاً صلاحیت اعمال فعالیت‌های گروه ۳ و ۴ را دارد. دوم) فعالیت‌های اکتشافی کشور B در سایه توافق با کشور A امکان پذیر است. سوم) اگر

پس از سال‌ها رأی دیوان بین‌المللی حقوق دریاها در قضیه بنگلادش/ میانمار و رأی دیوان داوری در قضیه بنگلادش/ هند به اختلافات دریایی کشورهای همسایه‌ی ساحلی در حوضه آبی خلیج بنگال با پذیرش صلاحیت تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی خاتمه داد. با این وجود، تحدید حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی باعث ایجاد منطقه خاکستری شد که پروفیسور کلسون در قضیه خلیج جان ماین آن را در شناسایی حقوق و تکالیف دولت ساحلی مؤثر ندانست و از پذیرش آن به عنوان شرایط غیرمعمول خودداری کرد.

تعارض منافع مطرح شده در منطقه خاکستری خلیج بنگال که ناشی از اعمال هم‌زمان صلاحیت در منطقه انحصاری اقتصادی و فراتر از فلات قاره است، توجه فوری جهت هنجارسازی حقوقی برای بهره‌مندی هرچه بهتر از منابع این منطقه ویژه دریایی در آینده نزدیک را بیش از پیش آشکار ساخته است زیرا انتظار می‌رود پس از موفقیت آرای قضایی و داوری در خلیج بنگال متقاضیان تعیین حدود فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی افزایش یابد و این به معنای ازدیاد مناطق کوچک و بزرگ خاکستری در دیگر حوضه‌های آبی جهان است.

همان‌طور که بیان شد در خلیج بنگال هند و میانمار صلاحیت بهره‌مندی از منطقه انحصاری اقتصادی و بنگلادش نیز صلاحیت استفاده از منابع بستر و زیربستر فلات قاره گسترش یافته را دارند، حال این که کدام یک از کشورهای ساحلی منافع مادی و امنیتی بیشتری کسب خواهد کرد موضوعی است که می‌تواند در پژوهش‌های آتی مورد توجه قرار گیرد. با این وجود، به نظر می‌رسد در خصوص خلیج بنگال و مناطق خاکستری ایجاد شده بهترین راهکار برای پیشگیری از بروز اختلاف‌های آینده، تدوین موافقت‌نامه توسعه مشترک جهت کاهش تعارض‌ها و اثرات منفی همپوشانی است. تا به امروز ۱۶۸ کشور کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را تصویب کرده‌اند و برای جلوگیری از گسترش مناطق خاکستری با نظام حقوقی مبهم در پهنه‌های آبی باید هرچه سریع‌تر حقوق انحصاری و صلاحیت دولت‌های ساحلی در این فضاها دریایی مشخص شود تا رویه‌ای مطلوب برای مسائل آینده فراهم گردد.

با توجه به اینکه قضات و داوران بین‌المللی از تحدید حدود مناطق فلات قاره فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی، استقبال نموده‌اند و ایجاد منطقه خاکستری را مانع تحدید حدود ندانسته‌اند، از این‌رو با همکاری بین‌المللی مؤثر دستیابی راهکارهای نوین جهت کسب نتایج هماهنگ و منصفانه دور از انتظار نیست.

مشارکت نویسندگان

انجام و نگارش کلی مقاله بر عهده هر دو نویسنده بوده و پیشنهاد عنوان مقاله توسط نویسنده دوم و بازخوانی، اصلاح و راهنمایی کلی

تکالیف حقوقی در منطقه انحصاری اقتصادی و برای بنگلادش مربوط به حقوق و تکالیف منطقه فلات قاره است. این تعارض در سایه تقسیم وظایف رفع خواهد شد. بدین صورت که انجام اقدامات احتیاطی برای جلوگیری از آلودگی دریا در ستون‌های آبی بر عهده میانمار و هند و ممانعت از آلودگی بستر و زیربستر دریا بر عهده بنگلادش قرار گیرد.

چالش دیگر موجود در منطقه، هم‌پوشانی حقوق میانمار و هند ذیل ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ برای "حفاظت از محیط زیست" (۱۷) از یک سو و حق انحصاری حفاری بنگلادش در فلات قاره مطابق ماده ۸۱ کنوانسیون است. این مقوله نیز فقط با همکاری دو جانبه و انعقاد موافقت‌نامه‌های لازم الاجراء قابل رفع است. زیرا به دلیل ورود شدید آلاینده‌های صنعتی، کشاورزی و پساب شهری به خلیج بنگال، این حوضه آبی امروزه جزء آلوده‌ترین مناطق آبی جهان است (۱۸).

۱-۵-۳ تحقیقات علمی دریایی

تعارض بالقوه دیگر در منطقه مربوط به تحقیقات علمی دریایی است. میانمار و هند بر اساس ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ صلاحیت انحصاری برای انجام تحقیقات علمی در منطقه انحصاری اقتصادی خود را دارند، در حالی که هر سه کشور هند، میانمار و بنگلادش به عنوان کشورهای ساحلی در حوضه آبی خلیج بنگال، بر اساس ماده ۲۴۶ کنوانسیون در اعمال صلاحیت خود، حق تنظیم، اجازه تحقیقات علمی دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره‌ی خود مطابق با مقررات مربوطه‌ی این کنوانسیون را دارند. هم‌پوشانی در این حق زمانی ظاهر می‌شود که کشورهای ساحلی قصد نمایند مطابق بند پنجم ماده ۲۴۶ از این حق صرف نظر کرده و اجازه اجرای پروژه‌های تحقیقات دریایی را به سایر کشورها یا سازمان‌های بین‌المللی برای اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی زنده و غیرزنده به صورت مستقیم یا غیرمستقیم واگذار نمایند. اعمال چنین شرایطی بشدت چالش‌برانگیز است زیرا برای کشورها و سازمان‌ها امکان کسب رضایت چند کشور ساحلی بسیار دشوار است. برای رفع این مشکل می‌توان گفت حق بنگلادش برای اعمال بند پنجم ماده ۲۴۶ صرفاً محدود به مناطق فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی خواهد بود.

با توجه به سابقه طولانی اختلافات مرزی فی مابین بنگلادش/ میانمار در خلیج بنگال که باعث تأخیر در امکان بهره‌برداری از منابع بستر و زیربستر دریا شد و نتیجه‌ای جز عدم دسترسی مردم دو کشور به مزایای حاصل از موهبت‌های خدایی نهفته در بستر و زیربستر خلیج بنگال شده بود، لازم است امروزه پس از تحدید حدود مناطق دریایی و تعیین مرزهای دریایی فراتر از ۲۰۰ مایل دریایی، اقدامات لازم برای کسب توافق‌های لازم برای رفع هم‌پوشانی‌های حقوقی ناظر بر منطقه هرچه سریع‌تر تحقق یابد.

نتیجه‌گیری

تعارض منافع

این مقاله بر اساس «تعارض حرفه‌ای و مالکیت فکری: ارتقای سازمانی و نظریات تخصصی شخصی اینجانب به‌عنوان نویسنده مسئول گردآوری شده است.»

مقاله و همچنین کلیه مکاتبات بر عهده نویسنده اول مقاله بود. تجزیه و تحلیل یافته‌ها نیز به‌صورت همکاری دو سویه انجام گرفت.

تشکر و قدردانی

شایسته است مراتب قدردانی خود را از سردبیر و مدیر داخلی محترم نشریه اقیانوس‌شناسی جناب آقای دکتر اکبرپور و تیم ایشان اعلام دارم.

References

- Karamzadeh S, Qeshlaqi A. The Delimitation of the Caspian Sea, with emphasis on the Aktau Convention (Persian). *JOC*. 2020;11(42):111-123. doi: 10.52547/joc.11.42.111
- Salehi J. Freedom of the high seas in opposition to the exercise of the jurisdiction of the coastal state by relying on the case of Norstar in the International Court of the Law of the Sea (Persian). *ILR*. 2020;36:283-308.
- Jafari A, Shaheidar AK, Rasoulpour Nalkiashari S. Delimitation of maritime areas in the light of judicial and arbitration (Case Study of the Bay of Bengal) (Persian). *Law View*. 2020;25(90):49-70.
- Seirafi S. Determining the outer limit of the continental shelf: a review of Article 76 of the Convention on the Law of the Sea (Persian). *PLSQ*. 2015;45:123-148.
- Gardner PRR. Reasons and Methods for fixing the outer limit of the legal continental shelf Beyond 200 nautical miles, Iranian Review of International Relations 1978.
- Pulvenis JF. The Continental Shelf Definition and Rules Applicable to resources, in R,J Dupuy and D.Vignes(eds.), A Handbook on the new law of the sea. 1991;I:315-383.
- Talaei F. International Law of the Seas. Fifth Edition. (Persian). *Jangal Pub*. 2019.
- Wolfrum R. The Outer Continental Shelf: Some Considerations Concerning Applications and the Potential Role of the International Tribunal for the Law of the Sea, Liber Amicrum Jean-Pierre Cot: Le process International 2009.
- Tanaka Y. International Law of the Seas, translated and researched by Armin Talat, first edition. Institute of Legal Studies and Research (Persian). 2016.
- Tanaka Y. The Law of the Sea. Cambridge University Press 2012.
- Churchill R. The Bangladesh/Myanmar Case: Continuity and Novelty in the Law of the Maritime Boundary Delimitation. *CJICL*. 2012:137-152. doi: 10.7574/cjicl.01.01.3
- Lin S, Schofield C. Lesson from the Bay of Bengal ITLOS Case: Stepping offshore for Deeper Maritime Political Geography, *Geog. J*. 2014:260-264. doi: 10.1111/geoj.12060
- Antunes NM. Towards the delimitation of maritime delimitation: Legal and technical aspects of a political process. Martinus Nijhoff publishers 2003.
- Elferink AGO. Does Undisputed Title to a Maritime Zone always Exclude Its Delimitation: The Gray area Issue. *Int J Marine Coastal Law*. 1998;13(2):143-192. doi: 10.1163/15718089820491971
- Rasoolpour S. Principles and rules of delimitation of maritime areas in the light of custom, judicial opinions and arbitration, Thesis of doctoral degree, Center for Graduate Studies, Payame Noor University (Persian). 2021:375.
- Prerna R, Dhananjai KP. The Shade of Gray over blue: A Maritime Delimitation DOGMA. *Coastal Manage*. 2014;58:93-102. doi: 10.1016/j.ocecoaman.2018.03.027
- Zamani Q, Mohammadi M, Hosseini Azad A. Evolution of the International Legal Regime for the Protection of the Marine Environment against Onshore Pollutants; From Montgomery to Cartagena (Persian). *JOC*. 2015;6(21):37-41.
- Kaly UL. Review of Land based Sources of Pollution to the coastal and Marine Environments in the BOBLME Region, Theme report GCP/RAS/179/WBO.IO.FAO_BOBLME Programme 2004. 108 p.

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Jafari, A., Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Social Sciences, Payame-Noor University, Tehran, Iran.

(jafariafshin@pnu.ac.ir

 0000-0002-4251-5374

Rasoolpoor Nalkiasheri, S., Ph.D in Public Inirenational Law, Department of Law, Faculty of Social Sciences, Payame-Noor University, Tehran, Iran.

(



HOW TO CITE THIS ARTICLE



Citation (Vancouver) Jafari, A, Rasoolpoor Nalkiasheri, S, Clarification of the Concept of the Gray Area in Delimiting the Continental Shelf Beyond 200 Nautical Miles; Case Study: the Bay of Bengal. *J Oceanography*. 2022; 13(49):49-56

 <http://doi.org/10.52547/joc.13.49.49>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1659-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0002-8311-5238>

COPYRIGHTS



©2022 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.