

Research Paper

An Analysis of the Laws of the Maritime Zones of the United Arab Emirates in the Light of the International Law of the Seas: The instance of Iran's territorial interests

Rezā Allāhverdzādeh^{1*} 

1. Assistant Professor, Department of Political Geography, Faculty of Human Sciences, University of Maragheh, Maragheh, Iran.

 DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.24486.1236

Received: 2023/05/10

Accepted: 2023/10/16

Abstract

This research explains the differences and ambiguities of the UAE Maritime Zones Laws with the International Convention on the Law of the Sea by comparing the UAE's 1993 Maritime Zones Law and other maritime laws of this state with the provisions of the 1982 International Convention on the Law of the Sea. The current research was fundamental-applicative in terms of purpose and descriptive-analytical in terms of nature and method. The data collection has been done with the library research and the available documents. The maritime laws of the UAE, the text of the Convention on the International Law of the Sea, the statements of the United Arab Emirates based on the documents of the United Nations have been studied and reviewed. The findings of the research showed that most of the UAE laws were derived from the text and content of the convention. The UAE Maritime Law on how to draw straight baselines and in Articles (2) (Application of the law of internal waters for islands that are 12 miles apart), (5) (exceptions mentioned for innocent passage); (7) (expansion of the territorial sea in the exclusive economic zone); (10) (security jurisdiction in the contiguous zone), and (26) (imprisonment punish for violation of the provisions in maritime zones) of the Maritime Zones Act of 1993 are different from the Convention or are ambiguous and disputed by states. The way the UAE's baselines are drawn has an important impact on the maritime jurisdiction of opposite and adjacent states, including Iran.

Keywords: Maritime Zones Laws of the United Arab Emirates, 1982 Convention on the Law of the Sea, Difference and Law Ambiguity

Highlight

- By expounding the laws of the maritime zones (realm) of the United Arab Emirates, territorial and boundary claims of this state is determined.
- Expounding the status of the UAE's maritime zones affects Iran's jurisdiction and maritime interests in the Persian Gulf and the Sea of Oman.

Extended Abstract

Introduction

Iran and the United Arab Emirates have not delimited their maritime boundaries yet. Considering the boundary disputes of Emirates with its neighbors, especially with Iran, and the structure of the political system of this State and the disputes of the Sheikdoms over sea and land boundary issues, it is very important to pay attention to the maritime zones of the United Arab Emirates. The UAE has not demarcated its zones (realms) and maritime boundaries with its neighbors. Considering the importance of the maritime zones and boundaries of the UAE for delimiting the boundaries in the future with Iran and the territorial claim of this state on the Iranian islands, this research examined the maritime law of 1993 and other laws, decrees and declarations of the United Arab Emirates in the light of the international law of the seas, especially the 1982 Convention on the Law of the Sea. Using comparative analysis, the differences and ambiguities of the maritime laws of the United Arab Emirates and the international maritime laws were shown.

1. Corresponding Author: r.allahverdizadeh@maragheh.ac.ir

Methodology

The current research was fundamental-applicative in terms of purpose and descriptive-analytical in terms of nature and method. The data collection has been done with the library research and reviewing the available documents. The maritime laws of the UAE, the text of the Convention on the International Law of the Sea, the statements of the United Arab Emirates based on the documents of the United Nations (UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea) and other documents have been studied and reviewed. The latest changes related to the territorialization of the UAE have been analyzed and evaluated. In order to analyze the research data, reasoning, qualitative data analysis and content analysis of laws have been used.

Results and discussion

The findings shed light on the method of drawing the straight baselines of the United Arab Emirates and then the differences between the law of the maritime zones of the UAE and on the International Convention on the Law of the Sea. The findings of the research showed that the UAE Maritime Law on how to draw straight baselines (Cabinet Resolution of 2022 on the Application of the Straight Baseline System to the Coasts of the United Arab Emirates) and in Articles (2) (Application of the law of internal waters for islands that are 12 miles apart), (5) (exceptions mentioned for innocent passage from territorial sea); (7) (expansion of the territorial sea in the exclusive economic zone); (10) (security jurisdiction in the contiguous zone), and (26) (imprisonment punish for violation of the provisions in maritime zones) of the Maritime Zones Act of 1993 are different from the Convention or are ambiguous and disputed by states. The way the UAE's baselines are drawn has an important impact on the maritime jurisdiction of opposite and adjacent states, including Iran. The extension of internal waters to the waters located between the islands at the outer boundary of the maritime baselines is against the international provisions. This law article affects international shipping and causes conflict between governments. The implementation and expansion of the UAE's territorial sea beyond the 12-mile limit of the territorial sea and within the economic exclusive zone limits the interests and maritime rights of Iran and other states. By drafting this law article, the UAE seeks to legally expand its territorial sea. Imprisonment for offenders in the maritime zones of the UAE should be based on agreements between states and other maritime and international provisions.

Conclusion

Most of the UAE laws were derived from the text and content of the convention. In some law articles, the UAE has enacted laws that are different from the text or content of the convention and international provisions in order to secure the maritime interests and security or economic interests of the state or due to a different interpretation of some articles of the convention. These differences are in conflict with the international responsibility of states and limit the maritime interests of other states.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the persons for scientific consulting in this paper.

Citation:


Allāhverdzādeh, R (2024). An Analysis of the Laws of the Maritime Zones of the United Arab Emirates in the Light of the International Law of the Seas: The instance of Iran's territorial interests. *Geographical Studies of Coastal Areas Journal*, 5 (1), pp. 99-119. DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.24486.1236

Copyrights:

Copyright for this article are retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



تحلیلی بر قوانین مناطق دریایی کشور امارات متحده عربی در پرتو حقوق بین‌المللی دریاها (با تأکید بر منافع سرزمینی ایران)

رضا الهویردی زاده* 

۱. استادیار، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران. (نویسنده مسئول)

 DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.24486.1236

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۰۲/۲۰

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۷/۲۴

چکیده

قانون جامع مناطق دریایی امارات متحده عربی مربوط به سال ۱۹۹۳ میلادی است. قوانین مناطق دریایی امارات بر منافع دریایی و حقوق کشورهای دیگر همانند ایران تأثیر می‌گذارد. تحقیق حاضر با بررسی تطبیقی قانون مناطق دریایی سال ۱۹۹۳ امارات و سایر قوانینی دریایی این کشور با مفاد کنوانسیون بین‌المللی سال ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تفاوت و ابهام قانون مناطق دریایی امارات با کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها را تشریح کرده است. پژوهش حاضر از لحاظ هدف، بنیادی - کاربردی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی است. گردآوری اطلاعات با روش کتابخانه‌ای و اسناد موجود انجام شده است. قوانین دریایی امارات، بیانیه‌های این کشور بر اساس اسناد سازمان ملل متحد، متن کنوانسیون حقوق بین‌المللی دریاها و سایر اسناد موجود، مطالعه و بررسی شده است. یافته‌های تحقیق بیان‌گر آن است که بیشتر قوانین امارات برگرفته از متن و محتوای کنوانسیون بوده است. قانون ترسیم خطوط مبدأ مستقیم امارات (قانون سال ۲۰۲۲) و برخی از مفاد قانون مناطق دریایی سال ۱۹۹۳ همانند: اعمال نظام حقوقی آب‌های داخلی در آب‌های میان جزایر (ماده ۲)، استثنائات عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی (ماده ۵)، گسترش دریای سرزمینی در منطقه انحصاری - اقتصادی (ماده ۷)، صلاحیت امنیتی در منطقه نظارت (ماده ۱۰) و مجازات حبس برای نقض مقررات در برخی مناطق دریایی (ماده ۲۶) با کنوانسیون متفاوت بوده و از موارد اختلافی کشورها است. از موارد اختلافی قوانین دریایی امارات با کنوانسیون، نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم امارات تأثیری مهم بر صلاحیت دریایی کشورهای مجاور و مقابل همانند ایران می‌گذارد.

واژگان کلیدی: قوانین مناطق دریایی امارات متحده عربی، کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها ۱۹۸۲، تفاوت و ابهام قانونی

نکات برجسته:

- با تبیین قوانین مناطق (قلمرو) دریایی امارات متحده عربی، ادعاهای سرزمینی و مرزی این کشور مشخص می‌گردد.
- تبیین وضعیت مناطق دریایی امارات متحده عربی بر صلاحیت و منافع دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان تأثیر می‌گذارد.

۱. مقدمه

تحدید حدود مرزهای دریایی کشورهای خاورمیانه [او خلیج فارس] که بلافاصله پس از جنگ جهانی دوم به طور جدی آغاز شد، [تا حدودی] توسط کشورهای منطقه انجام گردید (Blake, 1992: 366). هر چند در دهه ۶۰ و ۷۰ قرن بیستم، بریتانیا به دلیل حضور در منطقه خلیج فارس و قرارداد حمایتی که با کشورهای عربی خلیج فارس داشت در تحدید مرزهای دریایی نقش ایفا می کرد. خلیج فارس با داشتن شرایط حقوقی دریای نیمه بسته، از لحاظ محیط زیست دریایی و صلاحیت دریایی همواره محل مذاقه و کشمکش کشورهای ساحلی بوده است. از دهه ۵۰ میلادی اهمیت ترسیم مرزهای دریایی و تحدید حدود دریایی میان کشورهای ساحلی خلیج فارس مطرح شد و کشورهای منطقه به صورت یک جانبه و دوجانبه مرزهای دریایی میان خود را ترسیم کردند. به دلیل اختلاف سرزمینی و سیاسی کشورها، محیط زیست ویژه خلیج فارس، میادین نفتی و انرژی بستر فلات قاره این پهنه آبی و دخالت قدرت های منطقه ای و فرامنطقه ای، وضعیت حقوقی منطقه شمال غرب خلیج فارس (مرز دریایی ایران با عراق و کویت) و همچنین مرز ایران با امارات متحده عربی مشخص نشده است. کشور امارات در ساحل دریای عمان و خلیج فارس دارای مرزهای دریایی است. با توجه به اختلافات مرزی امارات با هم سایگان بویژه با ایران و ساختار نظام سیاسی این کشور و اختلاف شیخ نشین ها بر سر مسائل مرزی دریایی و خشکی، توجه به قلمروهای دریایی کشور امارات اهمیت زیادی دارد. امارات تنها کشور خلیج فارس است که بیشتر قلمرو و مرز دریایی خود با هم سایگان را تحدید نکرده است؛ بین امارت ابوظبی و قطر توافق دریایی وجود دارد و مرز فلات قاره ایران با دومی از طرف امارات تصویب نشده است. در سال ۱۹۴۹ امارات متصالحه تحت حمایت بریتانیا، یعنی ابوظبی، عجمان، دومی، رأس الخیمه، شارجه و ام القیوین، با اعلامیه های جداگانه صلاحیت انحصاری خود را بر مناطق مجاور خطوط ساحلی اعلام کردند. اعمال صلاحیت بر منطقه فلات قاره در آن دوره مبتنی بر صلاحیت بهره برداری از منابع بستر و زیربستر دریا در آب های آزاد بود (United Nations, 1951)؛ شیخ نشین ها بطور خاص به فلات قاره اشاره ای نکردند. اشغال مؤثر و بهره برداری از منابع بستر و زیربستر، وجه بارز موضع گیری شیخ نشین ها همانند ابوظبی برای مالکیت بر فلات قاره خود بوده است. در سال ۱۹۶۹، امارت شارجه دریای سرزمینی خود را تا ۱۲ مایل دریایی گسترش داد. امیر شارجه فرمانی در مورد دریای سرزمینی امارت شارجه و مناطق وابسته به آن صادر کرد؛ این فرمان به مسئله تحدید حدود نپرداخته است. یک سال بعد، فرمان تکمیلی از سوی امارات صادر شد که طی آن ادعای ۱۲ مایل دریای سرزمینی دوباره مطرح گردید. بر اساس ماده ۴ فرمان تکمیلی، در صورت عدم توافق، خط میانی به عنوان مرز دریای سرزمینی امارات با دیگر کشورها به رسمیت شناخته شد (Al Neyadi, 1997: 39-40, 224). مرز منطقه انحصاری - اقتصادی امارات طبق ماده ۳ اعلامیه وزارت امور خارجه امارات در سال ۱۹۸۱، باید با مرز فلات قاره منطبق باشد (UNDOALOS, 1980)؛ مرزهای تعیین شده امارات برای منطقه فلات قاره در عین حال به عنوان مرز منطقه انحصاری - اقتصادی عمل می کند. بر اساس این اعلامیه، مرز این منطقه باید مطابق با مفاد قراردادهای منعقد شده توسط امارات و عضو اتحادیه، در رابطه با فلات قاره آنها تعیین شود. در صورتی که امارات عضو اتحادیه چنین قراردادی را منعقد نکرده باشند؛ حد بیرونی منطقه انحصاری - اقتصادی امارات باید تا خط میانی که هر نقطه آن از نزدیکترین نقاط خط مبنا به یک اندازه فاصله

۱. مرزهای خشکی در خاورمیانه [او خلیج فارس] با فرایندهای مختلفی و توسط دولت های امپریالیستی، قدرت های محلی و یا با مشارکت قدرت های امپریالیستی و قدرت های محلی شکل یافتند (Blake, 1992: 366).

۲. برای اختصار و ایجاز مطلب، عنوان کشور امارات متحده عربی با عنوان امارات ذکر می گردد.

۳. امارات متصالحه (Trucial States Emirates) عنوانی بود که دولت بریتانیا به گروهی از کنفدراسیون های قبیله ای در جنوب شرقی شبه جزیره عربستان می داد که رهبران آنها قراردادهای حمایتی یا آتش بس را بین سال های ۱۸۲۰ تا ۱۸۹۲ با بریتانیا امضا کرده بودند. بر اساس تفاهم بریتانیا با این امارات یا شیخ نشین ها، آنان تحت حمایت غیررسمی بریتانیا بودند. این معاهده در سال ۱۹۷۱ لغو گردید و ۷ امارت: ابوظبی، دومی، عجمان، ام القیوین، فجیره، شارجه و بعداً رأس الخیمه (۱۹۷۲)، کشور امارات متحده عربی را بنا نهادند.

۴. Proclamation with respect to the seabed and the subsoil of the high seas of the Persian Gulf, 1949.

۵. اعلامیه های مربوط به فلات قاره حاوی اشاره به مفهوم اصول عادلانه برای تعیین مرز فلات قاره بوده است.

۶. به دنبال اکتشاف نفت در ۹ مایلی جزیره ابوموسی توسط امارت ام القیوین و امتیازات نفتی واگذار شده به شرکت نفتی اکسیدنتال، حاکم شارجه در ۱۰ مارس ۱۹۷۰ فرمانی صادر کرد که تاریخ ۱۰ سپتامبر ۱۹۶۹ را داشت و بر اساس آن پهنای دریای سرزمینی جزیره ابوموسی به ۱۲ مایل دریایی گسترش می یافت. این بدین معنا بود که ذخایر نفتی کشف شده در آب های دریای سرزمینی شارجه قرار می گرفت. بعداً شیخ شارجه فرمانی تکمیلی در ۵ آوریل ۱۹۷۰ صادر کرد و پهنای دریای سرزمینی امارات شارجه را به ۱۲ مایل دریایی گسترش داد (ولدانی، ۱۳۸۹: ۷۵-۷۶).

داشته با شد، امتداد یابد. در نهایت در سال ۱۹۹۳، دولت امارات قانون فدرال جامع در رابطه با تعیین حدود مناطق دریایی را صادر کرد.

دولت امارات اعلامیه کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌المللی دریاها را امضاء کرده است؛ ولی آن را تصویب نکرده است. قانون اساسی امارات مرجعی را که مسئول ادعا بر مناطق دریایی کشور است را مشخص نکرده است (دولت فدرال یا امارت‌های عضو). ممکن است تصور شود که اعضای امارات چنین حقی داشتند؛ زیرا صلاحیت اتحادیه محدود به اموری بود که در قانون اساسی به آن اختصاص داده شده بود. از آن جایی که ادعا بر منطقه فراساحلی یک اقدام خارجی است، اتحادیه - نه امارات عضو - حق اعمال چنین قدرتی را دارد (Al Neyadi, 1997: 18-19, 224-225). مبنای عملکرد امارات برای مناطق دریایی، قانون سال ۱۹۹۳ است. با عنایت به اهمیت مرزهای دریایی امارات برای تعیین مرزی در آینده با ایران و ادعای سرزمینی این کشور بر جزایر ایرانی، مقاله حاضر قانون دریایی سال ۱۹۹۳ و سایر احکام و اعلامیه‌های امارات را در پرتو حقوق بین‌الملل دریاها، بویژه کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها سال ۱۹۸۲، بررسی می‌نماید. با بررسی تطبیقی، تفاوت و ابهام قوانین دریایی امارات با قوانین دریایی بین‌المللی مشخص می‌گردد. در تحقیق مزبور، مرزهای دریایی داخلی هر یک از امارات (شبه‌جزایر) بررسی نشده است و موضوع‌گیری واحد دولت امارات، مبنای بررسی و تحلیل‌های تحقیق مزبور است؛ در ضمن اختلافات سرزمینی امارات با کشورهای ساحلی، موضوع تحقیق حاضر را دربر نمی‌گیرد.

۲. مبانی نظری

قلمروسازی انسان^۱ به مفهوم اعمال نظارت انحصاری بر بخش مشخصی از فضا (میرحیدر، ۱۳۸۶: ۴۶-۴۹) در محیط‌هایی خشکی و دریایی متفاوت از هم هستند. در عرصه خشکی قلمرو ملی، حاکمیت کشورها مطلق است. در محیط‌های دریایی حاکمیت کشورها به غیر از آب‌های داخلی و تا حدودی دریای سرزمینی^۲ نسبی است و کشورهای دیگر در مناطق دریایی از حقوق مربوط به کشتیرانی، پرواز و ... برخوردار هستند. بنابراین مرزهای مناطق دریایی ماهیتی تداخلی دارند و کشورهای ساحلی در مناطق دریایی از حقوق حاکمه و صلاحیت دریایی برخوردار هستند. با توجه به اهمیت محیط‌های دریایی و علایق کشورها برای توسعه سرزمینی خود، صلاحیت و حاکمیت بر محدوده‌های دریایی از دیرباز برای همه کشورها، به‌ویژه کشورهای ساحلی از اهمیت بالایی برخوردار بوده است. با توسعه تکنولوژی، رشد جمعیت جهان و افزایش نیاز انسان‌ها، گرایش کشورها برای بهره‌برداری بیشتر از منابع موجود در محیط‌های دریایی افزایش یافته است و مسائل و مشکلات جدیدی در روابط بین کشورها بروز یافته است که در برخی موارد به اختلاف و تنش بین آنان انجامیده است. تصویب کنوانسیون‌های حقوق بین‌الملل دریاها در سال ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، سبب شد تا بسیاری از مسائل مطرح در محیط‌های دریایی همانند تعیین دریایی از ماهیت حقوقی و قانونی برخوردار گردد و تا حدود زیادی موجب هماهنگی در رویه کشورها گردید. در حقوق بین‌المللی عمومی دریایی، قانون حاکم بر رفتار و عملکرد کشورها، کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها سال ۱۹۸۲ است. کنوانسیون سال ۱۹۸۲ دریاها بیشتر مسائل مطرح در دریا و اقیانوس را دربر می‌گیرد با این حال خالی از حلال و ابهام قانونی نیست. در زمان تصویب کنوانسیون، مواد آن شامل قوانین قراردادی، عرفی و رضایت طرفین بود (Larson, 1994: 78-79; Nordquist and Moore, 1995: 203). همانند: نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم، دیدگاه متفاوت درباره شرایط عبور بی‌ضرر شناورهای دریایی از دریای سرزمینی، فعالیت نظامی در منطقه انحصاری - اقتصادی و ...، موجب اختلاف در رویه و عملکرد کشورهای ساحلی و قدرت‌های دریایی شده است (الهوریدی‌زاده و حافظ‌نیا، ۱۳۹۴).

در بررسی اختلاف کشورها باید به قراردادی و عرفی بودن موارد اختلافی و عضویت آنان در کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ توجه کرد. بخشی از مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ در زمان تصویب، جزئی از حقوق عرفی بود و با کنوانسیون ۱۹۵۸ مطابقت داشت. رابطه کشورهایایی که هر دو عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ هستند، متأثر از کنوانسیون مزبور است. اگر دو کشور، عضو کنوانسیون ۱۹۵۸ هستند ولی یکی از کشورها عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ است، رابطه آنان تحت کنوانسیون ۱۹۵۸ است. چنانچه کشوری عضو هیچ کنوانسیونی نیست، رابطه آن با کشورهای دیگر متأثر از حقوق عرفی خواهد بود (مقتدر، ۱۳۷۷: ۱۶۵). از سال ۱۹۹۴ که

1. Human Territoiality

۲. در دریای سرزمینی کشورهای دیگر از حق عبور بی‌ضرر برخوردار هستند.

کنوانسیون ۱۹۸۲ لازم الاجراء شده است تا امروز، رویه کشورها بیانگر آن است که قوانین دریایی کشورها با مفاد کنوانسیون هماهنگی بیشتری پیدا کرده است.

مطابق ماده ۳۸ اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری، در حل و فصل اختلافات، عهدنامه‌های بین‌المللی و عرف بین‌المللی، اصول عمومی حقوقی و تصمیمات قضایی، همچنین نظرات حقوقدانان برجسته از ملت‌های مختلف، از منابع مهم حقوق بین‌الملل هستند (Statute of the International Court of Justice, 2023). در ضمن، ابزارهای غیرالزام‌آوری همانند آراء، بیانه‌ها و رهنمودهایی که از طرف سازمان ملل و سازمان‌های بین‌المللی ابلاغ می‌شود و همچنین اقدامات یک‌جانبه تحت شرایطی جزء منابع حقوق بین‌الملل هستند (Tanaka, 2012: 8-19). در تحدید و مناقشه دریایی کشورها، منابع حقوقی مزبور، مورد ارجاع دیوان بین‌المللی دادگستری قرار می‌گیرد.

در حقوق بین‌الملل عرفی، به دو جنبه رویه (عملکرد) کشورها و اعتقاد حقوقی دولت‌ها تأکید می‌شود. در تعیین رویه کشورها، ثبات و یکنواختی، عمومیت و استمرار و رویه دولت‌های ذی‌نفع از عناصر مهم است (زر نشان، ۱۳۹۲: ۹۰-۱۱۱؛ چرچیل، ۱۳۸۷: ۱۲-۳۹؛ Harrison, 2008: 38-72). رویه کشورها به منزله عنصر مادی (کاظمی، ۱۳۷۴: ۲۲) و اعتقاد حقوقی آنان عنصر ذهنی حقوق بین‌المللی عرفی است (Harrison, 2011: 13)؛ هر دو جنبه مادی و ذهنی در اثبات وجود حقوق بین‌الملل عرفی و پذیرش رویه‌ی خاص لازم است (زر نشان، ۱۳۹۲: ۱۳۵).

دولت امارات در سال ۱۹۸۲ کنوانسیون را امضاء کرده است؛ ولی به عضویت آن درنیامده است (UNDOALOS, 2017). امارات به دلیل عدم عضویت در کنوانسیون ۱۹۸۲ و ۱۹۵۸، متعهد به اجرای مفاد کنوانسیون نیست. امارات به دلیل امضای کنوانسیون، مطابق ماده ۱۸ معاهده وین، نباید اقدامی برخلاف هدف کنوانسیون انجام دهد (United Nations, 1986). در صورت اختلاف بین امارات با کشورهای دیگر، ملاک عمل حقوق بین‌الملل عرفی و سایر منابع حقوق بین‌الملل خواهد بود.

۳. پیشینه پژوهش

بررسی پیشینه پژوهش بیانگر آن است که تحقیق جامعی در رابطه با قوانین مناطق دریایی امارات که آخرین تحولات قانون دریایی این کشور را بررسی نماید، انجام نگرفته است. تحقیقات انجام شده، سیر تکاملی شکل‌گیری بنیادهای سرزمینی و مرزی کشور امارات و تحدید حدود مرزهای خشکی و دریایی امارات با کشورهای دیگر و یا بین شیخ‌نشین‌ها را بررسی کردند. در این نوشته‌ها، اختلافات سرزمینی امارات با کشورهای مجاور و مقابل همانند ایران، قطر، عربستان سعودی و عمان، مطمح نظر نویسندگان بوده است. در ضمن، ساخت جزایر در آب‌های ساحلی امارات و قلمروسازی هر یک از شیخ‌نشین‌ها و به‌تبع تأثیرات حقوقی، جغرافیایی و زیست محیطی آنان از دید محققان مغفول مانده است. به برخی آثار مهم و مرتبط با موضوع تحقیق اشاره می‌گردد.

النیادی در پژوهشی با عنوان «مناطق دریایی امارات متحده عربی با توجه ویژه به تعیین حدود» بر مسأله مرزهای دریایی نابسامان امارات و تأثیر برخی جزایر مورد مناقشه بر تحدید مرز دریایی امارات و ایران در خلیج فارس متمرکز بود. مفروض پژوهش این بود که هرچه تأثیر این جزایر کمتر باشد، فرصت دستیابی به راه‌حلی برای اختلاف حاکمیتی طرفین بیشتر می‌شود. روش‌های خاصی برای حل و فصل اختلافات پیشنهاد می‌نماید که می‌تواند تأثیر این جزایر را محدود کند. محقق تمرکز خود را بر روی مسأله تحدید دریایی امارات با کشورهای مجاور و مقابل قرار داده بود؛ بنابراین مزیت بررسی قانون دولت فدرال در سال ۱۹۹۳ در رابطه با تحدید مرزهای دریایی امارات بود (Al Neyadi, 1997). پژوهش مزبور نتوانسته است تمامی ابعاد قوانین دریایی امارات را تحلیل نماید و مقطع زمانی دهه ۹۰ میلادی را برای مطالعه لحاظ کرده بود.

راستی و همکاران در پژوهشی با عنوان «تأملی بر قلمروسازی و قلمروگستری امارات متحده عربی در خلیج فارس»، به بررسی قلمروسازی‌های امارات در خلیج فارس پرداختند. نتایج پژوهش مزبور، مبتنی بر قلمروسازی امارات با توسل به ساخت جزایر مصنوعی و همچنین ترسیم خطوط مبدأ مستقیم (برخلاف ویژگی‌های ساحل) به منظور گسترش محدوده مناطق و قلمرو دریایی بود. در این پژوهش بر ترسیم خطوط مبدأ مستقیم در قسمتی از امارت ابوظبی و پیامدهای مختلف زیست محیطی، حقوقی،

سرزمینی و امنیتی آن توجه شده بود؛ بنابراین به تحلیل حقوقی قوانین مناطق دریایی و پیامدهای آن نپرداخته بود. در ضمن داده‌های تحقیق مذکور، مربوط به اسناد قبلی امارات بویژه قانون خطوط مبدأ مستقیم هیأت وزیران در سال ۲۰۰۹ بود (راستی و همکاران، ۱۳۹۱).

هلمی در تحقیقی با عنوان «تحدید مرزهای دریایی در خلیج فارس: مطالعه رویه دولت‌های خلیج فارس در پرتو حقوق بین‌الملل، با اشاره خاص به فلات قاره»، دو شکل از رویه دولت‌های خلیج را تحلیل می‌کند. اول، قوانین ملی که به تحدید حدود دریایی منجر می‌گردد و دوم، موافقت‌نامه‌های دوجانبه فلات قاره بین کشورهای خلیج فارس که اکثریت آنان مرز فلات قاره را مشخص می‌کنند. محقق، چنین رویه دولتی را در پرتو حقوق بین‌الملل، با تمرکز ویژه بر تحدید فلات قاره ارزیابی می‌کند. بنابراین رویه دولت‌های خلیج فارس را در چارچوب دو کنوانسیون ۱۹۵۸، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حقوق بین‌الملل عرفی و رویه قضایی بین‌المللی قرار می‌دهد. پژوهش مزبور، تحلیلی جامع از مناطق دریایی امارات و پیامدهای حقوقی آن ارائه نمی‌دهد (Helmi, 2018).

۴. روش پژوهش

پژوهش حاضر از لحاظ هدف، بنیادی - کاربردی و از حیث ماهیت و روش، توصیفی - تحلیلی است. گردآوری اطلاعات با روش کتابخانه‌ای و بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و اسناد موجود انجام شده است. در بررسی موضوع، قوانین دریایی امارات، متن کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها، اعلامیه‌های امارات موجود در اسناد سازمان ملل متحد (بخش امور اقیانوسی و حقوق دریایی دبیرخانه سازمان ملل) و سایر اسناد مطالعه و بررسی شده است. آخرین تغییرات مربوط به قلمروسازی امارات مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته است. از استدلال و تحلیل کیفی داده‌ها و قوانین برای تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش استفاده شده است. در یافته‌های تحقیق ابتدا نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم امارات و در ادامه تفاوت‌های قانون مناطق دریایی یا قلمروهای دریایی امارات با کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها، تشریح شده است. در بررسی تفاوت‌های قانون دریایی امارات با کنوانسیون حقوق دریاها، منظور از قانون، قانون دریایی و تحدید مناطق دریایی امارات در سال ۱۹۹۳ است و منظور از کنوانسیون، کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها سال ۱۹۸۲ است.

۵. یافته‌های پژوهش و بحث

۵.۱. تفاوت‌ها و ابهام‌های قانون کشور امارات با کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها (۱۹۸۲ م.)

بیشتر مفاد قانون دریایی امارات مطابق کنوانسیون است. در برخی از مواد قانونی، تفاوتی بین قانون امارات و کنوانسیون وجود دارد. تفاوت و ابهام قانون امارات با کنوانسیون در قالب خطوط مبدأ دریایی و مناطق دریایی تشریح شده است.

۵.۲. خطوط مبدأ دریایی امارات

بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، خطوط مبدأ دریایی در قالب خطوط مبدأ عادی، خطوط مبدأ مستقیم، خطوط مبدأ خلیج‌های کوچک و خطوط مبدأ مجمع‌الجزایر ترسیم می‌شود (طلایی، ۱۳۹۰: ۳۴؛ تاناکا، ۱۳۹۵: ۸۹) که معمول‌ترین آنان خطوط مبدأ عادی و مستقیم است. قبلاً از هفت امارت یا شیخ‌نشین امارات، تنها در ابوظبی خطوط مبدأ و محدوده آب‌های داخلی بطور دقیق و با مختصات جغرافیایی، تعیین شده بود. این امر به دلیل افزایش مرز دریایی ابوظبی و دبی در سال ۱۹۶۸ (United Nations iLibrary, 2010: 49- ۱۹۶۹)، تعیین حدود مرزی ابوظبی و کشور قطر در سال ۱۹۶۹- (61)، توافق دریایی عربستان با قطر در مقابل منطقه خورالعیدید و وجود سواحل مضرّس و جزایر متعدد در این منطقه از ساحل

1. Normal Baselines
2. Straight Baselines
3. Baseline of the bays (the Enclosing Lines)
4. Archipelagic Baseline

امارات است^۱. دولت فدرال امارات در سال ۱۹۹۳ (قانون شماره ۱۹)، قانون مناطق دریایی خود را تدوین کرده است (UNDOALOS, 2009)؛ هیأت وزیران امارات در ۱۴ ژوئن سال ۲۰۰۹ (قانون شماره ۵)، مختصات جغرافیایی ۱۷ نقطه از خطوط مبدأ مستقیم در سواحل امارت ابوظبی را تصویب کرد (Council of Minister's Decision, 2009; UNDOALOS, 2009: 78-80). آخرین تغییرات مربوط به خطوط مبدأ مستقیم امارات مربوط به مصوبه هیأت وزیران در ۱۱ آوریل سال ۲۰۲۲ (قانون شماره ۳۵) است که تمامی سواحل امارات در خلیج فارس و دریای عمان را شامل می‌گردد (UNDOALOS, 2022). بر اساس قانون جدید دریایی امارات، خطوط مبدأ مستقیم امارات در خلیج فارس از نقطه مرزی مشترک با عربستان سعودی تا عمان را دربر می‌گیرد و همچنین خطوط مبدأ این کشور در ساحل دریای عمان مشخص شده است. بر اساس این مصوبه، خطوط مبدأ مستقیم امارات در خلیج فارس از ۱۸ نقطه چرخشی و در دریای عمان از ۹ نقطه چرخشی شکل یافته است (جدول ۱ و ۲ و نقشه ۱). این مصوبات در اسناد بین‌المللی از جمله بخش امور اقیانوسی و حقوق دریایی سازمان ملل متحد ثبت شده است. با اعلام خطوط مبدأ مستقیم امارات، مساحتی بیش از ۱۱ هزار کیلومتر مربع از آب‌های خلیج فارس و ۱۲۰ کیلومتر مربع از آب‌های دریای عمان، پشت خط مبدأ و در زمره آب‌های داخلی امارات قرار گرفته است. طول خطوط مبدأ مستقیم امارات در خلیج فارس، حدود ۱۲۱۳ کیلومتر و در ساحل دریای عمان در حدود ۱۶۲ کیلومتر است (نقشه ۱).

جدول ۱. مختصات جغرافیایی نقاط خطوط مبدأ مستقیم دولت امارات در خلیج فارس مصوب هیأت وزیران در سال ۲۰۲۲

شماره نقاط	موقعیت نقاط	عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی
۱	دوحه السمیره	۲۴° ۱۶' ۰۳/۶۹۹" N	۵۱° ۳۵' ۱۷/۱۰۰" E
۲	جزیره الملعب	۲۴° ۲۳' ۱۰/۶۳۸" N	۵۱° ۳۱' ۴۹/۸۸۱" E
۳	غرب جزیره خویین	۲۴° ۲۵' ۲۵/۶۰۱" N	۵۱° ۳۱' ۰۹/۹۰۱" E
۴	شمال جزیره خویین	۲۴° ۲۵' ۳۲/۰۹۹" N	۵۱° ۳۱' ۱۱/۱۰۰" E
۵	جزیره القفای	۲۴° ۳۶' ۲۲/۹۴۳" N	۵۱° ۴۲' ۵۴/۲۳۰" E
۶	شمال غرب جزیره مکاسب	۲۴° ۴۰' ۴۷/۹۰۳" N	۵۱° ۴۸' ۳۳/۰۹۵" E
۷	شمال شرق جزیره مکاسب	۲۴° ۴۰' ۴۸/۵۲۲" N	۵۱° ۴۹' ۲۱/۲۹۹" E
۸	شرق جزیره مکاسب	۲۴° ۴۰' ۱۶/۸۸۵" N	۵۱° ۴۹' ۳۹/۶۲۶" E
۹	جزیره الیاس العالی	۲۴° ۱۵' ۲۴/۹۰۱" N	۵۲° ۰۰' ۴۲/۵۰۲" E
۱۰	جزیره صیر بنی یاس	۲۴° ۲۲' ۲۳/۹۰۲" N	۵۲° ۳۶' ۳۹/۸۹۹" E
۱۱	جزیره أم الکرکم	۲۴° ۲۴' ۰۳/۳۰۱" N	۵۲° ۴۵' ۴۴/۳۰۲" E
۱۲	جزیره البزم الغربی	۲۴° ۲۲' ۵۷/۶۹۸" N	۵۳° ۰۴' ۳۵/۵۰۱" E
۱۳	شمال شرق جزیره مروح	۲۴° ۲۵' ۳۵/۶۰۳" N	۵۳° ۲۵' ۲۰/۷۰۱" E
۱۴	جزیره أبو الأبيض	۲۴° ۱۹' ۰۳/۶۰۱" N	۵۳° ۴۸' ۲۲/۱۰۰" E
۱۵	میناء خلیفه	۲۴° ۵۰' ۳۷/۸۰۰" N	۵۴° ۳۹' ۵۴/۲۰۰" E
۱۶	نخله دیره	۲۵° ۲۱' ۵۱/۶۶۹" N	۵۵° ۱۳' ۴۵/۵۳۹" E
۱۷	میناء الجیر	۲۶° ۰۲' ۵۸/۳۹۱" N	۵۶° ۰۴' ۵۵/۶۸۶" E
۱۸	الداره	۲۶° ۰۳' ۰۵/۱۷۳" N	۵۶° ۰۵' ۰۹/۴۱۸" E

منبع: UNDOALOS, 2022

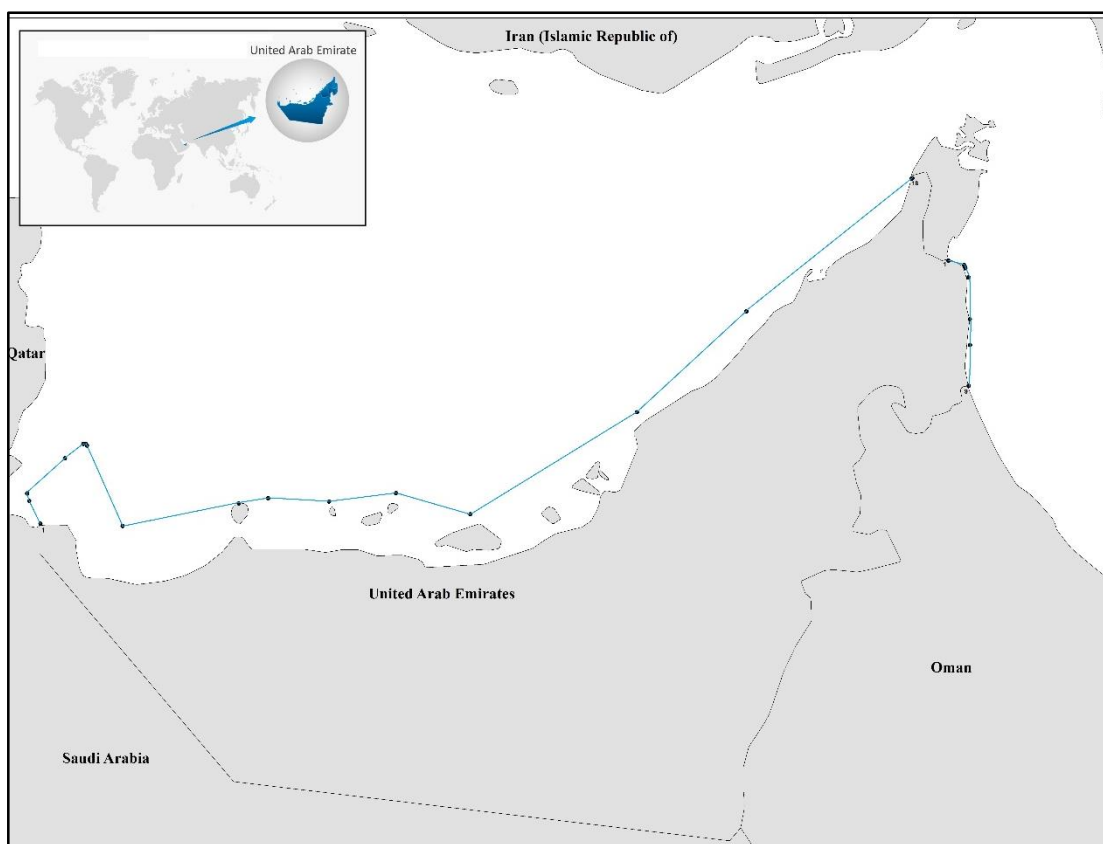
۱. به نظر می‌آید، در بقیه امارت‌ها، ادامه مرز خشکی آنان در آب‌های خلیج فارس تا محدوده بیرونی ۱۲ مایلی دریای سرزمینی برای افراز محدوده دریایی محسوب شده است.

۲. مبتنی بر محاسبات محقق است. در ضمن یافته‌ها نشان می‌دهد که با احتساب خط مبدأ مستقیم امارات در امارت ابوظبی، مرز دریای سرزمینی و منطقه نظارت در این قسمت، حدود ۷۶۳ کیلومتر مربع در خلیج فارس پیش‌روی داشته است (راستی و همکاران، ۱۳۹۱: ۵۷ و ۶۱).

جدول ۲. مختصات جغرافیایی نقاط خطوط مبدأ مستقیم دولت امارات در دریای عمان مصوب هیأت وزیران در سال ۲۰۲۲

شماره نقاط	موقعیت نقاط	عرض جغرافیایی	طول جغرافیایی
۱	دبا الحصن	۲۵° ۳۷' ۳۵/۳۸۸" N	۵۶° ۱۶' ۱۸/۶۴۸" E
۲	جزیره السویفه	۲۵° ۳۶' ۱۲/۰۵۳" N	۵۶° ۲۱' ۰۷/۰۹۵" E
۳	رأس دبا	۲۵° ۳۵' ۳۸/۶۰۰" N	۵۶° ۲۱' ۲۱/۹۰۰" E
۴	الفقییت	۲۵° ۳۵' ۱۴/۱۰۰" N	۵۶° ۲۱' ۳۲/۴۰۰" E
۵	ضدنا	۲۵° ۳۲' ۲۳/۶۵۵" N	۵۶° ۲۲' ۳۰/۴۷۰" E
۶	رأس قدفع	۲۵° ۱۹' ۲۳/۸۵۹" N	۵۶° ۲۲' ۵۴/۵۸۶" E
۷	میناء الفجیره	۲۵° ۱۱' ۲۵/۶۰۰" N	۵۶° ۲۳' ۰۰/۹۰۰" E
۸	جنوب کلباء	۲۴° ۵۸' ۵۲/۸۴۴" N	۵۶° ۲۲' ۳۵/۲۷۱" E
۹	خطم الملاحه	۲۴° ۵۸' ۴۹/۵۲۴" N	۵۶° ۲۲' ۳۵/۴۹۵" E

منبع: UNDOALOS, 2022



شکل ۱. خطوط مبدأ مستقیم دولت امارات در خلیج فارس و دریای عمان (منبع: ترسیم از نگارنده، ۱۴۰۱)

۱. نقاط خطوط مبدأ مستقیم در محیط نرم‌افزاری گوگل ارث ترسیم گردیده است؛ موقعیت نقاط تا حدودی نسبی است. با عنایت به اینکه در برخی نقاط چرخشی عارضه خشکی و جزیره بسیار کوچک وجود دارد که در این نقشه محرز نیست؛ بنابراین موقعیت نقاط زیاد دقیق نیست.

امارات با عربستان سعودی و قطر در مقابل منطقه خورالعديد اختلاف سرزمینی و مرزی دارد. عربستان اعتراض خود را در مورد خطوط مبدأ مستقیم امارات اعلام کرده است.^۱ یکی از موارد اعتراضی عربستان، انحراف خطوط مبدأ امارات از مسیر عمومی ساحل امارات متحده عربی است (UNDOALOS, 2010: 47-48). امارات با بهره‌گیری از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاها در قوانین سال‌های ۱۹۹۳ و ۲۰۲۲ هیأت وزیران، اقدام به تعیین نقاط چرخشی و خطوط مبدأ مستقیم در سواحل خلیج فارس و دریای عمان کرده است. بر اساس دو کنوانسیون (۱۹۵۸ و ۱۹۸۲)، در صورتی که سواحل مضرّس (بریده بریده) باشند و یا جزایر متعدد^۲ در اطراف ساحل و نزدیک آن وجود داشته باشد، شرایط اولیه برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم فراهم است (بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۲) (United Nations, 2005; UNDOALOS, 1982). موارد مصرّح برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم در حقوق بین‌الملل، معیارهای کیفی هستند و عدم اشاره به معیارهای کمی در حقوق بین‌الملل، موجب اختلاف نظر و تفاوت رویه کشورها در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم شده است. ۹۲ کشور از خطوط مستقیم برای تعیین خطوط مبدأ استفاده می‌نمایند (UNDOALOS, 2011a). امارات با توجه به شکل ساحل کشور، مضرّس بودن آن و وجود جزایر متعدد (بویژه در ساحل امارت ابوظبی)، از خطوط مبدأ مستقیم برای ترسیم خطوط مبدأ دریایی بهره برده است. امارات در منطقه خورالعديد و در نزدیکی مرزهای مورد اختلاف با قطر و عربستان، نقاط مبدأ اعلامی و در نتیجه آب‌های داخلی خود را به سمت مرکز خلیج فارس کشیده است و بنابراین از شکل عمومی ساحل منحرف شده است؛ این عملکرد بر افراز مرزهای فلات قاره امارات با کشورهای مجاور و ایران در آینده تأثیر خواهد گذاشت.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از میان خطوط مستقیم، تنها طول حداکثری خطوط مبدأ خورها (خلیج‌های کوچک) و مجمع‌الجزایری را تعیین کرده است (تاناکا، ۱۳۹۵: ۹۶-۹۷) و کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ محدودیتی بر طول خط مبدأ مستقیم ندارند (سون و همکاران، ۱۳۹۰: ۹۱-۹۲). کنوانسیون ملاک‌های قطعی برای طول حداکثر خطوط مبدأ مستقیم تعیین نکرده است و قواعد حاکم بر ترسیم خطوط مبدأ مستقیم، انتزاعی است. دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه شیلات (انگلیس علیه نروژ) رأی داد که طول مجاز خط مبدأ مستقیم در حقوق بین‌الملل محدود نشده است. مطابق ماده ۵ کنوانسیون، خطوط مبدأ عادی (خطوط پست‌ترین جزر آب) در نقشه‌هایی با مقیاس بزرگ که توسط کشور ساحلی به رسمیت شناخته شدند، باید منعکس شود (چرچیل و لو، ۱۳۸۷: ۷۳).

امارات در ماده ۱ قانون، تعریفی از «گروهی از جزایر» آورده است که مفهوم آن نزدیک به ماده ۴۶ کنوانسیون یعنی کشورهای مجمع‌الجزایری است. در ماده ۶ (بند ۳) قانون به جزایر گروهی در ترسیم خطوط مبدأ اشاره شده است. مبتنی بر این ماده از قانون، نقاط خطوط مبدأ مستقیم برای ترسیم دریای سرزمینی در جزایر گروهی، از قسمت بیرونی دورترین جزایر که

۱. مهمترین دلایل اعتراض عربستان عبارت است از: انحراف خطوط مبدأ امارات از مسیر عمومی ساحل امارات متحده عربی؛ نقض موافقتنامه سال ۱۹۷۴ دو کشور با اعلام خطوط مبدأ مستقیم امارات (از دید عربستان، این تصمیم امارات هیچ تأثیری بر خط ساحلی عربستان سعودی که تا میانه خلیج فارس گسترده شده است، ندارد)؛ انحراف نقاط ابتدایی خطوط مبدأ امارات به سمت غرب و روبروی خورالعديد که طبق نظر عربستان باید مرز دریایی این دو کشور در خورالعديد براساس خط میانی تعیین شود؛ قرار دادن جزایر قفای و مکاسب در پشت خطوط مبدأ مستقیم امارات که از دید عربستان فاصله زیادی از ساحل امارات دارند و عربستان برای خود حقوقی متصور است (راستی و همکاران، ۱۳۹۱: ۵۷-۵۹)؛ توافق در مورد مرز دریای سرزمینی دو کشور (دو کشور باید در رابطه با مرزهای دریایی خود و ترسیم آن به توافق دوجانبه منطبق بر حقوق بین‌الملل برسند) و همچنین توافق در مورد مرزهای دریایی جزایر متعلق به امارات مطابق ماده ۵ موافقتنامه سال ۱۹۷۴- UNDOALOS, 2010: 47-48).

2. Deeply Indented

3. Fringe of Islands

۴. معمولاً برخی کشورها برای تأمین امنیت دریایی، منافع اقتصادی و برای حفاظت از محیط زیست دریایی، بیش از پیش به جابجایی خطوط مبدأ به سمت دریا روی می‌آورند؛ در نتیجه منطقه وسیع‌تری از دریا جزء آب‌های داخلی می‌شود (ممتاز و رنجبریان، ۱۳۷۵: ۹۱). مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، در صورت گسترش آب‌های داخلی به دریای سرزمینی و یا آب‌های آزاد، آب‌های داخلی واقع در پشت این خطوط مبدأ مستقیم، مشمول حق عبور بی‌ضرر خواهند بود (کازمی، ۱۳۷۴: ۱۰۳-۱۰۴). ۵. در قضیه شیلات انگلستان و نروژ، انگلستان به دنبال قیاس با خلیج‌ها بود. با این استدلال که قوانین بین‌المللی استفاده از خطوط مبدأ بیش از ۱۰ مایل را تأیید نمی‌کند. اما دیوان بر این نظر بود که قاعده ۱۰ مایلی، اعتبار و اقتدار قانون عمومی حقوق بین‌الملل را به دست نیاورده است. کمیسیون حقوق بین‌الملل در ابتدا به دنبال تعیین حداکثر طول برای خطوط مبدأ بر اساس قاعده ۱۰ مایل بود، اما این شرط بعداً حذف شد. پس از آن هیچ تلاشی برای بازگرداندن محدودیت برای حداکثر طول خطوط مبدأ صورت نگرفت. در عمل، برخی از کشورها محدودیت‌های ۱۲ مایلی را اعمال کرده‌اند؛ در حالی که دیوان بین‌المللی یک بخش از خط مبدأ نروژ که ۴۴ مایل است را تأیید کرده است. میانمار دارای خطوط مبدأ به طول ۲۲۲/۳ و ۸۰/۸ مایل است، ماداگاسکار دارای سه خط مبدأ با طول‌های ۱۲۳/۱، ۱۱۷/۷ و ۸۶ مایل است و ايسلند دارای یک خط مبدأ به طول ۹۲ مایل است (Jayewardene, 1990: 63).

6. Group of islands

گروهی از جزایر را بهم پیوند می‌دهد، اندازه‌گیری می‌شود. در بخشی از ساحل امارت ابوظبی امکان برخورداری از ماهیت حقوقی «حاشیه‌ای از جزایر» وجود دارد؛ با این حال امارات یک کشوری با ماهیت جغرافیایی قاره‌ای است؛ اما به دنبال استفاده از مقررات و حقوق کشور مجمع‌الجزایری است تا جزایر نزدیک ساحل را به صورت جزیره واحد و منسجم به بدنه اصلی کشور متصل نماید و در عمل مصوبه هیأت وزیران در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۲۲، همین قاعده را در ترسیم نقاط چرخشی و خطوط مبدأ مستقیم اعمال کردند (نقشه ۱). با اعلام نقاط خطوط مبدأ مستقیم امارات در خلیج فارس، ۱۰ نقطه آن (نقاط چرخشی ۵ الی ۱۴) بیش از ۱۲ مایل دریایی با سرزمین اصلی این کشور فاصله دارند. اعمال خطوط مبدأ مستقیم از جانب کشورهای ساحلی به صورت یک‌جانبه انجام می‌گیرد و این رفتار کشورهای ساحلی، تعهد و الزام حقوقی برای کشورهای دیگر و محاکم بین‌المللی در روند تعیین حدود دریایی ایجاد نمی‌کند؛ در ضمن رویه معاهده‌ای کشورها هم مبین امر است (صیرفی، ۱۳۹۷). مراجع قضایی بین‌المللی در تعیین مرز فلات قاره و سایر قلمروهای دریایی و اعمال روش خط هم‌فاصله (خط میانی) بین طرفین، به وضعیت جغرافیایی و طبیعی سواحل کشورها برای تعیین نقاط مبناء توجه می‌کنند. در رویه معاهده‌ای، ممکن است دو کشور مجاور و یا مقابل بر احتساب خطوط مبدأ مستقیم طرفین توافق نمایند^۱ و یا خطوط مبدأ مستقیم را به صورت دوجانبه به منظور تعیین مرز نادیده بگیرند، در این صورت تعیین مرز فلات قاره مبتنی بر خط جزری سرزمین اصلی (ساحل به ساحل) و یا خط جزری جزایر طرفین خواهد بود. ایران و امارات دومی در قرارداد مرزی سال ۱۹۷۴ برای تعیین مرز فلات قاره از این روش استفاده کردند و خطوط مبدأ مستقیم ایران نادیده گرفته شد و خط مرزی از سواحل سرزمین اصلی دو کشور ترسیم گردید (Charney & Alexander, 2004: 1533-1540; El-Hakim, 1979: 103). در آن مقطع زمانی، خطوط مبدأ مستقیم امارات ترسیم نشده بود.

تعریف امارات از خور^۲ (خلیج کوچک داخلی)، مطابق ماده ۱۰ (بند ۲) کنوانسیون است؛ بخشی از ملاحظات حقوقی خورها در قانون امارات آورده شده است. قانون در ماده ۶ (بند ۲) شامل مقرراتی در مورد نحوه اندازه‌گیری یا ترسیم مساحت خور و خطوط مبدأ مستقیم در ورودی خور است که مطابق ماده ۱۰ کنوانسیون است.

ماده ۶ (بند ۴) قانون در مورد نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم و تعیین حدود دریای سرزمینی در بنادر تصریح می‌کند که حدود دریای سرزمینی باید از خطوطی که در مجاورت سمت دریایی بیرونی‌ترین بندر یا تأسیسات بندری کشیده شده‌اند، ترسیم گردند، مشروط بر اینکه این بندر و ترسیم خطوط مبدأ از بیرونی‌ترین قسمت آنان، بخشی جدایی‌ناپذیر از مجموعه بندری محسوب گردند. این ماده از قانون مطابق ماده ۱۱ کنوانسیون است. استثناء قید شده در ماده ۱۱ کنوانسیون در قانون مغفول واقع شده است، یعنی تأسیسات واقع در دریا و جزایر مصنوعی، تأسیسات دائمی بندری محسوب نمی‌گردند.

ماده ۲۴ قانون تصریح می‌کند که امارات باید نمودارهای رسمی^۳ را برای نشان دادن دقیق حدود بیرونی دریای سرزمینی و منطقه مجاور منتشر کند. ماده ۲۵ تصریح می‌کند که قانون ۱۹۹۳ بر اعتبار قراردادهایی که قبلاً بین هر یک از امارات (شیخ-نشین‌ها) منعقد شده است، تأثیری نخواهد داشت و شیخ‌نشین‌ها حق دارند در مورد مرزهای دریایی بین خود قراردادهایی منعقد کنند.

۵.۳. آب‌های داخلی

قانون در مورد آب‌های داخلی تا حدودی مبهم است.

مطابق بند ۲ ماده ۲ قانون، آب‌های هر برآمدگی جزری^۴ که در فاصله بیش از ۱۲ مایلی سرزمین اصلی و هر جزیره متعلق به کشور قرار ندارد، جزء آب‌های داخلی است. مطابق بند ۳ و ۴ ماده ۲ قانون، آب‌های بین سرزمین اصلی (قلمرو) کشور و هر

۱. مبتنی بر محاسبات محقق است؛ ۹ و احتمالاً ۱۰ نقطه از نقاط اعلامی امارات در بیش از ۱۲ مایلی سرزمین اصلی قرار دارند.

۲. اگر یکی از کشورها خطوط مبدأ مستقیم را برای سواحل خود تعریف نکرده باشد، صورت موقت از خطوط مبدأ مستقیم فرضی برای تعیین حدود بهره می‌برند.

3 . Bay

4 . Off-shore installations

5 . Official charts

6 . Low-tide elevation

جزیره متعلق به آن که فاصله‌اش با قلمرو کمتر از ۱۲ مایل دریایی باشد، جزء آب‌های داخلی است (بند ۳). آب‌های بین جزایر متعلق به کشور که فاصله آنان از یکدیگر کمتر از ۱۲ مایل دریایی باشد، جزء آب‌های داخلی محسوب می‌گردد (بند ۴). به نظر نمی‌رسد بند ۲ و ۳ ماده ۲ قانون، متفاوت با کنوانسیون باشد. مطابق ماده ۱۳ کنوانسیون، برآمدگی‌های جزری در فاصله کمتر از عرض دریای سرزمینی کشور اصلی یا یک جزیره را می‌توان به عنوان خط مبناء اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی استفاده کرد^۱ (ماده ۱۳ کنوانسیون) (حقوق بین‌الملل دریاها، ۱۹۸۲: ۳۸)؛ به تبع جزایری که در فاصله کمتر از عرض دریای سرزمینی کشور قرار دارند از پشتوانه حقوقی بالایی برای ترسیم خطوط مبناء برخوردارند. هر چند که در کنوانسیون ماده صریح و متناظری در رابطه با بند ۳ وجود ندارد. بند ۴ متفاوت با کنوانسیون است؛ بر اساس مقررات بین‌المللی امکان بسط حد آب‌های داخلی به آب‌های واقع میان جزایر مقدور نیست؛ مگر آنکه این جزایر به عنوان نقاط مبناء برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم مورد استفاده قرار گیرند (طلایی، ۱۳۹۰: ۲۶۸). در ضمن ماهیت جغرافیایی و حقوقی امارات متفاوت با کشورهای مجمع‌الجزایری است. مطابق کنوانسیون، کشورهای مجمع‌الجزایری می‌توانند نقاط مبناء را بر بیرونی‌ترین قسمت جزایر قرار دهند و آب‌های بین جزایر را آب‌های داخلی اعلام نمایند.

امارات در سال ۱۹۹۴، با هدف تنظیم مقررات ورود شناورها به بنادر کشور و خروج آنها از آن، دستورالعملی به منظور تردد صادر کرده است. کشتی‌ها، رزم‌ناوها، لنج‌ها و سایر وسایل حمل و نقل دریایی و واحدهای دریایی از ورود به آب‌های سرزمینی و بنادر کشور منع خواهند شد، مگر اینکه دارای مدارک مورد نیاز طبق مقررات قانونی و عرف بین‌المللی باشند. مهمترین این اسناد عبارتند از: گواهی ثبت و مجوز دریانوردی شناورها، اظهارنامه باربری، لیست خدمه و مسافران. در عین حال بر اساس همین دستورالعمل، در شرایط اضطراری و شرایط آب و هوایی، مقرراتی برای منع رفت و آمد رزم‌ناوها، سایر شناورها و لنج‌های چوبی^۴ اعمال شده است (UNDOALOS, 1994). قانون امارات در این زمینه مطابق با کنوانسیون و مقررات بین‌المللی است. در ماده ۲ و ۶ قانون که مربوط به آب‌های داخلی و دریای سرزمینی است، مناطق دریایی را تعریف و توصیف کرده است و نقاط گردشی و مختصات جغرافیایی را مشخص نکرده است (UNDOALOS, 1993). در مصوبات هیأت وزیران در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۲۲، نقاط مبناء و مختصات دقیق آن تعیین شده بود. محدوده ۱۲ مایلی دریای سرزمینی امارات، در برخی نقشه‌های بین‌المللی، ترسیم شده است (U.S. Department of State, 1981: 10).

۴.۵. دریایی سرزمینی

با نگاهی به قانون، برخی مفاد مربوط به دریای سرزمینی با کنوانسیون متفاوت است. مطابق بند ۲ ماده ۵ قانون، ورود و عبور کشتی‌های جنگی خارجی همانند زیردریایی و سایر وسایل نقلیه زیرآبی از دریای سرزمینی باید با مجوز قبلی از سوی مقامات ذیصلاح دولتی باشد. لزوم کسب اجازه قبلی برای عبور شناورهای جنگی و زیردریایی‌ها از دریای سرزمینی در کنوانسیون نیست. این بند ماده ۵ قانون با کنوانسیون تفاوت دارد. عبور کشتی‌های جنگی با مجوز قبلی یکی از موارد مورد اختلاف بین کشورها است. تعداد متناهی از کشورها (۴۱ کشور)، عبور ناوگان‌های جنگی کشورهای ثالث از دریای سرزمینی خود را منوط به درخواست مجوز، اعلان قبلی و یا هر دو شرط کرده‌اند (الهویردی‌زاده و حافظ‌نیا، ۱۳۹۴). حدود و ثغور حق عبور بی‌ضرر و چارچوب دقیق آن هنوز محل اختلاف کشورها است (مدنی، ۱۳۹۴: ۴۱ - ۴۲). با تحلیل متن و روح کنوانسیون می‌توان به این نتیجه رسید که کنوانسیون لزوم اطلاع یا مجوز قبلی برای عبور کشتی‌های جنگی و وسایل نقلیه زیرآبی را مدنظر نداشته است. مطابق بند ۳ ماده ۵ قانون، زیردریایی‌ها و وسایل زیرآبی دیگر هنگام عبور از دریای سرزمینی، باید به سطح آب بیایند و پرچم خود را موقع عبور از دریای سرزمینی به اهتزاز درآورند.

۱. به دلیل کم عمق بودن سواحل امارات، ارتفاعات جزری و تپه‌های شنی و ماسه‌ای معمولاً مشاهده می‌گردد. خطوط مبدأ مستقیم به و از برآمدگی‌های جزری ترسیم نخواهد شد، مگر اینکه برج‌های فانوس‌های دریایی و یا تأسیسات مشابهی که به طور دائم بالای سطح دریا هستند، بر روی آنها ساخته شده باشند و یا در مواردی ترسیم خطوط مبدأ از این برآمدگی‌ها رسمیت عمومی بین‌المللی پیدا کرده باشد (حقوق بین‌الملل دریاها، ۱۹۸۲: ۳۶).

2 . Statement of cargo or freight

3 . Cruiser

4 . Wooden vessels and launches

حرکت زیردریایی بر سطح آب و با پرچم افراشته، مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون است. مطابق بند ۴ ماده ۵ قانون، کشتی‌های خارجی با سوخت اتمی و کشتی‌هایی که مواد اتمی، تولیدات رادیو اکتیو و یا مواد ذاتاً خطرناک حمل می‌کنند، باید قبل از ورود و عبور خود از دریای سرزمینی به مقامات ذیصلاح در کشور اطلاع دهند. برابر ماده ۲۳ کنوانسیون، کشتی‌های خارجی با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی یا سایر مواد ذاتاً خطرناک یا مضر، هنگام استفاده از حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی، باید مدارک حمل را همراه داشته باشند و مقررات احتیاطی که به موجب موافقت‌نامه‌های بین‌المللی برای این گونه کشتی‌ها وضع شده را رعایت نمایند. برابر ماده ۲۲ کنوانسیون، کشور ساحلی می‌تواند از نفتکش‌ها، کشتی‌هایی با سوخت اتمی و کشتی‌های حامل مواد اتمی و یا سایر مواد ماهیتاً خطرناک و سمی بخواهد عبور خود را محدود به خطوط دریایی مشخصی کند. تعلیق یا سلب حق عبور بی‌ضرر برای موارد اشاره شده تنها در صورتی ممکن است که این شناورها مقررات کنوانسیون و کشور ساحلی را رعایت نکنند. در ظاهر امر، تفاوت در مقررات عبور برای این گونه شناورها، به معنای ملزم کردن حرکت آنها به کسب اطلاع قبلی از دولت ساحلی نیست؛ اما باید تصریح گردد که مواد ۲۲ و ۲۳ کنوانسیون، شرایطی برای عبور این شناورها در نظر گرفته است و کشورهای ساحلی برای تأمین شرایط عبور، ممکن است لزوم اطلاع قبلی برای عبور این شناورها را مطرح نمایند. بنابراین بنظر نمی‌رسد بند ۴ ماده ۵ قانون، متفاوت با روح و متن کنوانسیون باشد. ۱۳ کشور عبور شناورهایی با سوخت هسته‌ای، حامل مواد هسته‌ای و سایر مواد خطرناک از دریای سرزمینی را منوط به اطلاع و اجازه قبلی و سایر شرایط محدودکننده کرده‌اند (الهوپردی زاده و حافظ‌نیا، ۱۳۹۴).

مطابق ماده ۷، اگر بعد از اینکه دریای سرزمینی طبق مقررات این قانون اندازه‌گیری شد، منطقه انحصاری - اقتصادی باقی بماند که دور تا دور آن را دریای سرزمینی گرفته و حداکثر ۱۲ مایل دریایی وسعت داشته باشد، می‌توان این منطقه را جزئی از دریای سرزمینی دولت مربوطه دانست. اگر بتوانیم در هر نوع منطقه انحصاری - اقتصادی دیگر خط مستقیمی به طول حداکثر ۱۲ مایل دریایی بکشیم و آن را از بخش‌های دیگر جدا کنیم، همین قاعده فوق در آن مورد نیز صدق می‌کند.

مفاد ماده ۷ از قانون را کنوانسیون و مقررات بین‌المللی پوشش نمی‌دهد. در واقع در کنوانسیون و حقوق بین‌الملل دریاها چنین موضوعی مطرح نشده است. بنظر می‌آید امارات با قانون‌گذاری در این زمینه به دنبال تسری قانون دریای سرزمینی خود است؛ فراتر از ۱۲ مایل دریای سرزمینی باید جزء آب‌های منطقه انحصاری - اقتصادی لحاظ گردد.

مطابق بند ۱ ماده ۲۳ قانون، در مواردی که دریای سرزمینی کشور، مقابل یا مجاور دریای سرزمینی کشور دیگری باشد، حد بیرونی دریای سرزمینی خط میانی^۱ خواهد بود. بر اساس بند ۲ ماده ۲۳ قانون، همین شرایط و وضعیت برای منطقه نظارت، فلات قاره و منطقه انحصاری - اقتصادی کشور اعمال می‌گردد.

ماده ۲۳ از قانون، تا حدودی منعکس کننده ماده ۱۵ کنوانسیون است؛ اما بصورت کامل منعکس کننده ماده ۱۵ نیست. ماده ۱۵ کنوانسیون برای تعیین حدود مرز دریای سرزمینی سه حالت احتمالی: توافق، حق تاریخی و احوال خاص و خط میانی را پیشنهاد می‌دهد. قانون از میان سه راه حل احتمالی برای تعیین حدود مرز دریای سرزمینی، تنها خط میانی را ارائه می‌دهد و به مفهوم «اوضاع و احوال خاص و یا حق تاریخی» که به عنوان زمینه‌ای برای توجیه انحراف از خط میانی استفاده می‌شود، نمی‌پردازد. بند ۲ مطابق حقوق عرفی بین‌المللی از جمله ماده ۲۴ (بند ۳) کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای سرزمینی و منطقه نظارت و ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به فلات قاره است. تفاوت بند ۲ ماده ۲۳ قانون با کنوانسیون ۱۹۵۸ و مواد ۷۴ و ۸۳ کنوانسیون، عدم اشاره به مفهوم «اوضاع و شرایط خاص» در قانون است. با این حال انحراف از خط میانی در ماده ۲۳ قانون، با توافق و مذاکرات بین امارات و یک کشور همسایه امکان‌پذیر است.

مطابق بند ۱ و ۳ ماده ۲۶ قانون، هر گونه تخلف از مقررات مواد ۵ و ۹، منجر به حبس و جریمه خواهد شد. ماده ۵ مربوط به مقررات عبور و مرور و حق عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی است و ماده ۹ مربوط به حق انحصاری امارات برای ماهی‌گیری از دریای سرزمینی است.

مطابق بند ۱ ماده ۲۷ کنوانسیون، کشور ساحلی بر کشتی‌های خارجی، در مواردی صلاحیت کیفری دارد و می‌تواند برای دستگیری هر شخص و یا برای رسیدگی در ارتباط با هر جرمی که در حین عبور در کشتی ارتکاب یافته، صلاحیت کیفری اعمال نماید. صلاحیت کیفری کشور ساحلی در مواردی اعمال می‌گردد که: الف) آثار جرم به کشور ساحلی سرایت کند؛ ب)

جرم از نوعی باشد که صلح و آرامش کشور و یا نظم عمومی دریای سرزمینی را مختل سازد؛ ج) ناخدای کشتی و یا نماینده سیاسی و یا مأمور کنسولی کشور صاحب پرچم کشتی از مقامات محلی تقاضای کمک نماید؛ د) و یا این گونه اقدامات برای سرکوبی قاچاق مواد مخدر یا روان گردان ضروری باشند. بنا به بند ۲ همین ماده، مقررات فوق بر حق کشورهای ساحلی برای توقیف و یا بازرسی کشتی‌های خارجی در حال عبور از دریای سرزمینی بعد از ترک آب‌های داخلی، اثر نخواهد گذاشت. ماده ۲۸ کنوانسیون به صلاحیت حقوقی کشور ساحلی بر کشتی‌های خارجی مربوط می‌گردد (حقوق بین‌الملل دریاهای، ۱۹۸۲: ۴۵ - ۴۶). عدم رعایت مقررات عبور و مرور دریایی و یا حق عبور بی‌ضسر از دریای سرزمینی و همچنین ماهی‌گیری در دریای سرزمینی، محل صلح، نظم عمومی و یا امنیت کشور ساحلی (امارات) است. عدول از مقررات دریای سرزمینی کشورها و مجازات حبس و شرایط آن، در کنوانسیون تشریح نشده است. بنظر می‌آید اعمال محکومیت کیفری حبس برای متخلفین از قانون دریای سرزمینی امارات (ماده ۵)، محل اختلاف نظر است. قانون مزبور کشتی‌های جنگی را هم شامل می‌گردد در حالی که این کشتی‌ها، مصون از تجاوز هستند. در صورت محکومیت کیفری متخلف از قانون امارات، اعمال قانون حبس بر شهروندان کشورهای دیگر و مسئولیت بین‌المللی آن بین کشور میزبان و کشور تابع شهروندان، بحث حقوقی دارد. با نگاهی به مجموع مقررات ماده ۵ قانون، بنظر می‌آید اعمال محکومیت کیفری حبس در بند ۱ و ۳ ماده ۲۶ قانون، متفاوت با روح و منظور کنوانسیون است.

۵.۵. منطقه نظارت

مطابق بند ۱ ماده ۱۰ قانون، دولت به منظور جلوگیری از نقض قوانین امنیتی، گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی در سرزمین خشکی، آب‌های داخلی و دریای سرزمینی، بر منطقه مجاور دریای سرزمینی که منطقه نظارت است، نظارت و کنترل می‌نماید.

در بند یک ماده ۳۳ کنوانسیون آمده است: کشور ساحلی می‌تواند در یک منطقه مجاور دریای سرزمینی خود که منطقه نظارت نامیده می‌شود، الف - از نقض قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی یا مهاجرت در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی خود جلوگیری نماید. ب- نقض قوانین و مقررات فوق را که در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی وی ارتکاب یافته است، مجازات نماید (حقوق بین‌الملل دریاهای، ۱۹۸۲: ۴۸). در کنوانسیون، ۴ صلاحیت گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی برای کشور ساحلی در منطقه نظارت در نظر گرفته شده است. صلاحیت امنیتی ذکر شده در قانون برای منطقه نظارت، در کنوانسیون تصریح نشده است. اگر صلاحیت امنیتی را خارج از ۴ صلاحیت حصری در منطقه نظارت منظور نماییم، می‌توان نتیجه گرفت که ماده ۱۳ با متن ماده ۳۳ کنوانسیون تفاوت دارد. به نظر می‌آید صلاحیت امنیتی در این منطقه بر سایر صلاحیت‌های ذکر شده در کنوانسیون اولویت دارد. مسائلی که به هر نحوی امنیت دولت ساحلی را مخدوش نماید، مورد توجه دولت‌های ساحلی است.

۵.۶. منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره

امارات به‌عنوان موجودیت منفرد، اولین قانون دریایی خود را در قالب اعلامیه وزارت امور خارجه در مورد منطقه انحصاری - اقتصادی و تحدید حدود آن، در سال ۱۹۸۰ صادر کرد. مطابق این اعلامیه، امارات یک منطقه انحصاری - اقتصادی در مجاور سواحل اصلی خود و سواحل جزایر خود در خلیج فارس و دریای عمان خواهد داشت (UNDOALOS, 1980; Helmi, 2018: 182; Al Neyadi, 1997: 51-52). با نگاهی به قانون، مفاد بیشتری به این منطقه دریایی اختصاص داده شده است. ماده ۱۲ پهنای منطقه انحصاری - اقتصادی را ۲۰۰ مایل دریایی تعیین کرده است. ماده ۱۳ مربوط به حقوق حاکمه کشور در منطقه انحصاری - اقتصادی برای بهره‌برداری و مدیریت منابع طبیعی اعم از منابع زنده و غیرزنده، آب‌های مجاور بستر و زیربستر دریا، همچنین اکتشاف و بهره‌برداری اقتصادی از منطقه همانند تولید انرژی از آب، جریان‌ها و بادها است. مطابق ماده ۱۵ قانون، حقوق ماهی‌گیری در منطقه انحصاری - اقتصادی به اتباع دولت محدود می‌شود. با این وجود، مقامات ذی‌صلاح در دولت می‌توانند طبق شرایط و محدودیت‌های تعیین شده، با در نظر گرفتن اقدامات مربوط به حفظ منابع زنده، به افراد غیربومی اجازه صید در این منطقه را بدهند. ماده ۱۶ قانون به امارات حق تنظیم و اجرای مقررات مربوط به اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده در منطقه انحصاری - اقتصادی را می‌دهد. این قوانین و مقررات شامل اقداماتی

همانند: سوار شدن، بازرسی، دستگیری، توقیف و رسیدگی قضایی علیه کشتی‌ها است. مطابق ماده ۱۷، فلات قاره کشور شامل بستر و زیربستر مناطق زیردریایی است که فراتر از دریای سرزمینی آن کشور و در امتداد طبیعی قلمرو خشکی آن تا لبه بیرونی حاشیه قاره امتداد می‌یابد یا به فاصله ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدأ که از آن و سمت دریای سرزمینی اندازه‌گیری می‌شود، جایی که لبه بیرونی حاشیه قاره تا آن فاصله امتداد ندارد. ماده ۱۸ مربوط به حقوق انحصاری کشور برای اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی (زنده و غیر زنده) فلات قاره است که شامل بستر و زیر بستر دریا است. هیچ کشوری بدون رضایت صریح دولت امارات حق بهره‌برداری از منابع را در این منطقه دریایی ندارد. مطابق ماده ۱۴ و ۲۰ قانون، دولت در منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره صلاحیت و حق انحصاری ساخت، بهره‌برداری و استفاده از جزایر مصنوعی، تأسیسات و سازه‌هایی برای اهداف تحقیقات علمی، حفظ محیط زیست دریایی و یا سایر اهداف اقتصادی همچنین تأسیسات و ساختارهایی که دولت را قادر می‌سازد از حقوق خود استفاده کند، خواهد داشت. طبق بند ۲ از ماده ۲۰ قانون، دولت بر جزایر مصنوعی، تأسیسات و سازه‌ها، صلاحیت انحصاری در رابطه با اعمال قوانین و مقررات گمرکی، مالی، بهداشتی، ایمنی و مهاجرتی خواهد داشت. بر اساس بند ۲ از ماده ۲۶ قانون، هر گونه تخلف از مفاد مواد ۱۳، ۱۴، ۱۸ و ۲۰ این قانون به حبس و یا جریمه محکوم خواهد شد و بر اساس بند ۳ از ماده ۲۶ قانون، نقض ماده ۱۵ ممکن است منجر به حبس و یا جریمه شود.

ماده ۱۲ قانون و اعمال حد ۲۰۰ مایلی برای منطقه انحصاری - اقتصادی امارات، مطابق ماده ۵۷ کنوانسیون است؛ هر چند امارات به دلیل هم‌پوشانی قلمرو دریایی خود با سایر کشورها، قادر به ادعای ۲۰۰ مایل دریایی برای منطقه انحصاری - اقتصادی نیست. اعلامیه ۱۹۷۴ بیان می‌کند که حد بیرونی منطقه انحصاری - اقتصادی باید بر اساس مفاد قراردادهای منعقد شده امارات با سایر کشورها و در رابطه با فلات قاره تعیین شود. به عبارت دیگر، حد بیرونی منطقه انحصاری - اقتصادی مطابق با حد بیرونی فلات قاره و بر اساس توافق خواهد بود (Helmi, 2018: 183). مطابق ماده ۵۶ کنوانسیون، کشور ساحلی در منطقه انحصاری - اقتصادی از حقوق حاکمیتی برخوردار است. کشور ساحلی در اعمال حقوق خود و انجام تکالیفش باید به حقوق و تکالیف سایر کشورها توجه نماید و به نحوی با مقررات این کنوانسیون رفتار خواهد کرد (حقوق بین‌الملل دریاهای، ۱۹۸۲: ۶۲). مطابق ماده ۶۰ کنوانسیون، کشور ساحلی در منطقه انحصاری - اقتصادی از حق انحصاری ساخت، اجرا و استفاده از جزایر مصنوعی و تأسیسات و بناهای مربوط به اهداف مقرر در ماده ۵۶ و سایر اهداف اقتصادی برخوردار است. حقوق و تکالیف سایر کشورها در منطقه انحصاری - اقتصادی در ماده ۵۸ کنوانسیون ذکر شده است. این ماده شامل آزادی ارتباطات بین‌المللی و برخی از آزادی‌های مربوط به دریای آزاد است که توانسته‌اند در مقابل درخواست‌های کشورهای ساحلی دوام بیاورند. از چهار آزادی که مختص کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد است یعنی ماهی‌گیری، کشتی‌رانی، پرواز و تعبیه کابل زیرآبی و خطوط لوله، فقط ماهی‌گیری در منطقه انحصاری - اقتصادی تحت صلاحیت کشور ساحلی قرار گرفته است، ولی سه آزادی دیگر برای تمامی دولت‌ها باقی است. هر چند این آزادی‌ها در مقایسه با آزادی‌های دریای آزاد محدودترند (چرچیل و لو، ۱۳۸۷: ۲۳۶-۲۴۰). ماده ۱۵ قانون با روح و متن مواد ۶۱ و ۶۲ کنوانسیون مطابقت دارد. ماده ۱۶ قانون مطابق بندهای ۱، ۲ و ۴ ماده ۷۳ کنوانسیون است. ماده ۱۷ قانون، مطابق بند ۱ ماده ۷۶ کنوانسیون است. فلات قاره مربوط به منابع طبیعی بستر و زیربستر دریاست؛ کشور ساحلی در این منطقه دریایی از حق حاکمیت ذاتی برخوردار است. مطابق بند ۱ و ۲ از ماده ۷۷ کنوانسیون، کشور ساحلی برای اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی فلات قاره حق حاکمیت دارد. حقوق کشور ساحلی برای اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی فلات قاره، انحصاری است. اگر کشور ساحلی منابع طبیعی فلات قاره را اکتشاف یا استخراج نکند، هیچ کشوری نمی‌تواند بدون اجازه و رضایت صریح کشور ساحلی به این کار مبادرت ورزد (حقوق بین‌الملل دریاهای، ۱۹۸۲: ۷۹). بنابراین ماده ۱۸ قانون مطابق مقررات کنوانسیون است. در ماده ۲۰ قانون، منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره با یکدیگر آمده است؛ این دو منطقه تفاوت‌هایی با یکدیگر دارند. ماده ۲۰ قانون، مطابق مواد ۶۰ و ۸۰ کنوانسیون است. بر اساس بند ۲ از ماده ۲۶ قانون، هر گونه تخلف از مفاد مواد ۱۳، ۱۴، ۱۸ و ۲۰ قانون دولت امارات به حبس و یا جریمه محکوم خواهد شد و بر اساس بند ۳ از ماده ۲۶ قانون، نقض ماده ۱۵ ممکن است منجر به حبس و یا جریمه شود. مواد مذکور در بند ۲ از ماده ۲۶ قانون، مربوط به حقوق و صلاحیت کشور ساحلی در منطقه انحصاری - اقتصادی (ماده ۵۶ کنوانسیون) و فلات قاره (ماده ۷۷ کنوانسیون) است. در کنوانسیون برای تخلف کشورهای دیگر از مواد ۵۶ و ۷۷، مقررات واضحی پیش‌بینی نشده است. ماده ۷۳ کنوانسیون بر تخلفات کشورهای غیرساحلی در اکتشاف و بهره‌برداری از شیلات و منابع زنده پرداخته است. بر اساس ماده مزبور کنوانسیون، مجازات‌های کشور ساحلی برای

نقض قوانین و مقررات شیلات در منطقه انحصاری - اقتصادی نمی‌تواند شامل حبس باشد، مگر اینکه کشورهای منطقه بصورت دیگری توافق کرده باشند. در بند ۱ و ۲ ماده ۷۳ کنوانسیون، برای اعمال حقوق حاکمیت دولت ساحلی در اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع زنده منطقه انحصاری - اقتصادی، امکان بازداشت و رسیدگی قضایی و متعاقب آن تودیع وثیقه و یا تضمین برای آزادی کشتی توقیف شده و خدمه آن پیش‌بینی شده است (حقوق بین‌الملل دریاهای، ۱۹۸۲: ۷۵ - ۷۶). بنابراین بنظر می‌آید قانون‌گذاری کیفری دولت امارات در این منطقه دریایی و اعمال مجازات حبس، مبهم و متفاوت با متن و روح کنوانسیون است. بنابراین بین ماده ۲۶ (بند ۲ و ۳) قانون و ماده ۷۳ (بند ۳) کنوانسیون تفاوت و تعارض وجود دارد. برخی بر این اعتقاد هستند که تعارض بین این دو ماده، ناقض حقوق بین‌الملل نیست چرا که امارات عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ نیست و بند ۳ ماده ۷۳ کنوانسیون، به نظر نمی‌رسد تدوین یک قانون عرفی باشد (Al Neyadi, 1997: 53-54).

آزادی کشتی‌رانی، پرواز و تعبیه کابل زیرآبی و خطوط لوله برای تمامی دولت‌ها در منطقه انحصاری - اقتصادی فراهم شده است. در مورد نقض قوانین و مقررات دولت ساحلی در رابطه با آزادی‌های مذکور و تخلف از آن در منطقه انحصاری - اقتصادی، بیان کنوانسیون مبهم است. با عنایت به این امر که سایر کشورها از آزادی شیلات در این منطقه دریایی برخوردار نیستند، در صورت نقض مقررات شیلات توسط کشورهای دیگر در منطقه انحصاری - اقتصادی، مجازات حبس برای متخلفین در کنوانسیون لحاظ نشده است. به طریق اولی، برای سایر فعالیت‌های دریایی کشورهای دیگر در منطقه انحصاری - اقتصادی که از دید کنوانسیون از آزادی برخوردار هستند، در صورت تخلف از مقررات کشور ساحلی، اصولاً نباید مجازات حبس لحاظ گردد. بر اساس بند ۳ ماده ۵۸ کنوانسیون، کشورهای غیرساحلی در اعمال حقوق و انجام تکالیف خود در منطقه انحصاری - اقتصادی، باید به حقوق و تکالیف کشور ساحلی توجه نمایند. سایر کشورها، قوانین و مقررات کشور ساحلی را که مطابق با مقررات کنوانسیون و سایر قواعد حقوق بین‌الملل تصویب شده‌اند، رعایت خواهند کرد. در ماده ۵۹ کنوانسیون تصریح شده است در مواردی که کنوانسیون حقوق یا صلاحیت‌هایی را به کشور ساحلی یا سایر کشورها در منطقه انحصاری - اقتصادی اعطا نمی‌کند، در صورت تعارض و اختلاف بین منافع کشور ساحلی با کشور و یا کشورهای دیگر، این تعارض بر اساس انصاف و با توجه به تمام اوضاع و احوال مربوطه و با در نظر گرفتن اهمیت منافع مربوطه طرفین و نیز منافع جامعه بین‌الملل در مجموع، حل و فصل خواهد گردید (حقوق بین‌الملل دریاهای، ۱۹۸۲: ۶۲-۶۳).

۵.۷. وضعیت حقوقی جزایر

مطابق ماده ۱۹ قانون، مقررات این قانون [قانون فدرال امارات] در مورد تحدید مناطق دریایی سرزمین اصلی، در مورد تحدید مناطق دریایی جزایر متعلق به کشور جاری است.

مطابق بند ۲ ماده ۱۲۱ کنوانسیون، دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره یک جزیره، مطابق با مقررات این کنوانسیون که بر قلمروهای دریایی دیگر یک کشور قابل اعمال هستند، تعیین می‌گردند (حقوق بین‌الملل دریاهای، ۱۹۸۲: ۹۸ - ۹۹). صخره‌هایی که قابل سکونت نیستند یا زندگی اقتصادی خود را تأمین نمی‌کنند، هیچ منطقه انحصاری یا فلات قاره نخواهند داشت. نظام جزیره‌ای در کشورهای قاره‌ای با کشورهای مجمع‌الجزایری متفاوت است. جزایر در برخی شرایط خاص، ممکن است توسط طرفین نادیده گرفته شود و یا تأثیر جزئی در تحدید دریایی داشته باشد. با این حال ماده ۱۹ قانون، مطابق با مقررات کنوانسیون است.

۶. نتیجه‌گیری

با بررسی تطبیقی قانون امارات با کنوانسیون، مشخص گردید که بیشتر قوانین امارات منتج از متن و محتوای کنوانسیون بوده است. در برخی موارد، قانون‌گذار اماراتی برای تأمین مصالح دریایی و منافع امنیتی و یا اقتصادی کشور و یا به دلیل تفسیر متفاوت از برخی مواد کنوانسیون، قوانینی وضع کرده است که با متن و یا روح کنوانسیون و مقررات بین‌المللی، متفاوت و در تضاد با آنان است (جدول ۳). این تفاوت‌ها در تعارض با مسئولیت بین‌المللی کشورها و محدوده‌کننده منافع دریانوردی کشورهای دیگر است.

جدول ۳. تفاوت و ابهام قوانین مناطق دریایی دولت امارات با کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها (۱۹۸۲)

نقاط مبنا و مناطق دریایی	تفاوت و ابهام قانونی قانون دریایی امارات با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها
اعمال خطوط مبدأ مستقیم	اعمال خطوط مبدأ مستقیم در بیشتر سواحل امارات توجیه قانونی و جغرافیایی ندارد.
آب‌های داخلی	مطابق بند ۴ ماده ۲ قانون، آب‌های بین جزایر متعلق به کشور که فاصله آنان از یکدیگر کمتر از ۱۲ مایل دریایی باشد، جزء آب‌های داخلی محسوب می‌گردد. این بند متفاوت با کنوانسیون و حقوق عرفی است. الف- استثناهای ذکر شده برای عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از دریای سرزمینی در ماده ۵ قانون: (۱) لزوم کسب اجازه قبلی برای ورود و عبور کشتی‌های جنگی خارجی همانند زیردریایی و سایر وسایل نقلیه زیرآبی از دریای سرزمینی در کنوانسیون نیست. بند ۲ ماده ۵ قانون با کنوانسیون تفاوت دارد. (۲) اطلاع قبلی برای عبور شناورهایی با سوخت هسته‌ای و همچنین شناورهایی که حامل مواد اتمی، تولیدات رادیواکتیو و یا مواد ذاتاً خطرناک و یا زیان‌آور هستند در کنوانسیون قید نشده است؛ اما باید تصریح گردد که مواد ۲۲ و ۲۳ کنوانسیون، شرایطی برای عبور این شناورها در نظر گرفته است و کشورهای ساحلی برای تأمین شرایط عبور، ممکن است لزوم اطلاع قبلی برای عبور این شناورها را مطرح نمایند. بنابراین بنظر نمی‌رسد بند ۴ ماده ۵ قانون، متفاوت با روح و متن کنوانسیون باشد. ب- اعمال و گسترش دریای سرزمینی در ماورای حد ۱۲ مایلی دریای سرزمینی و در محدوده منطقه انحصاری - اقتصادی، متفاوت با کنوانسیون و مقررات بین‌المللی است. پ- مطابق ماده ۲۶ قانون، هر گونه تخلف از مقررات دولت امارات در رابطه با عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی و ماهی‌گیری در این منطقه دریایی، منجر به حبس و جریمه می‌شود. امارات نوع حبس و جریمه را مشخص کرده است. نوع حبس و یا جریمه متخلفین از مقررات دریای سرزمینی در کنوانسیون تشریح نشده است. به نظر می‌آید اعمال محکومیت کیفری حبس، متفاوت با روح و منظور کنوانسیون است.
منطقه مجاور یا نظارت	صلاحیت امنیتی ذکر شده در ماده ۱۰ قانون امارات برای منطقه مجاور یا نظارت، در کنوانسیون تصریح نشده است و لذا متفاوت با کنوانسیون است. صلاحیت امنیتی در این قلمرو دریایی، محل مناقشه و تفاوت دیدگاه کشورها شده است.
منطقه انحصاری - اقتصادی و فلات قاره	بر اساس بند ۲ از ماده ۲۶ قانون، هر گونه تخلف از مفاد مواد ۱۳، ۱۴، ۱۸ و ۲۰ قانون دولت امارات، به حبس و یا جریمه محکوم خواهد شد و بر اساس بند ۳ از ماده ۲۶ قانون، نقض ماده ۱۵ ممکن است منجر به حبس و یا جریمه شود. بین ماده ۲۶ (بند ۲ و ۳) قانون و ماده ۷۳ (بند ۳) کنوانسیون تفاوت وجود دارد. ماده ۷۳ بر تخلفات کشورهای غیرساحلی در اکتشاف و بهره‌برداری از شیلات و منابع زنده پرداخته است. بر اساس ماده مزبور کنوانسیون، مجازات-های کشورهای ساحلی برای نقض قوانین و مقررات شیلات در منطقه انحصاری - اقتصادی نمی‌تواند شامل حبس باشد، مگر اینکه کشورهای منطقه بصورت دیگری توافق کرده باشند. مضمون مواد ۱۳، ۱۴، ۱۸ و ۲۰ قانون، مربوط به حقوق و صلاحیت کشور ساحلی در منطقه انحصاری - اقتصادی (ماده ۵۶ کنوانسیون) و فلات قاره (ماده ۷۷ کنوانسیون) است. در کنوانسیون برای تخلف کشورهای دیگر از مواد ۵۶ و ۷۷، مقررات واضحی پیش‌بینی نشده است. به نظر می‌آید بند ۲ ماده ۲۶ قانون، منعکس کننده متن کنوانسیون نیست.

نحوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم؛ گسترش آب‌های داخلی به آب‌های بین جزایر متعلق به کشور که فاصله آنان از یکدیگر کمتر از ۱۲ مایل دریایی است؛ لزوم کسب اجازه قبلی برای ورود و عبور شناورهای جنگی خارجی از دریای سرزمینی امارات؛ اعمال و گسترش دریای سرزمینی در ماورای حد ۱۲ مایلی دریای سرزمینی و در محدوده منطقه انحصاری - اقتصادی امارات؛ صلاحیت امنیتی ذکر شده در قانون امارات برای منطقه مجاور یا نظارت و اعمال مجازات کیفری حبس برای متخلفین از مقررات امارات در مناطق دریایی آن کشور؛ تفاوت‌های قانون امارات با کنوانسیون است. برخی از تفاوت‌های قانون دریایی امارات با کنوانسیون و یا مقررات عرفی بین‌المللی، منافع سرزمینی ایران را در بخشی از آب‌های خلیج فارس تضییع می‌کند.

مهم‌ترین بخش قانون دریایی امارات که تأثیری مهم بر صلاحیت دریایی کشورهای مجاور و مقابل از جمله ایران دارد، ترسیم خطوط مبدأ مستقیم این کشور است. امارات در بخشی از سواحل ابوظبی، شرایط لازم برای تبیین حقوقی جزایر گروهی (حاشیه‌ای از جزایر) و استفاده از نقاط خطوط مبدأ مستقیم را دارد. در قسمت غربی و جنوب‌غربی امارات یعنی انتهای ساحل ابوظبی و نزدیک به منطقه خورالعدید (مرزهای دریایی مشترک امارات با قطر و عربستان) و در مناطق شمال‌شرقی امارات (نقاط شماره ۱۵ الی ۱۸)، یعنی در سواحل دوبی، شارجه، عجمان، ام‌القویین و رأس‌الخمیه، در مجموع، سواحل صاف (نرم)،

فاقد حاشیه‌ای از جزایر و بریدگی عمیق است و اعمال خطوط مبدأ مستقیم در این سواحل جای تأمل دارد. هر چند نقاط انتخابی امارات برای ترسیم خطوط مبدأ مستقیم در نقاط مزبور منطبق با حقوق بین‌الملل است؛ این نقاط در بیرونی‌ترین قسمت بنادر و یا جزایر کوچک قرار دارند. ایران با توجه به صاف بودن سواحل امارات، فقدان تضرس ساحلی و تغییر شکل احتمالی سواحل این کشور به دلیل رسوب‌گذاری‌های حاصل از ساخت و ساز ساحلی (جزایر مصنوعی و ...)، می‌تواند به خطوط مبدأ مستقیم امارات اعتراض نماید؛ چرا که امکان اعمال خطوط مبدأ عادی (پست‌ترین حد جزری سواحل) در سواحل امارات فراهم است (بوژه نقاط شماره ۱۵ الی ۱۸). ایران باید با عنایت به منافع ملی خود، تأثیر خطوط مبدأ مستقیم امارات بر دیگر قلمروهای دریایی کشور را ارزیابی نماید و اعتراض دیپلماتیک، سیاسی و حقوقی لازم را انجام دهد. افزایش گستره مناطق دریایی امارات در خلیج فارس و تأثیر آن بر تحدید مرزی فلات قاره با ایران، افزایش قدرت چانه‌زنی امارات در قبال جزایر مورد مناقشه و ادعا در مورد منابع نفت و گاز در مرکز خلیج فارس، از جمله پیامدهای جغرافیایی، حقوقی، سیاسی و ژئوپولیتیکی مترتب بر پیش‌روی خطوط مبدأ مستقیم امارات در سواحل کشور به‌ویژه امارت ابوظبی، دبی، شارجه و ام‌القیوین است. ادعاء و پافشاری امارات در مورد خطوط مبدأ مستقیم برای اعمال روش خط هم‌فاصله (خط میانی) برای تحدید مرزی فلات قاره با ایران در آینده، با توجه به رویه معاهده‌ای کشورها (بطور کلی) و عقیده مراجع قضایی، نمی‌تواند ارزش قانونی مستدل داشته باشد. ایران باید اعتراض مستمر خود به برخی از مناطق و یا خطوط مبدأ مستقیم امارات در منتهالیه جنوبی غربی (منطقه دریایی خورالعدید) و یا شمال شرقی امارات اعلام نماید.

گسترش محدوده آب‌های داخلی به آب‌های واقع در میان جزایر و در حد بیرونی خطوط مبدأ دریایی، برخلاف مقررات بین‌المللی است. این امر بر کشتیرانی بین‌المللی تأثیر می‌گذارد و موجب تعارض رفتاری در بین کشورها می‌گردد. اعمال و گسترش دریای سرزمینی امارات در ماورای حد ۱۲ مایلی دریای سرزمینی و در محدوده منطقه انحصاری - اقتصادی، منافع و حقوق دریانوردی ایران و کشورهای دیگر را محدود می‌کند. امارات با تدوین این ماده قانونی، بدنبال گسترش قانونی دریای سرزمینی خود است. اعمال مجازات کیفری حبس برای متخلفین در مناطق دریایی امارات باید مبتنی بر توافقنامه بین کشورها و سایر مقررات دریایی و بین‌المللی گردد؛ چرا که ایران و سایر کشورهای ساحلی خلیج فارس و همچنین کشورهای فرامنطقه‌ای از منطقه دریایی پرتدد خلیج فارس استفاده می‌کنند و خلیج فارس اکو سیستم جغرافیایی ویژه‌ای دارد، لذا باید تفاهمی بین تمامی کشورها در رابطه با تحلفات حقوقی و کیفری در این منطقه دریایی برقرار شود.

۷. حامیان پژوهش

این پژوهش حامی مالی و معنوی نداشته است.

۸. مشارکت نویسندگان

نویسندگان در تمام مراحل و بخشهای انجام شده سهم برابر داشته‌اند.

۹. تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که هیچ گونه تضاد منافی ندارند.

۱۰. تقدیر و تشکر

نویسندگان بدینوسیله از همه کسانی که به نوعی در انجام این پژوهش یاری رسانده‌اند قدردانی می‌نمایند.

منابع

- الهویردی زاده، رضا و حافظنیا، محمدرضا (۱۳۹۴). بررسی تطبیقی قلمروهای دریائی ایران در خلیج فارس و دریای عمان با کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها. *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، ۳۰ (۴)، صص. ۳۰ - ۵۳.
- جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۸۹). ژئوپلیتیک مرزهای امارات عربی متحده. *فصلنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی*، ش. ۲۷۱ و ۲۷۲، صص. ۷۰ - ۸۱.
- چرچیل، رابین و لو، آلن (۱۹۹۱). *حقوق بین‌الملل دریاها*. ترجمه آقای، بهمن (۱۳۸۷). تهران: انتشارات کتابخانه گنج دانش.
- حقوق بین‌الملل دریاها (۱۹۸۲). *کنوانسیون حقوق دریاها*. ترجمه پورنوری، منصور و حبیبی، محمد (۱۳۸۳). تهران: مهد حقوق.
- راستی، عمران؛ مرادی، اسکندر؛ اشرفی، علی و التیامی‌نیا، رضا (۱۳۹۱). تأملی بر قلمروسازی و قلمروگستری امارات متحده عربی در خلیج فارس (با تأکید بر جدیدترین قلمروسازی‌ها). *فصلنامه راهبرد دفاعی*، ۱۰ (۳۸)، صص. ۳۱-۷۱.
- زر نشان، شهرام (۱۳۹۲). *شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌الملل عرفی*. تهران: انتشارات گنج دانش.
- سون، لوپس بی؛ گوستافسون یوراس، کریستین؛ ای نویز، جان و فرانکس، اریک (۲۰۱۰). *حقوق بین‌الملل دریاها*. ترجمه مجنده، محمد حبیب (۱۳۹۰). تهران: انتشارات جنگل.
- صیرفی، ساسان (۱۳۹۷). کاربرد خطوط مبدأ مستقیم در تحدید حدود دریایی: با نگاه ویژه به تحدید حدود دریایی بین ایران و کویت. *فصلنامه مطالعات حقوق عمومی*، ۴۸ (۳)، صص. ۴۸۳ - ۵۰۵.
- طلایی، فرهاد (۱۳۹۰). *حقوق بین‌الملل دریاها*. تهران: انتشارات جنگل.
- کاظمی، سید علی اصغر (۱۳۷۴). *ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس*. تهران: انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- مدنی، سیدضیاءالدین (۱۳۹۴). *قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و حقوق بین‌الملل دریا: ارزیابی سازگاری‌ها و نارسایی‌ها در آینه تحولات امروزین حقوق بین‌الملل دریا*. *فصلنامه اقیانوس‌شناسی*، ۶ (۲۴)، صص. ۳۹ - ۵۱.
- مقتدر، هوشنگ (۱۳۷۷). *حقوق بین‌الملل عمومی*. تهران: انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.
- میرحیدر، دره (۱۳۸۶). *مفاهیم بنیادی در جغرافیای سیاسی*. تهران: انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- Al Neyadi, M. H. H. (1997). *Maritime Zones of the United Arab Emirates with Particular Reference to Delimitation*. Ph.D Thesis in Public International Law, Under Supervision of William C. Gilmore, Faculty of Law, University of Edinburgh.
- Blake, G. H. (1992). International Boundaries and Territorial Stability in the Middle East: An Assessment. *GeoJournal*, 28 (3), pp. 365-373. DOI: <https://doi.org/10.1007/BF00817913>
- Charney, J. I., Alexander, L. M. (2004). International Maritime Boundaries (Vol. II-III). *The American Society of International Law*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers.
- Council of Minister's Decision. (2009). In respect of the Application of the Straight Baselines System to a Part of the Coast of the United Arab Emirates. No 5. Retrieved from https://www.marinerregions.org/documents/are_mzn66_2009.pdf (Last Access: 22/11/2018).
- El-Hakim, A. A. (1979). *The Middle Eastern States and the Law of the Sea*. New York, Syracuse University Press.
- Harrison, J. (2008). Evolution of the Law of the Sea: developments in law-making in the wake of the 1982 law of the sea convention. Ph. D Thesis, School of Law, Edinburgh, University of Edinburgh.
- Harrison, J. (2011). *Making the Law of the Sea: a study in the development of international law*. Cambridge University Press.
- Helmi, H. (2018). *Maritime Boundary Delimitation in the Arabian/Persian Gulf: a study of Gulf state practice in the light of international law, with particular reference to the continental shelf*. Ph. D thesis. SOAS University of London.
- Jayewardene, H. W. (1990). *The Regime of Islands in International Law; Series: Publications on Ocean Development*. Vol. 15, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers.
- Larson, D. L. (1994). Conventional, customary, and consensual law in the United Nations convention on the law of the sea. *Ocean Development & International Law*, Vol. 25, No.1, pp. 75-85.
- Nordquist, M. H., Moore, J. N. (1995). *Entry into Force of the Law of the Sea Convention*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Statute of the International Court of Justice. Retrieved from https://legal.un.org/avl/pdf/ha/sicj/icj_statute_e.pdf (Last Access: 4/3/2023).
- Tanaka, Y. (2012). *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press.
- U.S. Department of State. (1981). Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, Continental Shelf Boundaries: The Persian Gulf. *Limits in the Seas*, No. 94.

- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1980). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation (Countries). Declaration of the Ministry of Foreign Affairs concerning the Exclusive Economic Zone and its Delimitation of 25 July 1980. Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1980_Declaration.pdf (Last Access: 18/11/2022).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Retrieved from https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Last Access: 05/01/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1994). Circular No. 34 of 1994 concerning the Entry of Vessels into the Seaports of the United Arab Emirates and their Departure therefrom. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1994_Circular.pdf (Last Access: 05/01/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2009). Law of Sea, Bulletin No. 69. Retrieved from http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin69e.pdf (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2010). Law of Sea, Bulletin No. 71. Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin71e.pdf (Last Access: 24/12/2022).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2011b). United Arab Emirates: Communication dated 17 November 2011. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/communications/are_note_re_sau_2011.pdf (Last Access: 06/01/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2017). Law of Sea, Bulletin No. 88. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/LOS_88_WEB.pdf (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2011a). Table of Claims to Maritime Jurisdiction. Retrieved from <https://dl.icdst.org/pdfs/files4/0d7918aa76bf4675071f62ab252d598b.pdf> (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1968). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation. Offshore boundary agreement between Abu Dhabi and Dubai, 18 February 1968. Retrieved from <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ARE1968OB.PDF> (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1993). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation (Countries). Federal Law No. 19 of 1993 in respect of the delimitation of the maritime zones of the United Arab Emirates, 17 October 1993. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1993_Law.pdf (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2022). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation (Countries). Cabinet Resolution No. 35 of 2022 on the Application of the Straight Baseline System to the Coasts of the United Arab Emirates. 11 April 2022. Retrieved from <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEPOSIT/UnitedArabEmiratesLegStraightBaselinesEn.pdf> (Last Access: 04/03/2023).
- United Nations iLibrary. (2010). *Treaties and International Agreements Registered or Filed and Recorded with the Secretariat of the United Nations*, Agreement concerning settlement of offshore boundaries and ownership of islands between Qatar and the United Arab Emirates (with declarations and map). No. 43372, New York, United Nations Publications.
- United Nations. (1951). *Laws and Regulations on the Regime of the High Seas. Vol. I: 1. Continental Shelf, 2. Contiguous Zones, 3. Supervision of Foreign Vessels on the High Seas (United Nations Legislative Series)*. New York, United Nations Publications.
- United Nations. (1986). Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between International Organizations. Retrieved from https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_2_1986.pdf (Last Access: 07/05/2023).
- United Nations. (1993). Agreement between the Kingdom of Saudi Arabia and the United Arab Emirates on the Delimitation of Boundaries, Signed at Jeddah, Saudi Arabia, on 21 August 1974. Treaty Series, Vol. 1733, No. 1-30250. Retrieved from <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201733/i-30250.pdf> (Last Access: 7/1/2023).
- United Nations. (2005). Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. (Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 10 September 1964). Treaty Series, Vol. 516, P. 205, Retrieved from

http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_I_1958_territorial_sea.pdf (Last Access: 04/03/2023).

References:

- Al Neyadi, M. H. H. (1997). *Maritime Zones of the United Arab Emirates with Particular Reference to Delimitation*. Ph.D Thesis in Public International Law, Under Supervision of William C. Gilmore, Faculty of Law, University of Edinburgh.
- Al-Havirdizadeh, R., Hafez-Niya, M.R. (2014). A comparative study of Iran's maritime territories in the Persian Gulf and the Sea of Oman with the Convention on the International Law of the Sea. *Geographical Research Quarterly*, 30(4), pp. 30-53. [In Persian]
- Blake, G. H. (1992). International Boundaries and Territorial Stability in the Middle East: An Assessment. *GeoJournal*, 28 (3), pp. 365-373. DOI: <https://doi.org/10.1007/BF00817913>
- Charney, J. I., Alexander, L. M. (2004). International Maritime Boundaries (Vol. II-III). *The American Society of International Law*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers.
- Churchill, R., Lowe, A. (1991). International law of the seas. Translated by Aghaei, Bahman (1387). Tehran: Ganj Danesh Library Publications. [In Persian]
- Council of Minister's Decision. (2009). In respect of the Application of the Straight Baselines System to a Part of the Coast of the United Arab Emirates. No 5. Retrieved from https://www.marineregions.org/documents/are_mzn66_2009.pdf (Last Access: 22/11/2018).
- El-Hakim, A. A. (1979). *The Middle Eastern States and the Law of the Sea*. New York, Syracuse University Press.
- Harrison, J. (2008). Evolution of the Law of the Sea: developments in law-making in the wake of the 1982 law of the sea convention. Ph. D Thesis, School of Law, Edinburgh, University of Edinburgh.
- Harrison, J. (2011). *Making the Law of the Sea: a study in the development of international law*. Cambridge University Press.
- Helmi, H. (2018). *Maritime Boundary Delimitation in the Arabian/Persian Gulf: a study of Gulf state practice in the light of international law, with particular reference to the continental shelf*. Ph. D thesis. SOAS University of London.
- International Law of the Seas. (1982). Convention on the Law of the Sea. Translated by Pournuri, Mansour and Habibi, Mohammad (2013). Tehran: Madh al-Hawq. [In Persian]
- Jafari Veldani, A. (2009). Geopolitics of United Arab Emirates borders. *Political-Economic Information Quarterly*, Vol. 271 and 272, pp. 70-81. [In Persian]
- Jayewardene, H. W. (1990). *The Regime of Islands in International Law; Series: Publications on Ocean Development*. Vol. 15, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers.
- Kazemi, S.A.A. (1995). Legal dimensions of Iran's sovereignty in the Persian Gulf. Tehran: Publications of the Office of Political and International Studies of the Ministry of Foreign Affairs. [In Persian]
- Larson, D. L. (1994). Conventional, customary, and consensual law in the United Nations convention on the law of the sea. *Ocean Development & International Law*, Vol. 25, No.1, pp. 75-85.
- Madani, S.Z.D. (2014). The Law of Iran's Maritime Zones in the Persian Gulf and the Sea of Oman and the International Law of the Sea: Evaluation of Consistencies and Inadequacies in the Mirror of Today's Developments of the International Law of the Sea. *Oceanography Quarterly*, 6 (24), pp. 39-51. [In Persian]
- Mirheidar, D. (1386). *Basic concepts in political geography*. Tehran: Publications of the Geographical Organization of the Armed Forces. [In Persian]
- Moqtadar, H. (1998). *General international law*. Tehran: Publications of the Office of Political and International Studies of the Ministry of Foreign Affairs. [In Persian]
- Nordquist, M. H., Moore, J. N. (1995). *Entry into Force of the Law of the Sea Convention*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Rasty, E., Moradi, E., Ashrafi, A., and Eltiaminia, R. (2011). A reflection on the territorialization and territorial expansion of the United Arab Emirates in the Persian Gulf (with an emphasis on the most recent territorializations). *Defense Strategy Quarterly*, 10 (38), pp. 31-71. [In Persian]
- Sirfi, S. (2017). The application of direct lines of origin in the delimitation of maritime boundaries: with a special look at the delimitation of maritime boundaries between Iran and Kuwait. *Public Law Studies Quarterly*, 48 (3), pp. 483-505. [In Persian]
- Sohn, L.B., Gustafsson Uras, C.H., Noyes, J., and Franks, E. (2010). International law of the seas. Translated by Majandeh, Mohammad Habib (2010). Tehran: Jungle Publications. [In Persian]
- Statute of the International Court of Justice. Retrieved from https://legal.un.org/avl/pdf/ha/sicj/icj_statute_e.pdf (Last Access: 4/3/2023).
- Talai, F. (2011). *International law of the seas*. Tehran: Jungle Publications. [In Persian]
- Tanaka, Y. (2012). *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press.
- U.S. Department of State. (1981). Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, Continental Shelf Boundaries: The Persian Gulf. *Limits in the Seas*, No. 94.

- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLS). Retrieved from https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Last Access: 05/01/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1994). Circular No. 34 of 1994 concerning the Entry of Vessels into the Seaports of the United Arab Emirates and their Departure therefrom. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1994_Circular.pdf (Last Access: 05/01/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2009). Law of Sea, Bulletin No. 69. Retrieved from http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin69e.pdf (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2010). Law of Sea, Bulletin No. 71. Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin71e.pdf (Last Access: 24/12/2022).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2011b). United Arab Emirates: Communication dated 17 November 2011. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/communications/are_note_re_sau_2011.pdf (Last Access: 06/01/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2017). Law of Sea, Bulletin No. 88. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/LOS_88_WEB.pdf (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2011a). Table of Claims to Maritime Jurisdiction. Retrieved from <https://dl.icdst.org/pdfs/files4/0d7918aa76bf4675071f62ab252d598b.pdf> (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1968). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation. Offshore boundary agreement between Abu Dhabi and Dubai, 18 February 1968. Retrieved from <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ARE1968OB.PDF> (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (1993). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation (Countries). Federal Law No. 19 of 1993 in respect of the delimitation of the maritime zones of the United Arab Emirates, 17 October 1993. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1993_Law.pdf (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (UNDOALOS). (2022). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation (Countries). Cabinet Resolution No. 35 of 2022 on the Application of the Straight Baseline System to the Coasts of the United Arab Emirates. 11 April 2022. Retrieved from <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DEPOSIT/UnitedArabEmiratesLegStraightBaselinesEn.pdf> (Last Access: 04/03/2023).
- UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. (UNDOALOS). (1980). Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation (Countries). Declaration of the Ministry of Foreign Affairs concerning the Exclusive Economic Zone and its Delimitation of 25 July 1980. Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ARE_1980_Declaration.pdf (Last Access: 18/11/2022).
- United Nations iLibrary. (2010). *Treaties and International Agreements Registered or Filed and Recorded with the Secretariat of the United Nations*, Agreement concerning settlement of offshore boundaries and ownership of islands between Qatar and the United Arab Emirates (with declarations and map). No. 43372, New York, United Nations Publications.
- United Nations. (1951). *Laws and Regulations on the Regime of the High Seas. Vol. I: 1. Continental Shelf, 2. Contiguous Zones, 3. Supervision of Foreign Vessels on the High Seas (United Nations Legislative Series)*. New York, United Nations Publications.
- United Nations. (1986). Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between International Organizations. Retrieved from https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_2_1986.pdf (Last Access: 07/05/2023).
- United Nations. (1993). Agreement between the Kingdom of Saudi Arabia and the United Arab Emirates on the Delimitation of Boundaries, Signed at Jeddah, Saudi Arabia, on 21 August 1974. Treaty Series, Vol. 1733, No. 1-30250. Retrieved from <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201733/i-30250.pdf> (Last Access: 7/1/2023).
- United Nations. (2005). Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone. (Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 10 September 1964). Treaty Series, Vol. 516, P. 205, Retrieved from

http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_territorial_sea.pdf (Last Access: 04/03/2023).

Zaranshan, S.h. (2012). *Formation and recognition of customary international law*. Tehran: Ganj Danesh Publications. [In Persian]

نحوه استناد به این مقاله:

الهوردی زاده، رضا (۱۴۰۳). تحلیلی بر قوانین مناطق دریایی کشور امارات متحده عربی در پرتو حقوق بین‌المللی دریاها (با تأکید بر منافع سرزمینی ایران). *مطالعات جغرافیایی نواحی ساحلی*، ۵(۱)، صص ۹۹-۱۱۹.

DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.24486.1236

Copyrights:

Copyright for this article are retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

