

## 우리나라의 해양경계 설정에 관한 연구

### A Study on the establishment of Korean maritime boundaries

김백수<sup>1)</sup> · 최윤수<sup>2)</sup> · 김호균<sup>3)</sup> · 전창동<sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> 서울시립대학교 도시과학대학원 공간정보학과 석사(E-mail : kimbs1@momaf.go.kr)

<sup>2)</sup> 서울시립대학교 공간정보학과 부교수(E-mail : choiys@uos.ac.kr)

<sup>3)</sup> 해양수산부 국립해양조사원 해양조사연구실 연구사(E-mail : hokkim@momaf.go.kr)

<sup>4)</sup> 서울시립대학교 공간정보학과 석사과정(E-mail : hideo@uos.ac.kr)

#### Abstract

Since public awareness on the importance of sea is increasing, a number of states have ratified the United Nations Convention on the Law of the Sea. However several problems on marine boundary making are raising due to the ambiguity of law and importance of sea area.

The purpose of this study is to find a logical principal through overall consideration on decision of baseline points which is a criteria of maritime boundary delimitation. Accordingly, this paper considers the current status, problems and measures for marine boundary making and then presents an alternative on it.

*Key word* : maritime boundary, normal baselines, Lowest Astronomical Tide

## 1. 서론

대한민국의 국토는 삼면이 바다로 둘러싸여 중국, 러시아, 일본과 접하고 있는 반도국가로서 아시아대륙 동북단에 위치하고 있어, 유엔해양법협약 발효(1994. 11. 16)에 따른 국제해양질서의 변화로 국내·외적으로 관할수역에 대한 해양경계 획선을 둘러싸고 크고 작은 문제들이 대두되고 있다.

또한 전 세계적으로 해양의 중요성에 대한 인식 증대로 유엔해양법협약 가입국 수가 늘어났으나, 자국의 해양 관할 해역의 중요성 증대와 법 해석의 모호성으로 인하여 해양경계의 기점 설정이 과장되어 있다. 이런 시점에서 해양경계 획선의 기준이 되는 해양경계의 기점 설정 등에 관한 고찰을 통하여 합리적인 원칙을 찾는 데 연구의 목적이 있다. 따라서 본 연구에서는 해양경계 설정의 현황과 문제점, 해안의 저조선 결정 방법 등에 대하여 고찰해 보고 대안을 제시하고자 한다.

## 2. 해양경계의 현황과 문제점

### 2.1 해양경계의 현황

#### 2.1.1 중국

중국은 1992년 2월 25일 '영해 및 접속수역에 관한 법'을 제정하여 12해리를 영해의 폭으로 하고, 기선은 직선기선 방식을 채택하였다. 중국의

직선기선은 49개의 기점으로 총 48개의 직선기선을 선포하였다. 직선기선의 최대길이는 121.70해리이고, 최소길이는 0.13해리로 나타나고 있다.

#### 2.1.2 일본

일본은 1996년 6월 14일 종래의 '영해법'을 개정하여, '영해 및 접속수역에 관한 법률'로 개칭하면서 직선기선 방식을 도입하였고, 1997년 1월 1일부터 시행하고 있다. 일본의 직선기선은 194개의 기점으로 총 162개의 직선기선을 선포하였다. 직선기선의 최대길이는 62.27해리이고, 최소길이는 0.02해리로 나타나고 있다.

#### 2.1.3 대한민국

우리나라는 1977년 12월 본문 8조와 부칙으로 된 '영해법'을 제정하고 1978년 9월 '영해법시행령'을 마련하여 시행하였으나, 1995년 12월 6일 종래의 '영해법'을 개정하여 '영해 및 접속수역법'으로 개칭하면서 직선기선 방식을 도입하였고, 1996년 8월 1일부터 시행하고 있다. 우리나라의 직선기선은 23개의 기점으로 총 19개의 직선기선을 선포하였다. 직선기선의 최대길이는 60.34해리이고, 최소길이는 2.86해리로 나타나고 있다.

## 2.2 해양경계의 문제점

### 2.2.1 중국

1) 만의 요건 위배

중국은 만의 요건을 위배한 직선기선을 설정하고 있다. 산둥반도 부근(기점 1-5, 산둥가이자오-모예다오)의 해역은 굴곡이 심하거나 일련의 도·서로 이루어져 있지 않으며, 기점 2-3(산둥가이자오-모예다오) 사이의 연안의 26.7해리에 달하는 2개의 만입을 연결한 만구폐쇄선은 만의 요건을 충족하지 못하므로 직선기선의 기점이 될 수 없다.

2) 해안선의 복잡성 요건을 위배한 경우

기점 5-8(모예다오-다스한다오)의 경우 통상기선을 설정해도 무방할 정도로 작은 만입을 가지는 단순한 해안선을 가지고 있으므로 직선기선을 설정할 이유가 타당하지 못하다. 기점 6(수스한다오), 7(차오리안다오), 8(다스한다오)은 작은 소도로 본토에서 약 15해리, 16해리, 26해리씩 떨어져 있으며, 기선 6-7과 7-8의 길이는 각각 84.1해리와 71.8해리로서 도·서의 인접 밀집성의 결여로 섬의 요건에 따른 일련의 도·서로 간주할 수는 없다고 할 수 있다. 기점 8-11(다스한다오-쉐스한다오)의 해역은 121.7해리 길이의 직선기선 8-9(다스한다오-마케이행)를 비롯, 24.6해리 길이의 직선기선 9-10(마케이행-와이케이자오), 100.8해리 길이의 직선기선 10-11(와이케이자오-쉐스한다오)이 존재한다. 광대한 저조시용기인 동지역에서 황해와 동중국해로 흘러들어가는 몇몇 강을 제외하고는 해안선이 대체적으로 단조로운 편이다. 특히 기점 9는 수심 3미터 이하에 위치해 있고, 기점 10은 본토로부터 12해리 이원에 있어, 저조고지에 위치하며, 8-9와 9-10에 인접하는 일련의 도·서가 존재하지 않는다.

3) 도·서의 인접성 조건 위배

기점 12-15(하이자이오-유스한리에다오)는 기선이 육지의 일반적인 방향으로부터 이탈하고 있으며, 육지와 밀접하지 못한 기점들이다. 기점 12(하이자이오)는 본토로부터 약 60해리 이상 떨어진 '해초'로 우리가 알고 있는 동도(Tungdao ; Barren Island)이다. 이곳의 기선은 그 방향이 육지의 일반적인 방향과 일치하지 않고, 기선을 획선함으로써 생기는 내수의 성격이 내수제도의 본질에 적절할 정도로 육지와 밀접하게 연관되어 있지 않다. 기점 13(동난지아오)의 경우는 기점 12 외측 600m지점에 위치한 동남초로서 연안 저조선에서의 거리가 69.6해리이며, 해도상에도 잘 표기되어 있지 않은 암초이다.

기점 14(리양시웅디유)와 15(유스한리에다오)도 일련의 '도·서가 해안을 따라 본토의 가까운 거리에 있어야 한다'는 요건을 충족시키지 못하고 있다.

2.2.2 일본

1) 만의 요건 위배

만구폐쇄선의 길이가 52해리에 달하는 와카사만 해역은 국제법적 타당성을 인정받을 수 없으며, 태평양측의 시코쿠 해역도 56해리에 이르는 만구폐쇄선을 직선기선으로 사용하고 있어 그 타당성을 인정받을 수 없다. 이러한 경우에는 '역사적 만'을 주장하여 24해리를 초과하는 만구폐쇄선을 설정할 수 있다고 주장하기도 하지만, 일본이 최초로 영해법을 제정하여 통상기선에 의한 영해를 설정해 온 1977년 이래 이러한 해역에서 역사적 만을 주장할 만한 근거는 없다고 보아야 한다.

2) 해안선의 복잡성 요건을 위배한 경우

오키노시마 동북방 해역은 도·서가 존재하고 해안선이 단순하기 때문에 통상기선을 설정해도 무방하며, 큐슈 서남방해역은 해안으로부터의 이탈거리가 50해리가 되고 도·서의 인접성과 밀집성이 결여되어 있다. 또한 홋카이도 서남방해역도 해안선의 단순하기 때문에 직선기선을 설정하는 것은 타당하지 못하다.

3) 도·서의 인접성 조건 위배

노도반도와 헤쿠라지마 북방해역의 직선기선의 길이는 각각 약 33해리, 62해리, 43해리, 50해리로서 총연장이 약 188해리에 이르고 있다. 이 해역은 도·서의 존재를 이유로 통상기선의 사용이 곤란한 곳은 아니고, 또한 헤쿠라지마에 설정한 직선기선은 해안의 일반적 방향으로부터 현저히 이탈하고 있다.

3. 해안의 저조선 결정

3.1 조석자료 및 분석방법

국제수로기구(IHO)는 해도의 저조선인 기본수준면(Datum Level)을 정확히 규정되지 않는 '조위가 빈번하게 이면 이하로 떨어지지 않는 충분히 낮은 면'으로 정의하고 있어 국가별로 각각 다르게 적용하고 있다.

유엔해양법협약에 규정하고 있듯이 '연안국이 공인한 대축척 해도에 표시된 해안의 저조선'으로부터 해양경계의 기선이 획선되기 때문에 연안국들이 자국에 유리한 해도의 수심기준면을 적용하기 위한 분석을 진행하고 있다.

해안의 저조선을 결정함에 있어 조석분석은 필수 요소로, 관측된 조위자료를 이용하여 조석조화분해를 통해 얻어진 조석조화상수들이 해도에 적

용되는 저조선을 결정하는데 사용된다. 따라서 본 연구에서는 우리나라 해양경계의 기선 결정에 기준이 되는 해도의 저조선을 분석하기 위해 국립해양조사원이 관측을 수행 중인 36개 조위관측소 중에서 19년 이상 장기관측이 이루어지고 결측이 적어서 자료의 획득율이 높은 16개 조위관측소(인천, 안흥, 보령, 군산, 대흑산도, 목포, 제주, 서귀포, 완도, 여수, 통영, 부산, 울산, 포항, 묵호, 속초)에서 수집한 시간별 조위자료가 분석되었다.

### 3.2 조석기준면 분석

현재 우리나라에서 해도의 수심기준면으로 채택하고 있는 것은 약최저저조면(Approx. LLW)으로 평균해면으로부터 조석의 4대 분조( $O_1$ ,  $K_1$ ,  $M_2$ ,  $S_2$ ) 진폭의 합만큼 내려간 면이다. 약최저저조면은 인도양대조저조면이라고하며, George Darwin이 인도에서의 해도작성을 위한 수심측량의 기준으로 제시한 것으로 일제시대부터 일본이 이를 채택하여 사용하던 것을 우리나라도 현재까지 적용하고 있는 실정이다.

조석조화분해로부터 얻어진 16개 조위관측소의 조석조화상수를 가지고 1987년부터 2005년까지 조위관측소별 4대 분조의 진폭에 대한 평균과 표준편차는 <표 1>과 같다.

조석기준면은 조석의 4대 분조 진폭의 조합으로 결정되는 약최저저조면, 대조평균저조면, 평균저조면, 소조평균저조면, 평균해면, 소조평균고조면, 평균고조면, 대조평균고조면, 약최고고조면 등이 있고, 장기간 관측된 조위 자료로부터 예측된 최대천문조위(HAT)<sup>1)</sup>와 최저천문조위(LAT)<sup>2)</sup>가 있다.

<표 2>와 같이 최고천문조위는 다른 모든 조석기준면보다 높은 면으로 연안재해 방재를 위한 해안가의 위험경계선 등의 제한선으로서 유리하다.

### 3.3 해도의 수심기준면 적용

공간지리정보(GIS)의 수평적 성분은 일반적으로 X, Y로 표시하고 수직성분은 Z값으로 나타내며, 수직성분을 결정하는 조석은 국가지리정보(NGIS)의 필수 요소 중의 하나이다.

최근 국제수로기구는 최저천문조위를 해도의 수

심기준면으로 설정할 것을 권장<sup>3)</sup>하고 있으며, 영국 등 20여개 국가에서 이를 채택하고 있다. 영국 해군 수로부는 해도의 수심기준면을 최저천문조위로 결정하고 해도를 재편집하여 발간하고 있다.

최저천문조위는 갯벌이 발달된 우리나라 황해에서 영토확보 측면에서 약최저저조면보다 유리하게 활용할 수 있다. 서해안에서 약최저저조면보다 최저천문조위가 약 39cm~85cm 낮으므로 수평적으로 관할해역의 면적이 확장된다. 따라서, 본 연구에서는 인천조위관측소에서 관측된 조석자료를 분석하고 약최저저조면을 기준면으로 하는 해도에 최저천문조위를 적용할 경우 기준면에 의한 차이가 어떻게 나타나는지를 비교하였다.

<표 2>와 <표 3>의 최고천문조위 및 최저천문조위는 조위 예측자료로 산출된 것으로, ①과 ④는 천문분조와 천해분조의 합에 의한 것이며, ②와 ③은 천문분조만으로 구해진 것이다. 이것은 지역에 따라 천문분조와 천해분조의 합이 천문분조만으로 예측된 것보다 클 수도 있고 작을 수도 있다는 것을 나타낸다.

따라서 최고천문조위 및 최저천문조위를 사용하는 경우 천문분조와 천해분조의 합 또는 천문분조만으로 예측된 값 중 어느 것을 채택할 것인지 비교·분석을 통해 유리한 것을 선택해야 한다.

최저천문조위면과 약최저저조면의 차가 가장 큰 곳은 인천으로 85.3cm이며, 가장 작은 곳은 포항으로 14.1cm로 나타났다.

인천조위관측소에서 나타난 최저천문조위면과 약최저저조면의 차이 85.3cm를 해도에 적용해보기 위해 덕적도항을 선택하여 적용한 결과 조간대의 넓이가 <그림 1>과 같이 221,280m<sup>2</sup>만큼 확장되는 것을 알 수 있었다.

본 연구에서 알 수 있듯이 전 세계적으로 조차가 큰 우리나라에서는 단순히 해도의 저조선 및 해안선 기준면 결정을 떠나 관할해역의 확장, 선박의 안전항해, 해수범람 및 재해예방 등에 큰 비중을 차지함으로 국가차원에서 해도의 저조선 및 해안선의 기준면에 대한 전반적인 재검토가 필요한 시점이다.

1) 최고천문조위(Highest Astronomical Tide) : 평균적인 기상상태에서 천문학적인 조석에 의해 예측되는 최대 조위  
2) 최저천문조위(Lowest Astronomical Tide) : 평균적인 기상상태에서 천문학적인 조석에 의해 예측되는 최소 조위

3) IHO 수로측량기준(Special Publication No.44) : In order for the bathymetric data to be fully exploited in the future using advanced satellite observation techniques, tidal observations should be related both to a low water datum (usually LAT) and also to a geocentric reference system, preferably the World Geodetic System 84 (WGS84) ellipsoid.

<표 1> 조위관측소별 4대 분조의 19년간(1987~2005) 진폭의 평균과 표준편차

Station	AMPLITUDE(cm)							
	M <sub>2</sub>		S <sub>2</sub>		K <sub>1</sub>		O <sub>1</sub>	
	MEAN	S.D.	MEAN	S.D.	MEAN	S.D.	MEAN	S.D.
인천(IC)	287.4	2.7	113.5	1.7	39.2	0.5	28.7	0.5
안흥(AH)	209.9	1.1	81.6	0.7	35.6	0.3	26.6	0.4
보령(BR)	229.1	1.3	88.5	0.6	35.7	0.3	26.7	0.4
군산(KS)	220.3	2.6	84.3	1.3	34.8	0.4	26.1	0.4
목포(MP)	140.3	2.9	47.2	1.4	30.9	0.5	23.8	0.6
대흑산도(DH)	105.9	1.1	36.2	0.4	23.8	0.6	18.9	0.6
제주(JJ)	68.9	0.6	28.2	0.4	22.9	0.2	16.8	0.2
서귀포(SG)	75.7	1.0	33.6	0.4	24.3	0.2	17.8	0.2
완도(WD)	104.3	1.3	44.8	0.6	26.9	0.2	19.5	0.2
여수(YS)	96.9	1.4	44.5	0.6	18.9	0.2	12.8	0.1
통영(TY)	77.7	1.0	35.8	0.4	14.7	0.1	9.8	0.1
부산(BS)	38.9	0.7	18.2	0.2	4.4	0.1	1.6	0.1
울산(US)	15.8	0.2	7.5	0.1	3.2	0.1	2.9	0.1
포항(PH)	3.2	0.4	0.7	0.1	4.0	0.1	4.2	0.1
목호(MH)	6.4	0.2	2.2	0.1	4.7	0.1	4.5	0.1
속초(SC)	7.0	0.1	2.5	0.1	5.0	0.1	4.6	0.1

<표 2> 16개 조위관측소의 조석기준면

Station	Tidal datum										
	HAT		Approx. HHW	HWOST	HWOMT	HWONT	MSL	LWONT	LWOMT	WLOST	Approx. LLW
	①	②									
인천(IC)	1001.9	985.6	937.6	869.7	756.2	642.7	457.8	294.9	181.4	67.9	0.0
안흥(AH)	761.1	743.8	707.4	645.2	563.6	482.0	356.3	225.4	143.8	62.2	0.0
보령(BR)	826.7	812.5	760.0	697.6	609.1	520.6	388.6	239.4	150.9	62.4	0.0
군산(KS)	787.1	780.6	731.0	670.1	585.8	501.5	366.5	229.5	145.2	60.9	0.0
목포(MP)	533.6	529.5	484.4	429.7	382.5	335.3	237.0	149.1	101.9	54.7	0.0
대흑산도(DH)	405.7	400.1	369.6	326.9	290.7	254.5	190.6	115.1	79.9	42.7	0.0
제주(JJ)	327.0	322.7	273.6	233.9	205.7	177.5	155.0	96.1	67.9	39.7	0.0
서귀포(SG)	343.8	342.4	302.8	260.7	227.1	193.5	161.1	109.3	75.7	42.1	0.0
완도(WD)	441.9	436.9	391.0	344.6	299.8	255.0	206.2	136.0	91.2	46.4	0.0
여수(YS)	405.7	405.9	346.2	314.5	270.0	225.5	184.9	120.7	76.2	31.7	0.0
통영(TY)	321.7	323.4	276.0	251.5	215.7	179.9	146.3	96.1	60.3	24.5	0.0
부산(BS)	160.8	159.8	126.2	120.2	102.0	83.8	69.1	42.4	24.2	6.0	0.0
울산(US)	77.0	77.4	58.8	52.7	45.2	37.7	31.0	21.1	13.6	6.1	0.0
포항(PH)	56.6	57.9	24.2	16.0	15.3	14.6	17.7	9.6	8.9	8.2	0.0
목호(MH)	54.3	56.3	35.6	26.4	24.2	22.0	19.2	13.6	11.4	9.2	0.0
속초(SC)	61.6	60.3	38.2	28.6	26.1	23.6	22.8	14.6	12.1	9.6	0.0

<표 3> 16개 조위관측소의 수심기준면

Station	Chart datum							LAT	
	MSL	Mean LW	Mean lower LW	Mean LW springs	Lowest LW	Indian spring LW	Lowest LW	③	④
인천(IC)	468.8	170.4	122.4	56.9	16.8	0.0	-70.3	-69.9	-85.3
안흥(AH)	353.7	146.4	102.4	64.8	35.7	0.0	-36.2	-52.4	-48.3
보령(BR)	380.0	159.5	115.4	71.0	39.2	0.0	35.4	-45.0	-39.4
군산(KS)	365.5	146.2	103.1	61.9	31.4	0.0	-40.8	-56.3	-50.1
목포(MP)	242.2	96.7	58.0	49.5	30.8	0.0	-25.1	-41.4	-83.3
대흑산도(DH)	184.8	84.7	54.5	48.5	34.3	0.0	-8.5	-34.6	-49.6
제주(JJ)	136.8	86.1	58.0	57.9	48.2	0.0	11.0	-27.8	-35.7
서귀포(SG)	151.4	85.4	55.6	51.8	40.9	0.0	0.8	-37.2	-39.4
완도(WD)	195.5	101.9	69.1	57.1	42.2	0.0	-5.0	-32.9	-40.8
여수(YS)	173.1	88.0	65.6	43.5	29.4	0.0	-7.5	-31.1	-37.0
통영(TY)	138.0	68.6	51.3	32.8	21.5	0.0	-7.5	-26.3	-33.9
부산(BS)	63.1	30.2	26.0	12.0	6.3	0.0	-4.7	-21.2	-31.7
울산(US)	29.4	15.2	10.9	7.7	5.4	0.0	-0.8	-30.1	-21.8
포항(PH)	12.1	14.5	8.7	13.8	3.4	0.0	8.2	-14.1	-11.8
목호(MH)	17.8	12.8	6.3	10.6	9.7	0.0	3.2	-16.9	-16.1
속초(SC)	19.1	15.8	9.0	13.3	12.4	0.0	5.4	-17.3	-16.6

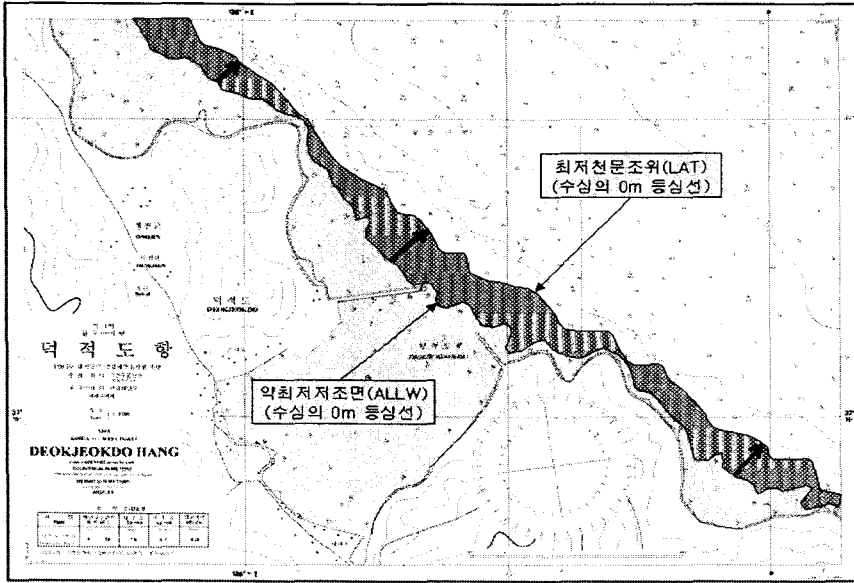


그림 1. 최저천문조위를 해도에 적용한 결과 조간대의 변화 : (LAT(883,100m<sup>2</sup>)-ALLW(661,820m<sup>2</sup>)=221,280m<sup>2</sup>)

#### 4. 결론

전 세계적으로 해양의 중요성에 대한 인식 증대로 유엔해양법협약 가입국 수가 늘어났으나, 법 해석의 모호성과 관할 해역의 중요성 증대로 인해 해양경계 획선을 둘러싸고 크고 작은 문제들이 대두되고 있다.

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있고 해양의 적극적 이용이 국부창출의 기본이라는 인식 아래 바다를 둘러싼 문제에 능동적인 대응을 하고 있다.

국가간의 경계획정의 문제는 한 국가에 있어 최고 중대사중의 하나임에 틀림없다. 국경에 부여되는 심리적, 상징적 의미는 그 경제적, 전략적 중요성을 훨씬 상회하는 어떤 절대적 측면을 가진다해도 과언이 아니다.

이런 시점에서 해양경계 획선의 기준이 되는 해양경계의 기점 설정 등에 관한 고찰을 통하여 분석 결과를 요약하고 우리나라 해양경계 설정을 위한 대응방안을 제시하면 다음과 같다.

- 1) 유엔해양법협약에서 정의하는 배타적 경제수역 및 대륙붕을 규명하기 위해서는 영해기점조사, 수로측량, 심부탐사 등의 체계적이고 과학적인 조사가 이루어져야 한다.
- 2) 영해기점조사를 실시할 경우에는 기선측량, 수심측량 등과 더불어 조석관측을 실시해야 하며, 영해기점에 대한 측지학적 근거자료 확보를 위한 지속적인 해양측지기준망 관측 및 시스템구축이 필요하다.
- 3) 주변국과 해양경계 획선을 대비하여 대축척 해

도를 이용한 영해기점도, 배타적 경제수역도, 대륙붕 수역도 등의 해양경계 특수도 제작이 요구된다.

- 4) 국제수리기구의 권고, 관할해역의 확장, 해수범람 및 재해예방 등을 고려하여, 해도의 저조선은 약최저저조면에서 최저천문조위로 해안선은 약최고고조면에서 최고천문조위로 기준면을 조정하여야 한다.

단, 천문분조와 천해분조를 모두 사용하여 구한 값은 지역에 따라 천문분조만을 사용해서 구한 값보다 클 수도 있고 작을 수도 있어, 둘 중에 유리한 것을 선택하여야 한다.

이와 같이 유엔해양법협약이 1994년 발효한 이래 시행과정에서 해양경계의 기점 및 기선의 적용 문제 등을 합리적이고 바람직하게 대응하기 위해서는 해양법·해양물리·해양지질·측지 등의 전문가가 참여하는 민·관·학·연 등 범정부 차원의 실무대책반을 구성하여야 한다. 또한 인접국가와 해양경계 획정을 대비하여 현황과 문제점 등을 파악하고 체계적인 준비를 하여야 할 것이다.

#### 참고 문헌

- 권문상(1989), 海洋境界劃定에 관한 研究, 경희대학교 대학원 박사학위 논문
- 김영구(2004), 한국과 바다의 국제법, 21세기 북스
- 오선호(2006), 대륙붕 경계획정에 관한 연구, 성균관대학교 대학원 석사학위 논문
- 외교통상부(2003), 東北亞 海洋法令集, 一潮閣

- 해양수산부(2004), 국제해양분쟁사례연구, 해양법포럼
- 金子利喜男(2005), 世界の領土・境界紛争と國際裁判, 明石書店
- 北條政郎의 3인(2002), 境界確認・鑑定의 手引, 新日本法規出版株式會社
- Charney, Jonathan I. and Alexander, L.M. (1993), International Maritime Boundaries. 3 vols., American Society of International Law (Dordrecht, Boston, London : Martinus Nuhoff Publishers).
- Charney, Jonathan I. (1999), Rocks that cannot Sustain Human Habitation, The American Journal of International Law, Vol. 93 Issue 4, pp. 863-878
- Department of State, United States of America (1996), Limits in the Seas No.117
- Department of State, United States of America (1998), Limits in the Seas No.120
- Department of State, United States of America (1998), Limits in the Seas No.121
- IHB (2006), A MANUAL ON TECHNICAL ASPECTS OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA
- IHO (1998), Special Publication No.44