



Bosnia y Herzegovina: El Estado Ribereño de *jure* pero no *de facto*

RESUMEN

Desde la desintegración de la ex Yugoslavia en 1992, Bosnia y Herzegovina se ha quedado con sólo una pequeña franja de costa, la que le permite llamarse Estado ribereño. La ex Yugoslavia era parte de la CONVEMAR por lo cual, desde su independencia, Bosnia y Herzegovina lo siguió siendo, así como de otras convenciones creadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). En vez de seguir con esa tendencia de formar parte de las convenciones internacionales y tener su lugar en la arena marítima mundial ha hecho todo lo contrario. Además de no ser capaz de firmar ninguno de los convenios creados por la OMI, no ha podido implementar los convenios firmados anteriormente por la ex Yugoslavia.

Hoy en día, el mayor problema con el que se enfrenta Bosnia y Herzegovina es la falta de la voluntad política para impulsar su desarrollo marítimo, carece de marco jurídico y falta de una autoridad marítima que sería la encargada de imponer las reglas del juego. Hasta que esto no cambie, el país no va a poder gozar de todos los beneficios que trae el hecho de ser un Estado ribereño.

Bosnia y Herzegovina tiene la oportunidad de delimitar sus zonas marinas, formar una autoridad marítima, adoptar e implementar las convenciones internacionales creadas por la OMI y definitivamente, considerarse como un Estado ribereño.

Palabras clave: de jure, de facto, Estado ribereño, zonas marinas, autoridad marítima, ex Yugoslavia, CONVEMAR, líneas base

ABSTRACT

Since the disintegration of the former Yugoslavia in 1992, Bosnia and Herzegovina has been left with only a small strip of coastline, which still allows it to be called a coastal State. The former Yugoslavia was part of UNCLOS, which automatically since its independence, made Bosnia and Herzegovina part of the

¹ Maestro en Derecho Marítimo Internacional por el *IMO International Maritime Law Institute* (IMLI-OMI, Malta), Maestro en Derecho Internacional Público y Derecho de la Unión Europea y Licenciado en Derecho Internacional y Diplomacia por el *American University in Bosnia and Herzegovina*.



convention and other conventions ratified by the former country. Instead of continuing with that tendency to be part of international conventions and have their place in the international maritime arena, Bosnia and Herzegovina has done the opposite. Not only has not been able to sign any of the conventions created by the IMO, but it has not been able to implement the conventions signed previously by the former Yugoslavia.

Today, the biggest problem facing Bosnia and Herzegovina is the lack of political will to boost its maritime development, the country lacks of a legal framework and a maritime authority that would be in charge of imposing the rules of the game. Until these changes, the country will not be able to enjoy all the benefits of being a coastal State.

Bosnia and Herzegovina has the opportunity to delimit its marine areas, establish a maritime authority, adopt and implement the international conventions created by the IMO and definitely, consider itself as a coastal State.

Key words: de jure, de facto, coastal State, maritime zones, maritime authority, former Yugoslavia, UNCLOS, base lines.

Introducción

Con una extensión de 10 km de costa, Bosnia y Herzegovina se encuentra considerado como un Estado ribereño de acuerdo al Derecho Internacional, concretamente de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).² Por otro lado, existen posturas que sostienen que Bosnia y Herzegovina no se considera un Estado ribereño, puesto que a pesar de que posee tanto una franja costera, como salida al mar, no cuenta con una Autoridad o Administración Marítima Nacional, por lo que la actividad marítima es prácticamente nula.³

Desde su reconocimiento internacional como país independiente después de la desintegración de Yugoslavia en 1992, Bosnia y Herzegovina ha formado parte de la CONVEMAR; sin embargo, su gobierno no ha tomado las medidas necesarias para disfrutar de sus derechos y asumir sus deberes en su carácter de Estado ribereño.

² United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3 (CONVEMAR)

³ Vedrana Maglajlija, *Bosnia and Herzegovina has a sea, but it is not a coastal state*, (Al Jazeera July 2015), available at: <http://balkans.aljazeera.net/vijesti/bosna-i-hercegovina-ima-more-ali-nije-pomorska-zemlja>



Tomando en consideración que uno de los objetivos principales de la Convención es definir y regular las cuestiones relacionadas con el mar; un punto central se referiría a la siguiente interrogante: ¿qué tan lejos de la costa se extiende el poder de un Estado ribereño?⁴

Ausencia de marco jurídico e instituciones marítimas

Actualmente, en Bosnia y Herzegovina no existe normatividad en materia de Derecho Marítimo. Lo anterior se debe en mucho a la falta de la delimitación de las fronteras marítimas con el Estado ribereño vecino: la República de Croacia; puesto que el único intento formal de delimitación entre ambas naciones se materializó con la firma de un Acuerdo Fronterizo en el año 1999, sin embargo, nunca fue ratificado, y por ende, tampoco implementado.

Además del problema de la falta de delimitación y negociación de las fronteras marítimas, Bosnia y Herzegovina se enfrenta a la falta de un marco legal integral para llevar a cabo la gestión de cuestiones marítimas, así como la falta de tecnología apropiada para cuantificar, calificar y explotar los recursos que se encuentran en el mar, y la falta de medios para ejercer y garantizar sus derechos soberanos. Estos problemas impiden que el país pueda desarrollar iniciativas independientes en la búsqueda de sus objetivos políticos internos y externos en relación con los asuntos oceánicos y del Derecho del Mar.⁵

En Bosnia y Herzegovina no existe Guardia Costera ni Marina de Guerra, por lo que el país podría verse vulnerable ante amenazas provenientes del mar, tales como terrorismo, piratería, contrabando de armas, tráfico de drogas, migración ilegal y posibles ataques militares por vía marítima. Por lo que hace a la Marina Mercante, la institución que se supondría ser la responsable en asuntos de la materia y regular las actividades concernientes al desarrollo marítimo nacional, es el Ministerio de Comunicaciones y Transporte; sin embargo, éste tampoco cuenta con facultades legales en el ramo y en consecuencia, avocándose únicamente a la regulación de las vías terrestre y marítima.

El propósito de tener una legislación marítima adecuada

La situación *sui generis* de Bosnia y Herzegovina, lo convierte en un Estado ribereño *de jure* pero no así *de facto*; en razón de que, si bien es cierto que goza de todos los derechos y obligaciones consagrados en la CONVEMAR al ser Estado miembro de la misma, también lo es que en la práctica no los ejerce.

De acuerdo con el Derecho Internacional Público, la sola ratificación de un Tratado Internacional no es suficiente para su efectiva implantación a nivel nacional; por lo que es necesario la armonización del

⁴ Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

⁵ Elisio Benedito Jamine, *Maritime Boundaries Delimitation, Management and Dispute Resolution*, (2006 – 2007), Center for Oceans Law and Policy University of Virginia School of Law, 5.



derecho internacional al doméstico. En ese sentido y tomando en cuenta que Bosnia y Herzegovina es un país monista, es decir, un Estado cuya ratificación de Tratados Internacionales tiene efectos legales de armonización *per se*, se requiere de una legislación secundaria idónea mediante la cual se hagan efectivos sus derechos y obligaciones consagrados en CONVEMAR, así como el establecimiento de sus zonas marinas y la creación de autoridades marítimas.

La materialización de la citada legislación, representaría el primer paso para que Bosnia y Herzegovina se convirtiera completamente en un Estado ribereño, apegado a un marco jurídico nacional adecuado que esté en consonancia con el Derecho Internacional y el Derecho Internacional Consuetudinario. Esto permitiría al país tomar medidas económicas, políticas y jurídicas dentro de sus zonas marítimas; asimismo, proporcionaría la plataforma para resolver la disputa fronteriza entre Bosnia y Herzegovina y Croacia derivada de la disolución de la República Federal Socialista de Yugoslavia.⁶ Aunado a lo anterior, si ambos Estados logran llegar a un acuerdo común y resolver sus disputas, les permitiría otorgar licencias para disfrutar de los recursos naturales que se encuentran en las áreas disputadas.

Por otra parte, Bosnia y Herzegovina podría finalmente definir sus aguas interiores y mar territorial, así como llevar a cabo el reconocimiento de su zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental de acuerdo con la CONVEMAR; lo que se traduciría en un mejor control sobre las actividades de navegación de los buques extranjeros que operan en sus aguas, así como el aprovechamiento de sus recursos naturales.

Otra ventaja sería la determinación de los derechos de navegación de los buques extranjeros en las aguas de Bosnia y Herzegovina. En el mar territorial, Bosnia y Herzegovina tendría jurisdicción absoluta, lo que significa que los buques extranjeros tienen derecho de paso siempre que éste sea inocente.⁷ Sin embargo, Bosnia y Herzegovina se reservaría el derecho de adoptar sus propias leyes y reglamentos sobre el paso inocente por razones de seguridad de la navegación y regulación del tráfico marítimo, la conservación de los recursos vivos y la preservación del medio ambiente marítimo.⁸ Por otro lado, en lo que respecta a la navegación en la zona contigua, Bosnia y Herzegovina tendría el poder de ejercer el control necesario para evitar y castigar las violaciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios dentro de su territorio o mar territorial.⁹

⁶ La República Federativa Socialista de Yugoslavia no tenía fronteras claramente definidas, incluyendo las marítimas. Con la extinción de la Ex - Yugoslavia y la creación de los nuevos países, éstos tuvieron que llevar a cabo negociaciones sobre sus nuevos límites. Bosnia y Herzegovina y Croacia comenzaron las negociaciones en 1998 pero nunca llegaron a un acuerdo final.

⁷ CONVEMAR (n. 2) Arts. 17, 18 y 19.

⁸ Ibid, Artículo 21.

⁹ Ibid, Artículo 33.



Beneficios del reconocimiento de zonas marinas de acuerdo a CONVEMAR

Las zonas marinas determinan la soberanía o los derechos soberanos de un Estado ribereño en materia de medio ambiente costa afuera.¹⁰ Los Convenios de Ginebra sobre mar territorial y zona contigua, plataforma continental y alta mar, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que fueron aprobados el 29 de abril de 1958 y el 10 de diciembre de 1982, respectivamente, son reconocidos como leyes pertinentes sobre asuntos oceánicos. Estos convenios contienen disposiciones sobre el reconocimiento de zonas marítimas tales como aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental y aguas archipelágicas, las cuales pueden ser establecidas por un Estado ribereño.¹¹

El punto desde el que se miden todas las zonas marítimas se llama línea base. La línea de base es la línea de agua de un estado costero a partir de la cual se miden el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.¹²

Hay tres tipos de líneas de base:

Línea de base normal: la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como se indica en los mapas a gran escala reconocidos oficialmente por el Estado ribereño.¹³

Líneas de base rectas: en las localidades donde la línea de costa está profundamente demarcada y cortada, o si hay una franja de islas a lo largo de la costa en sus inmediaciones, el método de líneas de base rectas que unen los puntos apropiados puede emplearse para dibujar la línea de base desde la cual del mar territorial se mide.¹⁴

Líneas de base archipelágicas: dentro de las aguas archipelágicas, el estado archipelágico puede trazar líneas de cierre a lo largo de la desembocadura de los ríos, bahías o las obras portuarias más externas para la delimitación de sus aguas internas.¹⁵ La anchura del mar territorial y otras zonas marítimas de un estado archipelágico se extraerá de las líneas de base archipelágicas.¹⁶

¹⁰ Australian Government, *Border Protection Command*—(Fact sheet) available at: https://www.border.gov.au/Factsheets/Documents/bpc_factsheet_maritimezones1.pdf

¹¹ Mom Ravin, *Law Of The Sea - Maritime Boundaries and Dispute Settlement Mechanisms*, (Chapter 1, 2005) 5.

¹² Ibid, 6.

¹³ CONVEMAR (n. 2) Artículo 5.

¹⁴ CONVEMAR (n. 2) Artículo 7(1).

¹⁵ Ibid, Artículo 50.

¹⁶ Ibid, Artículo 48.



Según el tipo de costa presente en Bosnia y Herzegovina, el tipo de línea de base más adecuado para la costa de Bosnia y Herzegovina sería el normal.

Aguas Interiores

Las aguas interiores son aquellas que están situadas del lado de tierra de la línea de base. Por lo tanto, incluye partes del mar a lo largo de la costa hasta la marca de bajamar y puertos.¹⁷ De acuerdo con la CONVEMAR, el Estado ribereño ejerce plena soberanía sobre sus aguas interiores, y los buques extranjeros que se encuentren en estas aguas deben observar las leyes y reglamentos del Estado ribereño en cuestión.¹⁸

Si Bosnia y Herzegovina estableciera sus líneas de base, podría ejercer la plena soberanía sobre sus aguas interiores con certeza; lo que significa que los barcos extranjeros necesitarían una autorización especial del gobierno para ingresar a ellas. Asimismo, Bosnia y Herzegovina ejercería la plena soberanía sobre bahías y puertos ubicados en sus aguas interiores; también tendría derecho a internacionalizar sus puertos a fin de que fueran accesibles para buques extranjeros si las autoridades así lo deciden. De igual manera, Bosnia y Herzegovina tendría derecho a cerrar sus puertos, si esto fuera necesario para la paz general.¹⁹

Mar Territorial

Cada Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta el límite que no exceda las 12 millas náuticas, medido desde la línea de base determinada de acuerdo con la CONVEMAR.²⁰ La soberanía de un Estado se extiende a su mar territorial, su lecho y subsuelo, así como al espacio aéreo sobre el mar territorial,²¹ sujeto al derecho de paso inocente otorgado a los buques de todos los Estados.²²

El mar territorial podría, sin embargo, estar a menos de 12 millas náuticas tratándose de dos Estados con costas opuestas o adyacentes de menos de 24 millas náuticas, como es el caso concreto de Bosnia y Herzegovina cuyas zonas marinas coinciden con las de Croacia. Cuando las costas de los dos Estados son opuestas o adyacentes entre sí, ninguno de los dos Estados tiene derecho, si no se llega a un acuerdo entre ellos para extender su mar territorial más allá de la línea mediana, por lo que aplicaría cada punto

¹⁷ Ibid, Artículo 8(1).

¹⁸ Ibid, Artículo 2(1).

¹⁹ Robin Churchill, 'Coastal waters' in David Joseph A. and others, *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume 1* (OUP, 2014)10.

²⁰ CONVEMAR (n. 2) Artículo 3.

²¹ Ibid, Artículo 2(2).

²² Ibid, Artículo 17.



equidistante de los puntos más cercanos de la línea de base a partir de la cual se mide la amplitud del mar territorial.²³

Bosnia y Herzegovina sería soberano dentro de su mar territorial y podrá ejercer cualquier acto de soberanía en el mismo, incluso si desea cerrar su mar territorial para el comercio marítimo.²⁴

Zona Contigua

De conformidad con la CONVEMAR, los Estados ribereños tienen derecho a establecer su zona contigua adyacente al mar territorial;²⁵ dicha zona no puede extenderse más allá de las 24 millas náuticas desde la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. El establecimiento de esta zona tiene como principal objetivo prevenir la violación de las leyes y reglamentos dentro de su territorio; para ello, el Estado ribereño puede ejercer el control necesario para: a) prevenir el incumplimiento de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios dentro de su territorio o mar territorial, y b) castigar la infracción de las leyes y reglamentos anteriores cometidos dentro de su territorio o mar territorial.²⁶

Ahora bien, la zona contigua debe reclamarse para que sea operativa.²⁷ Si Bosnia y Herzegovina reclamara tal zona, se beneficiaría al estar en posibilidades de ejercer control para evitar infracciones a sus leyes aduaneras, de inmigración y sanitarias dentro de su mar territorial.²⁸ Dentro de esta zona marítima, Bosnia y Herzegovina podría ejercer dos tipos de control; de prevención y el de castigo. El primero es proactivo; el segundo es reactivo. Las medidas preventivas pueden incluir que los oficiales de control de fronteras tomen medidas de cumplimiento en relación con el buque en su zona contigua, incluidas las inspecciones del buque involucrado.²⁹

Plataforma Continental

El concepto del establecimiento de la plataforma continental en el Derecho Internacional del Mar es el resultado de las actividades de explotación de los recursos naturales en los fondos marinos de los países desarrollados.³⁰ Todo comenzó durante la Segunda Guerra Mundial cuando se aconsejó al gobierno de los Estados Unidos que reclamara los recursos de la plataforma continental que necesitaban para luchar esa guerra. En 1945, el presidente Truman firmó dos proclamaciones que abarcaban la pesca costera y el

²³ Ibid, Artículo 15.

²⁴ Kevin Aquilina, *Territorial Sea and Contiguous Zone* in David Joseph A and others, *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume 1*, (OUP, 2014) 38.

²⁵ CONVEMAR (n.2) Artículo 33.

²⁶ Ibid.

²⁷ Aquilina (n. 24) 60.

²⁸ Tanaka (n. 23) 124.

²⁹ Aquilina (n. 24) 60.

³⁰ Ravin (n. 10) 13.



subsuelo y el lecho marino de la plataforma continental. La proclamación de la plataforma continental se considera un avance clave en la doctrina de la plataforma continental y el evento decisivo en la práctica de los Estados en esta área.³¹

La plataforma continental se define como el fondo marino y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial. Comprende el fondo marino y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial a lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde continental del margen continental, sujeto a los límites y condiciones estipulados en la CONVEMAR o a una distancia de 200 millas náuticas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial donde el borde exterior del margen continental no se extiende hasta esa distancia.³² El Estado ribereño ejerce sobre los derechos soberanos de la plataforma continental con el propósito de explorarlo y explotar sus recursos naturales.³³

El posible beneficio de la determinación de plataforma continental para Bosnia y Herzegovina sería la posibilidad de explorar el fondo marino y el subsuelo de las áreas submarinas en busca de posibles recursos naturales. Los recursos naturales consisten básicamente en recursos minerales y otros recursos no vivos del fondo del mar y el subsuelo. Sin embargo, excepcionalmente, las especies sedentarias también se incluyen en los recursos naturales de la plataforma continental. Las especies sedentarias son organismos que, en la etapa de cosecha, o bien están inmóviles en el fondo del mar o debajo de ellos o no pueden moverse, excepto en contacto físico constante con el fondo marino o el subsuelo.³⁴ Los ejemplos incluyen ostras, almejas y abulón. Es discutible si los cangrejos y las langostas entran dentro de esta categoría.³⁵

Zona Económica Exclusiva

La Zona Económica Exclusiva (ZEE) es un área adyacente al mar territorial y no se extiende más allá de 200 millas náuticas desde la línea de base donde se mide el mar territorial. La CONVEMAR otorga a los Estados ribereños derechos soberanos sobre los recursos naturales y el control de los recursos relacionados con las actividades en la zona, y preserva para los demás Estados la libertad de navegación,

³¹ Dominic Roughton and Colin Trehearne, *The Continental Shelf*, in David Joseph A. and others, *The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume* (Oxford U. Press, 2014) 144.

³² CONVEMAR (n.2) Art. 76.

³³ Ibid, Art. 77(1).

³⁴ Ibid, Art. 77(4).

³⁵ Tanaka (n. 23) 147.



sobrevuelo y colocación de cables y tuberías submarinos. El Estado ribereño tiene derechos soberanos con el propósito de explorar, explotar, conservar y administrar los recursos vivos de la ZEE.³⁶

Donde hay dos Estados próximos, como es el caso con la costa de Bosnia y Herzegovina y su vecindad con la costa croata, en la medida en que sus ZEE se superponen si cada uno reclama un derecho de 200 millas náuticas, el Derecho Internacional les exigirá negociar un límite entre sus zonas o resolver la disputa por medios pacíficos a fin de lograr una solución equitativa.³⁷

El reconocimiento de la ZEE no es automático; ya que tiene que existir una declaración por parte del Estado para disfrutar de sus beneficios. Esta zona marina no es parte del mar territorial ni de alta mar; sino que es una zona que se reclama con fines económicos. El principal beneficio para Bosnia y Herzegovina al determinar su ZEE sería la posibilidad de explorar, explotar, conservar y gestionar los recursos naturales, ya sean vivos o no vivos; también la producción de energía del agua, corrientes y vientos.³⁸ Además, al delimitar la ZEE, Bosnia y Herzegovina podría beneficiarse financieramente permitiendo que los buques extranjeros pesquen dentro de su ZEE.

Conclusiones

Prácticamente teniendo costa y siendo parte firmante de la CONVEMAR, Bosnia y Herzegovina es considerada como Estado ribereño, sin embargo, tomando en consideración que carece de legislación y autoridades marítimas, esa calidad de Estado ribereño es únicamente *de jure*. Para que Bosnia y Herzegovina pueda ser considerada totalmente como un Estado ribereño, debe también reunir los elementos *de facto*, es decir, tener un marco jurídico en esta área y autoridades marítimas para hacer cumplir dichas normas.

A pesar que Bosnia y Herzegovina ha firmado 5 convenciones creadas por la OMI, las autoridades de este país todavía no han hecho nada para implementar estos instrumentos en la ley nacional y hacerlos completamente efectivos.

Los Convenios de la OMI firmados y ratificados por Bosnia y Herzegovina³⁹:

1. Convenio para la creación de la OMI de 1948.
2. Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite de 1976.

³⁶ CONVEMAR (n.2) Artículos 55, 56, 57 y 58.

³⁷ Ibid, Art. 74.

³⁸ Ibid, Art. 56.

³⁹ Convenios firmados por la ex Yugoslavia y de las cuales Bosnia y Herzegovina formó parte de manera automática después de su independencia.



3. Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite de 1976.
4. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 1988.
5. Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental de 1988.

Para ejercer su jurisdicción como Estado ribereño, Bosnia y Herzegovina debe contar con una legislación declarativa y prescriptiva adecuada en este ámbito; además, debería contar con una Autoridad Marítima que estaría encargada de supervisar y liderar el proceso de implementación de los instrumentos internacionales a la ley nacional.

Debe quedar claro que Bosnia y Herzegovina no ha estado muy interesada en el área marítima, y cambiar esa postura puede traer numerosos beneficios para el país. La culpa recae en la compleja estructura del país y la falta de voluntad política para hacer algo en este campo. Se espera que esto vaya a cambiar muy pronto y que los líderes políticos se den cuenta que es muy importante para el crecimiento económico del país tener la legislación adecuada en este campo y participar en las actividades marítimas.

En un futuro, al adoptar una Ley de Zonas Marítimas, Bosnia y Herzegovina mostrará claramente su interés en el sector marítimo, que traería más prosperidad y seguridad dentro de sus aguas.



FUENTES CONSULTADAS

CONVEMAR. United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3.

Vedrana Maglajlija, "Bosnia and Herzegovina has a sea, but it is not a coastal state", (Al Jazeera July 2015), available at: <http://balkans.aljazeera.net/vijesti/bosna-i-hercegovina-ima-more-ali-nije-pomorska-zemlja>

Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

Elisio Benedito Jamine, "Maritime Boundaries Delimitation, Management and Dispute Resolution", (2006 – 2007), Center for Oceans Law and Policy University of Virginia School of Law.

Australian Government, Border Protection Command – (Fact sheet) available at: https://www.border.gov.au/Factsheets/Documents/bpc_factsheet_maritimezones1.pdf

Mom Ravin, "Law of the Sea - Maritime Boundaries and Dispute Settlement Mechanisms", (Chapter 1, 2005).

Robin Churchill, "Coastal waters" in David Joseph A. and others, The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume 1 (OUP, 2014).

Kevin Aquilina, "Territorial Sea and Contiguous Zone" in David Joseph A and others, The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume 1, (OUP, 2014).

Dominic Roughton and Colin Trehearne, "The Continental Shelf", in David Joseph A. and others, The IMLI Manual on International Maritime Law, Volume (Oxford U. Press, 2014).