



Háskólinn
á Akureyri
University
of Akureyri

Fær í flestan sjó

Staða landluktra ríkja á sviði hafréttar

Stefán Aspar Stefánsson

HUG- OG FÉLAGSVÍSINDASVIÐ

Lokaverkefni til 180 eininga
B.A. gráðu í lögfræði

Lagadeild
Júní 2020

Titill: Fær í flestan sjó
Undirtitill: Staða landluktra ríkja á sviði hafréttar
12 eininga ritgerð sem er hluti af *Baccalaureus atrium* gráðu í lögfræði

Höfundaréttur © Stefán Aspar Stefánsson 2020
Öll réttindi áskilin

Lagadeild
Hug- og félagsvísindasvið
Háskólinn á Akureyri
Sólborg, Norðurslóð
600 Akureyri
Sími: 460 8000

Skráningarupplýsingar:
Stefán Aspar Stefánsson, 2020, Fær í flestan sjó, lagadeild,
Háskólinn á Akureyri, 33 bls.

Akureyri, júní 2020

Yfirlýsingar

Ég lýsi því hér með yfir að ég einn er höfundur þessa verkefnis og að það er ágóði eigin rannsókna.

Stefán Aspar Stefánsson, höfundur

Ég staðfesti hér með að lokaverkefni þetta fullnægir að mínum dómi kröfum til B.A.-prófs við hug- og félagsvísindasvið.

Ragnheiður Elfa Þorsteinsdóttir

Þakkarorð

Ég vil þakka fjölskyldu, tengdafjölskyldu og vinum fyrir ómetanlegan stuðning og hjálp meðan á þessum skrifum stóð. Sérstakar þakkir fá: Júlía Kristey Höjgaard Jónsdóttir, Anna Margrét Birgisdóttir og Högni Snjólfur Kristjánsson fyrir kærkomna aðstoð og yfirlestur. Þá vil ég þakka Ragnheiði Elfu Þorsteinsdóttur fyrir góða leiðsögn við skrifin og gagnleg ummæli.

Útdráttur

Hafið þekur rúm 70% af yfirborði jarðar og hefur alla tíð gegnt mikilvægu hlutverki fyrir þróun mannkyns, meðal annars sem samgönguleið og uppspretta auðlinda. Í lagalegum skilningi er hafinu skipt upp í mismunandi svæði og gilda ólíkar reglur innan hvers svæðis. Almenn fall þær þjóðréttarreglur sem varða málefni hafsins og réttarstöðu ríkja á því undir hafrétt sem er undirgrein þjóðaréttar. Hafið nýtist öllum ríkjum heims, þar á meðal þeim sem ekki eiga land að sjó en þau njóta margvíslegra réttinda á hafi sem tekið hafa breytingum í áranna rás. Í þessari ritgerð verður fjallað um nokkur af helstu réttindum landluktra ríkja á hafi og verður leitast við að svara eftirfarandi spurningum: Hafa landlukt ríki rétt á aðgengi að og frá sjó? Hafa þau rétt til að sigla á hafi? Hafa þau aðgang að lífrænum auðlindum sjávar, s.s. fiski? Þessum spurningum verður svarað með tilliti til sögulegrar þróunar réttinda landluktra ríkja á hafi ásamt þeim skilyrðum og takmörkunum sem þeim eru sett. Þá verður sérstök áhersla lögð á ákvæði Hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna frá 1982 en það er mikilvægasti hafréttarsamningur sem gerður hefur verið. Undir honum njóta landlukt ríki fleiri og umfangsmeiri réttinda á sjó en nokkru sinni áður, sem þó eru háð ýmsum takmörkunum. Að lokum verður rætt um hvort og þá hvernig landlukt ríki nýta rétt sinn á hafi.

Abstract

The oceans and their marginal seas cover more than 70% of the Earth's surface and have since earliest times played a significant role in the development of mankind, i.e. as means of communication and as a source of resources. From a legal perspective the oceans are divided into various zones, each with a different legal status. International legal rules that concern the oceans and the legal status of States on them generally fall under the law of the sea which is a body of international law. The oceans benefit all States, including those without a sea coast which are called landlocked, as they enjoy various rights at sea which have evolved throughout the years. This paper will discuss some of the principal rights of landlocked States in the law of the sea and will seek to give answers to the following questions: Do landlocked States have a right of access to and from the sea? Do landlocked States have navigational rights at sea? Do landlocked States have rights to exploit the living resources in the sea, e.g. fish? These questions will be answered with regard to the evolution of, the conditions for and the restrictions to the rights landlocked States enjoy at sea. An emphasis will be placed on the United Nations Convention for the Law of the Sea from 1982 which is of paramount importance for the entire international community. The Convention grants landlocked States greater rights at sea than they have ever enjoyed before, though they are restricted in many ways. Finally, it will be discussed whether landlocked States use their rights at sea and in what ways.

Efnisyfirlit

Inngangur.....	7
1. Aðgangur landluktra ríkja að sjó og frelsi til gegnumferðar	8
1.1. Söguleg þróun	8
1.2. Fyrsta hafréttarráðstefna Sameinuðu þjóðanna.....	10
1.3. Þróun eftir fyrstu hafréttarráðstefnuna	13
1.4. Þriðja hafréttarráðstefna Sameinuðu þjóðanna	14
1.5. Hafréttarsamningur Sameinuðu þjóðanna	15
2. Réttur landluktra ríkja til siglinga á hafi.....	18
2.1. Aðgangur að höfnum.....	20
3. Aðgangur landluktra ríkja að lífrænum auðlindum sjávar	22
3.1. Aðgangur að auðlindum innan efnahagslögsögu ríkja	22
3.2. Aðgangur að auðlindum úthafsins.....	26
4. Afnot landluktra ríkja af hafinu	27
Lokaorð	28
Heimildir.....	31

Inngangur

Hafið þekur rúm 70% af yfirborði jarðar og hefur alla tíð gegnt mikilvægu hlutverki fyrir þróun mannkyns, m.a. sem samgönguleið og uppspretta auðlinda. Í lagalegum skilningi falla þær þjóðréttarreglur sem varða réttarskipan hafsins undir hafrétt en hann er undirgrein þjóðaréttar. Til þjóðaréttar teljast þær réttarreglur sem viðurkennt er að gildi með bindandi hætti í lögskiptum sjálfstæðra ríkja, eða annarra viðurkenndra þjóðréttaraðila, á milliríkjagrundvelli. Með reglum hafréttar er hafrýminu og hafsbotninum skipt upp í mismunandi svæði eða belti og gilda ólíkar þjóðréttarreglur um réttindi og skyldur ríkja innan hvers svæðis.¹

Það telst ekki til almennrar vitneskju að landlukt ríki, en það eru þau ríki sem eiga ekki land að sjó, hafi mikilla hagsmuna að gæta í tengslum við hafið. Eðli málsins samkvæmt hefur hafréttur þó meiri áhrif á strandríki en landlukt ríki. Af 193 aðildarríkjum Sameinuðu þjóðanna (SÞ) eru 43 landlukt,² sextán í Afríku, þrettán í Evrópu, tólf í Asíu og tvö í Suður Ameríku. Þessi ríki þurfa að komast í gegnum landsvæði aðliggjandi ríkja til að öðlast aðgengi að hafi. Þau skortir ekki aðeins greiðan aðgang að hafi og auðlindum þess heldur eru mörg þeirra snauð af náttúruauðlindum og eru því á meðal fátækustu ríkja heims. Sem dæmi má nefna að þá eru öll landlukt ríki í Afríku, Asíu og Suður-Ameríku talin til þróunarríkja. Fremur hátt hlutfall fátækra þjóða í hópi landluktra ríkja má að hluta til rekja til landfræðilegrar legu þeirra.³ Landlukt ríki hafa lengi barist fyrir hagsmunum sínum á sviði hafréttar og skiptir það sköpum að þau hafi kost á að nýta auðlindir hafsins.

Mikilvægustu réttarheimildir hafréttar eru þjóðréttarvenjur annars vegar og þjóðréttarsamningar hins vegar. Hér verður einkum fjallað um þær síðarnefndu en ýmsar þjóðréttarvenjur hafa verið bundnar í samninga eftir seinni heimsstyrjöldina. Ber þar helst að nefna Hafréttarsamning Sameinuðu þjóðanna (HRS) frá 1982 sem var samþykktur á þriðju hafréttarráðstefnu Sameinuðu þjóðanna en hann er einhver víðtækasti og ítarlegasti samningur sem gerður hefur verið á sviði hafréttar.⁴ Samningurinn, sem tók gildi árið 1994,

¹ Björg Thorarensen og Pétur Leifsson, *Þjóðaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2011) 17 og 78.

² Afganistan*, Andorra*, Armenía, Aserbaísjan, Austurríki, Botsvana, Bólivía, Búrkína Fasó, Búrúndí*, Bútan*, Esvatíní, Eþíópía*, Hvíta-Rússland, Kasakstan*, Kirgistan*, Laos, Lesótó, Liechtenstein*, Lúxemborg, Malaví, Malí, Mið-Afríkulýðveldið, Moldóva, Mongólía, Nepal, Níger, Norður-Makedónía, Paragvæ, Rúanda*, San Marínó*, Sambía, Serbía, Simbabwe, Slóvakía, Suður-Súdan*, Sviss, Tadsíkistan*, Tékkland, Tsjad, Túrkménistan*, Ungverjaland, Úganda og Úsbekistan*. *Ekki aðildarríki Hafréttarsamningsins eða hafa ekki fullgilt hann.

³R. R. Churchill og A. V. Lowe, *The law of the sea* (3. útg. Manchester University Press 1999) 433-434; Helmut Tuerk, „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea”, í Rüdiger Wolfrum, Maja Seršić og Tripimir Šošić (ritstj.), *Contemporary Developments in International Law: Essays in Honour of Budislav Vukas* (Brill/Nijhoff 2015) 337, 340.

⁴ Gunnar G. Schram, *Hafréttur* (Háskólaútgáfan 2001) 15-16; Churchill (nmgr. 3) 433-434.

hefur verið kallaður „stjórnarskrá hafsins“ þar sem hann veitir yfirgripsmikinn lagaramma sem nær yfir öll hafsvæði, notkun þeirra og auðlindir. Frá og með 1. mars 2020 hafa 168 ríki fullgilt samninginn, þar af 29 landlukt, eða tæp 90% aðildarríkja SÞ sem gerir réttarstöðu HRS á sviði þjóðaréttar afar sterka.⁵

Í þessari ritgerð verður fjallað um sögulega þróun, skilyrði fyrir og takmarkanir á nokkrum af helstu réttindum landluktra ríkja á hafi með sérstaka áherslu á ákvæði HRS. Við heimildavinnu kom snemma í ljós að viðfangsefnið var umfangsmeira en ætlað var í upphafi og hentaði e.t.v. betur fyrir skrif á hærra námsstigi. Í kjölfarið var efnið takmarkað við að svara eftirfarandi spurningum varðandi rétt landluktra ríkja á hafi:

1. Hvaða aðgang hafa landlukt ríki að sjó?
2. Hver er réttur þeirra til siglinga á hafi?
3. Hvaða aðgang hafa þau að lífrænum auðlindum sjávar, s.s. fiski?

1. Aðgangur landluktra ríkja að sjó og frelsi til gegnumferðar

Réttindi landluktra ríkja á hafi væru til lítils ef þau hefðu ekki aðgang að því. Þar sem landlukt ríki eiga ekki land að sjó þurfa þau að ferðast í gegnum landsvæði annarra ríkja. Því er mikilvægt að vita hvort landlukt ríki eigi rétt á aðgengi að sjó í hafrétti og hvort þeim sé heimil gegnumferð um landsvæði annarra ríkja í þeim tilgangi.⁶

1.1. Söguleg þróun

Fyrstu dæmi um aðgöngurétt landluktra ríkja að og frá hafi og frelsi þeirra til gegnumferðar má finna í tvíhliða samningum frá 11. öld þegar nokkur landlukt landsvæði í Evrópu öðluðust rétt til að ferðast í gegnum aðliggjandi landsvæði til að fá aðgengi að hafi.⁷ Sumir fræðimenn vildu meina að þar sem úthafið væri opið öllum ríkjum hlytu landlukt ríki að eiga náttúrulegan rétt til aðgengis að því. Slíkur réttur varð þó ekki að almennri þjóðréttarreglu fyrr en miklu síðar og var aðeins veittur með tvíhliða eða marghliða samningum hlutaðeigandi ríkja. Fjölmargir þess konar samningar hafa verið gerðir en meðal þeirra elstu má nefna samning milli Sardiníu, Sviss og Kantónunnar Genf frá 1816 sem auðveldaði vöruflutninga um landsvæði þeirra.⁸

Landlukt ríki töldu ýmsa ókosti felast í þessu fyrirkomulagi því án almennrar þjóðréttarreglu um aðgang þeirra að sjó væri það undir öðrum ríkjum komið hvort þau

⁵ Tuerk (nmgr. 3) 337-338. Stöðu HRS og samningsríki má sjá hér: <https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#1> skoðað 23. mars 2020.

⁶ Churchill og Lowe (nmgr. 3) 440.

⁷ Donald R. Rothwell og Tim Stephens, *The International Law of the Sea* (1. útg., Hart Publishing 2010) 193.

⁸ Sama heimild.

öðluðust slíkan aðgang. Ríki sem voru milli landluktra ríkja og hafsins voru því í afar góðri samningsstöðu en finna má dæmi um að þau hafi notfært sér hana, ýmist í efnahagslegum eða pólitískum tilgangi, eða jafnvel neitað gegnumferð með öllu. Þetta bitnaði hvað mest á landluktum ríkjum sem eru umlukt einu ríki, s.s. Lesótó eða San Marínó, þar sem þau gátu einungis samið við eitt ríki. Ríki sem umlykur landlukt ríki væri í ákveðinni einokunarstöðu og gæti nær alfarið ákveðið á hvaða forsendum landlukta ríkið fengi aðgang að hafi, ef það fengi slíkan aðgang yfirleitt.⁹ Því var mikilvægt fyrir landlukt ríki að koma á almennri þjóðréttarreglu sem veitti þeim aðgöngurétt að sjó og frelsi til gegnumferðar.

Eftir fyrri heimsstyrjöldina litu ýmsir þjóðréttarsamningar sem hafa veitt aðildarríkjum almennan rétt til gegnumferðar dagsins ljós. Samkvæmt 1. hluta Versalásamningsins frá 1919, sem var stofnskrá Þjóðabandalagsins, bar aðildarríkjum bandalagsins að tryggja og viðhalda samgöngufrelsi¹⁰ og frelsi til gegnumferðar sín á milli ásamt því að tryggja sambærilega meðferð í viðskiptum.¹¹ Sambærilegar reglur voru ítrekaðar á ráðstefnu Þjóðabandalagsins tveimur árum síðar með samþykkt Barselónasamningsins.¹²

Barselónasamningurinn skuldbindur samningsríki til að auðvelda frjálsa gegnumferð fólks og varnings frá öðrum samningsríkjum um landsvæði sín án mismununar vegna þjóðernis. Þó að samningnum hafi verið ætlað að vera almenns eðlis var ákveðin takmörkun gerð á hugtakinu „frjáls gegnumferð“ Evrópuríkjum í hag en það nær einungis yfir ákveðna flutningsmáta, s.s. járnbrautarlestir og skipgengar vatnaleiðir en ekki umferð á vegum.¹³ Þar með nutu ýmis ríki í Afríku og Asíu ekki góðs af samningnum þar sem þau reiddu sig á umferð á vegum. Þar að auki tekur samningurinn ekki sérstakt tillit til gegnumferðar landluktra ríkja til að öðlast aðgengi að hafi.¹⁴

Þá er hvergi talað um „rétt“ til gegnumferðar í samningnum heldur einungis „frelsi“ sem er ætlað að koma á jafnvægi milli meginreglnanna um fullveldisrétt ríkja annars vegar og frelsi þeirra til gegnumferðar hins vegar.¹⁵ Þessar meginreglur stangast hvor á við aðra því sé landluktu ríki veitt frelsi til gegnumferðar um landsvæði annars ríkis sem liggur milli þess og hafsins er fullveldisréttur gegnumferðarríkisins yfir eigin landsvæði óneitanlega takmarkaður.

⁹ Tuerk (nmgr. 3) 93; Lucius C. Caflisch, „Land-Locked States and their Access to and from the Sea” (1978) 49 *British Yearbook of International Law* 71, 74 og 86.

¹⁰ Á ensku „freedom of communications”.

¹¹ e. liður. 23. gr. 1. hluta Versalásamningsins frá 1919 (Treaty of Versailles) LNTS 34; Rothwell og Stephens (nmgr. 7) 193.

¹² Convention and Statute on Freedom of Transit (Barcelona Convention) (samþykktur 20. apríl 1921, tók gildi 31. október 1922) 7 LNTS 11.

¹³ 2. gr. Barselónasamningsins; Rothwell og Stephens (nmgr. 7) 193-194.

¹⁴ Rothwell og Stephens (nmgr. 7) 193-194; Churchill og Lowe (nmgr. 3) 441; Helmut Tuerk „The Landlocked States and the Law of the Sea” (2007) 40 *Revue Belge de Droit International* 91, 95.

¹⁵ K. Uprety og A. R. Maggio, „Part X: Right of access of land-locked states to and from the sea and freedom of transit” í Alexander Proelss (ritstj.), *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary* (Verlag C.H. Beck 2017) 902.

Vegna þessara takmarkana kemur það ekki á óvart að gegnumferðarríki, þ.e. þau ríki sem taka við umferð á gegnumferð um land sitt, hafi verið treg til að viðurkenna raunverulegan rétt landluktra ríkja til gegnumferðar. Samningurinn hafði þó takmörkuð áhrif í þjóðarétti vegna tiltölulega fárra samningsríkja.¹⁶

Eftir seinni heimsstyrjöldina var meginreglan um almennan rétt til gegnumferðar staðfest af hinu almenna samkomulagi um tolla og viðskipti frá 1947. Samkomulagið kom á frjálsri gegnumferð um landsvæði samningsríkja¹⁷ í líkingu við ákvæði Barselónasamningsins en náði þó yfir fleiri flutningsmáta, s.s. flutninga á landi og jafnvel í lofti. Til að samningsríki geti notið þessa frelsis nægir ekki að ríkisborgarar þeirra eða vörur fari í gegnum landsvæði annarra samningsríkja, heldur þurfa bæði upprunaríkið og viðtökuríkið að vera samningsaðilar. Þrátt fyrir tiltölulega mikinn fjölda samningsríkja¹⁸ takmarka þessi skilyrði frelsið til gegnumferðar umtalsvert. Líkt og Barselónasamningurinn veitir samkomulagið almennt frelsi til gegnumferðar, sem ætla má að samningsríki geti notað til að komast að og frá hafi, en það tekur þó ekki sérstakt tillit til landluktra ríkja og aðstæðna þeirra.¹⁹

1.2. Fyrsta hafréttarráðstefna Sameinuðu þjóðanna

Segja má að vandamál landluktra ríkja í tengslum við aðgengi að sjó hafi fyrst fengið sérstaka athygli á vettvangi Sameinuðu þjóðanna eftir ályktunartillögu efnahagsnefndar fyrir Asíu og Austurlönd fjær árið 1956. Í kjölfarið hvatti allsherjarþing SP aðildarríki samtakanna til að viðurkenna þörf landluktra ríkja á frelsi til gegnumferðar til að öðlast aðgengi að hafi og mælti með að það yrði rætt á komandi hafréttarráðstefnu. Á fyrstu hafréttarráðstefnu SP sem haldin var í Genf á árunum 1956-58 voru fjórir þjóðréttarsamningar samþykktir: Genfarsamningurinn um landhelgi og aðlægt belti, Genfarsamningurinn um landgrunnið, Genfarsamningurinn um úthafið og Genfarsamningurinn um fiskveiðar og verndun lífrænna auðlinda á úthafinu.²⁰

Stuttu fyrir ráðstefnuna héldu þrettán landlukt ríki undirbúningsfund þar sem þau komu sér saman um sjö meginreglur sem náðu yfir helstu áhersluatriði þeirra í hafrétti. Þessar reglur, sem hafa stundum verið kallaðar *Magna Carta* landluktra ríkja, voru lagðar fram á hafréttarráðstefnunni.²¹ Í fyrstu þremur meginreglunum lögðu landlukt ríkin áherslu á að öðlast rétt á frjálsu aðgengi að og frá hafi og rétt til að sigla á hafi undir eigin fána. Í fjórðu

¹⁶ Churchill og Lowe (nmgr. 3) 441. Samningsríkin eru nú 52, þar af 13 landlukt.

¹⁷ 5. gr. hins almenna samkomulags um tolla og viðskipti (samþykkt 30. október 1947, tók gildi 1. janúar 1948) 55 UNTS 187.

¹⁸ Samningsríki samkomulagsins voru 126, þar af 23 landlukt, áður en það var að mestu tekið upp af hinum almenna samningi um tolla og viðskipti árið 1994.

¹⁹ Tuerk (nmgr. 14) 95; Caflisch (nmgr. 9) 78.

²⁰ Uprety og Maggio (nmgr. 15) 903; Gunnar G. Schram, *Hafréttur* (Háskólaútgáfan 2001) 16.

²¹ Uprety og Maggio (nmgr. 15) 903; Caflisch (nmgr. 9) 80.

meginreglunni segir að landlukt ríki skuli eiga rétt á bestukjarameðferð eða landsbundinni meðferð í sjávarhöfnum annarra ríkja, hvor sem hentar þeim betur. Hér merkir bestukjarameðferð að landlukt ríki skuli njóta sömu kjara í sjávarhöfnum strandríkja og þau ríki sem hafa bestan samning um slík kjör við strandríkið. Þá þýðir landsbundin meðferð að landlukt ríki skuli ekki undir neinum kringumstæðum fá lakari meðferð en skip hlutaðeigandi strandríkja hvað sjávarhafnir þeirra varðar. Síðustu þrjár reglurnar fjalla almennt um frelsi til gegnumferðar sem gerir landluktum ríkjum kleift að öðlast greiðan aðgang að og frá hafi.²²

Þrátt fyrir undirbúningsvinnu landluktra ríkja var aðeins lítil hluti reglnanna samþykktur á fyrstu hafréttarráðstefnunni. Strandríkin voru ekki tilbúin að samþykkja allar kröfur þeirra og neituðu m.a. að viðurkenna raunverulegan rétt þeirra til aðgengis að hafi. Að lokum komu ríkin sér saman um málamiðlunartexta sem er að finna í 3. gr.

Genfarsamningsins um úthafið²³ en 1. tl. hennar segir:

1. Til að geta notið frelsis úthafsins á sömu forsendum og strandríki, ættu ríki sem hafa enga strandlengju að hafa frjálsan aðgang að hafi. Í þessu skyni skulu ríki sem liggja á milli hafsins og ríkisins sem skortir strandlengju með sameiginlegum samningi við hið síðarnefnda ríki, og í samræmi við núverandi þjóðréttarsamninga, veita:

(a) ríki sem skortir strandlengju, á grundvelli meginreglunnar um gagnkvæmni, frjálsa gegnumferð um landsvæði sitt, og

(b) skipum sem sigla undir fána þessa ríkis meðferð sem er hliðstæð þeirri sem þau veita eigin skipum, eða skipum nokkurra annarra ríkja, varðandi aðgang að sjávarhöfnum og notkun slíkra hafna.²⁴

Við fyrstu sýn virðist landluktum ríkjum vera gefinn réttur á frjálsu aðgengi að hafi sem og frelsi til gegnumferðar um landsvæði ríkja sem liggja milli þeirra og hafsins. Við nánari skoðun á ákvæðinu kemur í ljós að landluktum ríkjum eru ekki veitt raunveruleg réttindi. Í fyrsta lagi er frjáls aðgangur landluktra ríkja að hafi háður samningum við ríki sem liggja milli þeirra og hafsins. Með því að nota orðalagið „ættu“ í stað „skulu“ má segja að þessum ríkjum sé gefið ákveðið valfrelsi um hvort þau veiti landluktum ríkjum aðgengi að hafi þar sem þeim ber ekki bein skylda til þess. Sumir fræðimenn vilja þó meina að ákvæðið skuldbindi samningsríki til að hefja viðræður um slíka samninga í góðri trú (*pactum de*

²² Caflisch (nmgr. 9) 80. Allar sjö reglur landluktum ríkjanna má finna hér: United Nations Conference on the Law of the Sea, 1958, VII útg., Fimmta nefnd (Question of Free Access to the Sea of Land-locked Countries): Memorandum submitted by the Preliminary Conference of Land-locked States, Skjal A/CONF.13/C.5/L.1, Viðauki 7 <http://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_7/annexes.pdf> skoðað 10. desember 2019.

²³ Caflisch (nmgr. 9) 80; Uprety og Maggio (nmgr. 15) 904.

²⁴ Þar sem Ísland hefur hvorki fullgilt samninginn né þýtt hann er ákvæðið í lauslegri þýðingu höfundar. Á ensku er 1. tl. 3. gr. eftirfarandi:

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea coast shall by common agreement with the latter, and in conformity with existing international conventions, accord:

(a) To the State having no sea coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and

(b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

contrahendo).²⁵ Þar með ber ríkjum sem liggja milli landluktra ríkja og hafsins að hefja samningaviðræður við landlukt ríki með það að markmiði að koma á frjálsum aðgengi þeirra að hafi. Fræðimenn eru þó ekki á einu máli um þessa túlkun.²⁶

Í öðru lagi skal samningur sem veitir landlukt ríki frelsi til gegnumferðar um aðliggjandi ríki til að komast að hafi vera gerður á grundvelli meginreglunnar um gagnkvæmni. Það verður að teljast nokkuð óljóst hvernig gagnkvæmni væri beitt í þessu samhengi því það merkir í raun að réttindi eða skyldur sem ríki öðlast gagnvart öðru ríki gilda á gagnkvæman máta um það ríki. Sem dæmi má nefna að meginreglan um gagnkvæmni gildir um ákvæði Barselónasamningsins en líkt og áður hefur komið fram veitir sá samningur almennt frelsi til gegnumferðar. Þar merkir hún að vanefnd samningsríkis A á gagnkvæmri skyldu gagnvart samningsríki B leiðir til þess að B getur fellt niður efnidir af sinni hálfu gagnvart A.²⁷ Þar með ber samningsríki sem nýtur frelssis til gegnumferðar um landsvæði annars samningsríkis að veita því sama frelsi um eigið landsvæði. Þessi regla gildir um öll aðildarríki samningsins, hvort sem þau eru landlukt eða ekki, enda getur landlukt ríki veitt öðru ríki heimild til gegnumferðar um landsvæði sitt rétt eins og önnur ríki. Hins vegar á 3. gr. samningsins sérstaklega við um gegnumferð landluktra ríkja til að öðlast aðgengi að og frá hafi. Þar með bæri landlukt ríki gagnkvæma skyldu gagnvart strandríki ef þau gerðu með sér samning á grundvelli 3. gr. samningsins. Eðli málsins samkvæmt liggja landlukt ríki ekki að hafi og geta þar með ekki veitt aðgang að því.²⁸

Sumir fræðimenn telja að þar sem strandríki hafi verið í miklum meirihluta á fyrstu hafréttarráðstefnunni²⁹ hafi þau ætlað meginreglunni um gagnkvæmni aðra merkingu. Gegn því að veita landlukt ríki frelsi til gegnumferðar til að komast að og frá hafi þyrfti landlukta ríkið að veita gegnumferðarríkinu almennt frelsi til gegnumferðar. Þar með fengju strandríki almennt frelsi til gegnumferðar um landsvæði landluktra ríkja gegn því að veita þeim takmarkað frelsi til gegnumferðar um eigið landsvæði.³⁰ Tilgangur gegnumferðar skv. 3. gr. var að veita landluktum ríkjum aðgang að sjó svo þau gætu notið frelssis úthafsins á sömu forsendum og strandríki. Segja má að þessi túlkun fari gegn þeim tilgangi og auki enn frekar þann ójöfnuð sem ríkir milli strandríkja og landluktra ríkja í tengslum við rétt þeirra á hafi.

Samningurinn um úthafið var fyrsti þjóðréttarsamningurinn sem tók sérstakt tillit til gegnumferðar landluktra ríkja til að komast að og frá hafi. Af ýmsum ástæðum mistókst að

²⁵ R. R. Churchill og A.V. Lowe, *The law of the sea* (3. útg. Manchester University Press 1999) 442.

²⁶ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (3. útg. Cambridge University Press 2019) 484. Yoshifumi telur að 3. gr. Genfarssamningsins um úthafið komi ekki á *pactum de contrahendo*.

²⁷ Páll Sigurðsson (ritstj.), *Lögfræðiorðabók með skýringum* (Codex 2008) 161; Caflisch (nmgr. 9) 82.

²⁸ Lucius C. Caflisch, „Land-Locked States and their Access to and from the Sea” (1978) 49 *British Yearbook of International Law* 71, 82 og 88-89.

²⁹ Alls tóku 86 ríki þátt í ráðstefnunni, þar af voru 10 landlukt.

³⁰ Caflisch (nmgr. 28) 90.

uppfylla kröfur þeirra með fullnægjandi hætti og því héldu landlukt ríki áfram að berjast fyrir hagsmunum sínum á hafi.

1.3. Þróun eftir fyrstu hafréttarráðstefnuna

Á sjöunda áratug síðustu aldar fjölgaði í hópi landluktra ríkja í kjölfar sjálfstæðis fyrrum nýlenda, sérstaklega í Afríku. Í kjölfarið varð staða þeirra innan alþjóðasamfélagsins mun sterkari og aukið tillit tekið til krafna þeirra. Þetta leiddi að lokum til samþykktar New York samningsins árið 1965.³¹ Þetta var fyrsti fjölþjóðasamningurinn sem sneri sérstaklega að rétti landluktra ríkja til gegnumferðar. Í formála samningsins er tekið fram að réttur landluktra ríkja á frjálsu aðgengi að hafi sé ómissandi fyrir hvers kyns efnahagssamstarf og aukin alþjóðaviðskipti. Í formálanum má einnig finna helstu kröfur landluktra ríkja, s.s. að þau öðlist rétt á aðgengi að og frá sjó, að skip sem sigla undir fánum þeirra fái sömu meðferð og þau sem sigla undir fánum strandríkja og að þau fái frjálsa og óhefta gegnumferð sem, líkt og í fyrri samningum, er veitt á grundvelli meginreglunnar um gagnkvæmni.³²

Með 1. tl. 2. gr. samningsins er umferð á gegnumferð³³ og tilteknum flutningsmáta veitt frelsi til gegnumferðar samkvæmt skilmálum samningsins. Umferð á gegnumferð tekur til umferðar sem fer um land samningsríkja sem liggja milli landluktra ríkja og hafsins þegar ferðin í gegnum landið er aðeins hluti af heilli ferð sem hefst eða endar á landi landluktra ríkisins. Þá tekur ákvæðið til tiltekins flutningsmáta, s.s. járnbrautarlesta, skipa og ökutækja á vegum. Frelsið til gegnumferðar er hins vegar takmarkað með 2. tl. sömu greinar sem segir að hlutaðeigandi samningsríki skuli, með samningi sín á milli, ákveða hvaða reglur gildi um notkun ferðamáta í gegnumferð. Þar með er frelsi landluktra ríkja til gegnumferðar háð frekari samningum við gegnumferðarríki.³⁴

Þrátt fyrir að New York samningurinn hafi snúið sérstaklega að rétti landluktra ríkja til gegnumferðar gagnrýndu mörg þeirra samninginn. Það mistókst að koma á almennum rétti til gegnumferðar í samningnum þar sem hann er háður frekari samningum við gegnumferðarríki. Þar að auki gilda ákvæði hans á grundvelli gagnkvæmnisreglunnar líkt og í fyrri samningum. Þá hafa fremur fá ríki fullgilt samninginn³⁵ auk þess sem nokkur mikilvæg gegnumferðarríki hafa ekki viljað samþykkja hann. Samningurinn átti því ekki góðu gengi að

³¹ The Convention on Transit Trade of Landlocked Countries (New York Convention) (samþykktur 8. júlí 1965, tók gildi 9. júní 1967) 597 UNTS 3.

³² Yoshifumi (nmgr. 26) 483.

³³ Á ensku „traffic in transit“.

³⁴ Yoshifumi (nmgr. 26) 483; Helmut Tuerk „The Landlocked States and the Law of the Sea” (2007) 40 *Revue Belge de Droit International* 91, 98.

³⁵ Þann 10. apríl 2020 höfðu 43 ríki fullgilt samninginn.

fagna og endaði að mestu sem dauður lagabókstafur. Mikilvægi hans felst í því hve vel hann reyndist landluktum ríkjum í samningaviðræðum á þriðju hafréttarráðstefnu SP.³⁶

Hingað til hefur aðeins verið rætt um aðgengi landluktra ríkja að sjó út frá þjóðréttarsamningum en þeir eru mikilvægasta tegund réttarheimilda þjóðaréttar ásamt þjóðréttarvenjum. Þjóðréttarvenjur eru ákveðnar háttarnisreglur sem myndast í samskiptum ríkja með samhæfðri framkvæmd til lengri tíma sem ríki virða sem bindandi reglur í samskiptum sínum.³⁷ Þó að hér sé lögð áhersla á þjóðréttarsamninga er vert að minnast á dómsmál Portúgal gegn Indlandi fyrir Alþjóðadómstólnum í Haag (AD) árið 1960.³⁸ Portúgal átti nýlendurnar Daman, Dandra og Nagar Avali á landsvæði Indlands. Daman lá að Indlandshafi en hinar tvær voru umluktar indversku landsvæði. Portúgal taldi sig eiga rétt á gegnumferð um indverskt landsvæði til að komast frá Daman að umluktu nýlendum sínum á grundvelli þjóðréttarvenja. Án þessa réttar gæti Portúgal ekki beitt fullveldisrétti sínum innan Dandra og Nagar Avali með skilvirkum hætti. Alþjóðadómstóllinn komst að þeirri niðurstöðu að slíkur gegnumferðaréttur væri til staðar á grundvelli staðbundinnar, eða svæðisbundinnar, venju sem hefði myndast vegna langvarandi og óhindraðrar framkvæmdar milli ríkjanna sem þau samþykktu sem bindandi sín á milli. Dómstóllinn komst með öðrum orðum að þeirri niðurstöðu að réttur Portúgal til gegnumferðar væri leiddur af staðbundinni venju og taldi þar með ekki nauðsynlegt að skera úr um hvort slíkan rétt megi almennt finna meðal þjóðréttarvenja.³⁹ Vegna þessarar niðurstöðu hafa sumir fræðimenn talið að almennur réttur til gegnumferðar sé ekki þjóðréttarvenja. Ef svo væri þyrftu ríki ekki að gera samninga sín á milli um gegnumferð líkt og algengast er. Hins vegar má finna staðbundnar, eða svæðisbundnar, venjur sem veita slíkan rétt líkt og í ofangreindu dómsmáli en það eru venjur sem binda aðeins tiltekna aðila en ekki alþjóðasamfélagið í heild.⁴⁰

1.4. Þriðja hafréttarráðstefna Sameinuðu þjóðanna

Á þriðju hafréttarráðstefnu Sameinuðu þjóðanna, sem fór fram á árunum 1973-82, stóðu landlukt og landfræðilega afskipt ríki saman í samningaviðræðum á ráðstefnunni til að gæta sameiginlegra hagsmuna sinna. Landfræðilega afskipt ríki eru nokkuð formlaus hópur enda enga almenna skilgreiningu að finna í hafrétti. Segja má að landfræðilega afskipt ríki séu strandríki sem af margvíslegum ástæðum standa illa að vígi varðandi strand- og hafsvæði sín.

³⁶ Tuerk (nmgr. 34) 98; Yoshifumi (nmgr. 26) 483.

³⁷ Björg Thorarensen og Pétur Leifsson, *Þjóðaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2011) 37.

³⁸ *Right of Passage over Indian Territory (Portugal v. India)* (Efnishlið máls) [1960] Dómasafn AD 6 <<https://www.icj-cij.org/en/case/32>> Skoðað 25. September 2019.

³⁹ Churchill og Lowe (nmgr. 25) 440; Cafilisch (nmgr. 28) 78-79; Donald R. Rothwell og Tim Stephens, *The International Law of the Sea* (1. útg., Hart Publishing 2010) 196; Gunnar G. Schram, *Hafréttur* (Háskólaútgáfan 2001) 273.

⁴⁰ Rothwell og Stephens (nmgr. 39) 196; Churchill og Lowe (nmgr. 25) 440-441.

Sem dæmi má nefna ríki sem hefur mjög stutta strandlengju miðað við stærð þess (t.d. Írak og Kongó) eða ríki sem eiga mjög lítil landgrunnsréttindi eða litla efnahagslögsögu vegna landfræðilegra aðstæðna þrátt fyrir að eiga nokkuð langa strandlengju (t.d. Singapúr og Þýskaland). Að lokum má nefna ríki sem ráða yfir efnahagslögsögu sem er snauð af náttúruauðlindum (t.d. Jamaíka eða Tansanía). Hópur landluktra og landfræðilega afskiptra ríkja var því afar fjölbreyttur og samanstóð af 55 ríkjum sem höfðu ýmist skertan eða engan aðgang að sjó en áttu þess utan lítið annað sameiginlegt.⁴¹ Þessi hópur myndaði rúman þriðjung þátttökuríkja á ráðstefnunni⁴² en samkvæmt framkvæmdareglum hennar hafði þriðjungur þátttökuríkja neitunarvald og gat hindrað að ákveðnar reglur yrðu samþykktar. Þessi hópur hafði því töluvert vald til að standa vörð um hagsmuni sína sem varð til þess að hluti Hafréttarsamningsins er tileinkaður málefnum þessara ríkja.⁴³

1.5. Hafréttarsamningur Sameinuðu þjóðanna

Á þriðju hafréttarráðstefnunni lögðu landlukt ríki áherslu á að nýr hafréttarsamningur veitti þeim raunverulegan aðgöngurétt að sjó og frelsi til gegnumferðar til að framkvæma þann rétt en líkt og í fyrri samningaviðræðum nutu þessi sjónarmið ekki hylli strandríkja. Eftir gríðarlega erfiðar samningaviðræður varð úr að heill hluti hafréttarsamningsins fjallar sérstaklega um þessi réttindi. Í 125. gr. X. hluta HRS segir:

1. Landlukt ríki skulu hafa aðgöngurétt að og frá sjó til að beita réttindunum sem kveðið er á um í samningi þessum, m.a. þeim sem snerta að frelsi úthafsins og sameiginlega arfleifð mannkynsins. Í þessu skyni skulu landlukt ríki hafa frelsi til gegnumferðar um land gegnumferðarríkja með öllum flutningatækjum.
2. Hlutaðeigandi landlukt ríki og gegnumferðarríki skulu í tvíhliða samningum, undirsvæðissamningum eða svæðissamningum kveða á um skilmála og aðferðir vegna notkunar frelsisins til gegnumferðar.
3. Við beitingu gegnumferðarríkja á óskoruðum fullveldisrétti sínum yfir landi sínu skulu þau hafa rétt til þess að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að réttindin og aðstaðan, sem kveðið er á um í þessum hluta til handa landluktum ríkjum, skuli á engan hátt fara í bága við lögmæta hagsmuni sína.

Með 1. tl. greinarinnar er landluktum ríkjum veittur ótvíræður réttur á aðgengi að og frá hafi og frelsi til gegnumferðar um land gegnumferðarríkja, þ.e. ríkja sem liggja milli landlukts ríkis og sjávar og taka við umferð á gegnumferð um land sitt. Á meðan fyrri samningar litu einungis á aðgöngurétt landluktra ríkja sem siðferðileg réttindi er ljóst af orðalagi 1. tl. að hér er um lagalegan rétt að ræða. Þetta sést til dæmis í orðalaginu „skulu“ í stað „ættu“ líkt og í

⁴¹ Gunnar (nmgr. 39) 272-273; Rothwell og Stephens (nmgr. 39) 191-192.

⁴² Þátttökuríki þriðju hafréttarráðstefnunnar voru alls 160.

⁴³ Rothwell og Stephens (nmgr. 39) 191.

3. gr. Genfarsamningsins um úthafið frá 1958. Gegnumferðarríkjum ber þar með skylda til að veita landluktum ríkjum óhindraðan aðgang að og frá hafi með öllum flutningatækjum.⁴⁴

Einhverjir fræðimenn telja 1. tl. greinarinnar fela í sér *pactum de contrahendo*⁴⁵ varðandi rétt landluktra ríkja á aðgengi að og frá hafi. Þar með sé gegnumferðarríkjum óheimilt að neita landluktum ríkjum um gegnumferð án þess að ganga til samninga við þau í góðri trú. Með því að neita landluktum ríki alfarið um gegnumferð, eða ganga til slíkra samninga gegn betri vitund, kæmi að öllum líkindum til misbeitingar réttar sem er í andstöðu við 300. gr. samningsins. Á þessum grundvelli gæti landlukta ríkið beitt ákvæðum XV. hluta samningsins um lausn deilumála en þau kveða m.a. á um skyldubundna málsmeðferð í deilum sem þessum.⁴⁶ Hins vegar tekur HRS hvergi fram hvað gerist ef hlutaðeigandi ríkjum tekst ekki að koma á samningi sínum milli, sem gæti valdið landluktum ríkjum töluverðum vandræðum.⁴⁷

Aðgönguréttur landluktra ríkja að hafi er þó ekki algjör því hann er takmarkaður af öðrum tölulíðum greinarinnar. Í 2. tl. kemur fram að hlutaðeigandi ríki skuli gera með sér samning sem kveður á um skilmála og aðferðir við beitingu frelsisins til gegnumferðar. Þetta merkir að þrátt fyrir að landlukt ríki hafi öðlast raunverulegan aðgöngurétt að hafi, geta gegnumferðarríki bundið frelsi þeirra til gegnumferðar nánast hvaða skilyrðum sem er.⁴⁸ Hér er vert að benda á að 125. gr. gerir ekki kröfu um gagnkvæmi hvað frelsi landluktra ríkja til gegnumferðar varðar líkt og í fyrri samningum. Hins vegar getur gegnumferðarríki samið um að veita landluktum ríki frelsi til gegnumferðar á gagnkvæmnisgrundvelli skv. 2. tl.⁴⁹

Þá segir í 3. tl. greinarinnar að gegnumferðarríki hafi rétt til að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að réttindi landluktra ríkja brjóti ekki í bága við lögmæta hagsmuni sína. Slíkar ráðstafanir eru þó takmarkaðar að vissu leyti því gegnumferðarríkjum ber að gera allar viðeigandi ráðstafanir til að forðast tafir eða aðra erfiðleika tæknilegs eðlis fyrir umferð á gegnumferð. Þá er gegnumferðarríkjum óheimilt að leggja hvers kyns gjöld á umferð á gegnumferð nema til að greiða fyrir sérstaka veitta þjónustu í sambandi við þá umferð.⁵⁰

Hér má nefna að árið 2013 höfðaði Bólvía dómsmál gegn Síle fyrir Alþjóðadómstólnum í Haag. Bólvía, sem er landlukt ríki, hélt því fram að Síle hefði brugðist

⁴⁴ Yoshifumi (nmgr. 26) 484-484; K. Uprety og A. R. Maggio, „Part X: Right of access of land-locked states to and from the sea and freedom of transit” í Alexander Proelss (ritstj.), *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary* (Verlag C.H. Beck 2017) 907.

⁴⁵ Yoshifumi (nmgr. 26) 484. Yoshifumi telur að ólíkt 3. gr. Genfarsamningsins um úthafið, komi 2. tl. 125. gr. á *pactum de contrahendo* og því beri gegnumferðarríki skyldu til að semja við landlukt ríki um frelsi til gegnumferðar í góðri trú.

⁴⁶ Sama heimild 484; Rothwell og Stephens (nmgr. 39) 198; Uprety og Maggio (nmgr. 44) 910.

⁴⁷ Uprety og Maggio (nmgr. 43) 910.

⁴⁸ Gunnar (nmgr. 39) 273; Churchill og Lowe (nmgr. 25) 444; Yoshifumi (nmgr. 26) 484.

⁴⁹ Uprety og Maggio (nmgr. 44) 907.

⁵⁰ 127. gr. og 1. tl. 130. gr. HRS.

skyldu sinni til að semja við sig um aðgang að Kyrrahafinu. Bólvía átti þó ekki við aðgang eins og honum er lýst í 125. gr. HRS heldur aðgang í gegnum Síle sem það hefði fullveldisrétt yfir. Landluktum ríkjum er hvergi veittur slíkur réttur í HRS enda hefðu strandríki aldrei samþykkt að afsala sér fullveldisrétti yfir eigin landsvæði til landluktra ríkja svo þau kæmust að hafi. Bólvía bar ákvæði HRS því ekki fyrir sig í þessu dómsmáli og vísaði í aðra samninga. Dómstóllinn fann þó engin lagaleg rök fyrir því að Síle bæri skylda til að semja við Bólvíu um að veita landinu aðgang að Kyrrahafinu um eigið landsvæði sem það hefði fullveldisrétt yfir.⁵¹

Ljóst þykir að sum landlukt ríki geta ekki nýtt aðgöngurétt sinn í raun þar sem þau skortir viðunandi samgöngukerfi en þetta á sérstaklega við í Afríku. Líkt og áður hefur komið fram njóta öll flutningatæki landluktra ríkja frelsis til gegnumferðar undir ákvæðum HRS en þeim eru gerð skil í 124. gr. samningsins. Flutningatæki merkir járnbrautarlestir, skip, ökutæki til umferðar á vegum og, þar sem staðhættir krefja, burðarfólk og áburðardýr. Með 129. gr. HRS geta hlutaðeigandi gegnumferðarríki og landlukt ríki starfað saman að því að smíða eða endurbæta flutningatæki þannig að frelsið til gegnumferðar verði raunverulegt. Hvað nákvæmlega felst í slíku samstarfi byggir á tvíhliða eða svæðisbundnum samningum hlutaðeigandi ríkja. Í Afríku hefur slíkt samstarf farið fram í gegnum ýmis svæðisbundin samtök, s.s. Sameiginlegan Markað Austur og Suður Afríku, Efnahagsbandalag Vestur-Afríkuríkja, Þróunarbandalag sunnanverðrar Afríku og Bandalag Austur Afríku.⁵² Þá er nýlegum fríverslunarsamningi⁵³ milli aðildarríkja Afríkusambandsins⁵⁴ ætlað að auðvelda frjálst flæði vara og þjónustu en þýðing hans fyrir landlukt ríki á eftir að koma í ljós.

Samkvæmt 126. gr. eru ákvæði HRS svo og sérstakra samninga um beitingu aðgönguréttarins að og frá sjó, sem veita landluktum ríkjum réttindi og aðstöðu vegna hinnar sérstöku landfræðilegu legu þeirra, undanþegin beitingu bestukjara ákvæðisins.⁵⁵ Þetta merkir að ákveðin réttindi sem landlukt ríki njóta vegna legu sinnar gilda ekki um þriðju ríki á grundvelli bestu kjara ákvæða annarra samninga. Gegnumferðarríki, sem gerir samning við

⁵¹ *Obligation to Negotiate Access to the Pacific Ocean (Bolivia v. Chile)* (Dómur) [2018] Dómasafn AD 563-564.

⁵² R. R. Churchill og A.V. Lowe, *The law of the sea* (3. útg. Manchester University Press 1999) 444; Helmut Tuerk, „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea”, í Rüdiger Wolfrum, Maja Seršić og Tripimir Šošić (ritstj.), *Contemporary Developments in International Law: Essays in Honour of Budislav Vukas* (Brill/Nijhoff 2015) 337, 355. Enskt heiti samtakanna er: Common Market for Eastern and Southern Africa, Economic Community of West African States, Southern African Development Community og East African Community.

⁵³ Agreement Establishing the African Continental Free Trade Area (samþykktur 21. mars 2018, tók gildi 30. maí 2019) aðgengilegur hér: <<https://au.int/en/treaties/agreement-establishing-african-continental-free-trade-area>> skoðað 10. apríl 2020. Alls hafa 54 af 55 aðildarríkjum Afríkusambandsins undirritað samninginn og 28 fullgilt hann, þar af 9 landlukt ríki.

⁵⁴ Á ensku “African Union”.

⁵⁵ 126. gr. HRS.

landlukt ríki um aðgang þess að sjó, ber því ekki skylda til að veita þriðja ríki sömu kjör á grundvelli bestu kjara ákvæða annarra samninga. Þessu ákvæði er ætlað að standa vörð um þær ívilnanir sem ákvæði HRS veita landluktum ríkjum.⁵⁶

Ákvæði X. hluta fela í sér málamiðlun en þeim er ætlað að koma á jafnvægi milli réttinda landluktra ríkja á hafi annars vegar og fullveldisréttar strand- og gegnumferðarríkja hins vegar.⁵⁷ Segja má að þau myndi ákveðnar lágmarkskröfur sem samningsríkjum HRS ber að uppfylla við gerð samninga sem varða notkun frelsisins til gegnumferðar. Aðildarríkjum er þó alltaf heimilt að semja um betri aðstöðu til gegnumferðar en ákvæði HRS kveða á um.⁵⁸

2. Réttur landluktra ríkja til siglinga á hafi

Í upphafi 17. aldar skrifaði fræðimaðurinn Hugo Grotius ritið *Mare Liberum* (*Um frelsi hafsis*) þar sem hann setti fram kenningu um að úthafið væri almenningur (*res communis*) sem engu ríki væri heimilt að eigna sér og að öll ríki nytu algilds frelsis á því.⁵⁹ Kenning Grotiusar naut mikillar hylli og er að meginstefnu til réttarstaða úthafsins í dag. Á úthafinu gildir sú meginregla að ríki hefur einungis lögsögu yfir þeim skipum sem sigla undir fána þess en þau ríki eru kölluð fánaríki. Lengst af voru landlukt ríki útilokuð frá því að geta verið fánaríki þar sem fánaríki skips ræðst af því í hvaða ríki skráningarhöfn þess er.⁶⁰ Árið 1864 vakti Sviss athygli á því að landlukt ríki gætu einnig verið fánaríki þó að þau hafi engar sjávarhafnir og hugðist stofna sinn eigin kaupskipaflota. Nokkur stórveldi þess tíma⁶¹ neituðu tilvist slíks réttar því þar sem landlukt ríki hefðu engar sjávarhafnir gætu þau hvorki staðfest þjóðerni skipa né haft skilvirkt eftirlit með þeim. Sviss hætti því við áform sín og skip í eigu svissneskra ríkisborgara neyddust til að sigla undir fánum annarra ríkja. Þessar aðstæður sköpuðu ýmis vandamál á tímum ófriðar, líkt og fyrri heimsstyrjöldin leiddi í ljós, því hlutleysi Sviss nýttist ekki á hafi og því gat ríkið ekki tryggt nægar vistir fyrir borgara sína.⁶²

Með tilkomu fleiri landluktra ríkja undir lok fyrri heimsstyrjaldarinnar, s.s. Austurríkis og Ungverjalands, var réttur þeirra til að sigla skipum undir eigin fána á hafi loks viðurkenndur. Með 273. gr. Versalásamningsins frá 1919, auk annarra friðarsamninga sem gerðir voru um svipað leyti, viðurkenndu samningsríkin rétt landluktra samningsríkja til að

⁵⁶ Uprety og Maggio (nmgr. 44) 912; Yoshifumi (nmgr. 26) 484; Rothwell og Stephens (nmgr. 39) 198.

⁵⁷ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (3. útg. Cambridge University Press 2019) 483; Myron H. Nordquist og aðrir (ritstj.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: a commentary* (3. b., Martinus Nijhoff Publishers 1995) 418.

⁵⁸ Rothwell og Stephens (nmgr. 39) 197-198.

⁵⁹ Björg Thorarensen og Pétur Leifsson, *Þjóðaréttur* (Codex 2011) 49-50; Gunnar G. Schram, *Hafréttur* (Háskólaútgáfan 2001) 83.

⁶⁰ Donald R. Rothwell og Tim Stephens, *The International Law of the Sea* (1. útg., Hart Publishing 2010) 199.

⁶¹ Tuerk (nmgr. 34) 94. Það voru einkum Frakkland, Bretland og Prússland sem lögðust gegn hugmyndum Sviss um að landlukt ríki gætu orðið fánaríki skipa.

⁶² Sama heimild; Churchill og Lowe (nmgr. 52) 434; Uprety og Maggio (nmgr. 44) 690-691.

sigla skipum undir eigin fána. Skipin þyrftu að vera skráð á tilteknum stað innan landsvæðis hins landlukta ríkis sem myndi þjóna sem skráningarhöfn þeirra. Þessi réttur fékk almennari fótfestu í Barselónayfirlýsingunni⁶³ frá 1921. Yfirlýsingin viðurkenndi rétt allra landluktra ríkja til að sigla skipum undir eigin fána á sjó og var ætlað að ítreka gildandi þjóðréttarreglu.⁶⁴ Síðan þá hefur réttur landluktra ríkja til siglinga á hafi verið staðfestur af ýmsum réttarheimildum þjóðaréttar, s.s. Genfarsamningunum frá 1958. Í 2. gr. Genfarsamningsins um úthafið er tekið skýrt fram að úthafið sé opið öllum þjóðum og að þar njóti bæði strandríki og landlukt ríki frelsis til siglinga. Jafnframt segir í 4. gr. að öll ríki hafi rétt til að sigla undir eigin fána á úthafinu. Þá veitir Genfarsamningurinn um landhelgi og aðlægt belti öllum ríkjum frelsi til friðsamlegrar gegnumferðar um landhelgi annarra ríkja.⁶⁵

Þessar greinar voru síðar staðfestar af HRS sem ítrekar að úthafið sé opið öllum ríkjum hvort sem þau eru strandríki eða landlukt ríki⁶⁶ og að sérhvert ríki hafi rétt til að sigla skipum undir eigin fána um úthafið.⁶⁷ Þá staðfestir 17. gr. HRS rétt allra ríkja til friðsamlegrar ferðar um landhelgi annarra ríkja. Það sama gildir um rétt til gegnumferðar um alþjóðleg sund,⁶⁸ rétt til friðsamlegrar ferðar um eyjaklasahaf,⁶⁹ og rétt til ferðar á siglingaleiðum eyjaklasa.⁷⁰ Þar að auki hafa öll ríki frelsi til siglinga í efnahagslögsögu ríkja.⁷¹ „Í þessum ákvæðum felst sú meginregla að öllum ríkjum, hvort sem þau eru strandríki eða landlukt ríki, er heimil friðsamleg ferð um landhelgi erlendra ríkja og frjáls för um hafsvæði utan landhelgi.“⁷² Ferð um landhelgina telst friðsamleg „svo framarlega sem hún stofnar friði, góðri reglu eða öryggi strandríkisins ekki í hættu“⁷³ en dæmi um ófriðsamlegar athafnir má finna í 2. tl. 19. gr. HRS. Strandríki verða að meta hvort þau telji ferð friðsamlega og geta gert nauðsynlegar ráðstafanir í landhelgi sinni til að afstýra ferð sem þau telja ófriðsamlega.⁷⁴ Hins vegar þykir óljóst hvort dæmin sem nefnd eru í 2. tl. 19. gr. HRS myndi tæmandi lista um ófriðsamlegar athafnir.⁷⁵ Án þess að fara dýpra í skilgreininguna á

⁶³ Declaration recognising the Right to a Flag of States having no Sea-coast (Declaration of Barcelona) (samþykkt 20. apríl 1921, tók gildi 20. apríl 1921) 7 LNTS 73.

⁶⁴ Helmut Tuerk „The Landlocked States and the Law of the Sea” (2007) 40 *Revue Belge de Droit International* 91, 94; Churchill og Lowe (nmgr. 52) 434; Yoshifumi (nmgr. 57) 486.

⁶⁵ 1. mgr. 14. gr. Genfarsamningsins um landhelgi og aðlægt belti.

⁶⁶ 87. gr. HRS.

⁶⁷ 90. gr. HRS.

⁶⁸ 1. mgr. 38. gr. HRS.

⁶⁹ 1. mgr. 52. gr. HRS.

⁷⁰ 2. mgr. 53. gr. HRS.

⁷¹ 1. tl. 58. gr. HRS.

⁷² Gunnar G. Schram, *Hafréttur* (Háskólaútgáfan 2001) 274.

⁷³ 1. tl. 19. gr. HRS.

⁷⁴ 1. tl. 25. gr. HRS.

⁷⁵ Louis B. Sohn og aðrir, *Law of the sea in a nutshell* (2. útg. West Publishing Company 2010) 213-215.

friðsamlegri ferð þykir ljóst að réttur landluktra ríkja til siglinga á hafi sé kirfilega tryggður í þjóðarétti, bæði í þjóðréttarsamningum og meðal þjóðréttarvenja.⁷⁶

2.1. Aðgangur að höfnum

Réttur landluktra ríkja til siglinga á hafi væri til lítils ef þau hefðu hvergi aðgang að höfnum. Árið 1923 var gerður sérstakur milliríkjasamningur um stjórnun sjávarhafna⁷⁷ en samkvæmt honum njóta skip samningsríkja aðgangs að höfnum annarra samningsríkja.⁷⁸ Reglur samningsins endurspegluðust í Genfarsamningnum um úthafið en í 3. gr. segir að gegnumferðarríki skuli með samningi við landlukt ríki veita skipum þess hliðstæða meðferð þeirri sem þau veita eigin skipum eða skipum annarra ríkja varðandi aðgang að sjávarhöfnum og notkun þeirra. Skipum landluktra ríkja er hér veitt ákveðið valfrelsi þar sem þau njóta ýmist sömu meðferðar og skip hafnarríkisins eða þeirrar sömu og skip annarra ríkja njóta í höfnum hafnarríkisins eftir því hvað best hentar. Ákvæði 3. gr. voru ítrekuð í formála New York samningsins frá 1965 en hafa ber í huga að þau eiga einungis við um hafnir gegnumferðarríkja.⁷⁹

Í 131. gr. HRS segir að í sjávarhöfnum skuli skip landluktra ríkja njóta sömu kjara og öðrum erlendum skipum eru veitt. Greinin skuldbindur öll samningsríki til að tryggja jafna meðferð skipa í sjávarhöfnum sínum óháð fánaríki þeirra. Hún er víðtækari en 3. gr. Gefnarsamningsins um úthafið en veitir um leið takmarkaðri rétt. Skip landluktra ríkja njóta ekki sömu meðferðar í sjávarhöfnum og skip viðkomandi hafnarríkis heldur aðeins sömu kjara og skipum annarra ríkja eru veitt. Ef tilteknum ríkjum væru veitt lakari kjör en öðrum gæti hafnarríkið veitt landluktum ríkjum sömu kjör, enda væri ekki um mismunun að ræða, þar sem þeim ber engin skylda til að veita þeim bestu kjör. Í raun merkir 131. gr. að aðildarríkjum er bannað að mismuna skipum á þeim grundvelli að þau sigli undir fána landlukts ríkis. Slíkt bann má telja eðlilega afleiðingu 90. gr. sem veitir öllum ríkjum rétt til að sigla undir eigin fána um úthafið.⁸⁰

Þá er mikilvægt að benda á að 131. gr. veitir skipum landluktra ríkja ekki rétt á aðgengi að höfnum né notkun þeirra. Engan slíkan rétt er að finna í ákvæðum HRS fyrir nokkurt ríki nema í neyðartilvikum eða vegna óviðráðanlegra ytri atvika (*force majeure*). Þar sem sérhvert ríki hefur fullveldisrétt yfir eigin landsvæði geta strandríki stjórnað komu

⁷⁶ Churchill og Lowe (nmgr. 52) 434-435.

⁷⁷ Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports (samþykktur 9. desember 1923, tók gildi 26. júlí 1926) 58 LNTS; Gunnar (nmgr. 72) 274.

⁷⁸ Gunnar (nmgr. 72) 274.

⁷⁹ Lucius C. Caflisch, „Land-Locked States and their Access to and from the Sea” (1978) 49 British Yearbook of International Law 71, 97; Uprety og Maggio (nmgr. 44) 932.

⁸⁰ Tuerk (nmgr. 64) 103; Caflisch (nmgr. 79) 97-98.

erlendra skipa til hafna sinna hvort sem fánaríki þeirra eru landlukt eða ekki. Þó má færa rök fyrir því að ríki hafi ekki ótakmarkaðan rétt til að neita skipum um aðgang að höfnum sínum með vísan til almennra meginreglna þjóðaréttar. Almenna reglan er sú að aðgangsréttur erlendra skipa að höfnum strandríkja sé háður sérstakri heimild, t.d. milliríkjasamningi.⁸¹ Slíka heimild er gjarnan að finna í samningum landluktra ríkja við gegnumferðarríki vegna notkunar frelsisins til gegnumferðar. Til dæmis má nefna tvíhliða samning⁸² milli Perú og Bólivíu frá árinu 1992 sem heimilar frjálssa gegnumferð fólks um landsvæði þeirra og veitir Bólivíu frjálssa notkun hafnarmannvirkja í Ilo í Perú. Þá gerðu Eþíópía og Djibútí með sér samning⁸³ árið 1994 þar sem hið síðarnefnda ríki tryggði Eþíópíu varanlegan aðgöngurétt að sjó og frelsi til að flytja vörur til og frá Eþíópíu um landsvæði sitt. Með samningnum öðlaðist Eþíópía rétt til að nota hafnarmannvirki og búnað í höfn Djibútí.⁸⁴ Það má því segja að þar sem landlukt ríki eiga rétt á aðgengi að og frá sjó hafi þau sömuleiðis rétt á aðgengi að höfnum gegnumferðarríkja því öðruvísi fengju þau ekki aðgang að sjó. Gegnumferðarríkjum ber þó ekki skylda til að veita landluktum ríkjum sérstök kjör í höfnum sínum og nægir í raun að veita þeim frjálstan aðgang að tiltekinni komu- og brottfararhöfn á landsvæði sínu til að uppfylla skilyrði frjálsrar gegnumferðar. Slík höfn þarf ekki að vera sjávarhöfn heldur getur hún verið á skipgengum vatnaleiðum eða vötnum svo lengi sem hún veitir aðgang að og frá hafi.⁸⁵

Landlukt ríki eiga því rétt á aðgengi að komu- og brottfararhöfnum gegnumferðarríkja sem þau hafa gert samninga við skv. 125. gr. HRS. Þó geta gegnumferðarríki gert nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að sá réttur brjóti ekki í bága við lögmæta hagsmuni þeirra. Þessa heimild verður að túlka þröngt og í samræmi við önnur ákvæði HRS, s.s. 130. gr. þar sem gegnumferðarríkjum er gert skylt að gera allar viðeigandi ráðstafanir til að forðast tafir eða erfiðleika tæknilegs eðlis í umferð á gegnumferð. Sama gildir um 1. tl. 300. gr. HRS sem skyldar aðildarríki til að standa við þær skuldbindingar sem þau hafa tekið á sig samkvæmt samningnum af trúnaði og beita réttindum hans þannig að ekki komi til misbeitingar réttar. Þar með eru gegnumferðarríkjum ýmsar skorður settar varðandi beitingu

⁸¹ K. Uprety og A. R. Maggio, „Part X: Right of access of land-locked states to and from the sea and freedom of transit” í Alexander Proelss (ritstj.), *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary* (Verlag C.H. Beck 2017) 932-933; Gunnar (nmgr. 72) 39.

⁸² 2. og 4. gr. Framework Agreement between the Government of Peru and the Government of Bolivia on the 'Grand Marshal Andrés de Santa Cruz' Binational Project for Friendship, Cooperation and Integration (1992) 21 *Law of the Sea Bulletin* 87 <https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/los_bult.htm> skoðað 11. mars 2020.

⁸³ 1. gr. Djibouti Port Utilization Agreement between the Transitional Government of Ethiopia and the Government of the Republic of Djibouti (1998) 38 *Law of the Sea Bulletin* 56 <https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/los_bult.htm> skoðað 13. mars 2020.

⁸⁴ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (3. útg. Cambridge University Press 2019) 485.

⁸⁵ Uprety og Maggio (nmgr. 81) 923.

3. tl. 125. gr. en það er til þess að forðast takmarkanir á frelsi landluktra ríkja til gegnumferðar og aðgöngurétti þeirra að og frá sjó. Hins vegar gildir það sama um landlukt ríki og öll önnur ríki varðandi aðgang að sjávarhöfnum strandríkja, þ.e. þau eiga engan rétt á aðgengi að slíkum höfnum enda nýtur hvert strandríki fullveldisréttar og stjórnar því aðgengi að höfnum sínum.⁸⁶

3. Aðgangur landluktra ríkja að lífrænum auðlindum sjávar

3.1. Aðgangur að auðlindum innan efnahagslögsögu ríkja

Fyrir samþykkt HRS árið 1982 skiptist hafið í lagalegum skilningi í landhelgi annars vegar, sem var almennt mæld 12 sjómílar að hámarki út frá grunnlínu, og úthaf hins vegar. Með tilkomu HRS bættist efnahagslögsagan við sem nýtt hafsvæði. Efnahagslögsagan er mæld allt að 200 sjómílar út frá grunnlínu en innan hennar ræður strandríkið yfir öllum auðlindum, hvort sem þær eru lífrænar eða ólífrænar. Svæði sem áður töldust til úthafs féllu undir efnahagslögsögu strandríkja en um 40% hafsins eru nú undir lögsögu ríkja, ólíkt því sem áður var þegar stærstur hluti þess var úthaf. Talið er að nærri 90% allra fiskiauðlinda heimshafanna séu innan efnahagslögsögu ríkja auk mikils meirihluta þeirra málma, olíu og gaslinda sem finnast á hafsbotni. Strandríkjum var því færður mikilsverður efnahagslegur ávinningur með lögum á kostnað annarra ríkja sem áður nýttu sér frelsi úthafsins en svæði þess minnkaði umtalsvert.⁸⁷ Með samþykkt HRS kom bersýnilega í ljós að viðhorf alþjóðasamfélagsins til réttarstöðu hafsins hefur breyst frá meginreglunni um *mare liberum* yfir í *mare clausum*. Hafréttarsamningurinn olli umfangsmestu stækkun fullveldisréttinda og lögsögu ríkja í sögunni og takmarkaði um leið aðgengi landluktra ríkja að auðlindum hafsins.⁸⁸

Landluktum og landfræðilega afskiptum ríkjum tókst ekki að koma í veg fyrir að ákvæði um efnahagslögsöguna yrðu samþykkt þrátt fyrir sterka stöðu sína á þriðju hafréttarráðstefnunni. Það má m.a. skýra af því að ýmis landfræðilega afskipt ríki sáu hag sinn í þessu fyrirkomulagi og kusu með því. Hins vegar var komið til móts við hagsmuni þessara ríkja að einhverju leyti. Með 62. gr. HRS var komið á skyldu strandríkja að ákveða getu sína til að nýta hinar lífrænu auðlindir sem finnast innan efnahagslögsögu þeirra, t.d. fisk. Þegar strandríkið getur ekki nýtt allan leyfilegan afla skal það veita öðrum ríkjum

⁸⁶ Myron H. Nordquist og aðrir (ritstj.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: a commentary* (3. b., Martinus Nijhoff Publishers 1995) 421-422; Yoshifumi (nmgr. 84) 98.

⁸⁷ Gunnar G. Schram, *Efnahagslögsagan og landgrunið* (1982) 5, 8-9.

⁸⁸ Helmut Tuerk, „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea”, í Rüdiger Wolfrum, Maja Seršić og Tripimir Šošić (ritstj.), *Contemporary Developments in International Law: Essays in Honour of Budislav Vukas* (Brill/Nijhoff 2015) 337, 338.

aðgang að afgangi hans með sérstöku tilliti til 69. og 70. gr. samningsins, einkum viðvíkjandi þróunarríkjunum sem þar eru nefnd. Með 69. og 70. gr. HRS eru landluktum og landfræðilega afskiptum ríkjum veitt ákveðin skilyrt fiskveiðiréttindi innan efnahagslögsögu strandríkja sem þau hefðu annars ekki notið. Með 1. mgr. 69. gr.⁸⁹ er landluktum ríkjum tryggður réttur til að taka þátt, með sanngjörnum hætti, í veiðum afgangsafla í efnahagslögsögu strandríkja á sama svæði eða undirsvæði, með hliðsjón af viðeigandi efnahagslegum og landfræðilegum aðstæðum allra hlutaðeigandi ríkja. Þá segir í 2. mgr. að hlutaðeigandi ríki skuli gera með sér tvíhliða eða marghliða samning sem kveður á um skilmála og aðferðir slíkrar þátttöku, m.a. með hliðsjón af:

- a. þörfinni á að forðast skaðleg áhrif á fiskveiðar og fiskveiðihéruð strandríkisins.
- b. því, hve mikla hlutdeild landlukta ríkið hefur með öðrum samningum fengið fiskveiðiréttindi í efnahagslögsögu annarra ríkja.
- c. því, að hve miklu leyti önnur landlukt og landfræðilega afskipt ríki stunda veiðar innan efnahagslögsögu strandríkisins og þörfinni á að forðast að eitt strandríki öðrum fremur verði illa úti vegna veiðanna.
- d. næringarþörfum íbúa hlutaðeigandi ríkja.

Framangreind ákvæði gilda um veiðar allra landluktra ríkja en 3. mgr. tekur aðeins til landluktra þróunarríkja. Á meðan veiðar iðnþróaðra landluktra ríkja eru bundnar við afgangsafla strandríkja eru veiðar landluktra þróunarríkja það ekki. Þegar strandríki nálgast þau mörk að geta nýtt allan leyfilegan afla innan efnahagslögsögu sinnar skal það, og önnur hlutaðeigandi ríki, gera með sér samning um sanngjarnar veiðar landluktra þróunarríkja í efnahagslögsögu strandríkja á sama svæði eða undirsvæði og þau. Tilgangur ákvæðisins er að standa vörð um fiskveiðihagsmuni landluktra þróunarríkja en þykir nokkuð óljóst og ef til vill misheppnað.⁹⁰ Landlukt og landfræðilega afskipt þróunarríki eru vanalega staðsett í nágrenni við strandríki sem einnig eru þróunarríki. Þar af leiðandi þurfa strandríki sem eru þróunarríki að deila lífrænum auðlindum efnahagslögsögu sinnar með þessum nágrennum sínum á grundvelli þessa ákvæðis. Á hinn bóginn eru iðnþróuð landlukt og landfræðilega afskipt ríki iðulega staðsett í nágrenni við iðnþróuð strandríki og eiga því aðeins möguleika á að nýta afgangsafla lífrænna auðlinda innan efnahagslögsögu þeirra ef þau veita leyfi til þess. Svo virðist sem iðnþróuð strandríki hagnist mest á þessu ákvæði því þeim ber ekki skylda til að

⁸⁹ Myron H. Nordquist og aðrir (ritstj.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: a commentary* (2. b., Martinus Nijhoff Publishers 1993) 730-31.

⁹⁰ Gunnar (nmgr. 87) 70-73.

deila lífrænum auðlindum sínum með nágrönnum sínum þegar engum afgangsafla er fyrir að fara.⁹¹

Þá segir í 4. mgr. að iðnþróuðum landluktum ríkjum sé aðeins heimilt að veiða í efnahagslögsögu iðnþróaðra strandríkja á sama svæði eða undirsvæði og njóta því ekki réttar til að veiða afgangsafla í efnahagslögsögu strandríkis sem telst til þróunarríkis. Þar að auki skal landluktum og landfræðilega afskiptum ríkjum aðeins heimilt að eiga hlutdeild í hagnýtingu lífrænna auðlinda í efnahagslögsögu strandríkis með tilliti til þess að hve miklu leyti strandríkið hefur haft hliðsjón af þörfinni á að hafa sem minnst skaðleg áhrif á verstöðvar og draga sem mest úr efnahagslegu áfalli í ríkjum sem ríkisborgarar frá hafa venjulega veitt á svæðinu. Í ljósi sögunnar má e.t.v. færa rök fyrir því að Frakkar og Bretar, sem gömul fiskveiðiríki á Íslandsmiðum, hafi meira tilkall til að nýta afgangsafla innan efnahagslögsögu Íslands heldur en t.d. Austurríki sem er landlukt ríki.⁹²

Segja má að með 70. gr. HRS er landfræðilega afskiptum ríkjum veittur sami réttur og landluktum ríkjum í þessum efnum. Sá réttur er hins vegar verulega takmarkaður því strandríki ber engin skylda til að veita landluktum eða landfræðilega afskiptum ríkjum heimild til að hagnýta afgangsafla lífrænna auðlinda innan efnahagslögsögu sinnar. Skv. 62. gr. hafa strandríki fremur frjálst val til að ákveða hverjum þau veita veiðileyfi þó að þeim beri að taka tillit til 69. og 70. gr. sérstaklega hvað varðar þróunarríki sem falla undir þessar greinar. Þegar strandríkið veitir öðrum ríkjum aðgang að efnahagslögsögu sinni skal það hafa hliðsjón af öllum atriðum sem máli skipta svo sem:

- a. mikilvægi hinna lífrænu auðlinda fyrir efnahag strandríkisins sem veitir leyfið.
- b. ákvæði 69. og 70. gr., þar sem landluktum og landfræðilega afskiptum ríkjum er áskilinn aðgangur að afgangsaflanum á jafnréttisgrundvelli.
- c. þörfum nálægra þróunarríkja á að nýta hluta afgangsisins.
- d. þörfinni á að draga sem mest úr efnahagslegu áfalli í ríkjum sem ríkisborgarar frá hafa venjulega veitt í lögsögunni eða hafa gert verulegt átak í að rannsaka stofna innan hennar.⁹³

Þar að auki standa landluktum og landfræðilega afskiptum ríkjum takmörkuð úrræði til boða teldu þau að þeim hafi verið ranglega neitað um heimild til að hagnýta afgangsafla strandríkis. Hafi strandríki hafnað því á gerræðislegan hátt að úthluta ríki afganginum sem það hefur lýst yfir að sé fyrir hendi skv. 62., 69. og 70. gr. HRS getur ríkið skotið málinu til

⁹¹ Yoshifumi (nmgr. 84) 448-449.

⁹² R. R. Churchill og A.V. Lowe, *The law of the sea* (3. útg. Manchester University Press 1999) 438-439; Gunnar (nmgr. 87) 79.

⁹³ Gunnar (nmgr. 87) 56-57.

sáttargerðar skv. iii-undirlið, b-liðar, 3. mgr. 297. gr. HRS. Mat sáttanefndarinnar er þó ekki lagalega bindandi og hún má ekki láta mat sitt koma í stað mats strandríkisins. Þessir ríkjahópar hafa því engan ótvíræðan rétt til að veiða afgangsafla innan efnahagslögsögu strandríkja heldur ber strandríkjum að taka eðlilegt og sanngjarnt tillit til þessara ríkjahópa við úthlutun veiðileyfa. Það eina sem þessi réttur felur í sér er í raun að strandríkjum er óheimilt að útiloka þessa ríkjahópa frá veiðum á afgangsafla vegna sérstöðu þeirra, þ.e. vegna þess að ríkin eru landlukt eða landfræðilega afskipt.⁹⁴

Þá þarf að taka fram að með 61. gr. HRS ákveða strandríkin sjálf leyfilegan afla hinna lífrænu auðlinda í efnahagslögsögu sinni. Þeim ber að hafa viðeigandi verndar- og stjórnunarráðstafanir til að sporna gegn ofveiði en um leið stuðla að hámarksafrakstri úr hverjum stofni til að bestu nýtingu auðlindanna verði náð. Með 62. gr. er strandríkinu gert skylt að ákveða getu sína til að nýta hinar lífrænu auðlindir innan efnahagslögsögu sinnar. Ef strandríkið telur sig geta fullnýtt leyfilegan hámarksafla er því einu heimilt að veiða innan efnahagslögsögunnar með undantekningu varðandi þróunarríki sem var nefnd hér áður. Þar með skiptir ákvörðun strandríkis um eigin nýtingu sköpum um það hvort erlendum ríkjum verði veittur aðgangur til fiskveiða innan efnahagslögsögunnar. Það er hins vegar engar reglur að finna í HRS um hvernig strandríkjum ber að ákveða eigin nýtingu og því er útfærsla reglunnar alfarið í höndum strandríkisins. Strandríki gæti því ákveðið að setja sér leyfilegan hámarksafla innan efnahagslögsögunnar sem það veit að það mun ná að nýta til að komast hjá því að deila afgangsaflanum með öðrum ríkjum.⁹⁵

Þá er vert að taka fram að strandríki getur alltaf veitt ríkari heimildir en ákvæði HRS mæla fyrir um, s.s. með því að veita erlendum ríkjum aðgang að auðlindum efnahagslögsögu sinnar þrátt fyrir að geta sjálft fullnýtt leyfilegan hámarksafla. Það kemur e.t.v. ekki á óvart að strandríki hafa hingað til ekki verið iðin við að veita ríkari aðgang að auðlindum sínum en þau þurfa. Marokkó, Tógó og Brasilía eru einu ríkin sem hafa lýst yfir vilja til að leyfa landluktum nágrennaríkjum að nýta lífrænar auðlindir innan efnahagslögsögu sinnar.⁹⁶

Ákvæði 69. og 70. gr. gilda hins vegar ekki gagnvart strandríki ef efnahagur þess er í mjög miklum mæli háður hagnýtingu hinna lífrænu auðlinda í efnahagslögsögu þess skv. 71. gr. HRS. Þetta ákvæði á uppruna sinn að rekja til sendinefndar Íslands á annarri hafréttarráðstefnu SP en Ísland fellur undir ákvæðið og þarf því ekki að veita landluktum eða landfræðilega afskiptum ríkjum heimild til að veiða afgangsafla innan efnahagslögsögu sinnar. Orðalagið „í mjög miklum mæli háður“ verður að teljast nokkuð óljóst og er hvergi

⁹⁴ Gunnar (nmgr. 87) 76-77; Yoshifumi (nmgr. 84) 488.

⁹⁵ Mohamed Dahmani, *The Fisheries Regime of the Exclusive Economic Zone* (Kluwer Academic Publishers 1987) 52-53; Yoshifumi (nmgr. 84) 488.

⁹⁶ Yoshifumi (nmgr. 84) 489; Tuerk (nmgr. 88) 358.

skilgreint í HRS. Hvenær telst efnahagur ríkis í mjög miklum mæli háður hagnýtingu lífrænna auðlinda í efnahagslögsögu þess? Það er ekkert einfalt svar við þessari spurningu og því verður að skera úr því í hverju tilfalli fyrir sig. Hins vegar verður slíkt hæði að ná yfir efnahag strandríkisins í heild en ekki aðeins hluta þess eða svæði. Sé uppi ágreiningur um þetta atriði gætu hlutaðeigandi ríki skotið málinu til sáttagerðar samkvæmt XV. hluta HRS, en ekki til bindandi dómsúrlausnar.⁹⁷ Þar sem 69. og 70. gr. HRS eiga einungis við um veiðar landluktra og landfræðilega afskiptra ríkja þurfa ríki sem falla undir 71. gr., s.s. Ísland, Færeyjar og Grænland, samt sem áður að fylgja 62. gr. HRS og veita öðrum ríkjum hlutdeild í afgangsaflanum.⁹⁸

Þá skal tekið fram að hugtökin „svæði“ og „undirsvæði“ eru hvergi skilgreind í HRS sem verður að teljast mikill galli. Sem dæmi má nefna óvissuna sem ríkir um hið landlukta Afríkuríki Tsjad. Tsjad liggur að fjórum strandríkjum: Líbíu, Súdan, Kamerún og Nígeríu og því er óljóst hvaða „svæði“ það tilheyrir. Tilheyrir það Miðjarðarhafssvæðinu, Rauðahafssvæðinu eða Gíneuflóa í Atlantshafi? Tilheyrir það kannski öllum þremur svæðunum?⁹⁹ Eftir því sem hugtökin eru talin ná yfir stærra svæði því fleiri landlukt eða landfræðilega afskipt ríki eiga tilkall til hagnýtingar afgangsafla lífrænna auðlinda innan efnahagslögsögu strandríkja innan hvers svæðis. Það merkir að hvert þessara ríkja fær minni hlut af afgangsafla strandríkis þar sem eftirspurnin er meiri.¹⁰⁰

Landlukt ríki eiga því ákveðinn rétt á að hagnýta lífrænar auðlindir innan efnahagslögsögu strandríkja en sá réttur er afar takmarkaður, háður ströngum skilyrðum og er í raun undir strandríkinu kominn. Þá hafa þessi ríki aldrei sóst eftir aðgengi að auðlindum innan landhelgi ríkja, sennilega vegna þess að strandríki njóta fullveldisréttar innan landhelgi sinnar og því hafa öðrum ríkjum aldrei verið veitt nein almenn réttindi til auðlindanýtingar innan hennar.¹⁰¹ Slík réttindi geta þó verið veitt með sérstökum samningum.

3.2. Aðgangur að auðlindum úthafsins

Frelsi úthafsins er grundvallarregla þjóðaréttar og nær til allra ríkja hvort sem þau eru landlukt eða strandríki. Frelsið felur ekki einungis í sér heimild til siglinga heldur einnig til auðlindanýtingar, vísindarannsóknar, yfirflugs og lagningar neðansjávarstrengja og -leiðslna. Landluktum ríkjum er því heimilt að stunda veiðar á úthafinu og nýta sér annað frelsi þess, líkt og öðrum aðildarríkjum HRS, með þeim skilyrðum sem samningurinn setur.

⁹⁷ Nordquist og aðrir (nmgr. 89) 772; Gunnar (nmgr. 87) 79.

⁹⁸ Gunnar (nmgr. 87) 78.

⁹⁹ Gunnar G. Schram, *Hafréttur* (Háskólaútgáfan 2001) 275; og Churchill (nmgr. 92) 439.

¹⁰⁰ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (3. útg. Cambridge University Press 2019) 488.

¹⁰¹ Churchill (nmgr. 92) 435-436.

4. Afnot landluktra ríkja af hafinu

Ákvæði Hafréttarsamningsins virðast hafa haft jákvæð áhrif á gerð tvíhliða og svæðisbundinna gegnumferðarsamninga milli landluktra ríkja og gegnumferðarríkja. Árið 1991 gerðu Mongólía og Kína með sér samning¹⁰² um gegnumferð flutningatækja þess fyrrnefnda um landsvæði Kína til að öðlast aðgengi að og frá sjó. Stuttu síðar gerðu Bólivía og Perú annars vegar og Eþíópía og Djíbútí hins vegar með sér samninga sem hafa áður verið nefndir. Sem dæmi um svæðisbundinn marghliða samning má nefna *Northern Corridor Transit Agreement* frá 1985, sem var endurskoðaður árið 2007, og gaf Búrúndí, Rúanda, Úganda, Lýðveldinu Kongó og Suður Súdan rétt til gegnumferðar til að komast að höfn Mombasa í Kenýu.¹⁰³ Þá skuldbindur bókun Þróunarbandalags sunnanverðrar Afríku frá 1996 aðildarríki bandalagsins til að virða rétt landluktra aðildarríkja á óhindruðu aðgengi að og frá sjó. Þó er tekið skýrt fram að samningsríki njóti óskoraðs fullveldisréttar yfir landi sínu og hafa því rétt til að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að rétturinn til gegnumferðar fari á engan hátt í bága við lögmæta hagsmuni sína.¹⁰⁴ Áður fyrr höfðu ríki sem liggja milli landluktra ríkja og hafsins valfrelsi um hvort þau veittu landluktum ríkjum rétt til gegnumferðar um landsvæði sitt til að komast að sjó. Vanalega hafa landlukt ríki lítið að bjóða á móti slíkum rétti og voru því í slæmri samningsstöðu. Með tilkomu HRS hafa landlukt ríki öðlast almennan aðgöngurétt að sjó sem styrkir óneitanlega samningsstöðu þeirra.¹⁰⁵

Eftir samþykkt HRS hefur grundvallarbreyting átt sér stað varðandi landlukt ríki sem eru aðilar að Evrópusambandinu (ESB). Meðal Evrópusambandsríkja gildir fjórfrelsið sem veitir frjálst flæði vara, fólks, þjónustu og fjármagns um landsvæði þeirra og bannar hvers konar mismunun gagnvart ríkisborgurum þeirra. Í samræmi við sáttmála ESB hafa aðildarríkin framselt stofnunum þess hluta af ákvörðunarvaldi sínu og á það til dæmis við um sjávarútvegsmál en innan sambandsins er sameiginleg sjávarútvegsstefna. Stofnunin ákveður leyfilegan heildarafla fyrir hvert fiskveiðiár og úthlutar honum milli aðildarríkja óháð

¹⁰² Agreement between the Government of the Mongolian People's Republic and the Government of the People's Republic of China on the Access to and from the Sea and Transit Transport by Mongolia through China's Territory (1991) <<https://tadb.unescap.org/MNG/mng.html#>> skoðað 12. október 2019.

¹⁰³ Northern Corridor Transit Agreement (samþykktur 19. febrúar 1985, tók gildi 15. nóvember 1986) endurnýjaður árið 2007 með Northern Corridor Transit and Transport Agreement (samþykktur 6. október 2007, tók gildi 6. desember 2012) heildartexti aðgengilegur hér <<http://ttcanc.org/documents.php>>. Lýðveldið Kongó er ekki landlukt en það telst til landfræðilega afskiptra ríkja.

Sjá einnig Churchill (nmgr. 92) 445; Yoshifumi (nmgr. 100) 485.

¹⁰⁴ 2. mgr. 3. gr. Protocol on Transport, Communications and Meteorology in the Southern African Development Community (SADC) Region (samþykkt 26. ágúst 1996, tók gildi 1. júlí 1998) <<https://www.sadc.int/documents-publications/show/815>>. Landlukt aðildarríki bókarinnar eru sex talsins: Botswana, Lesótó, Malaví, Esvatíní, Sambía og Simbabve. Sjá einnig Yoshifumi (nmgr. 100) 485.

¹⁰⁵ Churchill (nmgr. 92) 445.

landfræðilegri legu þeirra. Úthlutun kvótans er þó almennt hagstæðari strandríkjum ESB þar sem hún tekur mið af hefðbundnum veiðimunstrum.¹⁰⁶ Þá hefur Dómstóll Evrópusambandsins úrskurðað að strandríkjum Evrópusambandsríkja er óheimilt að takmarka fiskveiðar sem eru stundaðar af ríkisborgurum annarra Evrópusambandsríkja á landsvæði þeirra. Því má segja að landlukt ríki innan Evrópusambandsins séu einungis landlukt í orði en ekki á borði.¹⁰⁷

Után Evrópusambandsins gerðu Bólivía og Perú marga samninga sín á milli á níunda áratug síðustu aldar sem m.a. gerðu bólivískum fyrirtækjum kleift að starfa með perúskum fyrirtækjum í tengslum við fiskveiðar innan efnahagslögsögu Perú. Þá hefur Brasilía veitt paragvæskum ríkisborgurum eða fyrirtækjum veiðiréttindi innan hafsvæða sinna á grundvelli tvíhliða samninga.¹⁰⁸

Að lokum er vert að fara nokkrum orðum um aðgöngurétt landluktra þróunarríkja. Líkt og áður hefur komið fram getur það reynst ákveðnum ríkjum erfitt eða ómögulegt að nýta aðgöngurétt sinn að sjó vegna ófullnægjandi samgöngukerfis. Þetta á sérstaklega við um landlukt þróunarríki en SP hafa tekið sérstakt tillit til þeirra í þessum efnunum. Ber þar helst að nefna Almaty aðgerðaráætlunina sem var samþykkt á fyrstu ráðstefnu SP um landlukt þróunarríki árið 2003. Eitt markmiði hennar var að þróa skilvirkt samgöngukerfi meðal ákveðinna þróunarríkja til að greiða fyrir aðgengi landluktra þróunarríkja að sjó og rjúfa þar með einangrun þeirra frá heimsmarkaðnum.¹⁰⁹ Aðgerðaráætlun Vínarborgar leysti þá fyrrnefndu af hólmi árið 2014 og leggur áherslu á svæðisbundið samstarf þróunarríkja til að bæta samgöngur ætlaðar til gegnumferðar.¹¹⁰ Með því að takast á við vandamál landluktra þróunarríkja í tengslum við gegnumferð eru vonir bundnar við að bæta efnahagsstöðu þeirra. Staðreyndin er sú að lega landluktra þróunarríkja stuðlar að fátækt þeirra en þau eru meðal fátækustu þróunarríkja heims. Því skiptir það þessi ríki gríðarlega miklu máli að öðlast greiðan aðgang að sjó og um leið aukið frelsi til samskipta og viðskipta.¹¹¹

Lokaorð

Í þessari ritgerð hefur verið fjallað um sögulega þróun, skilyrði og takmarkanir nokkurra helstu réttinda landluktra ríkja á hafi. Það hefur tekið töluverðan tíma fyrir alþjóðasamfélagið

¹⁰⁶ Á ensku “traditional fishing patterns“.

¹⁰⁷ Helmut Tuerk „The Landlocked States and the Law of the Sea” (2007) 40 Revue Belge de Droit International 91, 110-111; Helmut Tuerk, „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea” (nmgr. 88) 353-354.

¹⁰⁸ Helmut Tuerk, „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea” (nmgr. 88) 358.

¹⁰⁹ Yoshifumi (nmgr. 100) 485-486.

¹¹⁰ Ályktun allsherjarþings Sameinuðu þjóðanna nr. 69/137 (samþykkt 12. desember 2014) Programme of Action for Landlocked Developing Countries for the Decade 2014–2024, A/RES/69/137. Viðauki II, t.l. 54.

¹¹¹ Yoshifumi (nmgr. 100) 479-480.

að viðurkenna ákveðna lögmæta hagsmuni landluktra ríkja í tengslum við hafið. Af því sem fram hefur komið ætti að vera ljóst að með ákvæðum HRS hafa landlukt ríki öðlast mun ríkari rétt á hafi en fyrri samningar hafa veitt þó að sá réttur sé að mörgu leyti takmarkaður. Í fyrsta lagi má nefna að með 1. mgr. 125. gr. HRS öðluðust landlukt ríki óneitanlega aðgöngurétt að og frá hafi í fyrsta sinn í sögunni. Þessi réttur er þó ekki alger þar sem hann er háður þeim skilmálum og aðferðum sem gegnumferðarríkið og landlukta ríkið samþykkja vegna notkunar frelsisins til gegnumferðar í samningum sín á milli. Þetta merkir þó ekki að gegnumferðarríki geti hindrað gegnumferðarfrelsi landluktra ríkja með því að neita að semja um gegnumferð enda um raunverulegan rétt að ræða.

Í öðru lagi hefur réttur landluktra ríkja til siglinga á hafi verið staðfestur með ýmsum samningum, þ.á.m. HRS. Í raun má segja að sá réttur sé kirfilega tryggður í þjóðarétti, bæði í þjóðréttarsamningum og meðal þjóðréttarvenja.

Í þriðja lagi hafa landlukt ríki vissan rétt til að eiga hlutdeild í hagnýtingu lífrænna auðlinda innan efnahagslögsögu strandríkja. Þessi réttur er þó verulega takmarkaður og er merking hans í raun fremur óljós m.a. vegna þess að:

1. Rétturinn er háður sérstökum samningum við hlutaðeigandi strandríki og þeim skilyrðum sem það setur.
2. Strandríkið ákveður sjálfst hve mikinn afla það getur tekið í efnahagslögsögunni og þar með hvort það verði einhver afgangsaflí.
3. Strandríkið getur fært rök fyrir því að efnahagur þess sé í mjög miklum mæli háður hagnýtingu hinna lífrænu auðlinda í efnahagslögsögu þess skv. 71. gr. HRS.
4. Umfang orðanna „svæði“ og „undirsvæði“ í 69. gr. HRS er óljóst og er hvergi skýrt í samningnum.¹¹²

Í seinni tíð hefur þessi réttur takmarkast enn frekar varðandi fiskveiðar þar sem margir stofnar gefa sífellt minna af sér. Nú þegar hafa allmörg strandríki orðið fyrir fjárhagslegu tjóni af einhverju tagi vegna þessa en sem dæmi má nefna loðnubrest á Íslandsmiðum. Þar að auki heldur eftirspurn eftir fiskafurðum áfram að aukast í takt við sívaxandi fólksfjölda jarðar. Með þessum rökum vilja sumir fræðimenn halda fram að fiskveiðiréttur landluktra ríkja sé í raun innantómur réttur (*nudum ius*), sér í lagi hvað iðnþróuð landlukt ríki varðar.¹¹³

Fjölmörg landlukt ríki hafa samt sem áður nýtt sér þau réttindi sem ákvæði HRS hafa veitt þeim á einhvern hátt. Í dag búa þrettán landlukt ríki yfir kaupskipaflota sem siglir undir

¹¹² Sama heimild, 491.

¹¹³ Helmut Tuerk, „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea”, í Rüdiger Wolfrum, Maja Seršić og Tripimir Šošić (ritstj.), *Contemporary Developments in International Law: Essays in Honour of Budislav Vukas* (Brill/Nijhoff 2015) 337, 358.

fánum þeirra auk þess sem Sviss rekur eitt hæsta hlutfall gámaskipa á heimsvísu. Þá eru 20 aðildarríki Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar landlukt, sum þeirra hafa lengi verið meðlimir Alþjóðahaffræðinefndarinnar og tekið þátt í hafrannsóknnum í fjölda ára. Þar að auki hefur austurríska fyrirtækið OMV stundað olíuleit og olúframleiðslu á ýmsum hafsvæðum.¹¹⁴

Afar fá landlukt ríki eru hins vegar með innlendan fiskiðnað og aðeins eitt þeirra, Bólivía, á lítinn fiskveiðiflota sem stundar veiðar á úthafinu. Það má því spyrja sig, í ljósi þess kostnaðar og fyrirsjáanlegra erfiðleika fyrir þessi ríki við að hefja sjávarútveg, hvort það sé í raun besta lausnin að veita þeim aðgang að lífrænum auðlindum innan efnahagslögsögu nágrannastrandríkja til að ná fram sanngjarnri skiptingu auðlindanna. Ef til vill væri hagstæðara og raunhæfara að í stað þess að landlukt ríki reyni að koma á fót eigin sjávarútvegi væri iðnvæddum strandríkjum gert skylt að gefa þeim hluta af afla sínum eða jafngildi hans í peningum.¹¹⁵ Það verður þó að teljast afar ólíklegt að strandríki samþykktu einhvern tíma slíkt fyrirkomulag þar sem núverandi staða er þeim fremur hagstæð.

Einn helsti ávinningur HRS er að hafa eftl skilning alþjóðasamfélagsins á mikilvægi hafsins og auðlindum þess fyrir landlukt ríki. Réttur þeirra á hafi er nú orðinn óaðskiljanlegur hluti hafréttar og því verður að taka mið af þörfum þessara ríkja við frekari lagasetningu á þessu sviði sé þeim ætlað að öðlast almennt gildi meðal alþjóðasamfélagsins. Landlukt ríki hafa þar að auki mikilvægu hlutverki að gegna við að sporna gegn því að strandríki eignu sér hafsvæði sem nú teljast sem *res communis omnium*. Þau hafsvæði og auðlindir þeirra eru sameiginleg arfleifð alls mannkyns og ættu að haldast þannig um ókomna tíð.¹¹⁶

¹¹⁴ Helmut Tuerk „The Landlocked States and the Law of the Sea” (2007) 40 *Revue Belge de Droit International* 91, 92; Helmut Tuerk, „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea” (nmgr. 113) 339.

¹¹⁵ Churchill (nmgr. 92) 439-440.

¹¹⁶ Helmut Tuerk „The Landlocked States and the Law of the Sea” (2007) 40 *Revue Belge de Droit International* 91, 112.

Heimildir

Þjóðréttarsamningar

Agreement between the Government of the Mongolian People's Republic and the Government of the People's Republic of China on the Access to and from the Sea and Transit Transport by Mongolia through China's Territory (1991)

<<https://tadb.unescap.org/MNG/mng.html#>> skoðað 12. október 2019

Agreement Establishing the African Continental Free Trade Area (samþykktur 21. mars 2018, tók gildi 30. maí 2019) <<https://au.int/en/treaties/agreement-establishing-african-continental-free-trade-area>> skoðað 10. apríl 2020

Convention and Statute on Freedom of Transit (samþykktur 20. apríl 1921, tók gildi 31. október 1922) 7 LNTS 11

Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports (samþykktur 9. desember 1923, tók gildi 26. júlí 1926) 58 LNTS

Convention on Transit Trade of Landlocked Countries (samþykktur 8. júlí 1965, tók gildi 9. júní 1967) 597 UNTS 3

Declaration recognising the Right to a Flag of States having no Sea-coast (Declaration of Barcelona) (samþykkt 20. apríl 1921, tók gildi 20. apríl 1921) 7 LNTS 73

Djibouti Port Utilization Agreement between the Transitional Government of Ethiopia and the Government of the Republic of Djibouti (1998) 38 *Law of the Sea Bulletin* 56

<https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/los_bult.htm> skoðað 13. mars 2020

Framework Agreement between the Government of Peru and the Government of Bolivia on the 'Grand Marshal Andrés de Santa Cruz' Binational Project for Friendship, Cooperation and Integration (1992) 21 *Law of the Sea Bulletin* 87

<https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/los_bult.htm> skoðað 11. mars 2020

Hafréttarsamningur Sameinuðu þjóðanna (samþykktur 10. desember 1982, tók gildi 16. nóvember 1994) Stjtið. C, 7/1985

Hið almenna samkomulag um tolla og viðskipti (General Agreement on Tariffs and Trade) (samþykkt 30. október 1947, tók gildi 1. janúar 1948) 55 UNTS 187

Hinn almenni samningur um tolla og viðskipti (General Agreement on Tariffs and Trade) (samþykktur 15. apríl 1994, tók gildi 1. janúar 1995) 1867 UNTS 190

Genfarsamningur um landhelgi og aðlægt belti (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone) (samþykktur 29. apríl 1958, tók gildi 10. september 1964) 516 UNTS 205

Genfarsamningur um úthafið (Convention on the High Seas) (samþykktur 29. apríl 1958, tók gildi 30. september 1962) 450 UNTS 11

Northern Corridor Transit Agreement (samþykktur 19. febrúar 1985, tók gildi 15. nóvember 1986) endurnýjaður árið 2007 með Northern Corridor Transit and Transport Agreement (samþykktur 6. október 2007, tók gildi 6. desember 2012) <<http://ttcanc.org/documents.php>> skoðað 3. mars 2020

Protocol on Transport, Communications and Meteorology in the Southern African Development Community (SADC) Region (samþykkt 26. ágúst 1996, tók gildi 1. júlí 1998) <<https://www.sadc.int/documents-publications/show/815>> skoðað 14. mars 2020

Versalásamningur (Treaty of Versailles) (samþykktur 28. júní 1919, tók gildi 10. janúar 1920) LNTS 34

Dómar

Obligation to Negotiate Access to the Pacific Ocean (Bolivia v. Chile) (Dómur) [2018] Dómasafn AD 507 <<https://www.icj-cij.org/files/case-related/153/153-20181001-JUD-01-00-EN.pdf>> Skoðað 23. mars 2020

Right of Passage over Indian Territory (Portugal v. India) (Efnishlið máls) [1960] Dómasafn AD 6 <<https://www.icj-cij.org/en/case/32>> Skoðað 25. September 2019

Bækur

Björg Thorarensen og Pétur Leifsson, *Þjóðaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2011)

Churchill, R. R. og Lowe, A. V., *The law of the sea* (3. útg. Manchester University Press 1999)

Dahmani, M., *The Fisheries Regime of the Exclusive Economic Zone* (Kluwer Academic Publishers 1987)

Gunnar G. Schram, *Hafréttur* (Háskólaútgáfan 2001)

Gunnar G. Schram, *Efnahagslögsagan og landgrunnið* (1982)

Nordquist, M. H. og aðrir (ritstjórar), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: a commentary* (2.- 3. b., Martinus Nijhoff Publishers 1993 og 1995)

Páll Sigurðsson (ritstjóri), *Lögfræðiorðabók með skýringum* (Bókaútgáfan Codex 2008)

Rothwell, D. R. og Stephens, T., *The International Law of the Sea* (1. útg., Hart Publishing 2010)

Sohn, L. B. og aðrir, *Law of the sea in a nutshell* (2. útg. West Publishing Company 2010)

Tanaka, Y., *The International Law of the Sea* (3. útg. Cambridge University Press 2019)

Uprety, K. og Maggio, A. R., „Part X: Right of access of land-locked states to and from the sea and freedom of transit” í Proelss, A. (ritstjóri), *United Nations Convention on the Law of the Sea: A Commentary* (Verlag C.H. Beck 2017)

Kaflar í ritstýrðum greinasöfnum

Tuerk, H., „Forgotten rights? Landlocked States and the Law of the Sea”, í Wolfrum, R., Seršić, M. og Šošić, T. (ritstjórar), *Contemporary Developments in International Law: Essays in Honour of Budislav Vukas* (Brill/Nijhoff 2015) 337

Tímaritsgreinar

Caflich, L., „Land-Locked States and their Access to and from the Sea” (1978) 49 *British Yearbook of International Law* 71

Tuerk, H., „The Landlocked States and the Law of the Sea” (2007) 40 *Revue Belge de Droit International* 91

Aðrar heimildir

Ályktun allsherjarþings Sameinuðu þjóðanna nr. 69/137 (samþykkt 12. desember 2014)
Programme of Action for Landlocked Developing Countries for the Decade 2014–2024, A/RES/69/137. <<http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2015/04/N1469614.pdf>> skoðað 12. desember 2019

United Nations Conference on the Law of the Sea, 1958, VII útg., Fimmta nefnd (Question of Free Access to the Sea of Land-locked Countries): Memorandum submitted by the Preliminary Conference of Land-locked States, Skjal A/CONF.13/C.5/L.1 <http://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_7/annexes.pdf> skoðað 10. desember 2019