

SKRIPSI

STATUS QUO HUKUM LAUT INTERNASIONAL
TERHADAP NEGARA-NEGARA
LANDLOCKED STATES
(PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL)

Disusun dan diajukan oleh:

MAS MUH.NAUFAL SYAFIQ SYA'BAN HERMAYADI

B111 16 404



DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021

HALAMAN JUDUL

**STATUS QUO HUKUM LAUT INTERNASIONAL
TERHADAP NEGARA-NEGARA
LANDLOCKED STATES
(PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL)**

OLEH:

MAS MUH.NAUFAL SYAFIQ SYA'BAN HERMAYADI

B11116404

SKRIPSI

**Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana Pada
Departemen Hukum Internasional Program Studi Ilmu Hukum**

**DEPARTEMEN HUKUM INTERNASIONAL
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

STATUS QUO HUKUM LAUT INTERNASIONAL TERHADAP NEGARA-NEGARA
LANDLOCKED STATES

(PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL)

Disusun dan diajukan oleh

MAS MUH.NAUFAL SYAFIQ SYA'BAN HERMAYADI
B111 16 404

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk dalam
rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Internasional
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada hari Senin, 04 Oktober 2021
Dan dinyatakan telah memenuhi memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Prof. Dr. Marcel Hendrapaty S.H., M.H.
NIP. 19501027 19800311 002

Dr. Laode M Syarif S.H., LL.M.
NIP. 19650616 19920210 001

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum



Dr. Waskun, S.H., LL.M.
NIP. 197606129 1999031 005

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa:

Nama : **MAS MUH.NAUFAL SYAFIQ SYA'BAN
HERMAYADI**

Nomor Induk : **B11116404**

Bagian : **HUKUM INTERNASIONAL**

Judul : **STATUS QUO HUKUM LAUT
INTERNASIONAL TERHADAP
NEGARA-NEGARA *LANDLOCKED*
STATES (PERSPEKTIF HUKUM
INTERNASIONAL)**

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Skripsi di
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

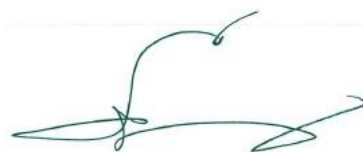
Makassar, 31 Mei 2021

Pembimbing Utama



Prof. Dr. Marcel Hendrapati, S.H., M.H
NIP. 1950102719800311002

Pembimbing Pendamping



Laode M. Syarif, S.H., LL.M., Ph.D
NIP. 1965061619920210001



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS HASANUDDIN
FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website://lawfaculty.unhas.ac.id

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama	: MAS MUH.NAUFAL SYAFIQ SYA'BAN HERMAYADI
N I M	: B11116404
Program Studi	: Ilmu Hukum
Departemen	: Hukum Internasional
Judul Skripsi	: Status Quo Hukum Laut Internasional terhadap Negara-negara Landlocked State (Perspektif Hukum Internasional)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, September 2021

a.n. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset
dan Inovasi



Prof. Dr. Hamzah Halim SH.,MH
NIP: 19731231 199903 1 003

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Mas Muh.Naufal Syafiq Sya'ban
Hermayadi
Nomor Induk Mahasiswa (NIM) : B111 16 404
Jenjang Pendidikan : S1
Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul Status Quo Hukum Laut Internasional Terhadap Negara-Negara *Landlocked States* (Perspektif Hukum Internasional) adalah BENAR merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilan tulisan orang lain. Apabila dikemudian hari ditemukan bukti ketidaksiian atas skripsi ini, maka saya siap mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut.

Makassar, 12 September 2021



Mas Muh.Naufal Syafiq Sya'ban

ABSTRAK

MAS MUH.NAUFAL SYAFIQ SYA'BAN HERMAYADI (B11116404), Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin, dengan judul skripsi, “***Status Quo Hukum Laut Internasional Terhadap Negara-Negara Landlocked States (Perspektif Hukum Internasional)***”. Di bawah bimbingan **Marcel Hendrapaty** sebagai Pembimbing I dan **Laode M. Syarif** sebagai Pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan hukum internasional mengenai keberadaan dan akses negara-negara tidak berpantai (*Landlocked States*) serta bertujuan untuk mengetahui sejauh mana hukum internasional yang mencakup hukum laut internasional mengatur mengenai keberadaan negara tidak berpantai (*Landlocked States*) dalam rezim internasional.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan perundang – undangan, pendekatan konseptual dan pendekatan perbandingan. Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan juga bahan non – hukum yang dianalisis secara kualitatif, untuk menghasilkan preskripsi.

Adapun hasil penelitian ini, yaitu 1) Perkembangan hukum internasional mengenai keberadaan dan akses negara-negara tak berpantai dapat dilihat bukan pada peraturan yang bersifat umum, seperti UNCLOS 1982, dan juga telah ada dan berkembang pada peraturan khusus, seperti GATT dan *Convention on Transit Trade of Landlocked States* yang berupaya mengakomodir perkembangan hukum dan akses dari negara tak berpantai ke dalam praktek antar negara dengan terwujudnya kesepakatan antar negara pantai dengan negara tak berpantai, yang menjadi pengejawantahan peraturan umum dalam praktik spesifik negara. 2) dalam mengukur sejauh mana hukum internasional mengatur tentang ketentuan dan akses negara tak berpantai, hasil dari perkembangan hukum yang berupa penyusunan peraturan umum dan implementasi dalam praktiknya, kemudian dibuat kesepakatan antar negara yang bentuknya bilateral dan multilateral dan kemudian juga perkembangan atas forum dan program internasional, seperti Program Viena yang masih berproses sampai sekarang yang berupaya untuk meningkatkan efektifitas, berfungsi sebagai supervisor dalam implementasi peraturan hukum yang ada dan juga dalam praktik antar negara mengenai akses negara tak berpantai.

Kata Kunci: Status Quo, Perkembangan Hukum Internasional, Negara tak Berpantai.

ABSTRACT

MAS MUH.NAUFAL SYAFIQ SYA'BAN HERMAYADI (B11116404), Faculty of Law, Hasanuddin University, with the thesis title, "***The Status Quo of International Law of the Sea Concerning Landlocked States (International Law Perspective)***". Under the guidance of **Marcel Hendrapaty** as the Supervisor I and **Laode M Syarif** as Supervisor II.

This study aims to comprehend the progressive development of international law regarding the existence and access of landlocked states. The study also aims to determine to which extent the international law of the sea as the branch of international law, governs the existence of landlocked states on international sphere.

This research uses normative legal research method with technical approach such as; statutory approach, conceptual approach and comparative approach. This research uses primary legal sources, secondary legal sources and non-legal sources, thus analyzed qualitatively to produce prescriptions.

The results of the study are, 1) The international law development concerning the existence and access of landlocked states are well-defined on the theoretical basis of general law such as UNCLOS III, and the existence of specific provisions regarding landlocked states existing in specific regulations, such as freedom of transit can be found in GATT Article V and Convention on Transit Trade of Landlocked States, aimed at accommodating the provisions found on the regulations of the treaties, to carry out those provisions for specific practices of landlocked states. 2) In order to determine to which extent international law governs the issues of landlocked states, such as access rights. Thus the consequences of the enactment of regulations mentioned above bringing about the importance of bilateral and multilateral agreement relating to landlocked states practices, specifically the relation between coastal states as the transit states and landlocked states. As time progresses, to support and accommodate the issues of landlocked states, many international forums are established, such as Vienna Programme of Action that provides new ways for dealing with the landlocked states issues and serves as a universal framework for all the related parties in participating in the particular issues of landlocked states.

Keywords: Status Quo, International Law Development, Landlocked States

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullaahi Wabarakatuh

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT. atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi berjudul "Status Quo Hukum Laut Internasional Terhadap Negara-Negara *Landlocked States* (Perspektif Hukum Internasional)", guna memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan Strata Satu (S1) Program Studi Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Disadari bahwa skripsi ini disusun dan ditulis dengan berbekal segenap kemampuan yang dimiliki penulis. Sehingga masukan dan kritik dari berbagai pihak atas kekurangan dan kesalahan penulisan skripsi ini di perlukan oleh penulis. Segala masalah, tantangan dan bimbingan serta dukungan telah memberi banyak pemahaman bagi penulis sehingga skripsi ini tetap dapat diselesaikan.

Pada kesempatan ini pula, penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada Ayah saya Mas Maman Hermayadi dan Ibu saya Sitti Nurul Iman Putri Utami yang telah membesarkan dan mendidik penulis dengan sebaik- baiknya. Kepada kalian segala cinta, kasih dan doa akan selalu penulis panjatkan sepanjang usia.

Seluruh kegiatan penyusunan skripsi ini tentunya tidak akan berjalan lancar tanpa adanya bantuan dan kerjasama dari berbagai pihak baik bantuan materiil maupun non materiil sehingga pada kesempatan

ini, Penulis ingin mengucapkan rasa terimakasih kepada;

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Palubuhu, MA. Selaku Rektor Universitas Hasanuddin beserta jajaran dan staffnya.
2. Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H., M. Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Prof. Dr. Hamzah Halim, S.H., M.H. Selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Dr. Syamsuddin Muchtar, S.H., M.H. Selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Dr. Muh. Hasrul, S.H., M.H. Selaku Wakil Dekan III fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Prof. Dr. Marcel Hendrapati, S.H. M.H., Selaku Pembimbing Utama dan Laode M. Syarif, S.H. LL.M Ph.D Selaku Pembimbing Pendamping, Terima kasih atas bimbingan dan arahan yang diberikan kepada penulis selamapenyusunan skripsi ini.
4. Prof. Dr. Syamsuddin Muhammad Noor, S.H., M.H., Selaku Penguji I dan Dr. Maskun, S.H. LL.M., Selaku Penguji II, terima kasih atas segala saran dan arahan yang telah diberikan.
5. Dr. Iin Karita Sakharina, S.H., M.A. Selaku Ketua Departemen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan bapak Dr. Laode Abdul Gani, S.H., M.H. selaku Sekretaris Departemen Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
6. Segenap Dosen dan seluruh civitas akademika fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, terima kasih telah mengajarkan banyak ilmu dan membantu melayani urusan administrasi selama penulis menimbah

ilmu.

7. To all of the International Law lecturers, for the definitive and splendid knowledge inside all of the classes that Author attended to. Respect and gratitude for all of the International Law lecturers.
8. To all 2016 Batch colleagues, especially International Law Department colleagues with all of the appreciation for all of the discussions in the past years, contributed towards author's own perspective, especially concerning with International Law topics and issues.
9. To two of my old friends, there is always be hope to see in the near future, let us do the best for whatever occurrences that might happen.
10. To my sister, Aldyssa Nurul Kamiila Hanifa, for all the help when I need one.
11. To my self, countless possibilities ahead, it is always a good sign and a good thing to be more decisive and positive. Be yourself.
12. To the only one Creator, Nurturer of the worlds, it is a bless for myself to experience life as it is. Thank you, and help me for all the things that will come.

Makassar, 12 Oktober 2021

Mas Muh.Naufal Syafiq Sya'ban Hermayadi

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iv
SURAT PERNYATAAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR ARTI SINGKATAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Kegunaan Penelitian	8
E. Keaslian Penelitian	9
F. Metode Penelitian	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERMASALAHAN PERTAMA 13	
A. HUKUM LAUT INTERNASIONAL	13
1. Pengertian Hukum Laut Internasional	13
2. UNCLOS Sebagai Acuan Rezim Hukum Laut Internasional	16
3. Landlocked States / Negara tak Berpantai.....	19
B. ANALISIS PERMASALAHAN I	25

1. Kompilasi Hukum Laut Internasional Tentang LLS	26
2. Piagam Havana dan Lahirnya GATT	30
3. Freedom of River Navigation (Kebebasan Navigasi Sungai)	37
4. International Port Hub (Pelabuhan Penghubung Internasional)	39
BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERMASALAHAN KEDUA ...	45
A. AKSES LANDLOCKED STATES	45
1. Identifikasi Landlocked-States Sebagai States Without Access	45
2. Ketergantungan Akses Terhadap Transit State	47
B. PENDEKATAN AKSES LANDLOCKED STATES.....	48
1. Prinsip Hukum Laut.....	48
2. Akses Landlocked-states dan Prinsip Kebebasan di Laut	50
3. Akses Navigasi Landlocked-States	52
4. Akses dan Kebebasan Transit Landlocked-States	53
C. ANALISIS PERMASALAHAN II.....	57
1. Urgensi Agreement (Kesepakatan)	59
2. Peran Forum dan Program Internasional Dalam Implementasi.....	65
BAB IV PENUTUP.....	74
A. Kesimpulan.....	74
B. Saran	77
DAFTAR PUSTAKA.....	79

DAFTAR TABEL

Nomor Tabel	Halaman
Tabel 1.1	36
Tabel 1.2	37

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	34
Gambar 2	43
Gambar 3	44
Gambar 4	69

DAFTAR ARTI SINGKATAN

SINGKATAN	ARTI
APoA	Almaty Programme of Action
CAREC	Central Asia Regional Economic Cooperation
CPEC	China-Pakistan Economic Corridor
EEZ	Exclusive Economic Zone
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
JWG	Joint Working Group
LLS	Land-Locked States
QTTA	Quadrilateral Traffic in Transit Agreement
RSNT	Revised Single Negotiation Text
TTA	Transit and Transportation Agreement
UN	United Nations
UN-OHRLLS	United Nations-Office of the High Representative for the Least Developed, Landlocked Developing, and Small Island States
VPoA	Vienna Programme of Action

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Air merupakan keajaiban yang ada di planet Bumi. Bagaimana tidak, hasil dari penelitian para ilmuwan diberbagai belahan dunia seperti *Carnegie Institution for Science* di Washington dan juga *University Michigan* mengungkapkan bahwa hampir separuh cadangan air di Bumi terbentuk lebih tua dari *space objects* seperti matahari itu sendiri. Dan dalam perkembangan peradaban manusia pun air dalam hal ini sampai kemudian dimaksud dengan laut, telah memiliki peranan yang sangat penting terhadap ekosistem di Bumi maupun terhadap kebutuhan kemanusiaan sedari dulu. Berbanding lurus dengan perkembangan hukum

Laut yang kemudian di gunakan untuk kegiatan transportasi, perdagangan sampai sumber daya membuktikan kegunaannya kepada negara-negara berdaulat dalam menjalankan ketentuan-ketentuan yang ada. Laut sejak dari lama merupakan media andalan kemanusiaan baik sebelum dibentuknya suatu hukum laut yang berwujudkan peraturan bernama UNCLOS (*United Nation Convention of the Law of the Sea*) maupun sesudahnya, yang mempunyai manfaat baik dari segi diatas permukaan maupun dalam permukaan, oleh karena itu suatu kepastian, hukum laut sekarang tidak hanya mengurus persoalan diatas permukaan

juga dibawahnya.

Karena telah ditemukannya kandungan mineral alamiah, oleh karena itu hukum laut yang dulunya bersifat *unidimensional* (satu dimensi) berubah menjadi *pluridimensional* (beragam dimensi) yang juga telah mengubah konsepsi hukum laut sebelumnya.¹

Karena Bumi sebagian besar terdiri dari laut yang memisahkan pulau-pulau, negara, sampai benua, sepanjang didalamnya terdapat *marine ecosystem* yang kemudian dimanfaatkan oleh negara-negara untuk keperluan transportasi ekspor-impor maupun konservasi wilayah laut mereka. Negara-negara ini mempunyai wilayah kedaulatan masing-masing didalam zona-zona laut berlandaskan UNCLOS.

Secara historis, UNCLOS serta merta tidak langsung terbentuk dengan mekanisme yang telah disebutkan tadi, tetapi UNCLOS sendiri telah mengalami proses yang panjang dalam sebelum terbentuk dan berlaku. Konsepsi awal adanya peraturan ini ialah bahwa didalam memanfaatkan kekayaan sumber daya laut, hukum laut itu menentukan sampai seberapa jauh kekuasaan suatu negara atau sampai sejauh mana negara pantai bisa mengambil kekayaan yang terdapat di laut.²

Konvensi PBB tentang Hukum Laut ini yang diterima melalui Konferensi Hukum Laut III pada tanggal 30 April 1982 merupakan karya hukum masyarakat internasional yang terbesar diabad ke-20.³ Bagaimana

¹ Boer Mauna, 2018, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Alumni, Bandung, hlm. 304.

² *Ibid*, hlm. 305.

³ *Ibid*, hlm. 309.

tidak Konferensi Hukum Laut I juga telah diadakan sebelumnya, yaitu pada tahun 1958 di Jenewa yang kemudian pada saat itu melahirkan 4 buah konvensi yaitu:

1. *Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone* (Konvensi mengenai Laut Wilayah dan Zona Tambahan) berlaku per 10 September 1964.
2. *Convention on the High Seas* (Konvensi mengenai Laut Lepas) berlaku per 30 September 1962.
3. *Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas* (Konvensi mengenai Perikanan dan Perlindungan Kekayaan hayati Laut Lepas) berlaku per 20 Maret 1966.
4. *Convention on the Continental Shelf* (Konvensi mengenai Landas Kontinen) berlaku per 10 Juli 1964.⁴

Perkembangan perjanjian internasional membuktikan bahwa Konferensi PBB tentang Hukum Laut diselenggarakan kembali untuk ketiga kalinya. Sebelum itu, juga Konferensi PBB tentang Hukum Laut yang diadakan pada tahun 1960 gagal dalam menghasilkan konvensi tentang Laut Wilayah.

Tidak menghasilkan keputusan tentang lebar laut teritorial yang bisa ditetapkan oleh negara pantai karena selisih satu suara.⁵ Meskipun demikian masyarakat internasional telah mengupayakan yang terbaik bagi rezim Hukum Laut Internasional, sebagaimana telah tercapai pada tahun

⁴ Dina Sunyowati, Enny Narwati, 2013, *Buku Ajar Hukum Laut*, Airlangga University Press, Surabaya, hlm. 9

⁵ Boer Mauna, *Loc.Cit.*

1982 melalui pengaturannya dalam UNCLOS III 1982. Apabila ditinjau dari wilayah kekuasaan dan atau yurisdiksi negara di laut, UNCLOS 1982 membagi wilayah kekuasaan dan atau yurisdiksi atas laut sebagai berikut, yaitu:

- *Internal Waters* (Perairan Dalam)
- *Territorial Waters* (Perairan Teritorial)
- *Archipelagic Waters* (Perairan Kepulauan, bagi Negara Kepulauan)
- *Contiguous Zone* (Zona Tambahan)
- *Exclusive Economic Zone* (Zona Ekonomi Eksklusif)
- *Continental Shelf* (Landas Kontinen)

Zona-zona itu sendiri dapat ditetapkan oleh setiap negara pantai, dimana sebagian besar negara-negara yang ada di dunia ini memang mempunyai pantai dan perairan yang memungkinkan mereka melakukan kegiatan-kegiatan yang bermanfaat bagi kepentingan mereka, sehingga mereka disebut sebagai Negara Pantai/Berpantai atau (*Coastal States*) namun didalam kenyataannya banyak negara di dunia ini tidak memiliki pantai dan juga negara yang secara geografis tidak beruntung.

Era pasca perang dunia II yang melahirkan banyak negara-negara yang merdeka pada saat itu tanpa melihat situasi geografis dari negara tersebut membuktikan bahwa kedaulatan ialah hal utama dan situasi-kondisi geografis ialah hal yang lain, karena sebagian besar negara-negara di dunia adalah negara-negara pantai (*Coastal States*) namun lebih dari 40 negara di dunia ini merupakan negara-negara tidak berpantai

(*Landlocked States* disingkat LLS).

Mengacu kepada UNCLOS III *article* 124 (1) (a):

defines the term land-locked State as 'a State which has no sea-coast'.⁶

Bahwa negara yang terapit oleh daratan merupakan negara yang tidak mempunyai koneksi darat ke laut, atau secara sederhana, negara tak berpantai atau negara yang tertutup oleh daratan dari negara-negara tetangga yang merupakan negara pantai.

Masalah negara tak berpantai merupakan sesuatu yang rumit dikarenakan akses langsung atau (*direct access*) ke laut itu mustahil, sehingga negara tak berpantai sangat bergantung pada *neighbouring states* atau negara tetangganya untuk mendapatkan akses ke laut⁷, maka dari itu negara tak berpantai dalam melakukan akses ke laut tentu saja akan melalui satu atau lebih *Transit State* atau negara yang mempunyai akses ke laut karena secara geografis diapit oleh negara berpantai tadi dan laut itu sendiri⁸, namun ada kalanya juga suatu *transit state* tidak mempunyai wilayah laut (negara *Landlocked State*), namun hanya sebagai jalur transit negara tak berpantai lain dikarenakan *transit state* ini lebih dekat kepada negara yang berpantai atau disebut dengan mekanisme *traffic transit passes* atau jalur oper transit, seperti

⁶ UNCLOS III, Pasal 124 (1) (a).

⁷ Endalchacew Bayeh, *The Rights of Land-locked States in the International Law: The Role of Bilateral/Multilateral Agreements*, Jurnal internasional, Social Sciences Vol.4 No.2, 2015, hlm. 28.

⁸ *Ibid.*

Liechtenstein yang diapit oleh Austria dan Swiss, dimana jalur oper transit harus terjadi ketika ekspor dilakukan oleh Liechtenstein.

Secara ideal, mekanisme akses negara tak berpantai ke laut dalam melakukan kegiatan yang bermanfaat bagi negara nya akan terlihat seperti apa yang telah diterangkan tadi. Namun didalam praktiknya banyak hal-hal yang diluar dari normalitas yang terjadi pada suatu negara tak berpantai. Untuk itu diperlukan suatu pendekatan berupa perjanjian atau *agreement* antar kedua belah pihak, *Landlocked state* dan *Transit State*, apakah Transit State itu adalah negara pantai atau negara tidak berpantai⁹.

Permasalahan yang dihadapi oleh negara tak berpantai sebenarnya dapat terlihat jelas oleh kondisi geografis negaranya sehingga menimbulkan beberapa isu-isu yang sampai sekarang relevan bagi eksistensi negara tak berpantai, seperti:

1. Isu mengenai *Access* atau rumitnya akses negara tak berpantai ke laut
2. Isu mengenai kompleksitas *trade and transit* dari negara tak berpantai, dimana karena kompleksitas tersebut menimbulkan beberapa konsekuensi yang bisa dilihat seperti permasalahan *additional transport charges* atau biaya tambahan transportasi dan sebagainya.

Demikian karena kondisi geografis suatu negara juga bisa

⁹ *Ibid*, hlm. 29.

memunculkan konsekuensi di bidang ekonomi, dan tentunya diketahui salah satu faktor penting bagi eksistensi suatu negara berdiri ialah faktor ekonomi itu sendiri. Sangat penting untuk mengkaji perkembangan dan mempertanyakan *status quo* dari Hukum Internasional terhadap negara-negara tak berpantai, dikarenakan mereka sebagai negara berdaulat merupakan subjek Hukum Internasional, juga tentunya negara peratifikasi UNCLOS III yang didalamnya mengandung asas *jus cogens*, oleh karena itu urgensi kajian dinamika Hukum Internasional ini penting untuk dilakukan dan dikembangkan.

Hal menarik dari kajian ini adalah *Landlocked States* ini dapat ditemukan hampir seluruh bagian atau *region* di muka bumi ini, seperti:

1. Kawasan regional *Europe/Eropa*; Austria, Cekoslovakia, Hungaria, Serbia, Swiss dan lain-lain
2. Kawasan regional *Africa/Afrika*; Burkina Faso, Burundi, Chad, Rwanda, Uganda dan lain-lain
3. Kawasan regional *Central Asia, Western Asia, South-Eastern Asia*; Afghanistan, Kazakhstan, Kyrgyztan, Uzbekistan, Laos, Azerbaijan dan lain-lain.¹⁰

Negara-negara tersebut harus melakukan pendekatan dengan negara yang berpantai untuk membuat perjanjian diantara negara tidak berpantai dengan negara berpantai, di kawasan yang relevan.

Usulan atau proposal penelitian ini dibuat untuk mengkaji dari

¹⁰ Disadur dan dikutip pada 19 April 2020 dari <https://www.worldatlas.com/articles/list-of-landlocked-countries.html>

Hukum Internasional ketentuan mengenai negara-negara tak berpantai. Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka proposal penelitian ini menetapkan rumusan judul penelitian:

“STATUS QUO HUKUM LAUT INTERNASIONAL TERHADAP NEGARA-NEGARA *LANDLOCKED STATES* (PERSPEKTIF HUKUM INTERNASIONAL)”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis merumuskan masalah penelitian yaitu:

1. Bagaimanakah perkembangan hukum internasional terhadap *landlocked states* ?
2. Sejauh mana hukum internasional mengatur hak akses *landlocked states* ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan penelitiannya yaitu:

1. Untuk mengetahui perkembangan hukum internasional terhadap *landlocked states*
2. Untuk mengetahui sejauh mana hukum internasional mengatur hak akses *landlocked states*

D. Kegunaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian tersebut, manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Untuk memberikan sumbangsih wawasan dan rujukan ilmu

pengetahuan mengenai kajian perspektif hukum internasional pada umumnya dan perspektif *landlocked states* pada khususnya.

2. Penulisan ini dapat dijadikan rujukan mengenai hal-hal yang berkaitan erat dengan hukum internasional terutama hukum laut internasional.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian yang berjudul Status Quo Hukum Laut Internasional Terhadap Negara-Negara *Landlocked States* (Perspektif Hukum Internasional) belum pernah dilakukan sebelumnya. Dikarenakan atas hasil dari penelusuran kepustakaan yang dilakukan sebelumnya baik sebelum dibuatnya penulisan ini maupun sesudahnya di perpustakaan Universitas Hasanuddin terutama juga di perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Juga dilakukan penelusuran melalui *repository* institusi atau universitas lainnya serta penelusuran *online*, seperti *Google Scholar*. Adapun kemiripan dari penelitian tidak terdapat pada Universitas Hasanuddin tapi hanya pada universitas lainnya, namun kemiripan tersebut hanya bersifat nomenklatur atau penamaan dan kategori dari objek penelitiannya saja, bukan pada tujuan dan inti dari penulisan tersebut. Seperti pada:

1. Skripsi Fakultas Hukum Universitas Padjajaran dengan judul Pelaksanaan Hak Akses Menuju Laut Bagi Negara Tidak Berpantai (Land-Locked States) Berdasarkan Hukum Internasional dengan bertujuan hanya pada pelaksanaan akses negara tak berpantai

dimana skripsi itu menyimpulkan bahwa pelaksanaan terkait akses itu berdasarkan praktik internasional semata, dan tujuan penelitian sangat berbeda dengan penulisan ini.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Berdasarkan judul dari penelitian ini, penulis dalam mengadakan penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif yang menurut ahli yaitu metode penelitian hukum yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan dengan mengkaji konsep dan pendekatan hukum, juga penelitian hukum yang bersifat normatif mengutamakan bahan-bahan hukum tertulis, penelitian normatif juga bisa disebut sebagai penelitian kepustakaan.¹¹ Serta mengkaji aturan dan penerapan yang berhubungan dengan penelitian seperti UNCLOS III dan konvensi atau perjanjian internasional terkait. Maka dari itu mendasarkan bahan hukum dengan mengkaji teori, konsep, asas dan peraturan perundangan yang berkaitan dengan peraturan dari penelitian ini.

2. Pendekatan Penelitian

Berdasarkan metode penelitian yang dijelaskan sebelumnya oleh penulis, berikut merupakan pendekatan-pendekatan yang dipakai dalam penelitian hukum normatif ini:

a. Pendekatan Perundang – Undangan (*Statute Approach*) :

Yaitu yang mengkaji dan meneliti peraturan perundang-

¹¹ Peter Mahmud, 2005, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana Prenada Media, Jakarta, hlm. 45.

undangan sebagai salah satu konsep dasar dibuatnya peraturan tersebut.¹²

b. Pendekatan Konsep (*Conceptual Approach*)

Yaitu suatu pendekatan dengan memahami unsur-unsur abstrak, dengan tujuan untuk menyelesaikan permasalahan dalam penelitian hukum berdasarkan konsep-konsep hukum dan nilai-nilai yang terkandung didalamnya.¹³

c. Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approach*)

Merupakan pendekatan dimana penulis mencoba untuk membandingkan baik dengan perkembangan hukum di negara lain maupun perbedaan peraturan lainnya.¹⁴

3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Adapun sumber data yang akan menjadi sumber informasi yang digunakan oleh penulis didalam menyusun skripsi ini adalah bahan hukum primer yaitu beberapa aturan tertulis yang ditegakkan oleh negara berdasarkan atas hasil dari pengadilan ataupun konferensi internasional dan berkekuatan hukum.

Juga, data sekunder yang bersumber pada bahan hukum primer berupa instrumen hukum internasional serta bahan hukum sekunder berupa hasil penelitian, buku-buku teks, jurnal ilmiah dan berita internet

¹² Soerjono Soekamto, 1998, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, hlm. 18.

¹³ Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, 2018, *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris*, Kencana Prenada Media, Jakarta, hlm. 295.

¹⁴ *Ibid.*

yang relevan dengan maksud dari penelitian ini, yaitu instrumen internasional yang membahas tentang hukum laut internasional.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui metode studi kepustakaan (*library research*) yang ditujukan untuk memperoleh data-data dan informasi-informasi sekunder yang dibutuhkan dan relevan dengan penelitian yang tentunya bersumber dari buku-buku, jurnal-jurnal, instrumen hukum internasional dan juga informasi dan data-data yang diambil dan terdokumentasikan dari situs-situs internet yang relevan. Metode studi pustaka ini digunakan untuk memperoleh informasi ilmiah mengenai tinjauan pustaka, pembahasan teori dan konsep yang tentunya relevan terkait penelitian terhadap status quo hukum laut internasional terhadap negara tidak berpantai dalam rezim hukum internasional.

5. Analisis Bahan Hukum

Data yang diperoleh atau dikumpulkan dalam penelitian berupa data yang sifatnya kualitatif maka analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif, dimana proses pengolahan datanya yakni setelah data tersebut terkumpul dan dianggap telah cukup kemudian data tersebut diolah dan dianalisis secara deduktif yaitu dengan berlandaskan kepada dasar dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang sifatnya khusus dan ditarik suatu kesimpulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERMASALAHAN PERTAMA

A. HUKUM LAUT INTERNASIONAL

1. Pengertian Hukum Laut Internasional

Semenjak dari dulu, tepatnya setelah selesainya Perang Dunia II, hukum laut internasional ialah cabang hukum internasional yang telah mengalami perubahan yang signifikan¹⁵ dan dikatakan telah mengalami perubahan yang revolusioner mengikuti perkembangan zaman itu sendiri. Berbanding lurus dengan perkembangan hukum internasional berdasarkan kedaulatan suatu negara yang merupakan kekuasaan tertinggi.¹⁶ Maka dari itu selama proses perkembangan tersebut berjalan, dapat ditemukan dari ahli-ahli hukum internasional *bundles of definition* mengenai hukum laut internasional. Seperti Malcolm N. Shaw:

*The seas have historically performed two important functions: first, as a medium of communication, and secondly as a vast reservoir of resources, both living and non-living. Both of these functions have stimulated the development of legal rules. The fundamental principle governing the law of the sea is that 'the land dominates the sea' so that the land territorial situation constitutes the starting point for the determination of the maritime rights of a coastal state.*¹⁷

Dapat dilihat dari pengertian Malcolm Shaw, bahwa laut sejak dulu mempunyai dua fungsi penting, yaitu sebagai *medium* atau tempat

¹⁵ Boer Mauna, *Op. Cit.* hlm. 304.

¹⁶ Mochtar Kusumaatmadja, 1997, *Pengantar Hukum Internasional*, Binacipta Press, Jakarta, hlm. 25.

¹⁷ Malcolm N. Shaw, 2003, *International Law*, Cambridge University Press, Inggris, hlm. 553.

berlangsungnya komunikasi antar pihak dan kedua, sebagai sumber daya yang beragam, baik sumber daya hayati seperti ikan dan organisme laut juga sumber daya non-hayati, seperti bahan-bahan alamiah, mineral, dan lain-lain yang tentunya mendorong perkembangan hukum laut itu sendiri.

Yoshifumi Tanaka mengemukakan pengertian:

“The international law of the sea is one of the oldest branches of public international law. Thus, it must be examined from the perspective of the development of international law in general. Originally the law of the sea consisted of a body of rules of customary law. Later on, these rules were progressively codified.”¹⁸

Dengan kata lain, hukum laut internasional adalah salah satu cabang tertua dari hukum internasional publik atau hukum internasional, dan harus dikaji dari perspektif perkembangan hukum internasional secara umum. Awalnya hukum laut itu hanya terdiri dari serangkaian hukum kebiasaan yang ada, dan kemudian memuat perkembangan peraturan hukum (hukum laut) dan mengkodifikasi hukum yang bersifat progresif. Juga dapat dilihat pengertian hukum laut internasional dari seorang mantan hakim ITLOS (*International Tribunal for the Law of the Sea*) Tullio Treves:

“The law of the sea is the branch of international law that concerns rights and obligations of States regarding maritime matters. It does not include ‘maritime’ law which is a branch of domestic law which focuses on the relationships between private individuals and corporate bodies as regards maritime activities such as maritime transport, maritime insurance, and the responsibilities of shipowners and other persons.”¹⁹

¹⁸ Yoshifumi Tanaka, 2012, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, Inggris, hlm. 3.

¹⁹ Oxford Public International Law, *Law of the Sea*, Tullio Treves, diakses 12 Juli 2020, <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1186#law-9780199231690-e1186-div1-1>.

Dengan kata lain bahwa hukum laut internasional adalah cabang ilmu dari hukum internasional yang berbicara tentang hak dan kewajiban suatu negara perihal masalah-masalah kelautan/maritim tapi berbeda dan tidak termasuk *maritime law*/hukum maritim, yaitu cabang hukum domestik yang berfokus dalam hubungan privat individu dan badan korporasi didalam suatu negara dalam konteks aktivitas kemaritiman, seperti transportasi kemaritiman, asuransi kegiatan kemaritiman, dan pertanggung jawaban pemilik kapal. Artinya kedua istilah tersebut berbeda, satu didasarkan UNCLOS yang satu mengurus hal privat.²⁰ Dapat dilihat juga pengertian yang membedakan hukum laut internasional (*international law of the sea*) dan hukum maritime (*maritime law*) seperti:

“Maritime law and the law of the sea have almost nothing to do with another, despite the proximity that their names imply. Maritime law is domestic, whereas the law of the sea is international. United States Maritime law deals with injuries and property damage that occurs as a result of the activities of corporations and individuals in navigable waters. The Law of the Sea, on the other hand, is a body of laws, customs, and international agreements that apply to all nations.”²¹

Sudah jelas dapat dikatakan *maritime law* bersifat domestik dan hukum laut internasional berlaku untuk semua negara. Pun dalam karya nya ahli hukum internasional Churchill dan Lowe yang menegaskan bahwa ada perbedaan yang mencolok antara hukum laut internasional dengan hukum kemaritiman atau *maritime law* tersebut dinilai dengan pernyataan, seperti:

²⁰ Rizal Max Rompas dkk, 2014, *Pengantar Ilmu Kelautan*, Sekretariat Dewan Maritim Indonesia, hlm. 1.

²¹ The Krist Law Firm, *MARITIME LAW VS LAW OF THE SEA*, diakses pada 16 Juni 2020, <https://www.houstoninjurylawyer.com/maritime-law-vs-law-sea/>.

“— that is to say, with the rules which bind States in their international relations concerning maritime matters. Accordingly, it does not discuss, except incidentally, the rules of private maritime law, which concern such matters as marine insurance, carriage of goods by sea and maritime liens; nor does it provide a survey of the municipal law of the United Kingdom, or of any other country, relating to the law of the sea. Furthermore, it is concerned with the laws of peace and not of war, and consequently topics such as maritime neutrality and prize law fall beyond its scope.”²²

Membuktikan bahwa apa yang dikaji mengenai hukum laut internasional adalah berbicara tentang aturan yang mengikat negara-negara dalam hubungan internasional baik itu bilateral maupun multilateral yang tentunya berkaitan erat dengan persoalan-persoalan yang ada di laut atau maritim, yang tentunya harus digarisbawahi bahwa kajian hukum laut internasional ini tidak berurusan dengan aturan mengenai hukum maritim privat atau *private maritime law* yang tentunya hukum private tersebut berhubungan dengan transportasi barang dilaut dan asuransi kemaritiman dan juga tidak mengkaji tentang hukum nasional negara manapun.

2. UNCLOS Sebagai Acuan Rezim Hukum Laut Internasional

Secara garis besar UNCLOS dapat dibagi menjadi 3 fase, yaitu :

- a. Konferensi pertama PBB tentang hukum laut pada tahun 1958 menghasilkan Konvensi Geneva 1958 yang mencakup 4 buah Konvensi.
- b. Konferensi kedua PBB tentang hukum laut pada tahun 1960 yang tidak menghasilkan konvensi apapun.
- c. Konferensi ketiga PBB tentang hukum laut pada tahun 1973-1982

²² Churchill, R.R dan A.V. Lowe, 1999, *The Law of the Sea*, Manchester University Press, Inggris, hlm. 1.

menghasilkan UNCLOS 1982 atau sebagaimana diketahui sebagai Konvensi Hukum Laut 1982.

Sebelum diadakannya Konferensi UNCLOS I, pemanfaatan laut diatur oleh hukum kebiasaan internasional.²³ Kemudian, Konferensi Hukum Laut di Geneva pada tahun 1958 menghasilkan empat konvensi yang dinilai mempunyai manfaat bagi negara-negara untuk melakukan kegiatan-kegiatan di laut baik yang berada di bawah kedaulatan negara maupun di luarnya. Perkembangan-perkembangan itu pun membuktikan pendapat J.G. Starke bahwa satu-satunya cabang hukum internasional yang mengalami perubahan yang evolusioner adalah hukum laut internasional.²⁴

Namun pada saat diadakannya konferensi lanjutan yaitu konferensi hukum laut kedua pada tahun 1960 tidak berhasil dalam memperbaiki dan menyelesaikan masalah-masalah yang belum terselesaikan dalam konferensi hukum laut pertama, khususnya tentang lebar laut territorial negara berpantai sehingga masing-masing negara pantai menentukan sendiri lebar laut territorialnya.

Konferensi UNCLOS III dinilai memiliki kontribusi yang penting dan relevan, sebagaimana dinyatakan oleh Yoshifumi Tanaka:

“The Third United Nations Conference on the Law of the Sea, which successfully adopted the United Nations Convention on the Law of the Sea (the LOSC) in 1982, is of particular importance in the

²³ Arnd Bernaerts, 1988, *Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Conventions on the Law of the Sea*, Fairplay Publications, Florida, hlm. 4.

²⁴ J.G. Starke, 1992, *Introduction to International Law*, Butterworths and co Press, Sydney, hlm. 322.

codification of the law."²⁵

Oleh sebab itu UNCLOS III mempunyai posisi sebagai konvensi atau perjanjian yang berhasil menegaskan dan mengkodifikasi kaidah-kaidah hukum kebiasaan internasional yang diakui bersama oleh negara sebagai subjek hukum internasional yang mengatur terkait masalah-masalah yang dihadapi oleh negara-negara dalam penyelesaian permasalahannya, termasuk juga pada masalah lebar laut territorial, dimana ditetapkan perhitungan dengan jarak 12 mil laut dari garis pangkal atau garis pantai masing-masing negara pantai.²⁶ Konferensi Hukum Laut Internasional yang diprakarsai PBB menghasilkan dan mengadopsi Konvensi Hukum Laut 1982 (United Nations Convention of the Law of the Sea) pada tanggal 30 April 1982²⁷ di sidang kesebelas di New York, Amerika Serikat dan ditandatangani di Jamaica, Montego Bay tanggal 10 Desember 1982. Penyelesaian segala permasalahan sejak sidang pertama sampai sidang kesebelas yang merupakan sidang terakhir terjadi melalui proses panjang yang membutuhkan waktu sekitar 9-10 tahun lamanya.

Salah satu faktor yang mendorong negara-negara anggota PBB menyelenggarakan konferensi hukum laut PBB yang ketiga adalah adanya pidato Duta Besar Malta, Arvid Pardo pada 1 November 1967 yang menyatakan daerah dasar laut yang berada diluar yurisdiksi nasional setiap negara pantai sebagai *common heritage of mankind* (warisan umat

²⁵ Yoshifumi Tanaka, *Loc. Cit.*

²⁶ Diakses pada 10 Juni 2020, <https://www.studiobelajar.com/batas-laut/>.

²⁷ Boer Mauna, *Op. Cit.* hlm. 309.

manusia)²⁸.

Kemudian dibentuknya *Ad Hoc Committee*/Komite Ad Hoc ditahun yang sama dimana anggotanya berjumlah 35 Negara, yang ditahun berikutnya Komite Ad Hoc tadi diubah menjadi *Committee on Peaceful Uses of the Sea-bed and the Ocean Floor Beyond the Limits of National Jurisdiction* beranggotakan 41 Negara.

3. Landlocked States / Negara tak Berpantai

a. Pengertian Landlocked States/Negara Tak Berpantai

Pengertian *landlocked states* (LLS) dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. *(of a country) completely surrounded by land*
2. *(esp. of lakes) completely or almost completely surrounded by land*
3. *(esp. of certain salmon) living in fresh water that is permanently isolated from the sea.*²⁹

Dengan kata lain, suatu wilayah, daratan atau negara yang dikelilingi hampir dan semua wilayahnya oleh daratan lain dan terisolasi dari laut.

Untuk lebih spesifik kepada istilah *landlocked* sendiri dapat dilihat juga pada pengertian *landlocked* menurut *legal dictionary*, seperti:

landlocked

*“adj. referring to a parcel of real property which has no access or egress (entry or exit) to a public street and cannot be reached except by crossing another's property. In such a case there is an "implied easement" over the adjoining lot from which it was created (carved out).”*³⁰

²⁸ Boer Mauna, *Loc. Cit.*

²⁹ Diakses pada 14 Juni 2020, <https://encyclopedia2.thefreedictionary.com/landlocked>.

³⁰ Diakses pada 14 Juni 2020, <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/landlocked>.

Dengan kata lain *landlocked* mengacu kepada suatu wilayah yang tidak mempunyai akses masuk dan keluar ke jalur umum (suatu perdagangan/aktivitas *trading*) dan tidak bisa diakses kecuali harus melalui wilayah lain yang menghubungkan. Artinya definisi-definisi yang merepresentasikan *Landlocked States* (LLS) secara geografis membuat negara-negara seperti itu bergantung kepada negara-negara tetangga yang merupakan negara-negara pantai.

Pendapat para ahli hukum laut internasional seputar definisi LLS seperti Yoshifumi Tanaka, Robin R. Churchill, Alan V. Lowe, Malcolm N. Shaw, Kushor Uprety dan sebagainya, tidak mengemukakan pengertian yang berbeda tentang *landlocked states*, karena semua nya memiliki pengertian yang sama atau mirip satu sama lain.

Ketentuan Pasal 124 Ayat 1(a) UNCLOS yang mendefinisikan LLS itu sendiri sebagai, negara yang tidak mempunyai koneksi darat ke laut.³¹ *Landlocked States* atau Negara Tak Berpantai yang bisa juga disingkat dengan LLS ini merupakan negara yang berdaulat namun mempunyai karakteristik yang berbeda dibandingkan negara-negara pantai pada umumnya.

Suatu negara LLS dapat diidentifikasi sebagai negara tidak berpantai dengan menerapkan atau menggunakan klasifikasi-klasifikasi sebagai berikut:

³¹ UNCLOS III, *Loc. Cit.*

- *Internal Waters* (Perairan Dalam)
- *Territorial Waters* (Perairan Teritorial)
- *Archipelagic Waters* (Perairan Kepulauan, bagi Negara Kepulauan)
- *Contiguous Zone* (Zona Tambahan)
- *Exclusive Economic Zone* (Zona Ekonomi Eksklusif)

Faktor yang membedakan antara negara pantai dan negara tidak berpantai adalah negara tak berpantai tentunya tidak mempunyai akses langsung ke laut melalui pelabuhan padahal sejak dulu hingga kini akses ke laut adalah hal vital untuk setiap negara, baik untuk kegiatan ekonomi maupun kegiatan lainnya di laut. Negara LLS akan merasakan dampak dari ketidakadaan laut dan garis pantai (*shoreline*) dan akan membuat negara tak berpantai tersebut kekurangan opsi untuk melakukan kegiatan di laut dan harus mencari alternatif lain, walaupun menurut penelitian perkembangan hukum internasional mengenai implementasi hukum internasional tersebut untuk pelabuhan masih kurang.³²

Seperti telah disebutkan sebelumnya, pada dasarnya untuk melakukan kegiatan di laut bagi negara tak berpantai tidak mungkin melakukannya sebab negara-negara tersebut tidak mempunyai wilayah laut, tidak mempunyai perairan dalam, maupun perairan teritorial. Maka dari itu *landlocked states* memiliki kepentingan terhadap negara-negara lain khususnya terhadap negara-negara tetangga yang merupakan negara pantai sehingga LLS mengandalkan hubungan bilateral maupun

³² Marco Casagrande, 2017, *Seaports in International Law*, Springer Press, New York, hlm. 1.

multilateral demi mempertahankan eksistensi negara LLS dalam rangka menjaga kedaulatannya sebagai subjek hukum internasional.

b. Legitimasi Landlocked States/Negara Tak Berpantai

Ketentuan-ketentuan mengenai LLS dapat ditemukan di beberapa konvensi internasional atau regulasi yang berkaitan dengan rezim hukum laut juga dapat ditemukan sebelum adanya UNCLOS 1982, terdapat beberapa sumber yang menitikberatkan kepentingan dan keberadaan *Landlocked States*, seperti dapat dilihat pada pidato Tommy T.B Koh yang berjudul *Constitution of the Oceans*, yaitu:

Tommy T.B. Koh, President of the Third UN Conference on the Law of the Sea:

“On 10 December 1982, we created a new record in legal history. Never in the annals of international law had a Convention been signed by 119 countries on the very first day on which it was opened for signature. Not only was the number of signatories a remarkable fact but just as important was the fact that the Convention had been signed by States from every region of the world, from the North and from the South, from the East and from the West, by coastal States as well as land-locked and geographically disadvantaged States.”³³

Bahwa 119 negara peratifikasi dari berbagai belahan bumi, juga dengan karakteristik negara tersebut, terutama negara tidak berpantai dan negara secara geografis tidak beruntung.

Terdapat juga sumber yang telah di kutip sebelumnya dan tentu sudah jelas yaitu *article* 124 UNCLOS itu sendiri yang mendefinisikan (membatasi) negara tak berpantai (LLS). Konsekuensi dari kodifikasi UNCLOS terhadap negara tak berpantai itu sendiri melegitimasi

³³ Tommy T.B Koh, *Constitution of the Oceans*.

keberadaan negara tak berpantai sebagai negara berdaulat, yang tidak berkurang hak dan kewajibannya dalam rezim hukum laut internasional, sehingga LLS memiliki hak-hak tertentu berdasarkan hukum yang berlaku (*applicable law*) atas laut. Dalam melihat persoalan seperti ini, sesungguhnya eksistensi dan pengakuan terhadap negara tak berpantai sudah diakui pada masa *League of Nations* atau Liga Bangsa-Bangsa.

Yaitu dapat dilihat pada salah satu konferensi LBB yang disebut *League of Nations Conference on Communications and Transit* atau Konferensi LBB tentang Komunikasi dan Transit yang berarti masalah LLS sudah ada pada waktu itu. Legitimasi atau pengakuan eksistensi negara tak berpantai pada saat itu bersifat tidak langsung dan tidak terbuka, awalnya dalam bentuk konvensi yang bernama *Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern*³⁴ atau disebut juga sebagai *Barcelona Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern* karena tempat diadakannya konferensi tersebut di Barcelona, Spanyol, yang diikuti oleh negara-negara Eropa terutama negara-negara Eropa yang baru terbentuk usai perang dunia pertama. Uniknya banyak diantara negara-negara tersebut yang teridentifikasi sebagai negara tak berpantai. Konvensi tersebut mulai berlaku (*entry into force*) sejak tanggal 31 Oktober 1922, yang bertujuan untuk memastikan *freedom of navigation* pada terusan

³⁴ United Nations Treaty Collection, *16. Convention and Statute on Freedom of Transit*, diakses 14 Juli 2020, https://treaties.un.org/Pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=560&chapter=30&clang=_en.

saluran air yang ada di Eropa, seperti sungai, kanal, dan pelabuhan kecil untuk keperluan transit dan aktivitas perdagangan antar negara.

Pengertian legitimasi dari negara tidak berpantai secara tidak langsung ialah ketika diadakan konferensi tadi, maka pada saat bersamaan muncul deklarasi yang mengedepankan negara tak berpantai, yaitu deklarasi yang bernama *Declaration recognising the Right to a Flag of States having no sea-coast* yang isinya:

“The undersigned, duly authorised for the purpose, declare that the States which they represent recognise the flag flown by the vessels of any State having no sea-coast which are registered at some one specified place situated in its territory; such place shall serve as the port of registry of such vessels.”

Deklarasi ini ditandatangani di Barcelona pada 20 April 1921, dibuat dalam naskah akademik yang menggunakan bahasa Inggris dan Prancis.³⁵

Deklarasi ini memberi pengakuan terhadap bendera yang dikibarkan oleh kapal dari suatu negara tak berpantai, yang terdaftar di tempat tertentu (seperti pelabuhan), tempat itu akan berfungsi sebagai pelabuhan registrasi (*registry*) kapal tersebut yang diakui tadi.

³⁵ Declaration recognizing the Right to a Flag of States having no Sea-coast, 1921, Barcelona.

B. ANALISIS PERMASALAHAN I

Lahimya negara-negara tidak berpantai menimbulkan perkembangan bagi hukum internasional itu sendiri, karena negara sebagai subjek hukum internasional akan memerlukan suatu produk hukum atau regulasi yang akan menjadi petunjuk dalam beraktivitas di ruang lingkup internasional, terutama di laut.

Dalam perkembangan hukum internasional terhadap negara tak berpantai (LLS), hadimya perwakilan negara tak berpantai dalam konferensi UNCLOS III merefleksikan keseriusan negara tak berpantai untuk mengikutsertakan kepentingan negaranya untuk mendapatkan hak-hak penting keberlangsungan negaranya.³⁶

Secara historis dapat diterangkan beberapa perkembangan hukum yang mengatur tentang ketentuan-ketentuan negara tak berpantai.

Adanya *Revised Single Negotiating Texts (RSNT)* dalam konferensi UNCLOS III³⁷ tersebut secara umum merupakan draft-draft teks pada saat konferensi berlangsung, memuat beberapa ketentuan yang dinilai menguntungkan bagi negara tak berpantai³⁸, beberapa proposal yang pernah diajukan diantaranya, mengenai posisi negara tak berpantai dalam akses terhadap wilayah dasar laut (*Seabed Area*) dan pernah juga

³⁶ Susan Ferguson, *UNCLOS III: Last Chance for Landlocked States*, Jurnal Internasional, San Diego Law Vol. 14 edisi 3, San Diego, 1977, hlm. 638.

³⁷ Codification Division Office of Legal Affairs, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, diakses pada 12 April 2021, https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/.

³⁸ Susan Ferguson, *Loc. Cit.*

proposal mengenai hak negara tak berpantai dalam Zona Ekonomi Internasional (ZEE) negara berpantai namun hal ini tidak dicantumkan dalam RSNT konferensi UNCLOS tersebut³⁹.

Perkembangan hukum internasional yang berlangsung sejak munculnya negara-negara tak berpantai diupayakan untuk menemukan pendekatan-pendekatan ataupun solusi yang bisa memberikan jawaban terhadap permasalahan yang dihadapi oleh negara-negara tidak berpantai (LLS). Lahimya beberapa konvensi, baik konvensi yang bersifat umum dan juga bersifat khusus terkait isu negara tak berpantai dapat dicermati.

1. Kompilasi Hukum Laut Internasional Tentang LLS

Seperti UNCLOS III, salah satu konvensi yang bersifat umum menerangkan salah satu bagian dari ketentuan yang ada kaitannya dengan negara tak berpantai (LLS), seperti pada pasal 125 ayat 1 UNCLOS 1982:

*"[1] Land-locked states shall have the right of access to and from the sea for the purpose of exercising the rights provided for in this Convention including those relating to the freedom of the high seas and the common heritage of mankind. To this end, land-locked states shall enjoy freedom of transit through the territory of transit states by all means of transport."*⁴⁰

Yang mengemukakan ketentuan hak transit negara tak berpantai, dimana pasal dari konvensi ini mengatur ketentuan hak transit yang kaitannya dalam kebebasan dilaut lepas dan laut sebagai warisan

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ UNCLOS III, *Loc. Cit.*

bersama umat manusia, dengan menyatakan bahwa negara tak berpantai menikmati kebebasan transit melalui teritori negara-negara transit dengan bentuk-bentuk transportasi yang ada.

Perkembangan hukum negara tak berpantai dalam UNCLOS 1982 dapat dilihat juga dalam pasal 69 ayat 1 mengenai posisi negara tak berpantai di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan hubungannya dengan perikanan dengan beberapa kondisi yang harus terpenuhi:

- (1) the need to avoid effects detrimental to fishing communities or fishing industries of the coastal state;*
- (2) the extent to which a landlocked state, in accordance with the provisions of this article, is participating or is entitled to participate under existing bilateral, subregional, or regional agreements in the exploitation of living resources of the EEZs of other coastal states;*
- (3) the extent to which other landlocked states and geographically disadvantaged states are participating in the exploitation of the living resources of the EEZ of the coastal state and the consequent need to avoid a particular burden for any single coastal state or a part of it;*
- (4) the nutritional needs of the population of the respective states.⁴¹*

Bahwa dalam berpartisipasi, negara tak berpantai diwajibkan memenuhi beberapa kondisi yang ditetapkan pasal 69 tersebut, seperti dalam partisipasi di bidang perikanan, negara tak berpantai tetap harus mengukur dan menghindari adanya hal yang akan merugikan komunitas perikanan atau industri perikanan dari negara pantai,

Secara umum juga berlaku kepada negara tak berpantai (juga negara secara geografis tak beruntung) partisipasi dalam eksploitasi sumber daya kehidupan ZEE negara pantai tetap harus melihat dan

⁴¹ UNCLOS III, *Op. Cit.* Pasal 69.

menghindari adanya kerugian dan beban yang mungkin saja ditimbulkan oleh beberapa bentuk dari partisipasi tersebut.

Regulasi-regulasi mengenai negara tak berpantai juga dapat ditemukan dalam konvensi-konvensi internasional lainnya, seperti Konvensi Laut Lepas 1958 (*Convention of the High Seas 1958*) dalam pasal 3 konvensi tersebut:

- (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.*⁴²

Dimana pasal dari konvensi ini mengatur tentang ketentuan yang menjelaskan status negara tak berpantai di laut lepas, menjamin hak akses negara tak berpantai sebagaimana yang dapat dilihat dalam pasal 125 UNCLOS tadi.

Namun harus digarisbawahi, ketentuan ini mengisyaratkan selalu adanya perjanjian atau kesepakatan bersama (*mutual agreement*) antara negara tak berpantai dan negara pantai yang harus mempertimbangan hak masing-masing pihak satu sama lain, sebagaimana yang dijelaskan dalam ayat 2 dari pasal 3 dalam Konvensi Laut Lepas tersebut:

⁴² Convention of the High Seas 1958, Pasal 3 (1).

(2) *States situated between the sea and a State having no sea coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the Coastal State or State of Transit and the special conditions of the State having no sea coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.*⁴³

Munculnya beberapa aturan internasional baik yang sifatnya *soft law* dan juga *hard law* tentang isu negara tak berpantai sudah ada bahkan sebelum dibentuknya UNCLOS III 1982, seperti Konvensi dan Statuta Barcelona tentang Kebebasan Transit 1921 (*Barcelona Convention and Statute on Freedom of Transit 1921*) dimana konferensi bertujuan untuk memberikan pengakuan hak transit kepada negara tak berpantai.⁴⁴

Perkembangan hukum internasional mengenai negara tak berpantai juga dapat dilihat dalam Konvensi Perdagangan dan Transit Negara Tak Berpantai 1965 (*Convention on Transit Trade of Landlocked States 1965*)⁴⁵ membahas mengenai syarat dan ketentuan transit dari negara tak berpantai.

Dimana konvensi ini dinilai merupakan satu-satunya sumber perjanjian multilateral yang memberikan jawaban spesifik terhadap problematika yang dihadapi oleh negara tak berpantai,⁴⁶ terutama dalam hal akses yang merupakan isu utama dari negara tak berpantai.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Kishor Uprety, *Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study of a Contested Right*, *Jurnal Internasional*, Penn State International Law Review: Vol. 12 No. 3 Article 2, Pennsylvania, 1994, hlm. 432.

⁴⁵ *Convention on Transit Trade of Landlocked States 1965, Loc.Cit.*

⁴⁶ Kishor Uprety, *Op. Cit.* hlm. 441.

Negara tak berpantai kini tetap eksis walaupun dengan keterbatasan yang dimiliki, beberapa konvensi tersebut menjawab perkembangan hukum terkait negara tak berpantai. Dalam kenyataannya, praktik tersebut akan terlihat dalam interaksi dan regulasi yang awalnya hanya berupa Konvensi Barcelona, dan berlanjut dengan beberapa instrumen baik yang sifatnya khusus dan umum yang sampai sekarang berupaya untuk mengakomodir permasalahan ini.⁴⁷

2. Piagam Havana dan Lahirnya GATT

Adanya bagian dari GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*) yang membahas mengenai negara tak berpantai (LLS) menunjukkan urgensi dari status negara tak berpantai. Pada awalnya sebelum GATT terbentuk, diadakan suatu konferensi pada tanggal 21 November 1947 sampai 27 Maret 1948, yaitu Konferensi Havana yang menghasilkan Piagam Havana (*Havana Charter*) yang membahas tentang pentingnya dibentuk suatu organisasi yang dapat secara hukum mengkawal sistem perdagangan dunia dengan prinsip persaingan bebas (*free competition*) dan usaha bebas (*free enterprise*)⁴⁸.

Tetapi tidak berlaku (*not entry into force*) dikarenakan kurangnya negara yang meratifikasi piagam tersebut, namun Piagam Havana disebut sebagai pendorong cikal bakal lahirnya GATT dikemudian hari. Pasal 5 dari GATT berbicara mengenai kebebasan walaupun tidak secara

⁴⁷ *Ibid*, hlm. 47.

⁴⁸ *Ibid*, hlm. 57.

langsung membahas tentang LLS namun memastikan kembali prinsip yang terdapat dalam Statuta Barcelona.

Sekretariat PBB pada studi yang bertemakan "*Question of free access to the sea of LLS*" meringkaskan butir-butir pasal 5 GATT yang berhubungan dengan LLS sebagai berikut:

Article V

Freedom of Transit

- (a) *Goods including baggage and also vessels and other means of transport shall be deemed to be in transit when the passage across the territory of one of the contracting parties constitutes only one portion of the complete itinerary starting and terminating beyond the borders of the said country.*
- (b) *There shall be freedom of transit throughout the territories of contracting parties for goods going to or originating from the other contracting party. The principle of non-discrimination is clearly established.*
- (c) *Although a declaration at the customs for goods in transit may be asked for, these properties shall be exempt from customs duties and all other transit rights or duties except the transportation charges corresponding to the administrative expenditures made by the transport or to the cost of services rendered.*
- (d) *The duties and the regulation applied on transit traffic must be equitable.*
- (e) *The contracting parties mutually guarantee MFN treatment on transit traffic and applicable tariffs.*
- (f) *Without being applicable for aircraft in transit, the abovementioned rules shall be applicable for goods transiting by air including baggage.⁴⁹*

Sekretariat PBB menegaskan kembali kejelasan asas non-diskriminasi terhadap 2 negara yang berinteraksi dalam aktivitas transit (*contracting states*) bahwa kebebasan dari aktivitas transit dijamin dari

⁴⁹ Memorandum Concerning the Question of Free Access to the Sea of Landlocked Countries, 1958, UN Doc. A/CONF.13/29.

wilayah negara pengirim barang (*goods*) sampai ke wilayah negara penerima barang tersebut.

Secara tidak langsung mengartikan keberadaan dari negara tidak berpantai itu sendiri, karena wilayah apapun yang ditarik antara garis wilayah negara pengirim menuju wilayah negara penerima, baik itu laut maupun daratan, dalam hal ini kemungkinan besar melewati wilayah negara lain.



50

Dapat dilihat interaksi antara Mongolia dan Cina, jalur yang dipakai melalui daratan dari Ulan Bataar menuju Beijing, berdasarkan aturan dari pasal 5 GATT tentang kebebasan transit dan kesepakatan diantara kedua negara menghasilkan persetujuan yaitu Cina mengizinkan Mongolia untuk memakai Pelabuhan Tianjin di Beijing untuk keperluan transportasi laut dalam perdagangan ekspor-impor dan transit Mongolia dengan negara-

⁵⁰ Disadur pada 19 April 2021, <https://www.chinahighlights.com/china-trains/beijing-ulaanbaatar-train.htm>.

negara di kawasan Asia-Pasifik, seperti Jepang, Korea Selatan, Taiwan dan sebagainya.⁵¹

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, urgensi perjanjian bilateral atau multilateral (*bilateral/multilateral agreement*) diantara negara tak berpantai dengan tetangga-tetangga negara pantainya, sangat penting untuk kelangsungan negara LLS, yang secara spesifik tertera dalam UNCLOS III pasal 125 ayat 2 dan 3:

Art.125: Right of access to and from the sea and freedom of transit

2. *The terms and modalities for exercising freedom of transit shall be agreed between the land-locked States and transit States concerned through bilateral, sub regional or regional agreements.*
3. *Transit States, in the exercise of their full sovereignty over their territory, shall have the right to take all measures necessary to ensure that the rights and facilities provided for in this Part for land-locked States shall in no way infringe their legitimate interests⁵²*

Menekankan keberadaan dari perjanjian atau kesepakatan yang dibuat antar negara-negara tersebut, dan juga negara transit sebagai penyedia (dalam hal ini, pelabuhan dan semacamnya) berhak memastikan kedaulatan negaranya tidak bertentangan dengan pemberian hak atau fasilitas seperti izin pelabuhan yang diberikan kepada negara tak berpantai, sehingga dapat terjalin manfaat antar satu sama lain. Contoh konkrit, seperti adanya izin pelabuhan di wilayah laut negara berpantai.

⁵¹ Qiu Bo, 2014, *Major Mongolia deals poised to be signed*, diakses pada 15 April 2021, http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-08/16/content_18351763.htm.

⁵² UNCLOS III, *Loc. Cit.*

Berikut tabel-tabel negara tak berpantai dan tempat titik labuh (*transshipping point*) di wilayah negara berpantai atas hasil kesepakatan yang dibuat antar negara tersebut.

Landlocked Countries and Transshipping Points

LLS, due to their geography, are inaccessible by deep sea ocean vessels. Import and export goods must be transshipped through other countries by truck, rail, inland waterway (river, canal, or lake), or some combination of these.

Landlocked Country	Continent	Transship Seaport	Transship Country (ies)
Afghanistan	Asia	Karachi	Pakistan
Andorra	Europe	Barcelona	Spain
Armenia	Europe	Batumi Mersin	Georgia Turkey
Austria	Europe	Antwerp Hamburg Marseilles Rotterdam	Belgium Germany France Netherlands
Belarus (Byelorussia)	Asia	Gdansk Gdynia Odessa St. Petersburg	Poland Poland Ukraine Russian Federation
Bhutan	Asia	Calcutta	India
Bolivia	South America	Arica Buenos Aires Matarani Santo	Chile Argentina Peru Brazil
Botswana	Africa	Durban	South Africa
Burkina Faso (formerly Upper Volta)	Africa	Abidjan	Côte d'Ivoire
Burundi	Africa	Matadi	Congo, Dem. Rep. of
Central African Republic	Africa	Douala Matadi Pointe-Noire	Cameroon Congo, Dem. Rep. of Congo, Rep. of
Chad	Africa	Douala	Cameroon

Czech Republic	Europe	Gdansk Gdynia Hamburg Szczecin	Poland Poland Germany Poland
----------------	--------	---	---------------------------------

Tabel 1.1

Lanjutan tabel 1.2:

Landlocked Country	Continent	Transship Seaport	Transship Country (ies)
Ethiopia	Africa	Djibouti Assab Massawa	Djibouti Eritrea Eritrea
Hungary	Europe	Antwerp Hamburg Rotterdam	Belgium Germany Netherlands
Lao People's Democratic Republic	Asia	Bangkok	Thailand
Lesotho	Africa	Durban	South Africa
Liechtenstein	Europe	Antwerp Hamburg Marseilles Rotterdam	Belgium Germany France Netherlands
Luxembourg	Europe	Antwerp	Belgium
Macedonia, Former Yugoslav Republic	Europe	Varna	Bulgaria
Malawi	Africa	Nacala	Mozambique
Mali	Africa	Abidjan Conakry Dakar	Côte d'Ivoire Guinea Senegal
Moldova	Europe	Odessa	Ukraine
Mongolia	Asia	Tinjian —	China Russian Federation
Nepal	Asia	Mumbai Calcutta	India India
Niger	Africa	Cotonou	Benin
Paraguay	South America	— —	Argentina Brazil
Rwanda	Africa	Dar es Salaam Mombassa	Tanzania Kenya

San Marino	Europe	—	Italy
------------	--------	---	-------

Tabel 1.2 (Tabel 1.1 dan Tabel 1.2 dari: Kishor Uprety, *The Transit Regime for Landlocked States*)

Maka, akses ke laut merupakan hal yang penting, mengingat pengiriman transportasi darat memerlukan biaya yang tinggi dibandingkan dengan pengiriman melalui laut, dengan perkiraan biaya 1 kilometer jarak transportasi darat sama dengan biaya 7 kilometer transportasi melalui laut itu sendiri.⁵³

Transportasi pengiriman laut merupakan transportasi pengiriman yang relatif terjangkau, 22 kali lebih terjangkau dibandingkan dengan transportasi udara dan 4 kali lebih terjangkau daripada transportasi rel kereta api. Untuk alasan itu transportasi laut merupakan transportasi yang paling umum digunakan dan paling aman di dunia berdasarkan hasil studi.⁵⁴

Oleh karena itu, pasca perang dunia pertama, banyak negara tidak berpantai berusaha memperjuangkan hak akses ke laut seperti Swiss yang merupakan negara tak berpantai yang merasakan dampak dari tidak adanya akses ke laut dan tidak memiliki kapal yang berbendera negaranya untuk menjaga barang di pelabuhan dan di laut lepas, karena itu Swiss adalah negara pertama yang meminta hak bendera maritim (*maritime flag*) untuk negara tak berpantai.⁵⁵

⁵³ Anna Gevorgyan, *The Transit Regime for Landlocked States, International Law and Development Perspectives*, Jurnal Internasional, American University of Armenia, Armenia, 2011, hlm. 17.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Kishor Uprety, *Loc.Cit.*

3. Freedom of River Navigation (Kebebasan Navigasi Sungai)

Kebebasan navigasi sungai (*freedom of river navigation*) juga merupakan salah satu bentuk perkembangan hukum akses negara tak berpantai, walaupun sifatnya tambahan (substitusional) dan situasional, dikarenakan dalam *freedom of river navigation*, di satu sisi beberapa perjanjian mengenai akses navigasi sungai tidak berurusan secara khusus dengan suatu LLS tertentu, melainkan hanya membentuk ketentuan umum saja. Namun di sisi lain, beberapa perjanjian menangani secara khusus dan eksklusif permasalahan LLS.⁵⁶

Walaupun aturan-aturan yang dibentuk dari kebebasan navigasi sungai tidak pernah ditujukan untuk mengatasi masalah akses negara tak berpantai pada awalnya, tetapi merupakan salah satu usaha internasional dalam menangani isu akses ke laut. Perkembangan navigasi sungai dapat ditelusuri pada tahun 1814 dengan dibentuknya *Treaty of Paris 1814* di wilayah konflik Prancis, Inggris dan Austria pada saat itu, untuk memastikan hak akses kepada masing-masing wilayah yang dilalui sungai Rhine menuju laut.⁵⁷

Dengan adanya pasal 5 dari *Treaty of Paris*:

(5) The navigation of the Rhine, from the point where it becomes navigable unto the sea, and vice versá, shall be free, so that it can be prohibited to no one. Thus attention shall be paid to the establishment of the principles according to which the duties to be raised by the states bordering on the Rhine may be

⁵⁶ *Ibid*, hlm. 37.

⁵⁷ *Ibid*.

*regulated, in the mode the most impartial, and the most favourable to the commerce of all nations.*⁵⁸

Yang menekankan kebebasan akses menuju laut melalui sungai Rhine dan tidak ada pihak yang dapat mengganggu akses pihak lain. Contoh perkembangan mengenai fungsi navigasi sungai dapat dilihat adanya beberapa sungai di wilayah tertentu yang berfungsi sebagai jalur navigasi internasional menuju laut, seperti sungai Danube dan Sungai Mekong.

Sungai Danube (*Danube River*): ialah sungai terbesar di Eropa Tengah dan merupakan sentrum navigasi dan ekonomi wilayah tersebut yang diatur dengan Konvensi Belgrade (*Belgrade Convention*) yang bersifat multilateral, dimana pihak peratifikasi untuk Konvensi Belgrade merupakan *Riparian State* atau negara yang wilayahnya dialiri sungai dan juga ada *Non-Riparian State* atau negara yang wilayahnya tidak di aliri sungai.⁵⁹ Mengingat prinsip umum dari hukum navigasi sungai yang mengumatakan kebebasan bagi *Riparian State* maupun *Non-Riparian State*, maka Sungai Danube dapat dimanfaatkan oleh siapa saja,⁶⁰ tentunya ada LLS yang merupakan *Riparian State* di Danube, seperti Austria, Ceko dan Hungaria.

Sungai Mekong (*Mekong River*): merupakan sungai yang mengalir menuju Laut Cina Selatan, *riparian states* dari sungai Mekong

⁵⁸ Lionel Bouchon dan Didier Grau, 2008, *Treaty of Paris, May 30, 1814 First Peace of Paris*, diakses pada 17 April 2021, <https://www.napoleon-empire.com/official-texts/treaty-of-paris-1814.php>.

⁵⁹ Kishor Uprety, *Op. Cit.* hlm. 41.

⁶⁰ *Ibid.*

terdiri dari Kamboja, Thailand, Myanmar, Cina, Vietnam dan satu *riparian state* negara tak berpantai yaitu Laos.

Pada tahun 1957, Kamboja, Thailand, Vietnam, dan Laos membentuk suatu komisi yang bernama Komisi Mekong (*Mekong Commission*) yang bertujuan untuk membahas dan mengkoordinasikan pengembangan dan penggunaan cekungan sungai Mekong, sehingga keempat negara tersebut merumuskan sebuah kesepakatan (*agreement*) yang bersifat multilateral, untuk menegaskan pentingnya kooperasi dan mendorong penggunaan sungai Mekong untuk beragam tujuan, terutama navigasi.⁶¹ Pasal 9 dari kesepakatan tersebut mengenai persamaan hak dalam penggunaan alur sungai untuk beberapa tujuan yang disebutkan sebelumnya, seperti navigasi, dan kesepakatan tersebut akan menjamin penggunaan bebas sungai Mekong tanpa adanya halangan-halangan yang dapat mencederai pemanfaatan navigasi kedepannya⁶²

4. *International Port Hub (Pelabuhan Penghubung Internasional)*

Dibangunnya pelabuhan penghubung internasional merupakan perkembangan yang ada di masa sekarang. Gwadar Port atau Pelabuhan Gwadar adalah pelabuhan penghubung internasional yang dibentuk atas inisiasi negara Pakistan dan Cina yang bergerak dalam inisiasi CPEC

⁶¹ *Ibid*, hlm. 42.

⁶² *Ibid*, hlm. 43.

(*China-Pakistan Economic Corridor*), yang merupakan pengejawantahan program OBOR (*one belt one road*) Cina.⁶³

Pelabuhan Gwadar diyakini menjadi “*The Port of Future*” atau pelabuhan masa depan dikarenakan kedua negara tersebut membuat fungsi pelabuhan Gwadar menjadi penghubung perdagangan internasional bagi negara mana saja yang ingin berpartisipasi, terutama negara-negara sekitar.⁶⁴ Lokasi dari Pelabuhan Gwadar berada di depan teluk Oman.⁶⁵



Pelabuhan tersebut mempunyai fungsi yang pada awalnya menjembatani interaksi ekonomi antar Pakistan dan Cina, seperti yang telah disebutkan karena inisiasi CPEC tadi. Namun pada tahun 2016

⁶³ Diakses 20 April 2021, <https://www.hellenicshippingnews.com/significance-of-gwadar-port/>.

⁶⁴ Diakses 23 April 2021, <https://orientalreview.org/2020/10/19/gwadar-the-port-of-future/>.

⁶⁵ Disadur 24 April 2021, <http://www.nytimes.com/2013/02/01/world/asia/chinese-firm-will-run-strategic-pakistani-port-at-gwadar.html?r=0>.

bersamaan dengan beroperasinya pelabuhan Gwadar, Pemerintah Pakistan dengan Pemerintah Cina telah bersepakat untuk menjadikan pelabuhan Gwadar menjadi pelabuhan internasional yang memudahhi perdagangan komersial antar negara.⁶⁶

Pada awal rencananya, skema CPEC untuk pelabuhan Gwadar berbentuk seperti berikut:⁶⁷

Strategic cargo route from Gwadar Port to western China



Dimana CPEC menjawab tantangan yang dimiliki kedua negara, pengiriman barang atau kargo secara langsung menuju Cina bagian barat melalui Pakistan lebih cepat daripada mengirim kargo tersebut

⁶⁶ Center for Strategic & International Studies, 2018, *Pakistan Gwadar Port: A New Naval Base in China's String of Pearls in Indo-Pacific*, diakses 23 April 2021, <https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific>.

⁶⁷ Disadur pada 25 April 2021, <https://chinadialogue.net/en/business/9869-what-s-happening-at-pakistan-s-gwadar-port/>.

menyebrangi seluruh bagian Cina, dimana jarak dari pelabuhan menuju bagian Cina seberang hanya membutuhkan 1500 mil sedangkan jika melalui Shangai berjarak lebih dari 2500 mil. Dan untuk Pakistan sendiri dibuatnya pelabuhan Gwadar dan fungsi internasionalnya akan menjadi sumber keuntungan ekonomi bagi negaranya.⁶⁸

Adanya pelabuhan Gwadar memberikan manfaat bagi negara tak berpantai, terutama negara-negara tak berpantai yang berada di Benua Asia Tengah, seperti Kyrgyztan, Kazakhstan dan lain-lain yang merupakan negara-negara yang berada dekat dengan akses menuju pelabuhan tersebut. Dimana ketentuan tersebut diatur dalam sebuah perjanjian multilateral (*multilateral agreement*) diantara negara-negara yang ingin melakukan kegiatan transportasi laut dan perdagangan yang disebut dengan QTTA atau *Quadrilateral Traffic in Transit Agreement*.⁶⁹

QTTA sendiri merupakan aturan yang menjembatani kerjasama antara Cina-Pakistan sebagai pemilik program dan negara-negara tak berpantai yang ada di Asia Tengah, dalam memberikan dan menjamin akses ke laut kepada negara-negara tersebut, terutama dalam penempatan transportasi laut mereka di pelabuhan. Negara-negara yang tergabung dalam CAREC (*Central Asian Regional Economic Cooperation*) yang merupakan negara-negara tak berpantai, seperti Azerbaijan,

⁶⁸ Imtiaz Rafi, 2019, *Gwadar: Economic prosperity of Pakistan*, diakses pada 29 April 2021, <https://nation.com.pk/06-Jul-2019/gwadar-economic-prosperity-of-pakistan>.

⁶⁹ Pakistan Today, 2020, *Gwadar Port Huge Trade Opportunity for CARs, Afghanistan*, diakses pada 30 April 2021, <https://profit.pakistantoday.com.pk/2020/12/17/gwadar-port-huge-trade-opportunity-for-cars-afghanistan-dawood/>.

Georgia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan dan lain-lain, berangsur-angsur menguatkan posisi mereka untuk keikutsertaannya dalam QTTA untuk pelabuhan Gwadar untuk akses ke laut.⁷⁰

Seperti negara tak berpantai Uzbekistan yang telah menandatangani *Joint Working Group (JWG)* pada tahun 2020 dalam mendapatkan akses laut melalui pelabuhan Gwadar di Pakistan menyusul Tajikistan yang pada tahun 2017 telah menjadi bagian dari program tersebut.⁷¹

Integrasi regional ini mengisyaratkan perkembangan yang dijalani oleh negara dari 2 wilayah yaitu negara-negara dari wilayah Asia Tengah (*Central Asia Region*) dan sebuah negara dari Asia Selatan yaitu Pakistan dimana negara-negara Asia Tengah itu sebagian besar merupakan negara tak berpantai.⁷²

Pelabuhan Gwadar mempunyai potensi untuk memberikan negara-negara tak berpantai Asia Tengah seperti Uzbekistan, Tajikistan, Afghanistan dan lain-lain, akses melalui Pelabuhan Gwadar menuju Samudra Hindia dan kesempatan untuk mengeksport sumber daya alam

⁷⁰ Riaz Haq, 2020, *CAREC: More Landlocked States Look to Pakistan's Gwadar Port*, diakses pada 30 April 2021, <https://defence.pk/pdf/threads/caec-more-landlocked-states-look-to-pakistans-gwadar-port/665574/>.

⁷¹ Mubarak Zheb, 2020, *Uzbekistan Looks to Pakistani Ports*, diakses pada 1 Mei 2021, <https://www.dawn.com/news/1555445/uzbekistan-looks-to-pakistani-ports>.

⁷² Zahid Anwar, *Gwadar Deep Sea Port's Emergence as Regional Trade and Transportation Hub: Prospects and Problems*, *Jurnal Internasional*, Journal of Political Studies Vol. 1 Issue 2, 2010, hlm. 107.

milik negara tak berpantai tersebut melalui jalur selatan di Pelabuhan Gwadar seperti yang terlihat dipeta.⁷³

Perkembangan-perkembangan mengenai implementasi hukum dalam praktek internasional dapat dilihat dalam beberapa wilayah yang telah disebutkan di atas, namun perkembangan hukum tersebut tidak bersifat berurutan, melainkan bersifat tidak berurutan dan acak diantara wilayah-wilayah negara tak berpantai berada. Keberadaan dan kedudukan kerjasama regional antar wilayah merupakan tindak lanjut dari pengakomodiran masalah yang tengah dihadapi oleh negara-negara tak berpantai dan pembentukan pelabuhan penghubung internasional diharapkan menjadi salah satu perkembangan solutif terhadap isu negara tak berpantai.

⁷³ *Ibid.*