

KEBEBASAN TRANSIT BAGI *LAND-LOCKED STATE*: PELAJARAN DARI NEPAL

FREEDOM OF TRANSIT OF LAND-LOCKED STATE: LESSON FROM NEPAL

Emmy Latifah

Bagian Hukum International, Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret
Korespondensi: emmy.latifah@yahoo.com

Iqtironia Khamlia

Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret
Korespondensi: khamliania01@gmail.com

Riangga Ferbi Ramadhan

Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret
Korespondensi: Rferbirama@student.uns.ac.id

Abstract

The aims of this research are to provide a comprehensively overview regarding to the implementation of freedom of transit granted to the Land-locked-State and what are the obstacles in such implementation. This study takes the example of the State of Nepal. It is a normative legal research. The data used are secondary ones consisting of primary and secondary legal materials. The technique of collecting data is library research while the data analysis uses the legal interpretation method. The results indicates that (1) Land-locked States, one of which was Nepal, have been met many challenges, specifically in the field of international trade because of their inability to facilitate "freedom of transit" in order to obtain an access to the ports of the Transit State; (2) these challenges lead to the Land-locked States economic setbacks and low competitiveness of trading in international markets.

Keywords: *freedom of transit; Land-locked State; Nepal; UNCLOS 1982*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang komprehensif mengenai bagaimana kebebasan transit yang dimiliki oleh *Land-locked State* diimplementasikan dan apa yang menjadi hambatan dalam pengimplementasian tersebut dengan mengambil contoh Negara Nepal. Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Teknik pengumpulan data menggunakan studi pustaka, sementara teknik analisis data menggunakan penafsiran hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) *Land-locked State*, salah satunya adalah Nepal, banyak menghadapi tantangan, khususnya di bidang perdagangan internasional (kegiatan ekspor impor) karena ketidakmampuan mereka untuk mengamankan "kebebasan transit" guna memperoleh akses ke laut, khususnya kebebasan transit di pelabuhan Negara Transit; (2) berbagai tantangan yang dihadapi ini menyebabkan *Land-locked State* mengalami keterbelakangan secara ekonomi dan rendahnya daya saing perdagangan mereka di pasar internasional.

Kata Kunci: *kebebasan transit; Land-locked State; Nepal; UNCLOS 1982.*

PENDAHULUAN

The 1982 United Nation Convention on the Law of the Sea (selanjutnya disingkat UNCLOS 1982)¹ yang merupakan “*a Constitution of the Ocean*”² bagi masyarakat internasional, membagi negara menjadi empat jenis berdasarkan akses terhadap laut. Keempat negara tersebut adalah Negara Berpantai (*Coastal State*); Negara Kepulauan (*Archipelagic State*); Negara Terkunci (*Land-locked State*); dan Negara yang secara geografis tidak menguntungkan (*Geographically Disadvantaged State*). Perbedaan mendasar dari empat kategori negara tersebut adalah unsur kewilayahan. Pada Negara Pantai, Negara Kepulauan, dan Negara yang secara geografis tidak menguntungkan, ketiganya masih memiliki wilayah perairan, sedangkan pada *Land-locked State*, ia tidak memiliki wilayah perairan.³ Sementara itu, pemanfaatan wilayah laut yang dilakukan oleh negara sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982 diwujudkan melalui berbagai bentuk yang melekat pada pengaturan di dalam Hukum Internasional.⁴

Artikel ini tetap menggunakan istilah “*Land-locked State*” yang mengacu pada pengertian sebagaimana dijelaskan pada Pasal 124 (1) (a) UNCLOS 1982 dan tidak menggunakan istilah yang diterjemahkan dalam Bahasa Indonesia. Hal ini dilakukan dengan alasan bahwa belum ada terjemahan resmi dalam Bahasa Indonesia tentang istilah “*Land-locked State*”. Dalam beberapa dokumen resmi dan artikel yang ditulis beberapa sarjana Indonesia digunakan istilah yang berbeda-beda. Ada yang menggunakan istilah “Negara Dataran”, “Negara Terkunci”, “Negara yang Terkurung Daratan”, “Negara Tidak Berpantai” dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, untuk menjaga konsistensinya dengan pengertian yang ada di UNCLOS 1982, maka artikel ini tetap menggunakan istilah “*Land-locked State*”.

Terdapat tiga puluh tujuh negara di dunia ini yang masuk kategori *Land-locked State*.⁵ Negara ini ditandai dengan tidak adanya akses dari dan ke laut serta secara ekonomi sehingga menyebabkan negara ini tidak berkembang (kurang maju). Bahkan menurut *Human Development Report 2002*, sembilan dari dua puluh negara yang masuk dalam peringkat terendah *Human Development Index* adalah *Land-locked State*, tiga belas negara *Land-locked State* masuk dalam kategori “*low human development*”, dan tidak ada satupun negara *Land-locked State* yang berada di Eropa yang masuk kategori “*high human development*.”⁶ Kegiatan perdagangan internasional negara ini sangat tidak kompetitif karena ia sangat bergantung pada Negara Transit, yaitu negara yang berada diantara *Land-locked State* dan laut yang bisa menjadi perantara bagi masuk dan keluarnya barang-barang *Land-locked State*.

¹ Convention on the Law of the Sea, opened for signature Dec. 10, 1982, U.N. Doc. A.CONF.62/122, reprint in United Nations, Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index, U.N. Sales No. E 83.V.5. (1983).

² Pidato yang disampaikan oleh Tommy T.B. Koh, Presiden Singapura dalam *Final Session of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea* pada tanggal 6-11 Desember 1982. Selanjutnya dapat dilihat pada: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf. Diakses 2 Juni 2020.

³ Usmawadi, 2017, Pengaturan Hak Transit Negara Daratan dalam Hukum Internasional, *Simbur Cahaya* Vol. 24, No. 1, hlm. 4310. <<http://journal.fh.unsri.ac.id/index.php/simburcahaya/article/view/46>> diakses 2 June 2020.

⁴ Atmika Juresta Amira dan Adhitya Nini Rizki Apriliana, 2020, *Customary Right on the Sea by International Law of the Sea Perspective related to the Law Number 5 of 1960*, Jurnal IUS Kajian Hukum dan Keadilan, Vol. 8, Issue 3, hlm. 622, http://jurnalius.ac.id/ojs/index.php/jurnalIUS/article/view/810/pdf_180, diakses 20 Agustus 2021.

⁵ Martin Ira Glassner, *Access to the Sea for Developing Landlocked States*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1970, hlm. 1-4.

⁶ United Nations Development Programme, *Human Development Report*, United Nations Development Programme, 2002.

Pasal 125 UNCLOS 1982 memberikan kebebasan transit (*freedom of transit*) kepada *Land-locked State*. Kebebasan transit merupakan faktor kunci bagi negara ini karena perkembangan ekonomi modern membutuhkan perdagangan internasional yang cepat, handal, dan hemat biaya. Keterkaitan tidak langsung dengan laut dan tingginya biaya transportasi merupakan penghalang bagi perdagangan internasional bagi sebagian besar negara ini. Selain itu, karena perdagangan internasional bagi negara ini harus melintasi negara lain, maka tentu saja menimbulkan banyak rintangan hukum, administratif, dan politik, sehingga menimbulkan serangkaian masalah ekonomi dan politik.

Secara umum, kegiatan perdagangan internasional antara *Land-locked State* dengan Negara Transit tidak berkembang karena ekonomi kedua negara ini tidak saling mendukung. Sebaliknya, keduanya masuk ke dalam persaingan satu sama lain di pasar internasional.⁷ *Land-locked State* harus menghadapi peningkatan biaya akibat perlunya pergudangan stok, keterlambatan di pelabuhan, dan sering kali pembayaran sebagian dari biaya transportasi mereka dalam mata uang asing. Ketergantungan perdagangan internasional *Land-locked State* pada Negara Transit (negara ketiga) menjadi sangat tinggi dan sebagai akibatnya, *Land-locked State* sangat bergantung pada kebijakan transportasi Negara Transit.⁸ Dengan pendapatan dan produktivitas yang rendah, negara ini dicirikan oleh kerangka kelembagaan yang lemah dan ketergantungan yang besar pada ekspor variasi produk yang terbatas, yang secara umum menyebabkan defisit pada neraca pembayaran.⁹

Penelitian ini akan membahas mengenai bagaimana kebebasan transit yang dimiliki oleh *Land-locked State* ini diimplementasikan dan penelitian ini mengambil contoh Negara Nepal. Nepal merupakan salah satu negara miskin di dunia (*least developing country*) yang berada di Asia.¹⁰ Negara ini dikepung oleh daratan India dan China, yang keduanya adalah negara besar dan maju dalam perdagangan internasional. Dari hasil studi yang mengambil contoh Nepal ini diharapkan dapat memberikan gambaran komprehensif tentang bagaimana hambatan yang ditemui dalam implementasi ketentuan UNCLOS 1982 yang mengatur mengenai *Land-locked State* beserta kebebasan transit yang dimilikinya.

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer terdiri dari UNCLOS 1982 dan beberapa perjanjian bilateral antara India dan Nepal. Sedangkan bahan hukum sekunder terdiri dari artikel jurnal, buku teks, laporan-laporan organisasi internasional, dan lain sebagainya yang terkait dengan penelitian ini. Teknik pengumpulan data menggunakan studi pustaka, dan teknik analisis data menggunakan penafsiran hukum. Metode penafsiran hukum yang digunakan dalam analisis ini adalah: penafsiran gramatikal,¹¹ penafsiran sistematis atau

⁷ Economic Commission on Africa (ECA), *Transit Problems of African Landlocked States*, U.N. Doc. E/CN.14/TRANS/29, 24 August 1966).

⁸ Kishor Uprety, *The Transit Regime for Landlocked States*, The World Bank, Washinton D.C., 2006, hlm. 15.

⁹ UNCTAD, *Transport Strategy for Landlocked Developing States*, U.N. TDBOR, at 6, U.N. Doc. TD/B/453/Add.1, Rev.1, 20 July 1973.

¹⁰ UNDP, *Nepal Braces for Graduation from an LDC*, <https://www.np.undp.org/content/nepal/en/home/operations/projects/poverty_reduction/snpc/nepal-braces-for-graduation-from-an-ldc.html> diakses 2 Juni 2020.

¹¹ Sudikno Mertokusumo dan Mr. A.Pitlo, *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti bekerja sama dengan konsorsium ilmu hukum Dept. Pendidikan dan Kebudayaan dan The Asia Foundation, Yogyakarta, 1993, hlm. 12.

logis,¹² penafsiran historis, penafsiran teologis atau sosiologis,¹³ penafsiran komparatif (perbandingan),¹⁴ penafsiran futuristik dan penafsiran autentik.¹⁵

PEMBAHASAN

Konsep *Land-locked State*, Negara Transit, dan Kebebasan Transit berdasarkan UNCLOS 1982

Pasal 124 (1) (a) UNCLOS 1982 mendefinisikan *Land-locked State* sebagai: “...a State which has no sea-coast.” *Land-locked State* adalah negara yang tidak memiliki pantai. Dengan kata lain, negara ini adalah negara yang berbatasan dengan daratan negara lain. Beberapa contoh *Land-locked State* diantaranya: Nepal, Mongolia, Azerbaijan, Moldova, Laos, Malawi, Rwanda, Nigeria, Lesotho, Austria, dan lain sebagainya.

Akses *Land-locked State* ke laut sangat bergantung pada negara tetangganya yang disebut sebagai Negara Transit (*Transit State*). Sementara yang disebut Negara Transit adalah: “...a state with or without a sea-coast, situated between a land-locked state and the sea, through whose territory traffic in transit passes.”¹⁶ Sementara itu, “traffic in transit” diartikan sebagai:

“...the transit of persons, baggage, goods, and means of transport across the territory of transit states, with or without transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport where only a portion of a journey begins or terminates within the territory of the landlocked state.”¹⁷

Pada pengertian di atas, yang dimaksud dengan “means of transport” berarti “rolling railway stock; sea, lake, and river craft; road vehicles; and, where local conditions so require, porters and pack animals.”¹⁸ Definisi ini relatif fleksibel karena *Land-locked States* dan Negara Transit dapat mengartikan alat transportasi termasuk pipa dan saluran gas dan alat transportasi selain yang termasuk di atas, asal jenis-jenis transportasi tersebut disetujui oleh kedua belah pihak. Lebih jauh, tidak adanya alat transportasi maupun tidak memadainya sarana yang ada (seperti fasilitas pelabuhan, maupun instalasi) di Negara Transit tidak memberikan dampak apapun terhadap kebebasan transit bagi *Land-locked State*. Bahkan, kedua negara dapat saling bekerjasama dalam meningkatkan sarana transportasi tersebut.¹⁹

Namun demikian, dalam menjalankan “treatment” terhadap *Land-locked State*, Negara Transit juga memiliki hak dalam kaitannya dengan pelaksanaan kedaulatan di atas wilayahnya, sebagaimana diatur dalam ~~dalam~~ Pasal 125 (3) UNCLOS 1982 yang menyatakan bahwa:

“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

¹² *Ibid*, hlm. 58.

¹³ *Ibid*, hlm. 61.

¹⁴ *Ibid*.

¹⁵ *Ibid*.

¹⁶ Pasal 124 (1) (b) UNCLOS 1982.

¹⁷ Pasal 124 (1) (c) UNCLOS 1982.

¹⁸ Pasal 124 (1) (d) UNCLOS 1982.

¹⁹ Pasal 129 UNCLOS 1982.

this Part for land-locked States shall in no way infringe their legitimate interests.”

Contoh beberapa Negara Transit misalnya India, yang merupakan Negara Transit bagi Nepal; Senegal, yang merupakan Negara Transit bagi Mali; Argentina, yang merupakan Negara Transit bagi Bolivia;²⁰ dan Djibouti, yang merupakan Negara Transit bagi Ethiopia.²¹

Bagi *Land-locked State*, akses mereka ke laut bebas sangat tergantung pada kemampuannya melewati satu atau lebih Negara Transit. Ketersediaan transportasi dan fasilitas bagi *Land-locked State* biasanya tunduk pada ada tidaknya kontrol negara tersebut terhadap Negara Transit dan tidak sedikit pula Negara Transit yang menggunakan posisi geografis mereka yang strategis sebagai peruntungan ekonomi dan politik terhadap *Land-locked State*. Bahkan tidak jarang, kebebasan transit dari *Land-locked State* ditolak oleh Negara Transit, dan mereka harus mencari rute alternatif atau sarana untuk pengangkutan barang-barangnya ke dan dari laut.²² Hal ini menunjukkan bahwa posisi geografis suatu negara sangat penting dalam kaitannya dengan daya saing nasionalnya.²³ Padahal, hak transit merupakan hak yang diberikan kepada semua *Land-locked State* tanpa kecuali. Namun demikian, Negara Transit berdaulat penuh atas wilayah negaranya, mempunyai kewenangan untuk melakukan segala tindakan yang diperlukan guna menjamin bahwa hak dan kemudahan bagi *Land-locked State* tidak akan mengurangi kepentingannya yang sah.²⁴

Kebebasan transit (*freedom of transit*) diberikan sebagai konsekuensi dari adanya gagasan tentang laut bebas.²⁵ Laut bebas terbuka bagi semua negara tanpa terkecuali. Laut sebagai sarana paling ekonomis yang berperan dalam pengangkutan di pasar internasional menjadi salah satu alasan kuat bagi semua negara dalam hubungannya dengan aktivitas ekonomi.²⁶ Ketika suatu negara menjadi semakin bergantung pada kegiatan perdagangan internasional, ini jelaslah bahwa tidak akan ada negara terisolasi yang tidak mengalami kemandekaan ekonomi berdasarkan sisi akses terhadap laut.²⁷

Berkaitan dengan prosedur tata cara untuk mengimplementasikan kebebasan transit haruslah berdasarkan kesepakatan antara *Land-locked State* dan Negara Transit melalui persetujuan bilateral, regional, atau sub-regional.²⁸ Meskipun demikian, kebebasan

²⁰ Ramesh Kumar Rana, *Right of Access of Land-Locked State to the Sea by the Example of Bilateral Agreement between Land-Locked State- Nepal and Port State – India*, Master's Thesis in Law of the Sea, University of Tromsø, 2010.

²¹ Kishor Uprety, 2003, *From Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for Landlocked States' Rights to Trade through Access to the Sea-A Retrospective Review*, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Vol. 7, No. 1, hlm. 201.

²² A Mpazi Sinjela, 1982, *Freedom of Transit and The Right of Access for Land-Locked States: The Evolution of Principle and Law*, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, Vol. 12, No. 1, hlm. 31. <<https://digitalcommons.law.uga.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1904&context=gjicl>> diakses 4 May 2020 at 10.35 WIB.

²³ Yeghiazarian Ashot, 2014, *Armenia as a Landlocked State: Transit Opportunities*, *Central Asia and Caucasus*, Vol. 15, hlm. 80. <<https://cyberleninka.ru/article/n/armenia-as-a-landlocked-state-transit-opportunities/viewer>> Diakses 2 Juni 2020.

²⁴ Pasal 125 (3) UNCLOS 1982.

²⁵ Kishor Uprety, 1994, *Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study of a Contested Right*, *Penn State International Law Review*, Vol. 12, No. 3, hlm. 408.

²⁶ GS Dwarakish and Akhil Muhammad Salim, 2020, *Review on the Role of Ports in the Development of a Nation*, *Aquatic Procedia*, Vol. 4, 2015, hlm. 295. <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214241X15000413>> Diakses 2 Juni 2020.

²⁷ Michael L Faye and others, 2004, *The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*, *Journal of Human Development and Capabilities*, Vol. 5, Iss. 1, hlm. 32-33.

²⁸ Pasal 125 (2) UNCLOS 1982.

transit *Land-locked State* sangat bergantung pada hasil negosiasi yang dilakukan antara *Land-locked State* dengan Negara Transit.²⁹

Berkaitan dengan lalu lintas transit, UNCLOS 1982 mengatur bahwa kedua negara diberi kebebasan untuk membuat kesepakatan tentang pembebasan bea cukai dan pajak maupun pungutan-pungutan lainnya kecuali yang dipungut atas jasa khusus yang diberikan bertalian dengan lalu lintas transit itu sendiri, baik di titik masuk maupun titik keluar di pelabuhan di Negara Transit.³⁰ Selain itu, perlakuan yang diberikan oleh Negara Transit kepada *Land-locked State* dikecualikan dari berlakunya klausula “*most-favoured-nation*”.³¹ Artinya, perjanjian antara Negara Transit dengan *Land-locked State* hanya berlaku bagi dua negara tersebut, dan tidak berlaku bagi negara lain yang juga memiliki hubungan dengan dua negara tersebut. Negara Transit, selain memberikan hak bagi *Land-locked State* untuk melewati wilayah negaranya (hak akses dan kemudahan-kemudahan lainnya), juga diwajibkan untuk mengambil segala tindakan yang tepat guna menghindari terjadinya kelambatan administratif dan prosedural dalam lalu lintas transit.³² Jika hal ini terjadi, pejabat yang berwenang dari dua negara harus bekerja sama menghilangkan hambatan tersebut secepatnya.³³

Hak-hak *Land-locked State* di Zona Maritim berdasarkan UNCLOS 1982

Secara garis besar, *Land-locked State* memiliki dua hak yang diatur dalam UNCLOS 1982, yaitu: (1) hak akses dari dan ke laut dan hak kebebasan transit; serta (2) hak untuk melintasi zona maritim.

Terkait dengan hak akses dari dan ke laut, hal ini diatur dalam Pasal 125 (1) UNCLOS 1982 yang menegaskan bahwa:

“...*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.*”

Hak *Land-locked State* atas akses ke dan dari laut serta kebebasan transit juga telah ditegaskan kembali oleh *United Nations General Assembly Resolution 46/212* tanggal 20 Desember 1991.³⁴

Terdapat empat zona maritim di mana *Land-locked State* memiliki hak untuk melintas.

1. Laut territorial

Lebar laut territorial adalah memanjang hingga 12 mil laut diukur dari garis pangkal.³⁵ Berdasarkan Pasal 17 UNCLOS 1982, kapal dari semua negara, baik Negara Pantai maupun *Land-locked State*, berhak menikmati hak lintas damai melalui laut territorial,³⁶

²⁹ Endalcachew Bayeh, 2015, *The Right of Land-Locked States in the International Law: The Role of Bilateral/Multilateral Agreements*, Social Sciences, Vol. 4, Iss. 2, hlm. 27. <<http://www.sciencepublishinggroup.com/journal/paperinfo?journalid=202&doi=10.11648/j.ss.20150402.12>> Diakses 2 Juni 2020.

³⁰ Pasal 128 UNCLOS 1982.

³¹ Pasal 126 UNLOS 1982.

³² Pasal 130 (1) UNCLOS 1982.

³³ Pasal 130 (2) UNCLOS 1982.

³⁴ United Nations, *General Assembly - Forty Sixth Session*, <<https://undocs.org/en/A/RES/46/212>> diakses 25 June 2020.

³⁵ Pasal 3 UNCLOS 1982

³⁶ Pasal 17 UNCLOS 1982

dengan persyaratan bahwa dalam melakukan lintas “*not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state*”.³⁷

2. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Pasal 57 UNCLOS 1982 mengatur bahwa lebar ZEE adalah maksimal 200 mil laut dari garis pangkal. Selanjutnya, Pasal 58 (1) menyatakan bahwa:

“in the exclusive economic zone, all States, whether coastal or land-locked, enjoy, subject to the relevant provisions of this Convention, the freedoms referred to in article 87 of navigation and overflight and of the laying of submarine cables and pipelines, and other internationally lawful uses of the sea related to these freedoms, such as those associated with the operation of ships, aircraft and submarine cables and pipelines, and compatible with the other provisions of this Convention.”

Selanjutnya, *Land-locked State* juga memiliki hak untuk berpartisipasi, berdasarkan prinsip keadilan (*equitable principle*), dalam melakukan eksploitasi atas surplus dari sumber daya alam yang ada di ZEE negara dalam satu wilayah (*region*), sebagaimana diatur dalam Pasal 69 (1) UNCLOS.³⁸

3. Laut bebas (high seas)

Pasal 86 UNCLOS 1982 mendefinisikan laut bebas (*high seas*) adalah:

“all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a State, or in the archipelagic waters of an archipelagic State.”

Seperti zona maritim lainnya, laut bebas adalah suatu rezim di mana *Land-locked State* diizinkan untuk menggunakan hak secara proporsional. Laut bebas berada di luar yurisdiksi nasional negara. Pasal 89 UNCLOS 1982 menggarisbawahi bahwa tidak ada negara yang dapat mengklaim kedaulatan atas laut bebas. Pasal 87 (1) juga menegaskan bahwa laut lepas terbuka untuk semua negara, baik Negara Pantai ataupun *Land-locked State*. Selanjutnya, baik Negara Pantai maupun *Land-locked State* memiliki beberapa hak di laut bebas sebagai berikut.

*“...(a) freedom of navigation; (b) freedom of overflight; (c) freedom to lay submarine cables and pipelines, subject to Part VI; (d) freedom to construct artificial islands and other installations permitted under international law, subject to Part VI; (e) freedom of fishing, subject to the conditions laid down in section 2; (f) freedom of scientific research, subject to Parts VI and XIII.”*³⁹

Dengan demikian, jelaslah bahwa *Land-locked State* diberikan hak yang sama dengan Negara Pantai di laut bebas. Selanjutnya, Pasal 90 UNCLOS 1982 memberikan hak kepada *Land-locked State* untuk berlayar dengan mengibarkan bendera negara mereka di laut lepas. Hak yang sama juga dinikmati oleh Negara Pantai.

4. Zona dasar laut (the area)

Pasal 1 (1) UNCLOS 1982 mendefinisikan “*area*” sebagai “*the seabed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction.*” *Area* merupakan dasar laut dan dasar samudera serta lapisan tanah di bawahnya, yang berada di luar

³⁷ Pasal 19 (1) UNCLOS 1982.

³⁸ Pasal 69 (1) UNCLOS 1982 menyatakan bahwa: “*land-locked States shall have the right to participate, on an equitable basis, in the exploitation of an appropriate part of the surplus of the living resources of the exclusive economic zones of coastal States*”.

³⁹ Pasal 87 (1) UNCLOS 1982.

yurisdiksi negara. Jika ditelaah lebih lanjut, posisi *area* berada setelah laut territorial (*beyond territorial sea*), di dasar laut.

Selanjutnya, Pasal 136 UNCLOS 1982 menyatakan bahwa *area* dan sumber daya di dalamnya merupakan warisan bersama umat manusia (*common heritage of mankind*); di mana tidak ada satu negarapun yang dapat mengklaim atau menjalankan kedaulatan (*sovereignty*) atau hak berdaulatnya (*sovereign rights*).⁴⁰ Lebih penting lagi, masyarakat internasional mendorong partisipasi efektif dari *Land-locked State* dalam melakukan kegiatan di *area* dengan memperhatikan “kebutuhan khusus” (*special need*) mereka.⁴¹ Kebutuhan khusus dari *Land-locked State* di sini adalah kebutuhan akan akses yang mudah dari dan ke *area*.

Pelajaran dari Nepal sebagai *Land-locked State*

1. Kerangka Hukum Aturan tentang Transit antara Nepal dan India

Nepal merupakan salah satu contoh *Land-locked State*.⁴² Negara ini dikelilingi oleh China di sebelah Utara dan India di sebelah Selatan, Barat dan Timur.⁴³ Nepal merupakan negara yang didominasi oleh pegunungan.⁴⁴ Pegunungan Himalaya juga terhampar di negara ini, tepatnya berada di sisi Utara di sepanjang perbatasan antara Nepal-China.⁴⁵ Zona tengah Nepal, tempat sebagian besar penduduk Nepal tinggal, disebut “*The Hills*”, yang merupakan deretan perbukitan.⁴⁶ Walaupun disebut perbukitan (*hills*), namun ada bukit yang mencapai ketinggian hampir 2.800 meter. Sabuk paling Selatan disebut “*Terai*” dan merupakan bagian dari dataran Sungai Gangga yang berbatasan langsung dengan India.⁴⁷ Selain itu, negara yang beribu kota di Kathmandu ini dilewati banyak sungai dan sebagian besar sungai-sungai tersebut mengalir keluar dari Pegunungan Himalaya, umumnya ke selatan dan ke Sungai Gangga.⁴⁸

Walaupun beberapa industri ringan beroperasi di Nepal, khususnya di pinggiran utara Kathmandu dan Biratnager, namun negara ini lebih tepat disebut negara agraris.⁴⁹ Bertani merupakan mata pencaharian sebagian besar masyarakat Nepal. Selain itu, pembangkit listrik tenaga air yang dimilikinya cukup besar dan bahkan menjadi andalan komoditas ekspor.⁵⁰

Aktivitas perdagangan internasional Nepal sebagian besar dilakukan dengan India, Tibet, dan dengan beberapa negara selain itu.⁵¹ India menjadi negara *partner* yang paling

⁴⁰ Pasal 137 (1) UNCLOS 1982.

⁴¹ Pasal 148 UNCLOS 1982.

⁴² OMCT, Nepal General Evaluation: Nepal A Country Profile, <https://www.omct.org/files/interdisciplinary-study/ii_b_3_nepal_general_evaluation.pdf> diakses 27 Juni 2020.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Isabelle Sacareau, 2009, Changes in Environmental Policy and Mountain Tourism in Nepal, *Journal of Alpine Research*, Vol. 97, No. 3, hlm. 1.

⁴⁵ Sanjay K Nepal, *Tourism as a Key to Sustainable Mountain Development: The Nepalese Himalayas in Retrospect*, <<http://www.fao.org/tempref/docrep/fao/004/y3549e/y3549e03.pdf>> diakses 27 Juni 2020.

⁴⁶ Christopher A Thoms, 2007, Constituting Forest Communities in the Hills of Nepal, *International Journal of Biodiversity Science & Management*, Vol. 3, No. 2, hlm. 116. who enroll local forest resource users into Community Forest User Groups (CFUG)

⁴⁷ Tony Dignan and others, 1989, Land and Landlessness among Rural-to-Rural Migrants in Nepal's Terai Region, *International Regional Science Review*, Vol. 12, No. 2, 1989, hlm. 189-190.

⁴⁸ Jay P Sah and others, 2000, Assessment of Water Pollution in the Narayani River, Nepal, *International Journal of Ecology and Environmental Sciences*, Vol. 26, hlm. 236.

⁴⁹ Martin Ira Glassner, 1983, Transit Problems of Three Asian Land-Locked Countries: Afghanistan, Nepal, and Laos, *Contemporary Asian Studies*, Vol. 4, hlm. 20.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*, 21.

penting bagi Nepal.⁵² Hal ini karena secara tradisional, Nepal merupakan pelengkap perekonomian India.⁵³

Berdasarkan kondisi geografis Nepal yang sebagian besar daratannya dikepung oleh India, sering kali Nepal tidak saja disebut sebagai *Land-locked State*, namun juga "*India-locked*" (terkunci oleh India).⁵⁴ Satu-satunya tetangga Nepal yang lain adalah China, yang tidak pernah dan tidak mungkin menjadi Negara Transit bagi Nepal karena berbatasan dengan Pegunungan Himalaya dan juga jarak yang begitu jauh antara Nepal dengan Samudera Pasifik melalui China.⁵⁵ Selama beberapa tahun terakhir, telah banyak proposal yang masuk untuk membuka jasa penerbangan reguler dengan rute Kathmandu-Beijing dan Kathmandu-Hongkong, namun baru pada tahun 2019 proposal tersebut bisa terealisasi.⁵⁶ Atas kondisi tersebut, India menjadi Negara Transit yang penting bagi Nepal.

Berdasarkan data dari Pemerintah Nepal, sebelum tahun 1950, Nepal hampir tidak memiliki perdagangan dengan negara selain India dan, sebagian kecil, dengan Tibet.⁵⁷ Dengan demikian, tidak diperlukan pengaturan tentang transit. Kemudian, pada bulan Juli 1950, India dan Nepal menandatangani perjanjian bilateral yang diberi nama *Treaty of Trade and Commerce*.⁵⁸ Pasal 1, 2, dan 4 Perjanjian ini mengatur mengenai transit. Pasal 1 menyatakan bahwa:

"...the Government of India recognizes in favour of the Government of Nepal full and unrestricted right of commercial transit of all goods and manufacturers through the territory and ports of India as provided in Article 2, 3, and 4 below."

Jika dibaca secara se kilas, Pasal ini terbaca sebagai ketentuan yang tidak mengandung permasalahan. Nepal diberi hak transit melalui India secara penuh (*full*) dan tak terbatas (*unrestricted*). Namun demikian, hak transit ini hanya terbatas pada transit komersial (*commercial transit*), dan tidak berlaku untuk transit orang, bagasi, serta hal lain yang diatur dalam Pasal 2 dan 4 *Treaty of Trade and Commerce*.

Selanjutnya, Pasal 5 Perjanjian ini mengharuskan Nepal untuk memungut bea impor dan ekspor atas barang yang diperdagangkan dengan negara ketiga dengan tarif yang tidak boleh lebih rendah dari India untuk barang yang sama. Selain itu, Nepal juga harus menanggung bea ekspor ke India yang cukup tinggi untuk mencegah penjualan barang-barangnya di India dengan harga yang lebih rendah daripada barang-barang domestik India yang dikenakan pajak tinggi. Dengan kata lain, Nepal dilarang bersaing secara efektif dengan produk India, baik di pasar India ataupun di pasar Nepal, atau di pasar luar negeri lainnya.

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Madhukar SJB Rana, 2013, China Meets India in Nepal: A Historical and Future Perspective, *Indian Journal of Asian Affairs*, Vol. 26, No. 1-2, hlm. 61.

⁵⁵ Arun Kumar Sahu, 2015, Future of India-Nepal Relations: Is China a Factor?, *Strategic Analysis*, Vol. 39, No. 2, hlm. 200.

⁵⁶ Xinhua, *Nepal-China Joint Venture Himalaya Airlines Connects Kathmandu and Beijing for First Time* (Xinhuanet, 27 October 2019) <http://www.xinhuanet.com/english/2019-10/27/c_138507447.htm> diakses 25 Juni 2020.

⁵⁷ TK Jayaraman and OL Shrestha, "Some Trade Problems of Landlocked Nepal", *Asian Survey*, Vol. 16, No. 12, 1976, hlm. 1116-1117. <https://www.jstor.org/stable/pdf/2643448.pdf?ab_segments=0%2Fbasic_SYC-5187%2Fcontrol&refreqid=search%3A79dee11eb5ebcaa5e18b4b0775fd3484> diakses 19 Juni 2020.

⁵⁸ The 1950 Treaty of Trade and Commerce between the Governments of India and Nepal <<https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/6291/Treaty+of+Trade+and+Commerce>> diakses 20 Juni 2020.

Dekade berikutnya, mempertimbangkan banyaknya perubahan yang terjadi di Nepal, India, dan adanya perkembangan status hukum *Land-locked State* di dunia, maka pada tahun 1960, tepatnya pada Bulan September 1960, Nepal dan India kembali menandatangani perjanjian baru tentang transit yang diberi nama *The 1960 Treaty of Trade and Transit* (selanjutnya disebut Perjanjian 1960).⁵⁹ Perjanjian ini mengatur lebih detail mengenai prosedur yang akan digunakan dalam memindahkan barang dari Nepal ke negara lain melalui India.

Perjanjian 1960 ini, sampai taraf tertentu, membebaskan perdagangan luar negeri Nepal dari keterkaitannya dengan kebijakan perdagangan internasional India, kecuali pada saat kedua negara bekerja menuju pasar bersama Nepal-India.⁶⁰ Kegiatan yang berkaitan dengan transit sama sekali tidak disebutkan dalam bagian *preamble* Perjanjian ini, dan hanya empat pasal dari empat belas pasal yang berkaitan dengan transit antara Nepal dengan negara-negara ketiga melalui India. Keempat pasal tersebut secara singkat mengatur tentang: (a) kebebasan transit yang terbatas melalui wilayah masing-masing; (b) definisi “*traffic in transit*” yang membatasi hanya pada barang (termasuk bagasi); (c) pembebasan *traffic of transit* dari bea cukai; dan (d) komitmen bahwa *traffic in transit* tidak boleh mengalami penundaan atau pembatasan yang tidak perlu jika semua prosedur telah dipenuhi.

Beberapa ketentuan yang membedakan antara Perjanjian 1950 dengan Perjanjian 1960 antara lain adalah bahwa di dalam Perjanjian 1960, diatur mengenai penyediaan gudang khusus di Pelabuhan Calcuta (India) untuk menyimpan sementara barang-barang dari Nepal yang akan dijual di luar India (status barang dalam perjalanan menuju negara ketiga).⁶¹ Ketentuan lainnya adalah bahwa dimungkinkan penempatan Pejabat Penghubung Bea Cukai Nepal (*Nepalese Customs Liaisons Officers*) di Calcutta dan Barauni, dua titik utama *trans-shipment* dua negara.⁶² Namun, ketentuan ini tidak banyak berarti ketika terdapat persyaratan bahwa importir dan eksportir harus memberikan “jaminan yang layak” bahwa barang tidak akan dialihkan tujuannya ketika dalam perjalanan.⁶³ Walaupun ketentuan ini bersifat resiprokal, namun dalam praktiknya, hanya diterapkan kepada pengusaha Nepal sebagai alat untuk mencegah impor dan ekspor Nepal memasuki pasar India. Ketentuan yang mewajibkan eksportir atau importir untuk menjamin pengiriman barang yang tidak dapat dia kendalikan saat dalam perjalanan merupakan ketentuan yang tidak masuk akal. Akibat diaturnya ketentuan ini, dibutuhkan waktu hingga tiga tahun untuk melakukan negosiasi intensif bagi Nepal terhadap India guna memenangkan penghapusan ketentuan ini.⁶⁴

Selama beberapa tahun berikutnya, sejumlah modifikasi dan perbaikan prosedur dan fasilitasi perdagangan dibuat untuk meringankan beberapa kesulitan dalam

⁵⁹ The 1960 Treaty of Trade and Transit Between the Governments of India and His Majesty's Government of Nepal <<http://www.commonlii.org/in/other/treaties/INTSer/1960/18.html>> diakses 20 Juni 2020.

⁶⁰ T.K. Jayaraman and O.L. Shrestha, *Ibid*, 1118.

⁶¹ Nihar Nayak, 2010, *India-Nepal Peace and Friendship Treaty (1950): Does It Require Revision?* Strategic Analysis, Vol. 34, No. 4, hlm. 579. “plainCitation”: “Nihar Nayak, ‘India-Nepal Peace and Friendship Treaty (1950’ <<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09700161003802778?scroll=top&needAccess=true&journalCode=rsan20>> diakses 1 Juni 2020.

⁶² Martin Ira Glassner, 2003, *Negotiating Nepal's Access to the Sea*, CEMOTI, Vol. 35, 2003, hlm. 44. La question de l'enclavement en Asie Centrale. <https://www.persee.fr/doc/cemot_0764-9878_2003_num_35_1_1681> diakses 1 Juni 2020.

⁶³ *Ibid*.

⁶⁴ T.K. Jayaraman and O.L. Shrestha, *Ibid*, hlm. 1118-1119.

memindahkan lalu lintas transit Nepal. Kegiatan transit Nepal melalui India terus dibatasi dengan berbagai cara dalam rangka penegakan kebijakan impor India yang bersifat membatasi.⁶⁵ Sikap India terhadap Nepal juga menjadi bukti betapa India sebagai negara transit bagi Nepal tidak selalu kooperatif.⁶⁶

Selanjutnya, Perjanjian 1960 diperbarui lagi. Negosiasi untuk menyusun perjanjian baru dimulai pada tahun 1970 dan berjalan tidak mulus hingga berlarut-larut setelah tanggal berakhirnya perjanjian 1960, yaitu tanggal 31 Oktober 1970. Kedua negara akhirnya mencapai kata sepakat atas perjanjian baru yang ditandatangani pada 13 Agustus 1971, dan mulai berlaku pada tanggal 15 Agustus 1971 dan diberi nama *The 1971 Treaty of Trade and Transit* (selanjutnya disebut Perjanjian 1971).⁶⁷

Mukadimah Perjanjian 1971 masih menekankan perdagangan bilateral dan menyebutkan bahwa “*transit only in passing*” (transit hanya lewat). Pasal VIII menyatakan bahwa: “*The Contracting Parties shall accord to ‘traffic in transit’ freedom of transit across their respective territories through routes mutually agreed upon.*” Ketentuan ini menggambarkan komitmen yang cukup samar tetapi mendahului paragraf kedua yang menegaskan, terutama bagi India merupakan celah besar, bahwa: “*...each Contracting Party shall have the right to take all indispensable measures to ensure that such freedom, accorded by it on its territory, does not in any way infringe its legitimate interests of any kind.*” Bahkan, untuk pertama kalinya dalam sebuah perjanjian, India, sebagaimana diatur dalam Pasal XI, setuju untuk menyediakan lebih dari satu fasilitas transit untuk Nepal, tetapi hanya berupa “*warehouses or sheds for the storage of transit cargo awaiting customs clearance before onward transmission,*” dan diletakkan hanya di lokasi “*at point or points of entry or exit*” and “*subject to relevant laws and regulations prevailing in India.*”

Selanjutnya, Pasal XII mereproduksi Pasal X dari Perjanjian 1960, menyatakan bahwa “*traffic in transit shall not be subject to avoidable delays or restrictions*” kecuali dalam kasus kegagalan untuk mematuhi prosedur yang ditetapkan dalam prosedur. Pasal XIV menolak kebebasan transit untuk barang yang diimpor dari satu pihak oleh pihak lain dan diekspor kembali ke negara ketiga. Dengan kata lain, Perjanjian 1971 melarang adanya kegiatan “re-ekspor”.⁶⁸ Sementara itu, Pasal XV, untuk pertama kalinya, memberikan kebebasan bagi kapal dagang untuk berlayar di bawah bendera

⁶⁵ Deeptima Shukla, 2006, *India-Nepal Relations: Problems and Prospects*, The Indian Journal of Political Science Vol. 76, No. 2, hlm. 355. polity, society, culture and economy are the factors that have encouraged both the countries to adopt close bilateral relationship. These are also the factors, which have provided platform to various irritants and constraints between the two countries. Both, deep — rooted, people to people, informal closeness and formal diplomatic relations have equal importance in India-Nepal relations. Despite the differences in size, population, resources and economy there are numerous causes which bring India and Nepal close to each other and also pulls them apart. The article seeks to delineate India's policy towards Nepal. It identifies and analyses the dynamics, issues and problems relating to India-Nepal relations. The article concludes with certain suggestions to improve India-Nepal relations], "archive": "JSTOR", "container-title": "The Indian Journal of Political Science", "ISSN": "00195510", "issue": "2", "note": "publisher: Indian Political Science Association", "page": "355-374", "title": "India-Nepal Relations: Problems and Prospects", "volume": "67", "author": [{"family": "Shukla", "given": "Deeptima"}], "issued": {"date-parts": [{"2006"}]}}, "schema": "https://github.com/citation-style-language/schema/raw/master/csl-citation.json" < <https://www.jstor.org/stable/pdf/41856222.pdf?refreqid=excelsior%3A92d3b601b04a23ef3b41134c4e54546d> > diakses 1 June 2020.

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ The 1971 Treaty of Trade and Transit Between the Government of India and His Majesty's Government of Nepal <<https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/5176/treaty-of-trade-and-transit-protocol>> diakses 25 Juni 2020.

⁶⁸ Surya P Subedi, 1994, *India-Nepal Security Relations and the 1950 Treaty: Time for New Perspectives*, Asian Survey, Vol. 34, hlm. 273. < <https://www.jstor.org/stable/pdf/2644985.pdf?refreqid=excelsior%3A3834fca66ed35e6f04a2746f2070ea62> > diakses 20 June 2020.

Nepal, dengan kualifikasi tertentu, dengan tetap memperhatikan prinsip *most-favour-nation treatment* di pelabuhan India.

Prosedur yang diatur dalam Perjanjian 1971 ini jauh lebih terperinci dibandingkan dengan Perjanjian 1960. Prosedur ini termasuk menentukan gudang dan ruang terbuka di pelabuhan Calcutta yang tersedia untuk kargo transit Nepal dan ketentuan umum sewa-menyewa bagi kargo Nepal. Ketentuan ini memberi Nepal, untuk pertama kalinya, otoritas untuk memiliki dan mengoperasikan truk dan tongkang di pelabuhan. Selain itu, untuk pertama kalinya juga, barang Nepal yang transit diizinkan untuk dipindahkan melalui jalan darat. Aturan penting lainnya adalah pembentukan *Joint Review Committee* (JRC) yang bertugas untuk menangani masalah yang mungkin timbul dalam mengimplementasikan Perjanjian 1971.⁶⁹ Nepal, bagaimanapun juga, dibatasi untuk memanfaatkan Calcutta sebagai satu-satunya pelabuhan transit dan sebelas kota di dekat perbatasan Nepal sebagai titik masuk dan keluar barang. Ada juga sejumlah pembatasan lain pada arus bebas lalu lintas transit dan daftar panjang prosedur yang dirancang untuk mencegah penyelundupan.⁷⁰

Tahun 1978, Perjanjian baru yang bernama *Treaty of Transit between Government of India and his Majesty's Government of Nepal* diberlakukan.⁷¹ Dua hal penting yang diperbarui adalah tentang prinsip-prinsip transit dan fasilitas serta prosedur lalu lintas perjalanan barang yang transit. *Pertama*, Nepal berhasil menegosiasikan bahwa transit dan perdagangan bilateral sepenuhnya merupakan urusan yang terpisah dan harus dicakup dalam perjanjian yang terpisah.⁷² Selain itu, masalah penyelundupan, yang telah lama menjadi batu sandungan bagi hubungan Nepal-India, dibahas dalam Perjanjian 1978 ini dan masuk dalam pengaturan "*to control unauthorized trade*".⁷³ *Kedua*, mengizinkan transit Nepal melintasi koridor Naxalbari untuk pertama kalinya guna mengimplementasikan Perjanjian Transit Nepal-Bangladesh Tahun 1976 (*The 1976 Nepal-Bangladesh transit Treaty*) yang untuk pertama kalinya menawarkan rute dan pelabuhan transit Nepal selain Calcutta.⁷⁴

Problem Rute dan Fasilitas Transit Nepal di India

Pelabuhan Calcutta merupakan satu-satunya pelabuhan India yang diperbolehkan bagi Nepal untuk digunakan sebagai pelabuhan transit.⁷⁵ Namun demikian, fasilitas yang dimiliki Pelabuhan Calcutta untuk dapat dimanfaatkan Nepal masih sangat minim. Gudang penyimpanan yang tidak memadai, barang-barang Nepal dalam perjalanan mengalami penundaan yang sangat lama karena kekurangan gerbong kereta api, prosedur administrasi yang rumit yang melibatkan banyak dokumen dan tanda tangan, serta peraturan ketenagakerjaan India yang sangat ketat merupakan beberapa masalah yang berhasil diidentifikasi.⁷⁶

⁶⁹ M Monirul Qader Mirza, Ahsan Uddin Ahmed and QK Ahmad, 2008, *Interlinking of Rivers in India: Issues and Concerns*, CRC Press, hlm. 13.

⁷⁰ Deeptima Shukla, *Ibid*.

⁷¹ The 1978 Agreement Between the Government of India and His Majesty's Government of Nepal to Control Unauthorized Trade <<http://www.commonlii.org/in/other/treaties/INTSer/1978/14.pdf>> diakses 2 Juni 2020.

⁷² Surya P. Subedi, *Ibid*.

⁷³ *Ibid*.

⁷⁴ *Ibid*.

⁷⁵ Martin Ira Glassner, "Transit Problems of Three Asian Land-Locked Countries...", *Ibid* 21.

⁷⁶ *Ibid*.

Problem lain yang dihadapi Nepal adalah tentang transportasi dengan menggunakan jalur kereta api. Karena perbedaan satuan yang digunakan pada rel kereta api antara Nepal dan India, maka barang-barang Nepal yang transit di India selalu saja mengalami *trans-shipping*, sehingga menambah jumlah waktu.⁷⁷ Hal ini menjadikan ongkos produksi menjadi bertambah dan keterlambatan barang, dan juga kerusakan pada barang-barang yang akan dijual.⁷⁸

Saat ini, sistem kereta api India melayani 19 titik di perbatasan Nepal-India, 13 diantaranya merupakan titik yang disepakati berdasarkan Perjanjian 1978 (*the 1978 Transit Treaty*) untuk lalu lintas negara ketiga di Nepal. Dua lainnya adalah Naxalbari yang merupakan titik pemeriksaan kepabeanan; serta Pashupatinagar yang juga merupakan titik pemeriksaan kepabeanan.⁷⁹ Sementara itu, hanya ada satu jalur kereta api yang saat ini digunakan di Nepal, yaitu jalur dari Jayanagar di India ke Janakpur, Nepal.⁸⁰ Ada banyak proposal yang diajukan untuk menghidupkan kembali jalur Birgunj-Amelekganj yang ditinggalkan pada tahun 1968, dan untuk memperluas berbagai jalur India ke Nepal, tetapi sejauh ini belum ada yang benar-benar diterapkan.⁸¹ Secara umum, barang-barang Nepal dibawa oleh truk melalui titik-titik di Nepal dan stasiun kereta api di India.⁸² Truk-truk Nepal juga diizinkan mengangkut kargo transit antara Nepal dan Calcutta dalam kondisi yang tercantum dalam prosedur dan memorandum yang terlampir pada Perjanjian Transit 1978. Nepal juga menggunakan gudang dan fasilitas penyimpanan lainnya di beberapa titik *transshipment*.⁸³

Transportasi udara internasional Nepal tumbuh mengesankan, namun sebagian besar adalah lalu lintas penumpang, terutama wisatawan. Pada 1979, kargo udara hanya mencapai 1 persen dari perdagangan negara ketiga berdasarkan volume dan sekitar 15 persen nilainya. Kegiatan ekspor mengambil bagian sekitar 25 persen dari total kargo udara dan proporsinya meningkat. Sementara untuk kegiatan impor, sebagian besar barang yang masuk ke Nepal melalui udara berasal dari Asia (terutama Jepang dan Hongkong), sementara kegiatan ekspor melalui udara dikirim ke Eropa dan Amerika Serikat. Hanya sebagian kecil kargo udara yang dibawa oleh pesawat *Royal Nepal Airlines Corporation* (RNAC). RNAC tidak menawarkan layanan kargo reguler dan ruang kargo hanya tersedia pada saat ada penumpang yang tidak mencukupi. *Thai International* dan maskapai asing lainnya membawa sebagian besar kargo udara.

Transportasi udara masih menjadi kendala bagi lalu lintas perdagangan Nepal. Permasalahan yang dihadapi Nepal terlalu besar untuk negara yang sangat miskin dengan banyak prioritas lainnya. Tidak ada ruang penyimpanan dan fasilitas lainnya yang cukup memadai di Bandara Tribhuvan, Kathmandu, Nepal. Prosedur bea cukai dan penanganannya juga rumit. Tidak ada peralatan (penerangan, instrumentasi, dan lain sebagainya). Untuk lepas landas malam dan pendaratan, tarif kargo udara sangat tinggi dan Nepal memiliki perjanjian yang tidak memadai dengan negara lain untuk hak pendaratan, transfer antar jalur dan sebagainya.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Narayan Khadka, 1991, *The Crisis in Nepal-India Relations*, *Journal of South Asian and Middle Eastern Studies*, Vol. 15, No. 1, 1991, hlm. 56-70.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ Martin Ira Glassner, "Negotiating Nepal's access to the sea", *Ibid.*

⁸² *Ibid.*

⁸³ *Ibid.*

Pilihan transit lain yang memungkinkan untuk Nepal adalah transportasi sungai.⁸⁴ Sejumlah penelitian yang telah dilakukan selama sekitar dua puluh tahun terakhir telah mengungkapkan bahwa transportasi sungai di Nepal tidak mungkin digunakan karena sungai-sungai besar di Terai sangat dangkal dan dasar sungai yang terus mengalami pergeseran.⁸⁵ Namun ada satu sungai di Nepal yang dapat dijadikan sarana transportasi menuju India yaitu Sungai Gandak yang pada akhirnya akan bermuara ke Sungai Gangga, India.⁸⁶ Beroperasinya jalur Sungai Gandak ini tergantung pada Kanal Farakka Barrage di India.⁸⁷ Kegiatan perdagangan yang melewati rute Sungai ini diperkirakan lebih menghemat 50 % dari angkutan kereta api.⁸⁸

Selain itu, kereta gantung antara Kathmandu-Hetaura juga menjadi alat transportasi bagi Nepal untuk menuju India Utara, tepatnya di daerah Birgunj.⁸⁹ Setiap pengangkutnya memiliki kapasitas 1,21 meter kubik atau 544 kilogram, dan sistem ini dirancang untuk mengangkut hampir 28 metrik ton barang per jam di setiap arah selama 20 jam per hari, 350 hari per tahun, atau sekitar 152.000 ton per tahun di setiap arah.⁹⁰ Namun, kapasitas riilnya hanya sekitar 70.000 ton per tahun dan pada 1967-1967, rata-rata hanya 35.000 *Throughput Yield* (tpy).⁹¹ Kendala yang dihadapi dalam penggunaan transportasi ini adalah masalah teknis antara lain: operator yang tidak memadai, lalu lintas yang tidak mencukupi, dan ruang penyimpanan yang tidak memadai di Kathmandu.⁹² Berbagai hambatan ini mengakibatkan pemanfaatan sarana kereta gantung ini menjadi yang tidak menentu (kadang-kadang digunakan, namun seringkali tidak digunakan).

Ada satu alternatif lain yang bisa dipertimbangkan terkait masalah rute yaitu menggunakan pelabuhan laut India lainnya selain Calcutta. Terdapat koneksi kereta api yang baik antara Bombay, India, dengan Nepal barat. Juga, pelabuhan baru Paradip di selatan Calcutta dihubungkan oleh jalur persimpangan rel baru di Jalpaiguri (India), di dekat perbatasan Bangladesh.⁹³ Namun, India dengan tegas menolak rute alternatif ini.⁹⁴ India hanya memperbolehkan Calcutta sebagai titik pelabuhan yang dapat dimanfaatkan oleh Nepal.⁹⁵ Karenanya, Nepal beralih ke Chittagong di Bangladesh sebagai pelabuhan alternatif.⁹⁶

Bangladesh sangat kooperatif dalam hal ini dan pada tahun 1976 menandatangani Perjanjian Transit dengan Nepal.⁹⁷ Namun Perjanjian itu tidak dapat diimplementasikan karena India tidak mengizinkan kargo transit Nepal yang menuju atau dari Bangladesh untuk melintasi wilayah India dan menggunakan titik-titik persimpangan perbatasan India.⁹⁸ Baru pada tahun 1978, India memberikan izin terhadap jalur ini dengan

⁸⁴ M. Monirul Qader Mirza, Ahsan Uddin Ahmed, Qazi Kholiquzzaman Ahmad, *Ibid*.

⁸⁵ *Ibid*.

⁸⁶ *Ibid*.

⁸⁷ *Ibid*.

⁸⁸ *Ibid*.

⁸⁹ Martin Ira Glassner, "Transit Problems of Three Asian Land-Locked Countries...", *Ibid*, hlm. 25.

⁹⁰ *Ibid*.

⁹¹ *Ibid*.

⁹² *Ibid*.

⁹³ Deeptima Shukla, *Ibid*.

⁹⁴ *Ibid*.

⁹⁵ *Ibid*.

⁹⁶ Arun Kumar Sahu, *ibid*.

⁹⁷ The 1976 Trade and Payments Agreements Between His Majesty's Government of Nepal and the Government of the People's Republic of Bangladesh <<http://tepc.gov.np/pages/transit-agreement-bangladesh>> accessed 2 June 2020.

⁹⁸ Nihar Nayak, *ibid*.

ditandatangani *the 1978 Transit Protocol Nepal-India*.⁹⁹ Pengiriman transit sebenarnya dimulai pada Maret 1979, melintasi perbatasan antara Radhikapur (India) dan Birol (Bangladesh).¹⁰⁰ Saat ini, rute terbaik adalah melalui jalur kereta api antara Chittagong dan Jogbani, tetapi rute ini sangat panjang dan menghadapi banyak hambatan.¹⁰¹

Pelabuhan Chittagong sendiri jauh lebih baik untuk lalu lintas Nepal dalam transit daripada pelabuhan Calcutta karena biaya pelabuhan Chittagong lebih murah, sistem administrasinya lebih efisien dan formalitas kepabeanan tidak rumit daripada di Calcutta.¹⁰² Nepal saat ini menggunakan tiga gudang di pelabuhan Chittagong dan salah satunya dalam kondisi buruk.¹⁰³ Otoritas pelabuhan Chittagong membangun gudang besar khusus untuk barang-barang Nepal.¹⁰⁴ Jarak antara Chittagong dan Jogbani adalah 428 km. Jarak ini tentu lebih jauh 7-10 hari jika di bandingkan jarak dari Calcutta ke Jogbani.¹⁰⁵ Karena beberapa faktor inilah maka Chittagong tidak banyak digunakan untuk jalur perdagangan internasional Nepal.¹⁰⁶

SIMPULAN

Penelitian ini telah memperjelas bahwa *Land-locked State*, salah satunya adalah Nepal, banyak menghadapi tantangan, khususnya di bidang perdagangan internasional (kegiatan ekspor impor) karena ketidakmampuan mereka untuk mengamankan “kebebasan transit” berupa akses ke laut, khususnya ke pelabuhan Negara Transit. Pada gilirannya, tantangan-tantangan ini menyebabkan keterbelakangan secara ekonomi dan rendahnya daya saing mereka di pasar internasional. Walaupun terlihat, berdasarkan praktik yang dilakukan oleh Nepal, ia telah banyak berusaha untuk mencari solusi atas tantangan ini melalui perjanjian bilateral antara Negara Transit seperti India dan Bangladesh, namun tetap saja implementasi dari UNCLOS maupun perjanjian bilateral ini sulit untuk dilaksanakan. Selain karena persoalan posisi tawar yang lemah, juga belum adanya pedoman penafsiran atas UNCLOS, sehingga hal ini menyebabkan Negara Transit seringkali memberikan penafsiran yang sesuai dengan kepentingan negaranya secara tidak proporsional sehingga *Land-locked State* menjadi pihak yang tak berdaya.

Pada akhirnya, persoalan-persoalan yang dihadapi oleh *Land-locked State* seharusnya menjadi perhatian semua masyarakat internasional yang kemudian dapat dicarikan solusi dengan menempatkan *Land-locked State* dan Negara Transit pada posisi yang seimbang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Kishor Uprety. (2006). *The Transit Regime for Landlocked States*, The World Bank, Washington D.C.

⁹⁹ Surya P. Subedi, *ibid*.

¹⁰⁰ *Ibid*

¹⁰¹ *Ibid*.

¹⁰² AKM Solayman Hoque and SK Biswas, 1970, Berthing Problem of Ships in Chittagong Port and Proposal for Its Solution, *Journal of Mechanical Engineering*, Vol. 37, hlm. 66-70.

¹⁰³ *Ibid*.

¹⁰⁴ *Ibid*.

¹⁰⁵ *Ibid*.

¹⁰⁶ *Ibid*.

Martin Ira Glassner. (1970). *Access to the Sea for Developing Landlocked States*, Martinus Nijhoff, The Hague.

M. Monirul Qoder Mirza, Ahmed Ahsan Uddin and Ahmad Qozi K. (2008). *Interlinking of Rivers in India: Issues and Concerns*, CRC Press, Florida.

Jurnal

Yeghiazarian, A. (2014). Armenia as a landlocked state: Transit opportunities. *Central Asia & the Caucasus* (14046091), 15(4). < <https://cyberleninka.ru/article/n/armenia-as-a-landlocked-state-transit-opportunities/viewer> > diakses 2 Juni 2020.

Bayeh, E. (2015). The Rights of Land-Locked States in the International Law: The Role of Bilateral/Multilateral Agreements. *Social Sciences*, 4(2), 27-30.

Dignan, T., Haynes, K. E., Conway, D., & Shrestha, N. R. (1989). Land and landlessness among rural-to-rural migrants in Nepal's Terai region. *International Regional Science Review*, 12(2), 189-209.

Dwarakish, G. S., & Salim, A. M. (2015). Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. *Aquatic Procedia*, 4, 295-301.

Faye, M. L., McArthur, J. W., Sachs, J. D., & Snow, T. (2004). The challenges facing landlocked developing countries. *Journal of Human Development*, 5(1), 31-68.

Glassner, M. I. (1983). Transit problems of three Asian land-locked countries: Afghanistan, Nepal and Laos. *Maryland Series in Contemporary Asian Studies*, 1983(4), 1.

_____, Negotiating Nepal's Access to the Sea, CEMOTI, 2003, No. 35, hlm. 41-59. La question de l'enclavement en Asie Centrale. < https://www.persee.fr/doc/cemot_0764-9878_2003_num_35_1_1681 > diakses 1 Juni 2020

Yeghiazarian, A. (2014). Armenia as a landlocked state: Transit opportunities. *Central Asia & the Caucasus* (14046091), 15(4). < <https://www.banglajol.info/index.php/JME/article/view/829> > diakses 18 Juli 2020

Jayaraman, T. K., & Shrestha, O. L. (1976). Some trade problems of landlocked Nepal. *Asian Survey*, 16(12), 1113-1123. < https://www.jstor.org/stable/pdf/2643448.pdf?ab_segments=0%2Fbasic_SYC-5187%2Fcontrol&refreqid=search%3A79dee11eb5ebcaa5e18b4b0775fd3484 > diakses 19 Juni 2020.

Amira, A. J., & Apriliana, A. N. R. (2020). Customary Right On The Sea By International Law Of The Sea Perspective Related To The Law Number 5 OF 1960. *Jurnal Ius*, 8(3). http://jurnalius.ac.id/ojs/index.php/jurnalIUS/article/view/810/pdf_180, diakses 20 Agustus 2021. Diakses 20 Agustus 2021.

Khadka, N. (1991). The Crisis in Nepal-India Relations. *Journal of South Asian and Middle Eastern Studies*, 15(1).

Nayak, N. (2010). India-Nepal Peace and Friendship Treaty (1950): Does it Require Revision?. *Strategic Analysis*, 34(4), 579-593. < <https://www.tandfonline.com/doi/s/10.1080/09700161003802778?scroll=top&needAccess=true&journalCode=rsan20> > diakses 1 Juni 2020.

Rana, M. S. (2013). China meets India in Nepal: A historical and future perspective.

- Indian Journal of Asian Affairs, 59-73.
- Sacareau, I. (2009). Changes in environmental policy and mountain tourism in Nepal. *Journal of Alpine Research*| *Revue de géographie alpine*, (97-3).
- Sah, J. P., Sah, S. K., Acharya, P., Pant, D., & Lance, V. A. (2000). Assessment of water pollution in the Narayani River, Nepal. *International Journal of Ecology and Environmental Science*, 26, 235-252.
- Kumar Sahu, A. (2015). Future of India–Nepal Relations: Is China a Factor?. *Strategic Analysis*, 39(2), 197-204.
- Shukla, D. (2006). India-Nepal relations: Problems and prospects. *The Indian Journal of Political Science*, 355-374. < <https://www.jstor.org/stable/pdf/41856222.pdf?refreqid=excelsior%3A92d3b601b04a23ef3b41134c4e54546d> > diakses 1 Juni 2020.
- Sinjela, A. M. (1982). Freedom of Transit and the Right of Access for Land-Locked States: The Evolution of Principle and Law. *Ga. J. Int'l & Comp. L.*, 12, 31. < <https://digitalcommons.law.uga.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1904&context=gjicl> > diakses 4 Mei 2020 at 10.35 WIB.
- Subedi, S. P. (1994). India-Nepal security relations and the 1950 treaty: time for new perspectives. *Asian Survey*, 34(3), 273-284. < <https://www.jstor.org/stable/pdf/2644985.pdf?refreqid=excelsior%3A3834fca66ed35e6f04a2746f2070ea62> > diakses 20 Juni 2020.
- Thoms, C. A. (2007). Constituting forest communities in the hills of Nepal. *The International Journal of Biodiversity Science and Management*, 3(2), 115-125.
- Uprety, K. (1993). Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary study of a contested Right. *Dick. J. Int'l L.*, 12, 401.
- _____, 2003, From Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for Landlocked States' Rights to Trade through Access to the Sea-A Retrospective Review, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Vol. 7, No. 1.
- Usmawadi, U. (2017). PENGATURAN HAK TRANSIT NEGARA DARATAN DALAM HUKUM INTERNASIONAL. *Simbur Cahaya*, 24(1 Jan 2017), 4285-4315. < <http://journal.fh.unsri.ac.id/index.php/simburcahaya/article/view/46> > diakses 2 June 2020

Tesis

- Rana, R.K., (2010), Right of Access of Land-Locked State to the Sea by the Example of Bilateral Agreement between Land-Locked State- Nepal and Port State – India, *Master's Thesis in Law of the Sea*, University of Tromsø.

Makalah

- Koh, T.T.B. (1982). Final Session of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, (11 Desember 1982) < https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf > diakses 2 Juni 2020

Laporan

- Economic Commission on Africa (ECA), (1966), *Transit Problems of African Landlocked*

States, U.N. Doc. E/CN.14/TRANS/29.

United Nations Development Programme, (2002), *Human Development Report*, UNDP.
UNCTAD, (1973), *Transport Strategy for Landlocked Developing States*, U.N. TDBOR, at
6, U.N. Doc. TD/B/453/Add.1, Rev.1.

Perjanjian International

Convention on the Law of the Sea, Opened for Signature Dec. 10, 1982, U.N. Doc. A.CONF.62/122, Reprint in United Nations, Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index, U.N. Sales No. E 83.V.5. (1983)

The 1950 Treaty of Trade and Commerce between the Governments of India and Nepal < <https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/6291/Treaty+of+Trade+and+Commerce> > diakses 20 Juni 2020

The 1960 Treaty of Trade and Transit Between the Governments of India and His Majesty's Government of Nepal < <http://www.commonlii.org/in/other/treaties/INTSer/1960/18.html> > diakses 20 Juni 2020

The 1971 Treaty of Trade and Transit Between the Government of India and His Majesty's Government of Nepal < <https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/5176/treaty+of+trade+and+transit+protocol> > diakses 25 Juni 2020

The 1976 Trade and Payments Agreements Between His Majesty's Government of Nepal and the Government of the People's Republic of Bangladesh < <http://tepc.gov.np/pages/transit-agreement-bangladesh> > diakses 2 Juni 2020

The 1978 Agreement Between the Government of India and His Majesty's Government of Nepal to Control Unauthorized Trade < <http://www.commonlii.org/in/other/treaties/INTSer/1978/14.pdf> > diakses 2 Juni 2020

Website

Nepal, S.K., Tourism as a Key to Sustainable Mountain Development: The Nepalese Himalayas in Retrospect, 27 Juni 2020, diakses dari < <http://www.fao.org/tempref/docrep/fao/004/y3549e/y3549e03.pdf> >

OMCT, Nepal General Evaluation: Nepal A Country Profile, (OMCT), 27 Juni 2020, diakses dari < https://www.omct.org/files/interdisciplinary-study/ii_b_3_nepal_general_evaluation.pdf >

UNDP, Nepal Braces for Graduation from an LDC, 2 Juni 2020, diakses dari < https://www.np.undp.org/content/nepal/en/home/operations/projects/poverty_reduction/snpc/nepal-braces-for-graduation-from-an-ldc.html >

United Nations, General Assembly - Forty Sixth Session, 25 Juni 2020, diakses dari < <https://undocs.org/en/A/RES/46/212> >

Xinhua, Nepal-China Joint Venture Himalaya Airlines Connects Kathmandu and Beijing for First Time (Xinghuanet, 27 October 2019), 25 Juni 2020, diakses dari < http://www.xinhuanet.com/english/2019-10/27/c_138507447.htm >