

PENGATURAN HAK TRANSIT NEGARA DARATAN DALAM HUKUM INTERNASIONAL

Oleh: Usmawadi

Abstrak

Di dunia adalah sekitar 44 negara daratan yang sebagian besar negara-negara daratan masuk kategori “Landlocked Developing Countries/LLDCs”. Negara-negara daratan ini tidak memiliki akses ke dan dari laut, tetapi harus melalui wilayah negara transit. Berdasarkan temuan, suatu negara daratan menikmati hak transit melalui wilayah negara transit dari dan ke kawasan laut. Hak transit negara daratan diatur dalam UNCLOS 1982 dan Konvensi New York 1965. Sebelumnya, hak negara daratan diatur dalam Statuta Barcelona 1921, GATT 1948 dan Konvensi Jenewa 1958. Perjanjian-perjanjian ini masih bersifat global, maka diperlukan pengaturan secara detail dan teknis dalam perjanjian bilateral, sub-regional dan regional antara negara-negara terkait. Oleh sebab itu, antara negara daratan dengan negara transit, perlu menindaklanjuti dalam perjanjian bilateral, sub-regional berkenaan dengan: bea-cukai, pajak atau pungutan-pungutan; zona bebas atau kemudahan bea cukai lainnya di pelabuhan negara di negara transit; serta pembangun dan perbaikan alat pengangkutan. Dalam pada itu, masyarakat internasional perlu memperhatikan kepentingan dari negara daratan-negara daratan yang masuk kategori sedang berkembang.

Kata Kunci: Pengaturan, Hak Transit, Negara Daratan dan Hukum Internasional

A. Pengantar

Jumlah negara daratan belum ada keseragaman, ada yang menyatakan sebanyak 48 negara,¹ 44 negara² dan 42 negara,³ yaitu 15 di Afrika, 12 di Asia, 2

¹ Geo lounge., *Landlocked Countries.*, Dalam [https://www.geolounge.com/landlocked-countries/\(12-2-2017\)](https://www.geolounge.com/landlocked-countries/(12-2-2017)). Sebanyak 46 negara daratan yang terletak di Afrika, Eropa dan Asia.

² <http://www.garfors.com/2013/08/the-two-double-landlocked->, diunduh 11 Maret 2016.

³ Ramesh Kumar Rana., *Right of Acces of Land-Locked State-Nepal and Port State-India.*, hal.2. Dalam <http://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/3239/thesis.pdf?sequence=1> (12-2-2017).

di Eropa dan 2 Amerika Latin dan Karibia.⁴ Sebagian besar negara-negara daratan masuk kategori “*Landlocked Developing Countries/LLDCs* (negara daratan berkembang). Jumlah negara daratan ini mendekati seperlima dari jumlah negara di dunia, negara-negara daratan ini tidak memiliki akses ke dan dari laut.⁵

⁴*Landlocked Developing Countries (LLDCs)*., dalam http://www.nationsonline.org/oneworld/developing_countries.htm, diunduh 12 Februari 2017.

⁵.Kishor Uprety, ”Landlocked States and Access to the Sea: An Evolutionary Study- of a Contested Right”, *Penn State International Law Review*., Vol. 12 No.3 Dickinson Journal of International Law., hal. 404. Dalam <http://elibrary.law.psu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1339&context=psilr>, diunduh 12 April 2017.

Konvensi Hukum Laut PBB 1982 (UNCLOS 1982), selain negara daratan (*land-locked states*) dikenal tiga kategori negara, yakni negara pantai (*coastal states*)⁶, negara kepulauan (*archipelagic state*), dan negara yang tidak beruntung secara geografis (*geographically disadvantages state*).⁷⁸ Jadi terdapat empat kategori negara, akan tetapi UNCLOS 1982 hanya menentukan kriteria dari negara kepulauan⁹ dan negara daratan.¹⁰ Secara umum, keempat kategori negara ini dapat dibedakan dari sudut kewilayahan. Negara pantai, negara kepulauan dan negara tidak beruntung secara geografis memiliki wilayah daratan, perairan dan wilayah udara. Sedangkan negara daratan hanya memiliki wilayah daratan dan wilayah udara saja.

Perbedaan kepemilikan unsur wilayah ini, bagi negara daratan memerlukan upaya dan langkah tertentu dalam hal pemanfaatan kawasan laut secara umum. Negara daratan, sebagaimana negara-negara dalam kategori yang lain, juga memiliki hak yang sama dalam pemanfaatan kawasan laut. Misalnya dalam pelayaran, perikanan di ZEE dan laut lepas, pemeliharaan lingkungan laut dan lain sebagainya.

Salah satu permasalahan hukum adalah berkenaan dengan hak akses negara daratan dari dan ke laut yang harus melewati wilayah dari satu atau lebih

⁶ Lihat Pasal 2 UNCLOS 1982.

⁷ Lihat Pasal 70 UNCLOS 1982.

⁸ Lihat Pasal 69 UNCLOS 1982.

⁹ Lihat Pasal 47 UNCLOS 1982.

¹⁰ Lihat Pasal 124 ayat (1) UNCLOS 1982.

negara lain(negara transit). Hak akses ke dan dari laut ini penting, karena secara historis laut memiliki dua fungsi penting, yaitu sebagai media komunikasi dan gudang besar sumber daya alam (hayati dan non-hayati).¹¹ Secara umum permasalahan yang dihadapi oleh negara-negara daratan, adalah:¹²

- a. *Lack of access to fishing and oceanic food sources ;*
- b. *High transportation and transit costs because of a lack of access to ports and world shipping operations ;*
- c. *Geopolitical vulnerabilities from dependence on neighboring countries for access to world markets and natural resources ; dan*
- d. *Military limitations because of the lack of naval options.*

Dengan demikian, karena akses suatu negara daratan dari dan ke kawasan lautharus melewati wilayah dari satu atau lebih negara tetangga.Fokus tulisan ini adalah bagaimana pengaturan internasional tentang hak akses negara daratan ke dan dari laut melewati wilayah negara transit ?.

¹¹.Malcolm N.Shaw., International Law., Penerjemah: Derta Sri Widowatie, Imam Baehaqi dan M.Khozim., *Hukum Internasional*, Nusa Media: Bandung, Cetakan 1, 2013., h. 547.

¹². Matt Rosenberg., *Landlocked Countries -Learn About the 44 Countries that Have No Direct Ocean Access*. Dalam<https://www.thoughtco.com/landlocked-countries-1435421>, diunduh 12 April 2017.

B. Pengertian-pengertian

Dalam UNCLOS 1982 ditentukan bahwa yang dimaksud dengan negara daratan adalah suatu negara yang tidak mempunyai pantai laut.¹³ Dengan tidak memiliki pantai laut, maka untuk akses dari dan ke laut negara daratan harus melewati wilayah negara lain. Negara yang dilewati untuk akses dari dan ke laut disebut negara transit.

Negara transit berarti suatu negara, dengan atau tanpa pantai laut, yang terletak antara suatu negara tak berpantai dan laut, yang melalui wilayahnya dilakukan lalu lintas dalam transit.¹⁴ Sedangkan dimaksud dengan “lalu lintas dalam transit” berarti transit orang, bagasi, barang dan alat pengangkutan melintasi wilayah satu atau lebih negara transit, dimana lintas melalui wilayah demikian, dengan atau tanpa alih kapal (transshipment), digudangkan, dipecah-pecah (breaking bulk), atau perubahan dalam cara pengangkutan, hanya merupakan suatu bagian dari suatu perjalanan yang lengkap yang mulai atau berakhir di dalam wilayah negara tak berpantai.¹⁵

Alat pengangkutan berarti:¹⁶

1. kereta api, alat pengangkutan laut, danau dan sungai dan kendaraan darat; dan
2. di mana keadaan lokal menghendaknya, orang dan binatang pengangkut barang.

¹³ Pasal 124 Ayat (1.a).

¹⁴ *Ibid.*, Ayat (1.b).

¹⁵ *Ibid.* Ayat (1.c).

¹⁶ *Ibid.* Ayat (1.d).

Selain kedua, jenis alat pengangkutan ini, negara tak berpantai dan negara transit, dengan mengadakan persetujuan antara mereka, dapat memasukan pipa saluran dan pipa gas dan alat pengangkutan lain sebagai alat pengangkutan.¹⁷

Walaupun belum ada keseragaman tentang jumlah negara daratan, empatpuluh empat negara daratan di dunia adalah :¹⁸Afghanistan, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaijan, Belarus, Bhutan, Bolivia, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Central African Republic, Chad, Czech Republic, Ethiopia, Hungary, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Laos, Lesotho, Liechtenstein (double landlocked), Luxembourg, Macedonia, Malawi, Mali, Moldova, Mongolia, Nepal, Niger, Paraguay, Rwanda, San Marino, Serbia, Slovakia, South Sudan, Swaziland, Switzerland, Tajikistan, Turkmenistan, Uganda, Uzbekistan (double landlocked), Vatican, Zambia dan Zimbabwe.

Kemudian dapat dikelompokkan, yaitu : Kelompok Asia Tengah (6), Kelompok Eropa (9), Kelompok Afrika Tengah (5), Kelompok Afrika Selatan (4), Kelompok Afrika Timur (3), Kelompok Kaukasus (2) dan Kelompok Amerika Selatan (2).¹⁹ Menurut penulis lain, 42 negara daratan tersebar di Afrika (15 negara), Eropa (13 negara), Asia (12 negara) dan Amerika Latin (2 negara).²⁰

¹⁷ *Ibid.*, Ayat (2).

¹⁸ <http://www.garfors.com/2013/08/the-two-double-landlocked->. Lihat juga <https://www.ngelounge.com/landlocked-countries/>, diunduh 11 Maret 2016.

¹⁹ *Negara Terkurung Daratan.*, Dalam <http://id.m.wikipedia.org> (11 Maret 2016). Lihat juga *Landlocked country*, https://www.revolvy.com/topic/Landlocked%20country&item_type=topic, diunduh 22 Februari 2017.

²⁰ *Op.cit.*, Ramesh Kumar Rana.

Selain itu, dapat dikelompokkan sebagai “negara daratan tunggal”²¹ dan “negara daratan ganda”.²² Negara daratan tunggal di Afrika (3), Asia (4), dan Eropa (7).²³ Sedangkan negara daratan ganda hanya ada dua di dunia, yaitu Liechtenstein di Eropa Tengah dan Uzbekistan di Asia Tengah.²⁴

Di kawasan Asia Tenggara, satu-satunya negara daratan tunggal adalah Laos. Dari Laos untuk mencapai pantai Laut China Selatan mesti melewati wilayah Vietnam atau jika ke Teluk Thailand melewati wilayah Thailand. Kemudian di Asia Tengah adalah Uzbekistan sebagai negara daratan ganda, karena untuk akses ke dan dari Laut Kaspia harus melewati wilayah negara Turkmenistan dan Kazakhstan. Kedua negara ini, contoh dari negara daratan tunggal dan ganda dari 12 negara daratan di kawasan Asia.²⁵ Kedua negara tersebut dijadikan contoh untuk memperlihatkan bahwa pada intinya, baik negara daratan tunggal maupun negara daratan ganda, akses ke dan dari laut harus melewati wilayah negara lain, yang disebut “negara transit”. Perbedaannya, bagi negara daratan tunggal yang dilewati untuk akses ke dan dari laut hanya wilayah

²¹ Negara daratan yang wilayahnya tidak dikelilingi oleh negara daratan.

²² Negara daratan yang wilayahnya dikelilingi oleh beberapa sesama negara daratan.

²³ Data lain menyatakan bahwa negara daratan tunggal di Afrika (2): Lesotho, Swaziland; di Asia (4): Bhutan, Laos, Mongolia, Nepal; di Eropa (6): Andorra, Belarus, Luxembourg, Moldova (if Transnistria is excluded), San Marino, dan the State of the Vatican City; dan di Caucasus (1): South Ossetia (partially recognized). Lihat., *Op.Cit., Landlocked country*.

²⁴ *Double Landlocked Countries.*, dalam <http://www.howderfamily.com/blog/double-landlocked-countries/>, diunduh tanggal 22 Februari 2017.

²⁵ Di kawasan Asia terdapat 12 negara daratan: Kazakhstan, Mongolia, Afghanistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Laos, Kyrgyzstan, Nepal, Tajikistan, Azerbaijan, Bhutan dan Armenia. Lihat <http://www.quickgs.com/list-of-largest-landlocked-countries-of-world/>, diunduh tanggal 31 Maret 2017.

satu negara transit, sedangkan bagi negara daratan ganda untuk akses ke dan dari laut melewati lebih dari satu negara transit.

C. Hak dan Kemudahan Negara Daratan Dalam Konvensi Internasional.

Hingga dewasa ini terdapat beberapa konvensi atau perjanjian internasional yang mengatur hak-hak dan kemudahan-kemudahan negara daratan melewati “negara transit”. Konvensi atau perjanjian internasional dimaksud antara lain :

1. Konvensi Hukum Laut (UNCLOS) 1982.

Dalam UNCLOS 1982 ditentukan beberapa hak dan kemudahan bagi negara daratan melewati wilayah negara transit dalam lintas antara wilayahnya ke dan dari laut. Adapun hak dan kemudahan dimaksud sebagai berikut :

a. Hak Akses ke dan dari Laut.

UNCLOS 1982 menentukan bahwa negara daratan Memiliki hak untuk akses ke dan dari laut untuk keperluan melaksanakan hak yang bertalian dengan kebebasan laut lepas dan warisan bersama umat manusia dengan

menggunakan semua alat pengangkutan.²⁶ Kebebasan di laut lepas, memang merupakan hak semua negara, begitu juga di Kawasan yang merupakan warisan bersama umat manusia. Persyaratan dan cara untuk melaksanakan kebebasan transit harus disepakati antara negara daratan dan negara transit melalui persetujuan bilateral, sub-regional atau regional.²⁷ Negara transit berdaulat penuh atas wilayahnya, mempunyai hak untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk menjamin bahwa hak dan kemudahan bagi negara daratan tidak akan mengurangi kepentingannya yang sah.²⁸ Jadi negara daratan, sebagai negara yang diberikan akses ke dan dari laut melalui wilayah negara tetangganya yang disebut dengan “negara transit”. Yang berhak melintas adalah orang, barang, binatang pengangkut barang dan alat transportasi melalui wilayah negara transit. Bahkan alat transportasi, meliputi alat transportasi darat dan perairan. Tata cara dan persyaratan transit dari negara daratan ke dan dari laut melewati negara transit, ditentukan oleh negara-negara yang bersangkutan.

b. Bea-cukai, pajak dan pungutan-pungutan lain

Ditentukan bahwa lalu lintas dalam transit tidak dikenakan beacukai, pajak atau pungutan-pungutan lain apapun kecuali pungutan-pungutan yang dipungut untuk jasa khusus yang diberikan bertalian dengan lalu lintas

²⁶ Pasal 125 Ayat (1).

²⁷ Pasal 125 Ayat (2).

²⁸ *Ibid.*, Ayat (3).

demikian. Alat pengangkutan dalam transit dan kemudahan lain yang disediakan dan digunakan oleh negara daratan tidak boleh dikenakan pajak atau pungutan yang lebih tinggi dari pada yang dipungut atas penggunaan alat pengangkutan negara transit.²⁹ Kemudian guna memudahkan lalu lintas dalam transit, zona bebas atau kemudahan bea cukai lainnya dapat disediakan di pelabuhan masuk dan keluar di negara transit, dengan persetujuan antara negara itu dengan negara daratan.³⁰

Dalam hal tidak terdapat alat pengangkutan dalam negara transit untuk melaksanakan kebebasan transit atau dalam hal alat yang ada, termasuk instalasi pelabuhan dan peralatannya, bagaimanapun juga tidak mencukupi, Negara transit dan negara daratan yang bersangkutan dapat bekerjasama dalam membangun atau memperbaikinya.³¹

Hak-hak negara daratan berdasarkan UNCLOS 1982 dan persetujuan khusus yang bertalian dengan pelaksanaan hak akses ke dan dari laut, yang menetapkan hak dan kemudahan yang disebabkan karena kedudukan geografis khusus negara daratan dikecualikan dari berlakunya klausula "*most-favoured-nation*".³² Dengan dikecualikannya klausula "*most-favoured-nation*" berarti

²⁹ Pasal 127.

³⁰ Pasal 128.

³¹ Pasal 129.

³² Pasal 126. Klausul Most-Favoured Nation (MFN) adalah klausul yang mensyaratkan perlakuan non-diskriminasi dari suatu negara terhadap negara lainnya. Berdasarkan klausul ini salah satu negara yang memberikan perlakuan khusus atau preferensi kepada suatu negara, maka perlakuan tersebut harus juga diberikan kepada negara-negara lainnya yang tergabung dalam suatu perjanjian.

kesepakatan atau perjanjian yang dibuat antara negara daratan dengan negara transit bertalian dengan hak akses ke dan dari laut, tidak berlaku bagi negara-negara lain. Atau dengan kata lain, perjanjian atau kesepakatan hanya berlaku terbatas bagi negara daratan dan negara transit yang bersangkutan.

Selain itu UNCLOS 1982 tidak menutup kemungkinan adanya pemberian kemudahan-kemudahan lebih besar dikemudian hari.³³ Negara transit selain memberikan hak bagi bagi negara daratan untuk melewati wilayah negaranya (hak akses dan kemudahan-kemudahan lainnya) juga diwajibkan mengambil segala tindakan yang tepat untuk mencegah terjadinya kelambatan atau kesulitan yang bersifat teknis dalam lalu lintas transit.³⁴ Apabila kelambatan atau kesulitan demikian terjadi, pejabat yang berwenang dari negara transit dan negara tak berpantai yang bersangkutan harus bekerjasama untuk menghilangkan kelambatan atau kesulitan demikian secepatnya.³⁵

Jadi, ada beberapa persetujuan yang harus dibuat antara negara daratan dengan negara transit, yakni mengenai:

MFN adalah prinsip utama GATT. Secara ringkas MFN merupakan prinsip bahwa perdagangan internasional antara anggota WTO harus dilakukan secara non-diskriminasi. Hal itu mengandung arti bahwa konsesi yang diberikan kepada suatu negara mitra dagang harus berlaku pula bagi semua negara lainnya. Semua negara ditempatkan pada kedudukan yang sama. Prinsip ini merupakan lawan dari prinsip "*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*" yang berarti bahwa perjanjian hanya mengikat pihak-pihak yang mengadakannya saja. Dengan perkataan lain perjanjian itu tidak mengikat pihak ketiga. Lihat Jeane Neltje Saly., *Analisis Yuridis Hak Memperoleh Perlindungan Negara Berkembang Dalam Dinamika WTO.*, dalam <http://bphn.go.id>., diunduh tanggal 12 Maret 2017.

³³ Pasal 132.

³⁴ Pasal 130 Ayat (1).

³⁵ *Ibid.*, Ayat (2).

1. bea-cukai, pajak atau pungutan-pungutan ;
2. zona bebas atau kemudahan bea cukai lainnya di pelabuhan negara transit ;
dan
3. pembangunandan perbaikan alat pengangkutan.

c. Hak-Hak Negara Daratan Di Kawasan Laut

Hak akses ke dan dari laut atau hak negara daratan ke dan dari laut melewati wilayah negara (negara-negara) tetangga di atas, dapat dikatakan dalam rangka mendukung pelaksanaan hak-hak lain negara daratan di kawasan laut. Sebab selain hak-hak negara daratan di negara transit seperti disebutkan di atas, negara daratan memiliki hak-hak yang berkaitan dengan pemanfaatan kawasan laut lainnya.

1. Di laut teritorial, selat internasional dan perairan kepulauan.

Kapal semua negara, baik negara pantai maupun negara daratan, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial.³⁶ Kapal dan pesawat udara negara daratan, juga menikmati hak lintas transit di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.³⁷ Selain itu, kapal dan pesawat udara negara daratan menikmati hak alur laut kepulauan di perairan kepulauan.³⁸

³⁶ Lihat Pasal 17 UNCLOS 1982 bandingkan dengan Pasal 14 Konvensi Jenewa 1958 tentang Laut Teritorial dan Zona Tambahan.

³⁷ Pasal 38 Ayat (1).

³⁸ Lihat Pasal 53 Ayat (2).

2. Di Zona Ekonomi Eksklusif.

Di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) negara daratan menikmati dua macam hak. Pertama, hak menikmati kebebasan pelayaran dan penerbangan serta meletakkan pipa dan kabel bawah laut, dan penggunaan laut yang sah lainnya bertalian dengan kebebasan-kebebasan tersebut.³⁹ Kedua hak untuk berpartisipasi dalam eksploitasi kelebihan cadangan ikan di ZEE suatu negara pantai.⁴⁰

Perlu dikemukakan bahwa perbedaan kedua macam hak ini adalah, hak kebebasan pelayaran dan penerbangan serta peletakan pipa dan kabel bawah laut dapat dikatakan berlaku di ZEE semua negara pantai. Sedangkan hak berpartisipasi untuk eksploitasi cadangan ikan di ZEE, terbatas hanya bagi kelebihan cadangan di ZEE negara pantai-negara pantai yang berada di kawasan atau sub-kawasan yang sama.

3. Di Laut Lepas

Berdasarkan UNCLOS 1982 bahwa laut lepas terbuka untuk semua negara, baik negara pantai maupun negara daratan. Semua negara menikmati kebebasan-kebebasan sesuai ketentuan UNCLOS 1982 dan hukum internasional yang lainnya, yaitu:⁴¹

³⁹.Pasal 58 Ayat (1).

⁴⁰ Pasal 69 Ayat (1).

⁴¹ Lihat Pasa 87 Ayat (1).

- 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; dan*
- f. *freedom of scientific research, subject to Parts VI and XIII.*

Bertalian dengan hak kebebasan pelayaran, ditentukan lebih lanjut bahwa setiap negara, baik berpantai atau daratan berhak melayarkan kapal yang mengibarkan benderanya.⁴² Dengan demikian hak kebebasan berlayar juga dinikmati oleh kapal-kapal yang terdaftar di negara-negara daratan, dan di atas kapal tersebut berlaku yurisdiksi negara daratan yang bersangkutan.

4. Di Kawasan (The Area)

Pasal 136 UNCLOS 1982 menentukan bahwa kawasan dan sumber daya alamnya adalah warisan bersama umat manusia. Peningkatan partisipasi aktif negara daratan dalam aktivitas di kawasan dengan memperhatikan kepentingan-kepentingan dan kebutuhan khusus negara-negara daratan dan negara yang tidak beruntung secara geografis guna mengatasi rintangan-

⁴² Lihat Pasal 90.

rintangan yang timbul karena letaknya yang tidak menguntungkan, termasuk letaknya yang jauh dari kawasan dan kesukaran akses ke dan dari kawasan.⁴³

Jadi pada prinsipnya, dalam hal pelayaran baik di laut teritorial, selat internasional, perairan kepulauan dan di laut lepas tidak ada bedanya antara kapal yang mengibarkan bendera negara pantai dengan kapal yang mengibarkan bendera negara daratan. Begitupun berkenaan dengan pelabuhan-pelabuhan laut. Ditentukan bahwa kapal yang mengibarkan bendera negara daratan harus menikmati perlakuan yang sama dengan yang diberikan pada kapal asing lainnya di pelabuhan-pelabuhan laut.⁴⁴

Selain itu, hak yang sama dengan negara yang tidak beruntung secara geografis untuk berpartisipasi aktif dalam eksploitasi kelebihan cadangan ikan di ZEE dari negara-negara pantai/kepulauan dalam kawasan atau subkawasan yang sama. Bahkan mendapat perlakuan dan perhatian khusus berkaitan dengan Kawasan dan pemanfaatan sumber daya alam di kawasan.

2. Menurut Konvensi New York 1965

Konvensi New York adalah “*the Convention on Transit Trade of Land-Locked States 1965*”. Konvensi ini hanya instrumen multilateral yang mencoba untuk menentukan penyelesaian (solusi) bagi permasalahan khusus negara

⁴³ Lihat Pasal 148.

⁴⁴ Pasal 131.

daratan (*Land-locked State/LLS*). Asal Konvensi terdapat dalam inisiatif yang disponsori oleh empat negara daratan Asia -Afghanistan, Lao PDR, Mongolia, dan Nepal- selama *the ECAFE Ministerial Conference on Economic Cooperation in Asia* yang diadakan di Manila bulan Desember 1963.⁴⁵ Konferensi mengadopsi resolusi yang mendukung perlunya pengakuan hak bagi negara daratan untuk kebebasan transit ke laut. ECAFE telah mengadopsi resolusi yang lain selama pertemuan tahun 1964 di Tehran yang menyiapkan pertemuan pertama UNCTAD. Resolusi ini merekomendasikan bahwa persoalan kebebasan akses (*free access*) baik dipertimbangkan selama pertemuan UNCTAD berikutnya. Dalam pertemuan UNCTAD berikutnya, rancangan "*Convention Relating to the Transit Trade of Landlocked Countries*" telah dipresentasikan oleh Afghanistan, Laos dan Nepal serta didukung oleh delapan negara Afrika.⁴⁶

Konvensi New York 1965 dimulai dengan pembukaan yang relatif panjang yang menampilkan kembali kutipan resolusi Majelis Umum ke 11, delapan prinsip UNCTAD 1964 dan pasal 3 Konvensi Hukum Laut 1958. Konvensi terdiri dari 23 pasal. Banyak klausula diambil dari Statuta

⁴⁵ ECAFE (Economic Commission for Asia dan Far East). Negara anggotanya yang merupakan negara tanpa akses adalah Afganistan, Laos dan Nepal.

⁴⁶ Kishor Uprety., *The Regime Transit For Landlocked States International Law and Development Perspectives.*, Law, Justice and Development Series 34771, The World Bank., 2006, hal.66-67. Dalam <http://unohrlls.org/UserFiles/File/Publications/LLDC/WB%20transit%20regime%20for%20LLDC%202005.pdf>.atau <https://openknowledge.worldbank.org/.../347710PAPER0Tr101OFFICI>, diunduh 12 Maret 2016.

Barcelona.⁴⁷ Konvensi ini hanya diterapkan antara negara daratan dan negara pelabuhan. Hal ini terlihat dari definisi “lalu lintas dalam transit”.⁴⁸

Secara ringkas konvensi ini mengatur kebebasan transit, ditentukan bahwa:⁴⁹

- a. Kebebasan transit harus diberikan sesuai dengan syarat yang ditetapkan Konvensi untuk lalu lintas dan alat pengangkut. Tunduk pada ketentuan lain konvensi, langkah-langkah yang diambil pihak-pihak untuk mengatur dan menperlancar trafik melintasi wilayah mereka harus memudahkan lalu lintas dalam transit pada rute-rute yang disepakati bersama yang digunakan untuk transit di negara-negara yang bersangkutan. Sesuai dengan persyaratan dalam Konvensi, non-diskriminasi akan diberlakukan atas dasar tempat asal, keberangkatan, masuk, keluar atau tujuan atau setiap keadaan terkait kepemilikan barang atau kepemilikan, tempat pendaftaran atau bendera kapal, kendaraan darat atau alat transport lain yang digunakan.
- b. Ketentuan yang mengatur pemakaian alat transportasi, ketika melintasi sebagian atau seluruh wilayah negara pihak yang lain, harus ditentukan berdasarkan persetujuan umum antara negara-negara yang bersangkutan,

⁴⁷ Secara rinci penjelasan tentang Statuta Barcelona dianjurkan membaca, antara lain : *Kishor Uprety.,” 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* (2003). Dalam <http://www.commonlii.org/sg/journals/SGJIIntCompLaw/2003/10.pdf>, diunduh 15 Maret 2016.

⁴⁸ Lihat uraian tentang pengertian “lalu lintas dalam transit”.

⁴⁹ Lihat Pasal 2.

dengan memperhatikan konvensi multilateral internasional yang mana negara-negara tersebut menjadi pihak.

- c. Setiap negara pihak akan berwenang, sesuai dengan hukum, aturan dan perundang-undangannya, melintas melalui atau akses ke wilayahnya orang-orang yang diperlukan untuk “lalu lintas dalam transit”.
- d. Setiap negara akan mengizinkan lalu lintas dalam transit melintasi wilayah perairan mereka sesuai dengan prinsip-prinsip hukum kebiasaan internasional atau konvensi internasional yang berlaku dan dengan pengaturan-pengaturan internal mereka.

Lalu lintas dalam transit tidak akan diwajibkan oleh setiap otoritas di negara transit tunduk kewajiban bea cukai atau pungutan pajak import atau ekspor ataupun hak khusus bertalian dengan transit. Namun dalam lalu lintas transit tersebut dapat tarik pungutan yang dimaksudkan semata-mata untuk membiayai ongkos supervisi dan administrasi dalam transit tersebut. Besarnya setiap pungutan mesti di diberitahuka secepat mungkin dengan biaya yang tercakup dan persyaratannya, pungutan dilakukan sesuai persyaratan non-diskriminasi.⁵⁰

Tarif-tarif dan alat transportasi (pengangkutan) ditentukan :⁵¹

⁵⁰ Pasal 3.

⁵¹ Pasal 4.

- a. Negara-negara pihak berupaya untuk menetapkan, adanya persyaratan, di tempat masuk dan keluar, sebagaimana di tempat *trans-shipment*,⁵² alat pengangkutan dan peralatan pendukung cukup untuk melakukan lalu lintas dalam transit tanpa penundaan yang tidak perlu.
- b. Negara-negara pihak berupaya penerapkan pada lalu lintas transit, penggunaan fasilitas yang dioperasikan dan diadministrasikan oleh negara, tarif dan pungutan disesuaikan dengan persyaratan tarif dan memperhitungkan kompetisi komersial adalah layak baik besar maupun cara mereka menerapkan. Tarif dan pungutan harus dipastikan bagi fasilitas lalu lintas dalam transit, dan tidak lebih besar dari tariff atau pungutan yang diberlakukan oleh negara pihak untuk transportasi barang melalui wilayah mereka dengan akses ke laut. Ketentuan ini juga berlaku untuk tarif dan pungutan yang berlaku juga bagi lalu lintas transit yang menggunakan fasilitas yang dioperasikan dan diadministrasikan oleh badan hukum atau individu, dalam hal tariff dan pungutan yang diterapkan atau dikontrol oleh negara-negara pihak.⁵³

⁵² Dalam hal pengangkutan di laut, *trans-shipment* diartikan dengan alih kapal. Berhubung konvensi ini menyangkut pengangkutan di wilayah darat maka istilah *transshipment* lebih tepat diartikan dengan “pemindahan dari satu alat pengangkut ke alat pengangkut lain”. Masalah *transshipment* merupakan suatu masalah transportasi dimana sebagian atau seluruh barang yang diangkut dari tempat asal tidak langsung dikirim ke tempat tujuan tetapi melalui tempat transit (*transshipment nodes*).

⁵³ Istilah "fasilitas" mencakup alat pengangkutan, instalasi pelabuhan dan rute yang dipakai untuk memungut tarif atau pungutan.

- c. Setiap biaya penarikan yang ditentukan sebagai monopoli dalam pemakaian jalan air untuk lalu lintas dalam transit mesti diorganisir agar tidak menghalangi transit kapal.
- d. Ketentuan dalam pasal ini harus diterapkan berdasarkan persyaratan non-diskriminasi dalam pasal 2 ayat (1).⁵⁴

Selanjutnya, bertalian dengan metode (cara) dan dokumentasi bertalian dengan bea cukai, transportasi dan lain-lain. Ditentukan bahwa:⁵⁵

- a. Negara-negara pihak akan menerapkan langkah administrasi dan bea cukai yang diizinkan untuk dilakulan lalu lintas dalam transit secara bebas, tidak terputus dan berkelanjutan. Jika diperlukan mereka dapat berunding untuk menyetujui upaya yang diperlukan guna menjamin dan mempermudah transit tersebut.
- b. Negara-negara pihak berupaya menggunakan cara yang sederhana pendokumenan dan tepat guna bertalian dengan bea cukai, transportasi dan prosedur administrasi lain berkaitan dengan transit bagi semua perjalanan transit di wilayah mereka, termasuk setiap *trans-shipment*, pergudangan, pemisahan, serta penggantian moda transportasi yang mungkin dilakukan dalam perjalanan tersebut.

⁵⁴ Tindakan non-diskriminasi akan diberlakukan atas dasar tempat asal, keberangkatan, masuk, keluar atau tujuan atau setiap keadaan terkait kepemilikan barang atau kepemilikan, tempat pendaftaran atau bendera kapal, kendaraan darat atau alat transport lain yang digunakan.

⁵⁵ Pasal 5.

Bertalian dengan penyimpanan barang dalam transit, ditentukan bahwa⁵⁶

- a. Persyaratan penyimpanan barang dalam transit di tempat masuk dan keluar, serta di tingkat Injutan (intermediate stages) di negara transit dapat ditetapkan dengan persetujuan antara negara-negara terkait. Negara transit akan memberikan syarat penyimpanan setidaknya sama dengan yang diberikan bagi barang-barang yang berasal dari atau masuk ke negara mereka.
- b. Tarif-tarif dan pungutan-pungutan harus ditetapkan sesuai pasal 4.⁵⁷

Khusus mengenai penundaan dan kesulitan ditentukan:⁵⁸

- a. Kecuali dalam kasus darurat, semua upaya harus dilakukan oleh negara-negara pihak untuk menghindari penundaan dalam atau hambatan dalam lalu lintas transit.
- b. Dalam hal terjadi penundaan atau kesulitan dalam lalu lintas transit, otoritas berwenang di negara transit atau negara-negara dan negara daratan harus bekerjasama untuk mengeliminir dengan cara terbaik yang mereka miliki.

Seperti dalam UNCLOS 1982, dalam Konvensi ini diatur tentang zona bebas dan kemudahan-kemudahan bea cukai lainnya. Ditentukan :⁵⁹

- a. Untuk memudahkan lalu lintas dalam transit, zona bebas atau kemudahan-kemudahan bea cukai lainnya dapat disediakan di pelabuhan masuk dan

⁵⁶ Pasal 6.

⁵⁷ Maksudnya sesuai dengan persyaratan tariff dan pungutan yang berlaku dalam lalu lintas transit.

⁵⁸ Pasal 7.

⁵⁹ Pasal 8.

keluar di negara transit, dengan persetujuan antara negara transit dan negara daratan.

- b. Kemudahan-kemudahan serupa dapat juga disediakan untuk kesejahteraan negara tidak memiliki pantai laut atau pelabuhan laut.

Dalam pada itu, mengenai memperbesar fasilitas ditentukan bahwa konvensi tidak memerlukan dalam setiap cara penarikan fasilitas transit yang besar daripada yang ditetapkan dan yang sesuai dengan azas persyaratan yang disetujui antar negara pihak atau yang diberikan oleh negara pihak. Konvensi juga tidak menghalangi memperbesar fasilitas yang diberikan untuk masa mendatang.⁶⁰ Seperti UNCLOS 1982, konvensi ini tidak memberlakukan klausula “*most-favoured-nation*”, terutama fasilitas dan hak-hak khusus yang diberikan kepada negara daratan yang memiliki letak geografi khusus. Akan tetapi negara daratan yang tidak menjadi pihak dapat mengklaim fasilitas dan hak khusus yang diberikan kepada negara daratan berdasarkan konvensi atas dasar “klausula *most-favoured-nation*” dari perjanjian antara negara daratan dan negara pihak yang memberikan fasilitas dan hak-hak khusus tersebut.⁶¹ Jika suatu negara pihak memberikan kepada negara daratan (yang letak geografinya khusus) fasilitas dan kemudahan lebih besar dari yang ditentukan konvensi, fasilitas dan hak-hak khusus tadi dapat dibatasi bagi negara daratan itu (tidak menjadi pihak), kecuali

⁶⁰ Pasal 9

⁶¹ Pasal 10 Ayat (1) mencatumkan kalimat “...are exclude from the operation of the *most-favoured-nation clause*. ...”

sejauh pemotongan pajak dari fasilitas atau hak-hak khusus tadi lebih besar dari negara daratan yang lain bertentangan ketentuan “*most-favoured-nation*” perjanjian antara negara daratan tadi dengan negara pihak yang memberikan fasilitas dan hak-hak khusus tersebut.⁶²

Serlanjutnya, konvensi ini mengatur beberapa pengecualian, yaitu:

- a. Kesehatan puvblik, keamanan dan perlindungan hak kekayaan intelektual.⁶³
 1. Tidak ada negara pihak yang terikat pada konvensi membolehkan orang-orang izin memasuki wilayahnya yang terlarang, atau barang-barang yang dilarang masuk, baik atas alasan moral umum, kesehatan umum ataupun keamanan, atau pencegahan penyakit hewan atau tumbuhan atau hama.
 2. Setiap negara pihak akan menetapkan tindak pencegahan dan upaya yang rasional untuk menjamin bahwa orang-orang atau barang-barang, terutama barang bersifat monopoli, benar-benar dalam transit, dan alat pengangkut dipakai untuk melintaskan barang-barang tersebut, begitu juga melindungi keamanan rute dan alat komunikasi.
 3. Konvensi tidak mempengaruhi upaya pihak-pihak sesuai konvensi internasional umum, global atau regional, yang sudah ada atau yang akan ditutup kemudian, ketentuan-ketentuan tersebut bertalian dengan :

⁶² *Ibid.*, Ayat (2).

⁶³ Pasal 11.

- i. Eksport atau import atau transit barang bentuk tertentu seperti narkotika atau obat-obat berbahaya lainnya atau senjata; atau
 - ii. Perlindungan benda industri, benda seni atau tulisan, merek dagang dan sumber petunjuk atau sebutan asal serta memberantas persaingan tidak sehat.
4. Konvensi tidak akan mencegah setiap tindakan negara pihak yang diambil guna melindungi kepentingan keamanannya yang esensial.
- b. Dalam keadaan darurat.⁶⁴

Upaya yang bersifat umum atau khusus yang diwajibkan kepada negara pihak dalam keadaan darurat yang membahayakan kelangsung politik atau keamanannya, dapat dikecualikan dan keadaan yang sesingkat mungkin, meliputi deviasi ketentuan konvensi mengenai azas kebebasan transit selama periode tersebut berlangsung.

Konvensi ini tidak menentukan hak dan kewajiban pihak bersengketa (beligerensi) dan pihak netral pada waktu perang. Konvensi akan tetap berlaku dalam waktu perang sepanjang hak dan kewajiban tersebut dibenarkan.⁶⁵ Konvensi ini tidak memaksakan atas suatu negara pihak setiap kewajiban yang bertentangan dengan hak dan kewajibannya sebagai anggota PBB.⁶⁶

⁶⁴ Pasal 12.

⁶⁵ Pasal 13.

⁶⁶ Pasal 14.

Terakhir, konvensi ini berlaku berdasarkan azas ‘timbang balik’ (*reciprocity*). Kebebasan transit bagi negara-negara akan diberikan sesuai dengan ketentuan konvensi ini untuk lalu lintas transit dan alat pengangkut. Transit tersebut dilakukan dengan cara yang diterima umum dan tidak diskriminasi. Peraturan yang mengatur alat pengangkut ditentukan oleh negara-negara terkait, tanpa mengabaikan perjanjian-perjanjian inter-nasional dimana negara-negara tersebut menjadi pihak.⁶⁷

Demikianlah, ketentuan-ketentuan konvensi New York 1965 yang perlu dikemukakan berkaitan dengan hak-hak negara daratan di wilayah negara transit. Walaupun konvensi ini mendapat banyak kritik, menurut C. Palazzoli, Konvensi New York mempunyai dua keuntungan yang jelas:⁶⁸

- a. *It shows that enforceable rules for transit rights of LLS can indeed be formulated in the framework of a multilateral convention intended to be universal in scope.*
- b. *It served as a basis for negotiations on the question of the transit of LLS in UNCLOS III.*

Sebelum kedua konvensi ini, secara internasional pengaturan hak negara daratan diatur dalam Statuta Barcelona 1921, GATT 1948⁶⁹ dan Konvensi Jenewa 1958.⁷⁰

⁶⁷ Pasal 15.

⁶⁸ Dalam Kishor Uprety. *Op.Cit.*, The Regime... h. 75.

⁶⁹ Dalam Statuta Barcelona terbatas tentang kebebasan transit bagi kereta api dan jalur air, dalam GATT juga mencakup transportasi jalan raya (overland transport). Lihat Kishor Uprety., “From Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for Landlocked States’ Rights to Trade

Akan tetapi, menurut R. Makil baru setelah Konvensi New York 1965 yang merupakan persetujuan internasional pertama yang memberikan posisi khusus bagi negara daratan.⁷¹

Perjanjian-perjanjian di atas berlaku secara global, sehingga bersifat umum, sedangkan pengaturan secara detail dan teknis perlu diatur dalam perjanjian bilateral, sub-regional dan regional antara negara-negara terkait. Pengaturan yang perlu ditindaklanjuti dalam perjanjian bilateral, sub-regional dan regional berkenaan dengan: bea-cukai, pajak atau pungutan-pungutan; zona bebas atau kemudahan bea cukai lainnya di pelabuhan negara di negara transit; dan pembangun dan perbaikan alat pengangkutan.

Berkenaan dengan persetujuan/perjanjian yang bersifat khusus dan teknis antara negara daratan dengan negara transit, contohnya yang dilaksanakan oleh Laos dengan negara-negara tetangganya (Vietnam dan Thailand) sebagai negara transit. Laos telah mengadakan perjanjian dengan dua negara transit, antara lain :

1. Transportasi darat, yaitu :⁷²

a. *Agreement on Road Transport Between Lao PDR and Vietnam, 1996*; dan

through Access to the Sea-Retrospective Review". *Singapore Journal of International & Comparative Law*, (2003, hal. 206. www.commonlii.org/sg/journals/SJIntCompLaw/.../10.pdf, diunduh tanggal 31 Maret 2017. Lihat juga pasal V GATT tentang Freedom of Transit.

⁷⁰ Lihat Pasal 3 Konvensi tentang Laut Lepas.

⁷¹ Dalam Kishor Uprety, *Op.cit*, From.... h. 213.

⁷² Laos melakukan persetujuan transportasi darat, selain dengan dua negara ini, juga dengan Kamboja dan Cina, bahkan dalam kerangka *Great Mekong Subregion (GMS)*. Namun menurut hemat penulis dari segi ekonomi akses Laos ke dan dari laut tentu lebih menguntungkan melalui wilayah Vietnam atau Thailand.

- b. *Agreement on Road Transport Between Loa PDR and Thailand 1999*;
2. Fasilitas Pelabuhan dengan Vietnam, yaitu *Agreement on the Utilization of Vung Ang Seaportt Between Loa PDR and Vietnam 2001* ; dan
3. *Agreement Between and Among The Government of the Loa People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Vietnam 1999*.

Contoh lainnya, antara Afganistan dan Pakistan. Kedua negara ini mengadakan “*The Afghanistan-Pakistan Transit Trade Agreement (APTTA) 2010*”. Persetujuan ini memfasilitasi pergerakan barang antara dua negara.⁷³ Nepal dengan India, Rakyat Republik Cina dan Banglades, yaitu *Treaty of Trade, Treaty of Transit and Trade Related Agreements Between Government of Nepal and Neighbouring Countries (India, People's Republic of China and Bangladesh)*, sedangkan contoh perjanjian kawasan satu di antaranya: “*ASEAN Framework Agreement On the Facilitation of Good in Transit*”. Perjanjian ditandatangani di Hanoi, Vietnam tanggal 16 Desember 1998, diikuti oleh semua negara anggota ASEAN, termasuk Laos sebagai negara daratan.

D. Penutup

Berdasarkan uraian di atas, maka suatu negara daratan menikmati hak transit melalui wilayah negara transit dari dan ke kawasan laut. Hak transit negara

⁷³ Persetujuan ini ditandatangani 28 Oktober 2010, dilengkapi 2 lampiran dan 4 protokol.

daratan di atur dalam UNCLOS 1982 dan Konvensi New York 1965. Sebelum kedua konvensi ini, hak negara daratan diatur dalam Statuta Barcelona 1921, GATT 1948 dan Konvensi Jenewa 1958. Perjanjian-perjanjian di atas berlaku secara global, sehingga bersifat umum, sedangkan pengaturan secara detail dan teknis perlu diatur dalam perjanjian bilateral, sub-regional dan regional antara negara-negara terkait.

Oleh sebab itu, antara negara daratan dengan negara transit, perlu menindaklanjuti dalam perjanjian bilateral, sub-regional berkenaan dengan: bea-cukai, pajak atau pungutan-pungutan; zona bebas atau kemudahan bea cukai lainnya di pelabuhan negara di negara transit; serta pembangun dan perbaikan alat pengangkutan. Dalam pada itu, masyarakat internasional perlu memperhatikan kepentingan dari negara daratan-negara daratan yang masuk kategori sedang berkembang.

DAFTAR PUSTAKA

INTERNET

Double Landlocked Countries., dalam <http://www.howderfamily.com/blog/double-landlocked-countries/>, diunduh 22 Februari 2017.

Geo lounge., *Landlocked Countries.*, Dalam <https://www.geolounge.com/landlocked-countries/>, diunduh 12 Februari 2017.

Jeane Neltje Saly., *Analisis Yuridis Hak Memperoleh Perlindungan Negara Berkembang Dalam Dinamika WTO.*, dalam <http://bphn.go.id>., diunduh 12 Maret 2016.

Kumar Rana, Ramesh., *Right of Acces of Land-Locked State-Nepal and Port State-India.*, hal.2.Dalam <http://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/3239/thesis.pdf?sequence=1>, diunduh 12 Februari 2017.

Landlocked Developing Countries (LLDCs)., dalam http://www.nationsonline.org/oneworld/developing_countries.htm, diunduh 12 Februari 2017.

Landlocked country .,https://www.revolvy.com/topic/Landlocked%20country&item_type=topic, diunduh 22 Februari 2017.

Negara Terkurung Daratan., Dalam <http://id.m.wikipedia.org> diunduh 11 Maret 2016.

N.Shaw, Malcolm., *International Law.*, Penerjemah: Derta Sri Widowatie, Imam Baehaqi dan M.Khozim., *Hukum Internasional*, Cetakan I 2013, Nusa Media, Bandung.

Rosenberg, Matt., *Landlocked Countries -Learn About the 44 Countries that Have No Direct Ocean Access.* Dalam<https://www.thoughtco.com/landlocked-countries-1435421> diunduh 12 Maret 2017.

Uprety, Kishor., "Landlocked States and Access to the Sea:An Evolutionary Study- of a Contested Right"., *Penn State International Law Review.*, Vol. 12 No.3 Dickinson Journal of International Law., hal. 404. Dalam <http://elibrary.law.psu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1339&context=psilr>, diunduh 12 April 2017.

....., *The Regime Transit For Landlocked States International Law and Development Perspectives.*, Law, Justice and Development Series 34771, The World Bank., 2006, hal. 66-67. Dalam <http://unohrlls.org/UserFiles/File/Publications/LLDC/WB%20transit%20regime%20for%20LLDC%202005.pdf>. atau

<https://openknowledge.worldbank.org/.../347710PAPER0Tr101OFFICI>,
diunduh 12 Maret 2016.

....., “Fron Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for Landlocked States’ Rights to Trade through Acces to the Sea- Retrospective Review”. *Singapore Journal of International & Comparative Law*.,(2003, hal. 206.www.commonlii.org/sg/journals/SGJIntCompLaw/.../10.pdf, diunduh 31 Maret 2017.

<http://www.commonlii.org/sg/journals/SGJIntCompLaw/2003/10.pdf>., diunduh 15 Maret 2016.

<https://www.ngeolounge.com/landlocked-countries/>, diunduh 11 Maret 2016.

<http://www.quickgs.com/list-of-largest-landlocked-countries-of-world/>, diunduh 31-Maret 2017.

<http://www.garfors.com/2013/08/the-two-double-landlocked->, diunduh 11 Maret 2016.

KONVENSI DAN PERSETUJUAN

UNCLOS 1982

New York Convention, 1965 atau the Convention on Transit Trade of Land-Locked States 1965”.

Agreement on Road Transport Between Loa PDR and Vietnam, 1996.

Agreement on Road Transport Between Loa PDR and Thailand 1999.

Agreement on the Utilization of Vung Ang Seaportt Between Loa PDR and Vietnam 2001.

Agreement Between and Among The Government of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam 1999.

The Afghanistan–Pakistan Transit Trade Agreement (APTTA) 2010.

Treaty of Trade, Treaty of Transit and Trade Related Agreements Between Government of Nepal and Neighbouring Countries (India, People's Republic of China and Bangladesh)

ASEAN Framework Agreement On the Facilitation of Good in Transit.