

**LAOS TANPA LAUT: TANTANGAN AKSES MARITIM DI BAWAH
UNCLOS BAGI NEGARA *LANDLOCKED***

LANDLOCKED LAOS: THE CHALLENGE OF MARITIME ACCESS

UNDER UNCLOS FOR LANDLOCKED COUNTRIES

Diah Ayu Pramesti Makhadina

Universitas Gadjah Mada

Korespondensi Penulis : diahayupramestimakhadina@mail.ugm.ac.id

Citation Structure Recommendation :

Makhadina, Diah Ayu Pramesti. *Laos Tanpa Laut: Tantangan Akses Maritim di Bawah Unclos bagi Negara Landlocked*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.7. No.1 (2026).

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji akses maritim Laos sebagai negara tanpa pantai dalam perspektif hukum internasional, khususnya berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Meskipun UNCLOS telah menjamin hak akses ke laut dan kebebasan transit bagi negara *landlocked*, implementasinya masih menghadapi berbagai hambatan berupa ketergantungan terhadap negara transit, tingginya biaya logistik, prosedur administratif yang kompleks, serta pengaruh faktor politik dan ekonomi negara transit. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan. Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer berupa konvensi internasional dan instrumen hukum terkait, serta bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal dan artikel ilmiah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterbatasan geografis Laos berdampak terhadap optimalisasi hak akses maritim dan pemanfaatan sumber daya laut. Oleh karena itu, diperlukan penguatan kerja sama regional, optimalisasi instrumen hukum internasional, serta pembangunan infrastruktur transportasi dan konektivitas lintas negara guna meningkatkan aksesibilitas maritim dan mendukung pembangunan ekonomi Laos secara berkelanjutan.

Kata Kunci: Akses Maritim, Laos, Negara Tanpa Pantai, UNCLOS 1982

ABSTRACT

This study examines Laos's maritime access as a landlocked country from the perspective of international law, specifically based on the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Although UNCLOS guarantees the right of access to the sea and freedom of transit for landlocked countries, its implementation still faces various obstacles, including dependence on transit states, high logistics costs, complex administrative procedures, and the influence of political and economic factors in transit states. This study employs a normative legal research method with a legislative approach. The legal materials used consist of primary legal sources, such as international conventions and related

legal instruments, as well as secondary legal sources, including books, journals and scholarly articles. The results of the study indicate that Laos's geographical limitations impact the optimization of maritime access rights and the utilization of marine resources. Therefore, it is necessary to strengthen regional cooperation, optimize international legal instruments, and develop cross-border transportation infrastructure and connectivity to enhance maritime accessibility and support the sustainable economic development of Laos.

Keywords: Maritime Access, Laos, Landlocked Country, UNCLOS 1982

A. PENDAHULUAN

Saat ini terdapat sekitar tiga puluh negara tanpa pantai di dunia, tergantung apakah entitas seperti Andorra dan Kota Vatikan dihitung sebagai “negara”. Dari jumlah tersebut empat belas atau hampir setengahnya berada di Afrika, lima di Asia, dua di Amerika Selatan dan sisanya di Eropa. Semua negara kecuali yang berada di Eropa tergolong miskin, dan enam belas diantaranya termasuk dalam kategori “negara paling kurang berkembang” di dunia menurut perhitungan PBB. Keenam belas negara ini tidak hanya mewakili setengah dari semua negara tanpa pantai, tetapi juga lebih dari setengah dari dua puluh sembilan negara paling tidak berkembang. Proporsi ini tidak terjadi secara kebetulan.¹

Jika tidak ada hambatan politik, strategis, atau sosial akibat terkurung daratan, konsekuensi ekonominya akan cukup serius. Pertama-tama, jarang yang jauh dari laut, yang masih mengangkut kebanyakan perdagangan internasional dunia, berarti biaya transportasi yang tinggi. Masalah jarak diperparah oleh sifat medan. Kebanyakan negara tanpa pantai dipisahkan dari laut oleh pegunungan tinggi, lebih curam, atau tebing, hutan lebat, atau wilayah yang jarang dihuni yang tidak menghasilkan maupun mengonsumsi banyak barang. Tidak ada dari masalah-masalah ini yang khas bagi negara-negara tanpa pantai.² Semua juga dialami oleh daerah-daerah pendalaman negara-negara pesisir yang sedang berkembang. Yang memperparah masalah-masalah ini bagi negara-negara tanpa pantai adalah bahwa di antara mereka dan alut terdapat setidaknya satu batas internasional, kadang-kadang lebih dari satu. Hal ini berarti negara-negara transit dapat dan seringkali melakukan prosedur transit dan bea cukai yang rumit,

¹ Martin Ira Glassner, *Occasional Papers/Reprint Series in Contemporary Asian Studies*, Maryland International Law Society, No.4 (1983), p.2.

² *Ibid.*.

dokumen berlebihan, tarif yang lebih tinggi untuk lalu lintas transit daripada lalu lintas domestik.³

Negara Terkurung Daratan, menurut definisi Pasal 124 ayat (1) Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982, adalah negara yang tidak memiliki wilayah pesisir. Akibatnya, negara yang Terkurung Daratan (LLS) ini, khususnya memiliki akses yang sangat terbatas terhadap perikanan dan budidaya perairan. Topik utama mengenai LLS adalah Laos sebagai bagian dari organisasi internasional yang sebagian besar anggotanya merupakan negara-negara maritim, yaitu ASEAN.⁴

Hingga saat ini, satu-satunya sumber daya hayati perairan yang dimiliki Laos adalah Sungai Mekong serta perairan kecil lainnya seperti kolam, genangan air dan gua bawah air. Sebagai sumber utama, Sungai Mekong dieksploitasi secara berlebihan sementara sungai ini harus memenuhi kebutuhan subsisten setiap rumah tangga. Di sisi lain, sifat Sungai Mekong sangat musiman yang menyebabkan ketidakmampuan memenuhi permintaan perikanan di Laos. Perjanjian Laos dengan Vietnam memberikan izin kepada Laos untuk memiliki Angkatan Laut sendiri, namun tidak banyak indikasi tentang nelayan Laos, karena sebagian besar nelayan Laos beroperasi secara ilegal atau menggunakan bendera asing.⁵

Pelanggaran utama terhadap Laos sebagai *Landlocked State* adalah Pasal 125 dan Pasal 131 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 yang mengatur mengenai kebebasan dan hak-hak negara *Land-Locked State* untuk memanfaatkan laut secara penuh serta hak-hak *Landlocked State* untuk diperlakukan setara dengan negara-negara pesisir lainnya.⁶ Laos, sebagai negara tanpa pantai atau negara terkurung daratan, mereka tidak memiliki akses ke dan dari laut. Prinsip dasar yang mengatur hukum laut adalah bahwa daratan mendominasi laut sehingga status teritorial daratan menjadi titik awal untuk menentukan hak-hak maritim negara-negara.

³ *Ibid.*

⁴ Thomas Sudarso, Rachma Indriyani, Winarno Budyatmojo dan Andi Rahman, *The Interplay Between Laos as Landlocked State and its Surrounding Coastal States*, Yustisia Jurnal Hukum Vol.6, No.2 (Agustus 2017), p.350.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

Kebebasan untuk menggunakan perairan laut dunia merupakan salah satu prinsip kebiasaan tertua dalam hukum internasional. Secara khusus, penyempitan wilayah di mana prinsip-prinsip tersebut berlaku dimulai dengan Konferensi Pertama PBB tentang Hukum Laut pada tahun 1950-an. Aktor utama dalam penyempitan kebebasan ini adalah negara-negara pesisir yang berusaha mengklaim kendali atas wilayah dan sumber daya maritim. Namun, hasilnya adalah pelanggaran terhadap kebebasan pergerakan barang, jasa dan orang, yang pada akhirnya mengganggu kebebasan navigasi.⁷

Beberapa negara yang tidak memiliki akses ke laut tidak selalu mengalami kesulitan akibat statusnya sebagai negara yang tidak memiliki akses ke laut. Negara tanpa pantai seperti Laos mungkin akan berfokus pada kegiatan ekonomi yang daya saingnya tidak terlalu dipengaruhi oleh jarak dan transportasi, serta memperkuat hubungan perdagangan regional guna mengurangi dampak negatif dari lokasi geografisnya yang terpencil.⁸ Keterbatasan geografis yang dimiliki Laos atau negara tanpa pantai lainnya tidak selalu menjadi hambatan mutlak bagi pembangunan ekonomi apabila negara tersebut mampu menyusun strategi pembangunan yang adaptif terhadap kondisi geografisnya. Dalam konteks Laos, penguatan sektor-sektor ekonomi yang tidak terlalu bergantung pada akses langsung ke laut, seperti sektor jasa dan industri berbasis nilai tambah dapat menjadi alternatif untuk mengurangi ketergantungan terhadap biaya transportasi internasional yang tinggi. Upaya Laos untuk mengatasi keterbatasan sebagai negara tanpa pantai tidak hanya bergantung pada jaminan hukum internasional, namun Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 telah memberikan aturan mengenai hak negara tanpa pantai bagaimana.

Dengan demikian, penulisan ini bertujuan untuk menelaah Laos sebagai negara *Landlocked* dengan negara-negara tetangganya yang berbatasan dengan pesisir mengenai hak akses Laos ke pelabuhan negara-negara pesisir sebagaimana

⁷ Gabriel E. B. Inyang dan James E. Archibong, *Statutory Challenges of Landlocked States in the Exercise of Fundamental Rights and Obligations under the UNCLOS Regime*, Innovations Number, No.81 (Juni 2025), p.854.

⁸ Buavanh Vilavong, *The Integration of Laos into the International Economy: Global Production Sharing, Landlockedness and Trade Costs*, PhD Thesis, Australian National University, 2018, p.18.

mengenai hak-hak akses sudah jelas diatur dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penting untuk dirumuskan beberapa permasalahan hukum yang akan dikaji dalam penelitian ini sebagai berikut.

1. Mengapa hak akses maritim bagi negara tanpa pantai seperti Laos sebagaimana diatur dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 belum dapat terealisasi secara optimal?
2. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi keterbatasan akses maritim Laos dalam perspektif hukum internasional?

B. PEMBAHASAN

1. Permasalahan Hukum Akses Maritim Laos Sebagai *Landlocked State*

a. Pengaturan hukum internasional

Negara-negara yang terkurung daratan atau negara tanpa pantai berhak atas akses ke dan dari laut untuk tujuan menjalankan hak-hak yang diatur dalam Konvensi, termasuk yang berkaitan dengan kebebasan laut lepas dan warisan bersama umat manusia. Untuk itu, negara-negara yang terkurung daratan berhak atas kebebasan transit melalui wilayah negara-negara transit dengan segala sarana transportasi.⁹ Sebagaimana bahwa negara tanpa pantai memiliki hak dasar berdasarkan Pasal 125 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982, sementara bagian khusus mengenai mereka diatur dalam pasal-pasal mulai dari Pasal 124 hingga 131.¹⁰ Hal ini menunjukkan betapa besarnya perhatian yang diberikan kepada negara-negara semacam ini.

Jika kita membicarakan pada Pasal 125 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982, pasal tersebut mengatur tentang hak transit bagi negara tanpa pantai melalui wilayah negara transit untuk memperoleh akses ke laut dan dari laut.

“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

⁹ Thomas Sudarso, Rachma Indriyani, Winarno Budyatmojo dan Andi Rahman, *The Interplay Between Laos as Landlocked State and its Surrounding Coastal States*, p.352-353.

¹⁰ *Ibid.*.

*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”.*¹¹

Pada Pasal 125 ayat (1) Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 menyatakan bahwa negara tanpa pantai memiliki hak untuk mengakses laut guna menjalankan kebebasan di laut, seperti perdagangan internasional dan pelayaran. Maka, negara tanpa pantai tetap memiliki hak untuk menikmati akses ke laut internasional, tetapi pelaksanaannya harus dilakukan melalui kerja sama dan persetujuan dengan negara yang wilayahnya digunakan untuk transit. Implementasi Pasal 125 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 terhadap Laos terlihat melalui penggunaan wilayah negara tetangga sebagai jalur transit menuju laut yang dijalankan melalui perjanjian kerja sama. Namun, dalam praktiknya Laos masih sangat bergantung pada stabilitas hubungan politik dan kebijakan negara transit.

Selain Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982, Pasal 2 ayat (1) Konvensi 1965 tentang Perdagangan Transit Negara-Negara yang Terkurung Daratan (*Convention on Transit Trade of Land Locked*) mengatur bahwa kebebasan transit harus diberikan sesuai ketentuan Konvensi ini bagi lalu lintas transit dan sarana angkut.¹² Dengan tunduk pada ketentuan-ketentuan lain dalam Konvensi ini, langkah-langkah yang diambil oleh negara-negara pihak untuk mengatur dan memfasilitasi lalu lintas yang melintas wilayah mereka harus memudahkan lalu lintas transit pada rute-rute yang digunakan dan dapat diterima bersama oleh negara-negara pihak yang bersangkutan. Sesuai dengan ketentuan Konvensi ini, tidak boleh dilakukan diskriminasi yang didasarkan pada tempat asal, keberangkatan, masuk, keluar, atau tujuan.¹³

¹¹ United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1992*, Art.125.

¹² Thomas Sudarso, Rachma Indriyani, Winarno Budyatmojo dan Andi Rahman, *The Interplay Between Laos as Landlocked State and its Surrounding Coastal States*, p.352.

¹³ *Ibid.*.

Selama bertahun-tahun, komunitas internasional telah mengadopsi sejumlah instrumen hukum internasional yang memuat ketentuan-ketentuan yang bertujuan membantu negara-negara tanpa pantai memperoleh akses ke pelabuhan laut melalui lalu lintas transit melalui negara-negara tetangga. Ada empat instrumen hukum utama yang memuat definisi mengenai lalu lintas transit adalah:

- 1) *Convention and Statute on Freedom of Transit, 1921 (entry into force 31 October 1922; 50 parties)*.¹⁴
- 2) *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), 1947, now part of GATT 1994 (provisional entry into force 1 January 1948; 150 members of the World Trade Organization (WTO))*.¹⁵
- 3) *Convention on Transit Trade of Land-Locked States, 1965 (entry into force 9 June 1967; 38 States parties)*;
- 4) *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (entry into force 16 November 1994; 155 States parties)*.¹⁶

b. Prinsip Freedom of Transit

Prinsip *freedom of transit* ini menjadi pokok bahasan dalam banyak perjanjian dan konvensi internasional karena masalah-masalah yang dihadapi oleh negara-negara tanpa pantai. Negara-negara tanpa pantai harus menghadapi banyak masalah, mulai dari biaya transportasi yang sangat tinggi hingga masalah defisit perdagangan luar negeri. Masalah biaya transportasi telah disoroti dalam studi yang disusun oleh *United Nations Commission on Trade and Development (UNCTAD)* bahwa ketiadaan akses ke laut merupakan hambatan utama dalam pembangunan ekonomi dan sosial.¹⁷

Melihat permasalahan yang dihadapi negara-negara tanpa pantai, apakah negara-negara ini seharusnya memiliki hak akses ke laut tanpa syarat atau hak mereka bergantung pada syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh negara-negara transit? Jelas bahwa negara-negara tanpa pantai berpendapat bahwa

¹⁴ *Convention and Statute on Freedom of Transit, 1921*.

¹⁵ *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), 1947*.

¹⁶ UNCTAD Secretariat, *Regional Cooperation in transit transport: Solutions for landlocked and transit developing countries*, UNCTAD, 10 Juli 2007.

¹⁷ Arushi Malik, *Freedom of Transit*, diakses dari <https://ssrn.com/abstract=3333841>, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3333841>, p.1.

mereka memiliki akses ke laut tanpa syarat. Dasar dari klaim mereka adalah bahwa hak ini diberikan kepada mereka oleh kedaulatan mereka sendiri. Posisi geografis mereka menciptakan asumsi yang menguntungkan mereka mengenai hak akses ke laut. Kedua, mereka berargumen berdasarkan prinsip *res-communis*, yaitu lautan dan samudra terbuka bagi semua, baik itu negara-negara tanpa pantai.¹⁸

Kemudian, karena bergantung pada negara-negara transit untuk akses ke laut guna mengimpor dan mengekspor barang, negara-negara tanpa pantai menghadapi peningkatan waktu dan biaya pengangkutan barang-barang tersebut serta risiko yang lebih besar terhadap kehilangan atau kerusakan barang selama perjalanan. Hambatan lain meliputi kebutuhan akan armada transportasi darat yang besar dan pemeliharaan dan peningkatan jalur kereta api. Negara-negara tanpa pantai juga terpengaruh oleh situasi politik, ekonomi, teknis dan tata kelola di negara-negara transit mereka.¹⁹ Meskipun Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982 menjamin kebebasan transit secara umum, negara-negara tanpa pantai dan negara-negara transit harus menandatangani perjanjian bilateral, subregional, atau regional mengenai ketentuan dan tata cara penerapan kebebasan tersebut.²⁰

c. Hak Akses ke Laut dan Sumber Daya

Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982, meskipun hak akses ke laut bagi negara-negara yang terkurung daratan telah diterima oleh mayoritas negara, statusnya sebagai hukum internasional tetap tidak jelas. Akibatnya, negara-negara menuntut pernyataan yang lebih sah, objektif dan universal mengenai hak akses tersebut. Bagian ini mencakup Pasal 124 hingga 132.

Negara tanpa pantai berhak mengeksploitasi sumber daya hayati di ZEE negara-negara pesisir, sebagaimana diatur di pasal 69 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982.²¹ Namun, hak ini tidaklah mutlak dan harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan tertentu dalam UNCLOS.

¹⁸ *Ibid.*, p.2

¹⁹ Ernesta Swanepoel, *The Law of the Sea and Landlocked States*, South African Institute of International Affairs, 2020, p.3.

²⁰ United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1992*, Art.125 (2).

²¹ Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982.

Secara khusus, hal ini berkaitan dengan bagian yang wajar dari kelebihan sumber daya hayati di ZEE negara-negara pesisir dari subwilayah atau wilayah yang sama. Negara-negara yang tidak memiliki pantai harus berpartisipasi secara adil dalam memanfaatkan ini.²² Demikian pula, prinsip *equal sovereign rights* serta kemerdekaan politik dan ekonomi semua anggota masyarakat internasional, terlepas dari posisi geografis mereka, akan sangat terganggu jika akses bebas ke laut ditolak bagi negara-negara tanpa pantai. Sebagaimana ditekankan pada *Principle I of the Convention on Transit Trade of Land-locked States*:

“the recognition of the right of each land-locked state of free access to the sea is an essential principle for the expansion of international trade and economic development”.²³

Yang artinya, pengakuan atas hak setiap negara yang terkurung daratan untuk memiliki akses bebas ke laut merupakan prinsip esensial bagi perluasan perdagangan internasional dan pembangunan ekonomi.

2. Upaya atas Keterbatasan Akses Maritim Laos

Mengapa negara-negara tanpa pantai terus menerus menghadapi tantangan-tantangan tersebut? Smith berpendapat bahwa, karena kendala perdagangan, daerah-daerah yang terpencil secara geografis sulit untuk memperoleh keuntungan dari spesialisasi dan manfaat-manfaat yang menyertainya. Masalah ini didasarkan pada kesulitan transportasi darat jarak jauh, meskipun tetap ada hingga saat ini. Biaya transportasi yang tinggi umumnya menempatkan negara-negara tanpa pantai pada posisi yang sangat tidak menguntungkan dibandingkan dengan negara-negara tetangga mereka yang berbatasan dengan laut ketika bersaing di pasar global.²⁴

²² United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1992*, Art.69 (1).

²³ Zdenek Červenka, *The Right Of Access To The Sea Of African Land-Locked Countries*, *Verfassung Und Recht in Übersee / Law and Politics in Africa, Asia and Latin America*, Vol.6, No.3 (1973), p.299–308, 310.

²⁴ Michael L. Faye, John W. McArthur, Jeffrey D. Sachs dan Thomas Snow, *The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*, *Journal of Human Development*, Vol.5, No.1 (Maret 2004), p.31-32, 68.

a. Implikasi Kebijakan

Untuk mengatasi tantangan yang membatasi potensi keuntungan negara-negara tanpa pantai dari perdagangan dan dengan demikian membatasi basis sumber daya untuk berinvestasi dalam pembangunan manusia, beberapa prioritas kebijakan utama dapat ditekankan.

Pertama, negara-negara berkembang tanpa pantai seperti Laos, perlu memberikan penekanan khusus pada pengembangan infrastruktur transportasi internal mereka. Perdagangan sangat dipengaruhi oleh biaya transportasi, sehingga investasi pada perkeretaapian dan jalan raya baik pembangunan maupun pemeliharaannya sangat penting untuk menekan biaya-biaya tersebut.²⁵

Kedua, strategi integrasi infrastruktur regional diperlukan untuk mengembangkan rute perdagangan yang aktif dan memperluas akses pasar bagi negara-negara tanpa pantai.²⁶

Ketiga, negara-negara tanpa pantai perlu berinvestasi, sejauh memungkinkan, dalam mengembangkan industri yang tidak terlalu terpengaruh oleh biaya transportasi. Hal ini mencakup peralihan dari komoditas primer yang rentan terhadap fluktuasi harga yang signifikan dan memiliki rasio nilai terhadap berat yang rendah ke sektor-sektor dengan nilai yang lebih tinggi atau biaya transportasi yang lebih rendah dibandingkan dengan nilai barangnya. Strategi yang dapat diterapkan antara lain pengembangan industri jasa atau pengembangan sektor manufaktur untuk ekspor.²⁷

Bantuan pembangunan resmi bagi negara-negara berkembang harus memberikan perhatian khusus pada kebutuhan unik negara-negara yang terkurung daratan. Secara khusus, strategi bantuan pembangunan resmi harus menyadari kebutuhan infrastruktur yang besar di negara-negara terkurung daratan berpenghasilan rendah serta kebutuhan akan peningkatan bantuan langsung untuk mendukung investasi berskala besar di bidang jalan raya dan perkeretaapian.²⁸

²⁵ *Ibid.*, p.49.

²⁶ *Ibid.*.

²⁷ *Ibid.*.

²⁸ *Ibid.*, p.52.

Investasi tersebut perlu mencakup tidak hanya perbaikan awal infrastruktur transportasi, tetapi juga operasi dan pemeliharaan. Karena negara-negara berkembang yang terkurung daratan umumnya menderita kekurangan sumber daya secara umum dan sektor sosial yang kurang didanai akibat hambatan struktural bawaan dalam berdagang dengan ekonomi internasional, mereka biasanya akan memerlukan dukungan sumber daya eksternal yang lebih besar daripada negara-negara tetangga berpenghasilan rendah yang berbatasan dengan laut, yang juga perlu menjadi prioritas bagi aliran bantuan pembangunan resmi.²⁹

Secara keseluruhan, berbagai implikasi kebijakan tersebut menunjukkan bahwa upaya mengatasi keterbatasan akses maritim di Laos tidak dapat bertumpu semata pada jaminan normatif dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut tahun 1982, melainkan memerlukan pendekatan yang terintegrasi antara penguatan infrastruktur domestik, optimalisasi kerja sama regional, serta pemanfaatan instrument hukum internasional lainnya yang lebih operasional. Sehingga menjadi arah strategis yang tidak hanya relevan secara ekonomi, tetapi juga mencerminkan adaptasi terhadap keterbatasan geografis melalui instrument hukum dan kebijakan yang progresif.

C. PENUTUP

1. Permasalahan akses maritim Laos sebagai negara tanpa pantai menunjukkan bahwa meskipun *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 telah memberikan pengakuan normatif melalui hak akses ke laut dan kebebasan transit, implementasinya belum optimal karena masih bergantung pada kerja sama dengan negara transit. Ketergantungan ini menimbulkan berbagai hambatan, baik dalam bentuk biaya transportasi yang tinggi, prosedur administratif yang kompleks, maupun faktor politik dan ekonomi, sehingga menciptakan kesenjangan antara ketentuan hukum internasional.

²⁹ *Ibid.*.

2. Upaya untuk mengatasi keterbatasan akses maritim Laos memerlukan pendekatan yang komprehensif dan terintegritas, yang tidak hanya bertumpu pada instrumen hukum internasional, tetapi juga pada penguatan kebijakan domestik dan kerja sama regional. Optimalisasi infrastruktur transportasi, integrasi konektivitas lintas negara, serta pemanfaatan mekanisme perdagangan internasional menjadi langkah strategis untuk mengurangi hambatan struktural. Dengan demikian, transformasi Laos yang merupakan negara *landlocked* merupakan pendekatan yang relevan guna meningkatkan aksesibilitas maritim sekaligus mendorong pembangunan ekonomi yang berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Publikasi

- Červenka, Zdenek. *The Right Of Access To The Sea Of African Land-Locked Countries*. *Verfassung Und Recht in Übersee / Law and Politics in Africa, Asia and Latin America*. Vol.6. No.3 (1973).
- Faye, Michael L., John W. McArthur, Jeffrey D. Sachs dan Thomas Snow. *The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*. *Journal of Human Development*. Vol.5. No.1 (Maret 2004).
- Glassner, Martin Ira. *Occasional Papers/Reprint Series in Contemporary Asian Studies*. Maryland International Law Society. No.4 (1983).
- Inyang, Gabriel E. B. dan James E. Archibong. *Statutory Challenges of Landlocked States in the Exercise of Fundamental Rights and Obligations under the UNCLOS Regime*. *Innovations Number*. No.81 (Juni 2025).
- Sudarso, Thomas, Rachma Indriyani, Winarno Budyatmojo dan Andi Rahman. *The Interplay Between Laos as Landlocked State and its Surrounding Coastal States*. *Yustisia Jurnal Hukum* Vol.6. No.2 (Agustus 2017).

Karya Ilmiah

- Swanepoel, Ernesta. 2020. *The Law of the Sea and Landlocked States*. Policy Briefing, South African Institute of International Affairs.
- Vilavong, Buavanh. 2018. *The Integration of Laos into the International Economy: Global Production Sharing, Landlockedness and Trade Costs*. PhD Thesis, Australian National University.

Website

- Malik, Arushi. *Freedom of Transit*. diakses dari <https://ssrn.com/abstract=3333841>.
<http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3333841>.

Sumber Hukum

- Convention and Statute on Freedom of Transit 1921.
- Convention on Transit Trade of Land-Locked States 1965.
- General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) 1947.
- United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

Sumber Lain

- UNCTAD Secretariat. *Regional Cooperation in transit transport: Solutions for landlocked and transit developing countries*. UNCTAD, 10 Juli 2007.