

## Urgensi Perundang – Undangan Internasional Hague / Hague-Visby / Hamburg / Rotterdam oleh Indonesia

Anastasia Zefanya

Universitas Padjadjaran  
Email : anastasyazefanya@gmail.com

### ABSTRAK

Masih banyak hal yang masih di debatkan untuk dalam meratifikasi perundang – undang pengangkutan barang melalui laut di Indonesia. Perundang – undangan Internasional itu seperti perjanjian internasional *Hague / Hague-Visby / Hamburg / Rotterdam*. Keempat konvensi ini sebagian besar telah diterapkan oleh sebagian besar negara maritim di dunia, yang menyisakan beberapa negara untuk mempertahankan versinya sendiri, termasuk Indonesia. Indonesia masih tetap dengan kode 1898 warisan penjajahan Belanda. Analisis perbandingan menghasilkan implementasi serupa dari versi dari empat konvensi UNCITRAL yang telah diadopsi oleh banyanya negara; yang sangat mendorong Indonesia untuk mengganti kode komersial 1898 dengan praktik internasional saat ini yang menyampaikan kepentingan terbaik Indonesia.

**Kata kunci : Perjanjian Internasional, Ratifikasi, UNICITRAL**

### ABSTRACT

*Many things are still being debated to ratify the law on the transportation of goods by sea in Indonesia. International legislation is like the international agreement Hague / Hague-Visby / Hamburg / Rotterdam. These four conventions have been mostly implemented by most of the world's maritime countries, leaving several countries to defend their versions, including Indonesia. Indonesia still adheres to the 1898 code inherited from the Dutch colonial era. The comparative analysis resulted in similar implementations of versions of the four UNCITRAL conventions adopted by many countries. This strongly prompted Indonesia to replace the 1898 commercial code with the current international practice that conveys Indonesia's best interests.*

**Keywords: International Treaty, Ratification, UNICITRAL**

### 1. PENDAHULUAN

Setiap negara di dunia ini tidak dapat berdiri sendiri tanpa adanya bantuan dan dukungan dari negara lain. Hubungan antar negara atau hubungan diplomatik yang bertujuan untuk mendukung agenda negara, diwujudkan melalui suatu perjanjian atau perjanjian internasional.

Arti penting suatu perjanjian internasional bagi Indonesia diwujudkan melalui konstitusi negara, yaitu Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang memuat klausul tentang perjanjian internasional dalam Pasal 11 Undang-Undang Dasar Negara Republik

Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan sebagai berikut:

- 1) Presiden dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat menyatakan perang, perdamaian dan membuat perjanjian dengan negara lain.
- 2) Presiden dalam membuat perjanjian internasional lainnya yang menimbulkan akibat yang luas dan mendasar bagi kehidupan rakyat yang berkaitan dengan beban keuangan negara, dan/atau memaksa perubahan atau pembentukan undang-undang harus dengan persetujuan

Dewan Rakyat. Dewan Perwakilan.

- 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai perjanjian internasional diatur dengan peraturan perundang-undangan.

Pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang atau keputusan presiden. Pengesahan perjanjian internasional dilakukan dengan undang-undang dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Masalah politik, perdamaian, pertahanan, dan keamanan nasional;
- 2) Perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- 3) Kedaulatan atau hak berdaulat suatu negara;
- 4) Hak Asasi Manusia dan lingkungan hidup;
- 5) Pembentukan asas hukum baru;
- 6) Pinjaman dan/atau hibah luar negeri.

Dari jurnal ini yang akan dibahas adalah permasalahan mengapa Indonesia belum meratifikasi Peraturan *Den Haag/Hague-Visby/Hamburg/Rotterdam*. Dan mengapa meratifikasi perjanjian internasional tersebut adalah hal penting dan dampaknya kepada Indonesia.

## 2. LANDASAN TEORI

### 2.1 Peraturan Den Haag 1924

Latar Belakang Sejarah

Konvensi internasional terkait pertama yang dibentuk adalah '*Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*' atau yang lebih dikenal dengan '*the Hague Rules*' pada tahun 1924, yang kemudian diadopsi oleh 26 pihak yang berpartisipasi termasuk negara-negara maritim besar.

Peraturan Den Haag terutama didasarkan pada *Harter Act* tahun 1893 karena banyak ketentuan dalam konvensi yang direproduksi ketentuan yang ditemukan dalam *Harter Act*. Tindakan

*Harter* adalah aturan yang ditetapkan oleh Kongres AS, yang merupakan upaya legislatif pertama di dunia untuk mengalokasikan risiko kerugian dalam transportasi laut antara kepentingan pengangkut dan kargo (Sturley, 1983)

Aturan Den Haag dilihat sebagai 'kompromi' antara pengangkut dan pengirim dari negara maju dan tidak dimaksudkan untuk menjadi peraturan yang komprehensif tentang pengangkutan barang melalui laut, melainkan menegaskan tanggung jawab dasar tertentu dari pengangkut dan pengirim dengan menetapkan pengecualian dari pengangkut. kewajiban, dan memberikan batasan tanggung jawab pembawa. Dengan demikian, pengangkut akan dapat memilih keluar dari tanggung jawab tertentu yang ditentukan dan para pihak bebas untuk menegosiasikan persyaratan yang tersisa. Ini adalah efek terpenting dari keberadaan *Den Haag Rules* (Wilson, 2008).

Namun, *Den Haag Rules* hanya bertahan selama paruh pertama abad ini ketika perdagangan masih dilakukan dengan cara tradisional. Teknologi dan komunikasi telah berkembang di industri pelayaran dengan meningkatnya penggunaan teknologi peti kemas dan navigasi yang memaksa CMI untuk mencari undang-undang yang lebih baik.

Kekurangan Dari Aturan Den Haag :

*Lingkup aplikasi*

Lingkup penerapan hanya berlaku untuk pengiriman keluar yang merupakan pengiriman dari pelabuhan pihak yang mengadakan kontrak ke pelabuhan negara non-kontraktor. Dengan demikian, aturan tidak berlaku untuk pengiriman keluar dari pelabuhan negara non-kontraktor ke pelabuhan negara kontraktor. Cacat ini diangkat oleh kasus konflik hukum yang terkenal yaitu Kasus Vita Food (*Vita Food Product v Unus Shipping Co* [1939] AC 277) yang memungkinkan Aturan Den Haag dibebaskan oleh klausula pilihan

hukum untuk yurisdiksi di negara non-kontrak (Reynolds, 1990).<sup>23</sup>

#### *Periode Tanggung Jawab yang Singkat*

Aturan tersebut hanya mencakup tanggung jawab pengangkut mulai dari “periode sejak barang dimuat ke kapal hingga saat dikeluarkan dari kapal”, periode yang disebut 'tackle to tackle' (Pasal I (e)). Oleh karena itu, pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerusakan kargo selama kargo itu berada di dermaga atau disimpan di gudang sebelum atau setelah pengiriman.

#### *Batasan Kewajiban Finansial yang Rendah*

Peraturan Den Haag telah banyak dikritik karena menetapkan jumlah batasan kewajiban pengangkut terlalu rendah, hanya 100 *pound* per paket atau unit (Pasal IV (5)). Tidak ada metode batasan unit untuk kargo curah dan kesulitan dalam menentukan batasan tanggung jawab untuk peti kemas baik dalam paket atau unit. Teknik untuk menyatakan jumlah batasan ini menjadi tidak praktis untuk cara kompensasi dan kewajiban saat ini.

#### *Ketidakkampuan untuk beradaptasi dengan Perkembangan Teknologi dan Komunikasi*

Komunikasi elektronik yang banyak digunakan secara kuat mempengaruhi peningkatan penggunaan B/L elektronik (*Bills of Lading*) dalam transaksi pengiriman dengan diperkenalkannya *Electronic Data Interchange* (Pasal X(12)) yang telah dikembangkan untuk menggantikan B/L tanpa kertas. Oleh karena itu, Peraturan Den Haag tidak relevan dan tidak sesuai dengan sistem baru perdagangan lintas laut.

## **2.2 Den Haag Visby Aturan 1968**

### **Latar Belakang Sejarah**

CMI mengadopsi protokol amandemen Peraturan Den Haag yang

ditandatangani di kota Visby di pulau Gotland di Baltik. Amandemen Den Haag Rules ini secara resmi diberi judul '*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*' yang mulai berlaku pada tanggal 23 Februari 1968. Amandemen berikutnya yaitu 'Protokol SDR' selanjutnya dibuat untuk memperhitungkan ketidakseimbangan mata uang pada 21 Desember 1979.

Aturan Den Haag secara luas dianggap sebagai merugikan operator, maka amandemen Visby (selanjutnya disebut HVR) yang sampai batas tertentu diajukan dengan membawa kepentingan. Amandemen tersebut berisi ketentuan yang dimaksudkan untuk memperbaiki cacat yang dicatat dalam Peraturan Den Haag yang telah menarik perhatian operator. HVR sekarang telah diratifikasi atau diadopsi sebagai undang-undang domestik oleh hampir sepertiga pihak dalam Aturan Den Haag termasuk beberapa negara maritim terkemuka seperti Belgia, Prancis, negara-negara Skandinavia, Afrika Selatan dan Inggris (Lourens, 1999). Dua pertiga tersisa dari Negara-negara bagian yang terikat Aturan Den Haag, karenanya memiliki Aturan Den Haag dan HVR yang berdiri berdampingan (Carr, 2010). Amandemen tersebut mengubah Peraturan Den Haag dalam beberapa hal, terutama, pembatasan tugas pengangkut dan daftar kekebalan kekebalan terhadap pengangkut, termasuk pertahanan kesalahan laut (Pasal IV.2).

### **Kekurangan Aturan Den Haag Visby**

Salah satu perhatian utama adalah pengecualian manajemen lalai kapal yang dikategorikan oleh aspek kelalaian yang berbeda, sehingga kategorisasi akan menerapkan pendekatan yang berbeda. Selanjutnya, aturan sulit untuk ditafsirkan dan juga menciptakan ketidakpastian. Tidak ada ketentuan yang tepat untuk mengidentifikasi operator Den Haag

Rules. Oleh karena itu, hal ini menimbulkan masalah yang tak terukur berkaitan dengan klausul kematian dan pengangkut berikutnya. Jangka waktu tanggung jawab pengangkut ditemukan masih terlalu terbatas dan muatan geladak masih dikecualikan dari pokok persoalan.

### 2.3 Peraturan Hamburg 1978

Latar Belakang Bersejarah

*Hamburg Rules* diadopsi oleh UNCITRAL pada Maret 1978 dan setelah menunggu lebih dari satu dekade, mulai berlaku pada 1 November 1992. Negara-negara yang telah meratifikasi konvensi tersebut sebagian besar adalah negara berkembang. Aturan Hamburg dikatakan memiliki aturan yang lebih baik daripada HVR, karena mereka adalah upaya pertama yang benar-benar komprehensif untuk mengkodifikasi alokasi risiko antara kepentingan kapal dan kepentingan kargo.

Fitur Penting dari Aturan Hamburg

Perubahan pertama dan terbesar adalah penghapusan pertahanan kesalahan bahari dan manajerial, kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa itu/pelayan/agennya “mengambil semua tindakan yang dapat secara wajar diperlukan untuk menghindari” (Pasal 5 (1)). Aturan Hamburg dibuat berlaku untuk keterlambatan pengiriman barang, yang tidak pasti berdasarkan HVR, hingga 2/1/2 kali jumlah biaya pengiriman. Untuk pertama kalinya kargo geladak termasuk dalam barang tanggungan serta kargo yang bergerak tanpa B/L (Pasal 9 (1)).

Poin utama lainnya adalah batas maksimum tanggung jawab pengangkut yang ditingkatkan dari 665 SDR berdasarkan HVR menjadi 835 SDR per paket. Pengirim dapat menuntut ganti rugi berdasarkan berat kargo alih-alih nilai paket dengan pemulihan maksimum 2,5 SDR per kilo, sekitar \$1,59 per pon atau \$1169 per paket, mana saja yang lebih tinggi (Pasal 6 (1)).

Arbitrase dan yurisdiksi, untuk pertama kalinya, dimasukkan dalam aturan baru (Pasal 21 dan 22); karenanya memberikan pilihan pengadilan yang lebih luas kepada pihak-pihak pengangkutan. Lingkup aplikasi diperluas dari gerakan tekel ke tekel ke pelabuhan ke pelabuhan yang didefinisikan sebagai 'setiap kontrak di mana pengangkut berjanji terhadap pembayaran angkutan untuk mengangkut barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain' (Pasal 1(6). ).

Namun, ada perkembangan global, yang membuat HVR dan/atau Aturan Hamburg menjadi usang. Peningkatan besar-besaran dalam lalu lintas peti kemas menuntut undang-undang yang lebih baik daripada paket sederhana di bawah HVR 1968 sementara penggunaan komunikasi elektronik secara massal dalam masalah dan transfer B/L membutuhkan undang-undang yang akomodatif. Terakhir, undang-undang baru diperlukan untuk menanggapi peningkatan pasar globalisasi, bahkan di dalam pasar kapal ketika mereka menjadi lebih peduli tentang pengangkutan barang karena istilah kapal tidak hanya tentang masalah ekspor, tetapi juga merupakan bagian integral dari rantai pasokan serial, di mana undang-undang baru memberikan fleksibilitas dalam kebebasan kontrak. Sebuah undang-undang baru menjadi sangat mendesak dan dibutuhkan.

### 2.4 Aturan Rotterdam

Latar belakang bersejarah

Pada 11 Desember 2008, *Uncitral* mengadopsi aturan Rotterdam sebagai upaya untuk mengembalikan keseragaman hukum di bidang kereta maritim dengan mengganti banyak rezim kewajiban yang saat ini ada serta hibrida regional lainnya. Banyak ketentuannya diharapkan untuk mewakili terobosan signifikan di daerah yang sebelumnya didefinisikan oleh perbedaan tertentu antara HVR dan aturan Den Haag.

Aturan Rotterdam berjalan ke 96 artikel di bawah 18 bab, lebih kompleks dan banyak dibandingkan dengan pendahulu mereka, aturan Den Haag yang menjalankan 16 artikel dengan amandemen dengan aturan Visby, sedangkan aturan Hamburg terdiri dari 34 artikel dan dua lampiran. Apa saja fitur aturan Rotterdam, yang membuatnya dapat dibedakan secara signifikan dari para pendahulunya?

Aturannya tebal dan ambisius, dalam hal jumlah dan detail ketentuan dalam Konvensi Baru, dan karenanya hukum telah menjadi kebanjiran dengan kata-kata dan misi yang bisa dibilang tidak berhasil untuk mencakup semuanya secara akurat.

Ketentuan utama :

#### *Ruang lingkup dan periode aplikasi*

Ini membutuhkan konvensi untuk menerapkan bahwa tempat penerimaan atau pemuatan atau pembuangan atau pengiriman barang harus berada di negara kontrak. Periode aplikasi adalah '*door-to-door*'; Dari saat barang diterima ke waktu barang dikirim. Ini tidak terbatas untuk mengatasi-*to-tackle* (aturan Den Haag) atau *port-to-port* (aturan Hamburg). Ini menghilangkan kewajiban operator untuk memanfaatkan sistem kewajiban jaringan yang memaksakan pertanggungjawaban yang berbeda berdasarkan pada tahap apa yang hilang atau kerusakan muncul (Panduan Sitpro untuk aturan Rotterdam, 2010).

#### *Pengakuan Pihak Performing Maritim, klausul Himalaya dan Perdagangan Elektronik*

Aturan Rotterdam memperkenalkan istilah baru "partai pertunjukan maritim" yang menjadi kewajiban, liabilitas, dan keterbatasan operator diperpanjang (Pasal 19). Ini adalah pihak selain dari pengangkut kontrak yang melakukan bagian dari kaki laut atau menyediakan layanan tambahan kepada kaki laut seperti bongkar matang dan operator terminal

yang memiliki tanggung jawab sama dengan operator ketika mereka bertanggung jawab atas kargo.

#### *Kontrak volume*

Kontrak volume didefinisikan sebagai "serangkaian pengiriman jumlah barang tertentu selama periode waktu yang disepakati" (Pasal 80). Ada kebebasan untuk menghina dari aturan Rotterdam sehubungan dengan kontrak volume selama ini secara menonjol menyatakan penghinaan dari aturan. Namun demikian, ketentuan kelayakan laut dan kru dan melengkapi, kewajiban informasi, batas pertanggungjawaban, dan hilangnya hak untuk membatasi tanggung jawab tidak dapat dihilangkan.

Pengenalan pihak-pihak yang melakukan maritim telah dengan jelas menunjukkan antisipasi yang dilakukan oleh aturan Rotterdam sehubungan dengan klausul Himalaya, klausul dalam tagihan kontrak lading atau transportasi yang dimaksudkan untuk memperpanjang keterbatasan kewajiban yang menguntungkan pembawa, kepada orang lain yang bertindak sebagai agen untuk pembawa seperti *stevedores* atau *longshoremen*

Dengan demikian, Konvensi mengesahkan perlindungan klausul Himalaya otomatis untuk setiap Pihak Performing Maritim terlepas dari apakah kontrak yang relevan menggabungkan klausul Himalaya. Terkait dengan perdagangan elektronik, konvensi memastikan bahwa kelayakan setiap catatan transportasi elektronik, baik dinegosiasikan atau tidak, atau informasi lain dalam bentuk elektronik mirip dengan dokumen kertas mereka (Pasal 8-10).

#### *Ketentuan pada liabilitas kereta untuk kerusakan atau penundaan kerugian*

Batas maksimum moneter dari kewajiban operator diperluas ke 875 SDR (hak gambar khusus) per paket dan 3 unit SDR per kilogram berat kotor mana yang lebih tinggi (Pasal 17). Batas periode untuk klaim apa pun diperpanjang dari

satu tahun di bawah pendahulunya hingga dua tahun (Pasal 62 (1)). Untuk keterlambatan pengiriman, yang menyebabkan kerugian, kerusakan terbatas pada beberapa 2,5 kali dibayarkan pengiriman barang yang tertunda. Pemberitahuan keterlambatan harus diberikan dalam waktu 21 hari sejak tanggal pengiriman yang disepakati.

#### *Yurisdiksi dan arbitrase*

Yurisdiksi dan arbitrase pertama kali dimasukkan dalam peraturan Hamburg, tetapi Konvensi Baru memberikan ketentuan yang lebih rinci (Bab 14 dan 15). Dalam ketentuan yurisdiksi dan arbitrase, seorang penuntut memiliki opsi pengadilan yang lebih luas yaitu "domisili dari operator", "tempat penerimaan", "pengiriman barang", atau "memuat / pelepasan port" untuk membawa klaim. Meskipun demikian, suatu negara akan mengekspresikan klausul yurisdiksi 'opt-in' dalam diberlakukannya untuk memiliki efek hukum (Pasal 66).

### **3. METODOLOGI**

Penelitian ini merupakan penelitian normatif dimana rancangan perjanjian dan undang-undang digunakan sebagai data primer selain undang-undang dan perjanjian internasional. Penelitian terdahulu seperti artikel jurnal dan disertasi, bahan hukum atau data tertulis seperti kode hukum, putusan pengadilan, buku, jurnal, majalah, surat kabar, dan bahan hukum lainnya digunakan dalam penelitian ini.

Berkaitan dengan masalah hukum ratifikasi perjanjian internasional, peneliti menggunakan Teori Kedaulatan untuk menganalisis fenomena dan permasalahan yang terkait dengan hukum ratifikasi perjanjian internasional.

### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Hukum Indonesia sehubungan dengan pengangkutan barang melalui laut dikodifikasikan di bawah kode komersial 1848. Kode dibagi menjadi tiga buku - hukum pedagang pada umumnya, hak dan kewajiban yang timbul dari pengiriman dan kebangkrutan pedagang (Buku I). Aturan pengangkutan barang melalui laut dimasukkan dalam Buku II dalam bab V tentang Sewa Kapal dari pasal 309 sampai dengan 747. Pengangkutan barang melalui laut diatur dalam sub bab khusus VA dari pasal 466 sampai dengan 517d. Pasal-pasal lainnya dalam Bab V mengatur hal-hal umum yang berkaitan dengan pengangkut, pengirim, perjanjian kerja antara pengangkut dan pelayannya dan ketentuan tentang pelayaran dan carter waktu. Ketentuan pengangkutan barang melalui laut sebenarnya mengambil beberapa inspirasi dari Den Haag Rules.

Belanda meratifikasi Den Haag Rules yang dicabut dengan ratifikasi Visby dan Protokol SDR, sementara Indonesia masih terjebak dengan versi 1848 yang sebagian besar sudah usang. Rancangan undang-undang maritim baru sebenarnya disiapkan oleh tim ahli 20 tahun yang lalu tetapi tidak ada konsensus yang dibuat tentang pemberlakuan konvensi internasional. Dalam praktiknya, para pihak dalam kontrak pengangkutan barang mengambil inisiatif proaktif jika mereka lebih suka konvensi internasional untuk dimasukkan dalam kontrak mereka, dengan memasukkan kepentingan mereka dengan referensi yang dimasukkan ke dalam B/L atau kontrak pengangkutan lainnya, yang mengikat para pihak sebagai kewajiban kontraktual.

Kewajiban pembatasan operator yang ditentukan oleh kode terlalu rendah dibandingkan dengan mata uang perdagangan saat ini dan tidak ada batasan paket yang disediakan di dalamnya. Ketentuan tentang tanggung jawab jangka waktu juga tidak ada untuk menentukan

baik pada saat barang-barang dimuat ke kapal hingga saat barang-barang itu diturunkan darinya sesuai dengan Peraturan Den Haag, atau selama seluruh periode barang-barang di pelabuhan muat sampai barang-barang itu diangkut. diberhentikan karena Peraturan Hamburg berlaku. Kode komersial Indonesia juga tetap diam tentang yurisdiksi dan arbitrase.

Salah satu ciri lain selain ciri-ciri yang disediakan oleh konvensi-konvensi internasional, yaitu klausul “kematian” atau “identitas pengangkut”, suatu klausa umum dalam pengangkutan barang melalui laut berdasarkan *common law*, tidak diatur dalam hukum Indonesia. Penggunaan klausa kematian dalam praktek telah menyebabkan situasi di mana penggugat menggugat pengangkut yang “salah” dan pada saat penggugat menggugat pengangkut yang sebenarnya, jangka waktu satu tahun perintah bar menurut hukum Indonesia telah berakhir dan sebagai akibatnya penggugat ditinggalkan tanpa upaya hukum apapun. Singkatnya, pada dasarnya tampak tidak ada keuntungan yang timbul dari penggunaan klausula mati menurut hukum Indonesia.

Hal-hal tentang peti kemas dan B/L elektronik jauh di luar kewenangan Kitab Undang-undang Hukum Dagang Indonesia tahun 1898. Oleh karena itu, hal-hal di luar lingkup penerapan peraturan perundang-undangan akan bergantung pada penafsiran klausula yang terdapat dalam B/L tersebut.

## 5. KESIMPULAN

Praktik yang diterapkan oleh sepuluh negara yang merupakan mitra dagang Indonesia jelas menunjukkan bahwa sebagian besar, kecuali AS, India dan Malaysia, telah mengadopsi baik HVR atau hybrid rezim HVR dan Hamburg Rules seperti China dan Thailand. Sementara AS, India dan Malaysia masih berada di bawah bayang-

bayang Aturan Den Haag, ada gerakan yang sedang berlangsung di negara-negara ini untuk meratifikasi HVR sebelum Aturan Rotterdam diadopsi.

Praktik global saat ini mengungkapkan bahwa sebagian besar negara, termasuk negara bagian pelayaran besar yang mengutamakan kepentingan operator, memberlakukan HVR. HAR menarik sejumlah kecil negara, yang sebagian besar adalah negara berkembang di mana kepentingan pemilik kargo dominan. Negara maritim utama lainnya yaitu Inggris, Kanada, Prancis dan Italia juga telah mengadopsi HVR ke dalam undang-undang mereka sendiri, sedangkan negara-negara Skandinavia lebih memilih untuk meratifikasi Aturan Hamburg.

Aturan Rotterdam baru-baru ini terdaftar di klaster opsi dan menjadi pilihan yang andal bagi negara-negara yang mencari pendekatan hukum paling canggih untuk pengembangan perkapalan. Meskipun sampai saat ini belum ada negara yang mengadopsi konvensi tersebut, Indonesia tidak akan melupakan prospek adopsi dan penegakannya dalam waktu dekat.

Indonesia tidak diragukan lagi membutuhkan rezim baru dalam pengangkutan barang melalui laut. Di antara berbagai pilihan dari mitra dagang mereka dan praktik global, rezim mana yang menjadi kepentingan terbaik Indonesia? Meluasnya penggunaan EDI dan transportasi antarmoda di Indonesia otomatis mengesampingkan Den Haag Rules sebagai opsi. HVR adalah rezim yang menguntungkan dalam praktik global termasuk mitra dagang Indonesia, tetapi sebagai

Indonesia adalah negara pengirim dan bukan pengangkut, Aturan Hamburg akan menjadi preferensi sehubungan dengan batasan kewajiban yang condong ke pengirim.

Dengan latar belakang ini, akan menjadi kepentingan terbaik bagi Indonesia untuk sepenuhnya mengganti ketentuan tentang pengangkutan barang

melalui laut dalam KUHP tahun 1898 dengan rezim baru yang menggabungkan rezim hibrida dari Aturan HVR dan Hamburg. Indonesia harus mengadopsi ketentuan HVR tentang periode tanggung jawab 'tackle-to-tackle' untuk barang-barang non-kemas, kewajiban uji tuntas pengangkut, tugas pengangkut untuk kargo, batasan keuangan 666,67 SDR per paket-2 SDR per kg untuk kehilangan dan kerusakan. Batasan kewajiban di bawah HVR sebenarnya lebih rendah dari Aturan Hamburg, sehingga memberikan kontribusi lebih sedikit manfaat bagi pemilik kargo. Namun, Indonesia harus bertindak selaras dengan praktik internasional yang sebagian besar mengadopsi versi HVR.

Rezim Indonesia yang baru tidak boleh ditunda sampai Peraturan Rotterdam mulai berlaku, baik tahun depan atau satu dekade kemudian. Akan sangat mengesankan jika undang-undang baru memberikan ketentuan untuk penggantian otomatis, seperti COGSA Australia dan Kanada oleh Aturan Rotterdam, dalam interval lima tahun sebagai tanda kepada dunia tentang komitmen Indonesia untuk menjadi negara maritim yang kuat. dukungan regulasi yang up-to-date. Atau, tanda tangan pada Peraturan Rotterdam juga akan menunjukkan maksud yang sama.

## DAFTAR PUSTAKA

### References

- Alba, M., (2008), Ketentuan Perdagangan Elektronik dalam konvensi UNCITRAL tentang kontrak untuk Pengangkutan Barang Internasional Seluruh atau Sebagian Melalui Laut', *Texas International Law Journal* 388
- Astle , W.E, (1981), *The Hamburg Rules The Hamburg Rules: Sebuah apresiasi dari sebab dan akibat dari amandemen Den Haag Rules dan Hague-Visby Rules, Fairplay*
- Bauer, R.G., (1993), Rezim Kewajiban yang Bertentangan: *Hague-Visby v Hamburg Rules-A Analisis Kasus per Kasus*, 24 *Jurnal Hukum Maritim dan Perdagangan* 53
- Diamond, A. (1978), Aturan Den Haag-Visby, *Jurnal Hukum Maritim dan Komersial Lloyd*
- Force, R., (1996), *A Comparison of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules: Much Ado About (?)*, 70 *Tulane Law Review* 2052
- Ganie, M.I., and Mills, K., (2007), Indonesia, di W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Carswell Company
- Laswel, Harold (1950) *Politics, Who gets What, When, How, New York: World Publishing.*
- Moore-Dickerson, "Harmonizing Business Laws," 62 (hal 54).
- Mukherjee, P.K., dan Bal, A.B., (2009), Analisis Hukum dan Ekonomi dari Konsep Kontrak Volume Berdasarkan Aturan Rotterdam: Isu-Isu yang Dipilih dalam Perspektif, 40 *Jurnal Hukum Maritim dan Perdagangan*, 579-608
- Reynolds, F., (1990), Aturan Den Haag, Aturan Den Haag-Visby dan Aturan Hamburg, 7 *Jurnal MLAANZ* 19
- Staniland, H., (2009), Kata Pengantar, dalam Y. Baatz and others (eds) *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation pp.v-vi*
- Sturley, M.F., (1983), Mengubah Aturan Kewajiban dan Asuransi Kelautan: Argumen Empiris yang Bertentangan tentang Den Haag, Visby, dan Hamburg dalam Kekosongan Bukti Empiris, 24 *Jurnal Hukum Maritim dan Perdagangan* 119
- Sturley, M.F., (2008), Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The impact of the Rotterdam Rules

- in the United States' 44 Texas  
International Law Journal 449
- Thomas, D.R., (2008), Dan Kemudian  
Ada Aturan Rotterdam, 14 Jurnal  
Hukum Maritim Internasional 189-  
190
- Wilson, J.F., (2008), Pengangkutan  
Barang melalui Laut, Longman  
CMI Year Book 2009 (2009)  
tersedia dari:  
[http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdffiles/YBK\\_2009.pdf](http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdffiles/YBK_2009.pdf)  
[diakses tahun 2021, 20 Desember]