

BAB III

PEMBERLAKUAN PRINSIP-PRINSIP DALAM *ROTTERDAM RULES* SECARA UNIVERSAL

3.1 Prinsip Hukum *Rotterdam Rules*

Latar belakang lahirnya *Rotterdam Rules* adalah karena *Hamburg Rules* tidak dapat diterima secara luas dan masih belum dapat menyeragamkan hukum pengangkutan barang melalui laut di berbagai belahan dunia. *The Comité Maritime International* (CMI) kembali berupaya untuk merancang suatu aturan yang bisa diterima oleh semua pihak dan sesuai dengan perkembangan zaman terkini. Pada tahun 2002, CMI menyerahkan rancangan pertamanya ke UNCITRAL. Dalam kurun waktu 2002-2008 rancangan tersebut dirundingkan oleh delegasi negara-negara anggota UNCITRAL dan mengalami beberapa kali perubahan.

Rancangan konvensi yang semula hanya diberlakukan bagi pengangkutan barang dengan moda transportasi laut diperluas menjadi pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian menggunakan moda transportasi laut. Tanggal 11 Desember 2008 rancangan tersebut diadopsi oleh Majelis Umum PBB dengan nama *the UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Penandatanganan konvensi ini dibuka pada tanggal 23 September 2009 di Rotterdam, sehingga konvensi ini juga disebut *Rotterdam Rules*. Sebanyak 16 negara menandatangani konvensi ini di hari pertama, yakni Kongo, Denmark, Perancis, Gabon, Ghana, Yunani, Guinea, Belanda, Nigeria, Norwegia,

Polandia, Senegal, Spanyol, Swiss, Togo, dan AS. Hingga saat ini 24 negara telah menandatangani konvensi ini dan baru satu negara yang meratifikasinya, yakni Spanyol. Konvensi ini akan berlaku efektif jika telah ada 20 negara yang meratifikasinya.

Rotterdam Rules berlaku terhadap kontrak pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui laut internasional. Jadi, *Rotterdam Rules* memperluas penerapannya tidak hanya pada pengangkutan barang yang semata-mata menggunakan moda transportasi laut, namun juga pada pengangkutan barang yang selain menggunakan moda transportasi laut juga menggunakan moda transportasi darat atau udara. Seperti *Hamburg Rules*, *Rotterdam Rules* tidak semata-mata diberlakukan untuk dokumen pengangkutan atau B/L, namun lebih luas lagi untuk kontrak pengangkutan barang. *Rotterdam Rules* bahkan berlaku juga untuk perdagangan elektronik (*e-commerce*) dan menyetujui lebih banyak bentuk-bentuk dokumen elektronik.

Tugas-tugas yang dibebankan *Rotterdam Rules* pada pengangkut antara lain:¹⁰⁵

1. Mengangkut barang-barang ke tempat tujuan dan mengantarkannya ke penerima;
2. Dengan tepat dan hati-hati menerima, memuat, menangani, menyimpan, mengangkut, menjaga, memperhatikan, membongkar, dan mengantarkan barang-barang;

¹⁰⁵Yoyon Mulyana Darusman, *Konvensi Internasional (Pelaksanaan dan Pengawasannya)*, Edisi Revisi, Pascal Books, Tangerang Selatan, 2022, hlm. 86.

3. Melakukan uji tuntas sebelum, pada saat dimulainya, dan selama perjalanan melalui laut untuk: membuat dan menjaga kapal laik jalan; dengan tepat menyediakan awak, melengkapi peralatan, menyediakan kapal dan menjaga kapal untuk diawaki, dilengkapi peralatannya, dan disediakan selama perjalanan.

Pengangkut selalu bertanggung jawab terhadap kehilangan, kerusakan, dan keterlambatan yang disebabkan oleh kesalahan pengangkut, pembantu-pembantunya, dan agen-agennya. Jadi seperti *Hamburg Rules*, *Rotterdam Rules* tidak membebaskan pengangkut dan awaknya dari tanggung jawab terhadap kelalaian dalam manajemen kapal dan navigasi.

Berkaitan dengan prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules*, yang berkaitan dengan prinsip hukum, terdapat tiga prinsip dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu: prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*), prinsip tanggungjawab atas dasar praduga (*rebuttable pre-sumption of liability principle*), serta prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).¹⁰⁶

Prinsip tanggungjawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*), dalam prinsip ini bahwa dalam menentukan tanggung jawab pengangkutan didasarkan pada pandangan bahwa yang membuktikan kesalahan pengangkut adalah pihak yang dirugikan atau penggugat. Makna dari “perbuatan melawan hukum,” tidak hanya perbuatan

¹⁰⁶Idham Manaf dan Lenny Nadriana, *op. cit*, hlm. 26.

aktif tetapi juga perbuatan pasif, yaitu meliputi tidak berbuat sesuatu dalam hal yang seharusnya menurut hukum orang yang harus berbuat. Prinsip yang kedua, yaitu prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*), menurut prinsip ini tergugat dianggap selalu bersalah kecuali tergugat dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah atau dapat mengemukakan hal-hal yang dapat membebaskan dari kesalahan. Jadi, dalam prinsip ini hampir sama dengan prinsip yang pertama, hanya saja beban pembuktian menjadi terbalik yaitu pada tergugat untuk membuktikan bahwa tergugat tidak bersalah.¹⁰⁷

Prinsip yang ketiga, prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*). Menurut prinsip ini, bahwa pihak yang menimbulkan kerugian dalam hal ini tergugat selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidak adanya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah atau suatu prinsip pertanggungjawaban yang memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak ada. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak mungkin diatur karena alasan bahwa pengangkut

¹⁰⁷*Ibid*, hlm. 28.

yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti para pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan, hal tersebut berdasarkan asas perjanjian yang bersifat kebebasan berkontrak.¹⁰⁸

Prinsip-prinsip utama dalam *Rotterdam Rules* dapat dideskripsikan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab pengangkut. *Rotterdam Rules* menetapkan tanggung jawab pengangkut atas kehilangan, kerusakan, atau keterlambatan barang selama pengangkutan laut. Pengangkut bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian mereka atau pihak yang mereka pekerjakan. Namun, *Rotterdam Rules* juga memberikan beberapa pengecualian dan pembatasan tanggung jawab pengangkut.
2. Kewajiban pengirim. Pengirim memiliki kewajiban untuk memberikan informasi yang akurat tentang barang kepada pengangkut dan bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh informasi yang tidak akurat. Pengirim juga bertanggung jawab atas pengemasan barang dan pemenuhan persyaratan peraturan terkait barang berbahaya.
3. Waktu untuk menuntut. *Rotterdam Rules* memberikan batas waktu dua tahun untuk mengajukan klaim terkait kehilangan atau kerusakan barang, yang lebih panjang dari beberapa peraturan sebelumnya. *Rotterdam Rules* menetapkan batas waktu dua tahun untuk mengajukan tuntutan, lebih panjang dari batas waktu satu tahun yang ditetapkan dalam aturan

¹⁰⁸*Ibid*, hlm. 29.

sebelumnya, yaitu COGSA (Carriage of Goods by Sea Act), sebuah undang-undang di Amerika Serikat yang mengatur hak dan tanggung jawab antara pengirim dan pengangkut barang dalam pengiriman laut antara pelabuhan AS dan pelabuhan asing.

4. Yurisdiksi dan arbitrase. *Rotterdam Rules* mengatur tentang pilihan forum (yurisdiksi) untuk menyelesaikan sengketa dan juga tentang arbitrase. Bab-bab terkait yurisdiksi dan arbitrase dapat diatur secara terpisah oleh negara-negara pihak. *Rotterdam Rules* mengatur yurisdiksi dan arbitrase dalam sengketa pengangkutan laut, meskipun bab ini menjadi subjek perdebatan dan dimasukkan sebagai opsi yang hanya mengikat negara yang secara tegas menyatakannya saat meratifikasi.
5. Cakupan dan penerapan. *Rotterdam Rules* berlaku untuk kontrak pengangkutan barang melalui laut dan juga untuk pengangkutan multimoda yang melibatkan jalur laut. *Rotterdam Rules* bertujuan untuk memberikan kerangka hukum yang lebih modern dan fleksibel, mempertimbangkan perkembangan teknologi dan komersial dalam industri maritim. *Rotterdam Rules* memperluas cakupan tanggung jawab pengangkut dibandingkan dengan aturan sebelumnya, termasuk pelanggaran kewajiban oleh pengangkut, tidak hanya terbatas pada kehilangan atau kerusakan barang.
6. Tanggung jawab multimoda. *Rotterdam Rules* mengatur tanggung jawab pengangkut secara seragam dalam pengangkutan multimoda, yang berarti

pengangkut bertanggung jawab atas keseluruhan perjalanan, meskipun menggunakan berbagai moda transportasi.

7. Informasi awal. *Rotterdam Rules* mengatur prosedur *Prior Informed Consent* (PIC) atau Persetujuan Awal Berdasarkan Informasi untuk bahan kimia berbahaya, memastikan negara tujuan memiliki informasi dan persetujuan sebelum menerima pengiriman bahan kimia tersebut.
8. *Bill of Lading* (B/L) Elektronik. *Rotterdam Rules* juga memperkenalkan dan mendefinisikan kembali konsep *bill of lading* elektronik, yang merupakan dokumen elektronik yang digunakan dalam pengangkutan barang.
9. Pertimbangan kerugian. *Rotterdam Rules* memungkinkan pengadilan untuk mempertimbangkan tingkat sebab akibat dalam menentukan tanggung jawab jika terdapat beberapa penyebab kerugian.

Secara keseluruhan, Aturan *Rotterdam* bertujuan untuk menciptakan kerangka hukum yang komprehensif dan modern untuk pengangkutan barang internasional melalui laut, dengan mempertimbangkan tantangan dan perkembangan teknologi dalam industri maritim.

3.2 Penormaan Prinsip-Prinsip *Rotterdam Rules* Secara Universal

Prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* tidak diberlakukan secara universal. Meskipun dirancang untuk menjadi aturan internasional yang lebih modern dan komprehensif untuk pengangkutan barang melalui laut, adopsinya oleh negara-negara anggota masih belum merata. Hal ini disebabkan karena adanya beberapa alasan sebagai berikut:

1. Tidak semua negara meratifikasi. *Rotterdam Rules* telah ditandatangani oleh beberapa negara, tetapi tidak semua negara anggota PBB telah meratifikasinya. Artinya, aturan ini hanya berlaku di negara-negara yang telah secara resmi mengadopsinya ke dalam hukum nasional mereka.
2. Penerapan terbatas. Bahkan di negara-negara yang meratifikasi, penerapannya mungkin terbatas pada jenis-jenis kontrak pengangkutan tertentu atau situasi tertentu. *Rotterdam Rules* tidak secara otomatis menggantikan aturan-aturan hukum yang ada di setiap negara.
3. Perbandingan dengan Konvensi Hamburg. Seperti halnya Konvensi Hamburg, *Rotterdam Rules* tidak diberlakukan secara universal, dan ada kemungkinan bahwa beberapa negara mungkin lebih memilih untuk tetap menggunakan aturan hukum yang ada atau aturan lain yang lebih sesuai dengan kebutuhan mereka.

Pada hukum internasional, universalitas merupakan asas hukum yang berlaku secara umum dalam pola hubungan antarsubjek hukum internasional. Asas universalitas yang dalam bahasa Inggris disebut dengan *universal principles* merupakan asas yang melindungi kepentingan hukum suatu negara maupun kepentingan hukum negara lain.¹⁰⁹ Asas universalitas bertujuan untuk melindungi kepentingan dunia dan jika seseorang melakukan kejahatan yang dapat merugikan kepentingan internasional, maka setiap negara berhak untuk menerapkan ketentuan perundang-undangnya tanpa melihat status

¹⁰⁹Rodliyah dan Salim, *Pengantar Hukum Pidana Mengacu Pada KUHP Baru (UU No.1 Tahun 2023)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2024, hlm. 11.

kewarganegaraannya bahkan jika kejahatan itu tidak secara langsung menyangkut kepentingan hukum negara yang bersangkutan.¹¹⁰

Prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* tidak dapat diberlakukan secara universal dalam arti semua negara secara otomatis terikat olehnya. Namun, *Rotterdam Rules* dirancang untuk menjadi rezim hukum internasional yang berlaku untuk pengangkutan barang melalui laut dan transportasi multimoda yang mencakup pengangkutan laut, dengan tujuan menciptakan kerangka hukum yang seimbang dan modern untuk perdagangan internasional. Meskipun dirancang untuk menjadi aturan internasional yang lebih modern dan komprehensif sebagai upaya menciptakan standar global untuk pengangkutan barang melalui laut, pengadopsian oleh negara-negara anggota masih belum merata. *Rotterdam Rules* tidak secara otomatis mengikat semua negara, karena setiap negara harus secara resmi meratifikasi atau menyetujui konvensi tersebut agar terikat olehnya. *Rotterdam Rules* bukan merupakan hukum yang berlaku universal secara otomatis, tetapi dirancang untuk menjadi kerangka hukum internasional yang luas dan seimbang untuk pengangkutan barang melalui laut dan transportasi multimoda yang melibatkan pengangkutan laut. Tujuannya adalah untuk menciptakan standar yang lebih modern dan efektif untuk perdagangan internasional, meskipun penerapannya memerlukan ratifikasi oleh negara-negara.

¹¹⁰Andi Muhammad Sofyan dan Nur Azisa, *Hukum Pidana Indonesia*, Kencana, Jakarta, 2023, hlm. 45.

Prinsip-prinsip *Rotterdam Rules* mengandung beberapa norma hukum penting, antara lain:

1. Tanggung Jawab Pengangkut. Aturan ini menetapkan standar tanggung jawab pengangkut dalam hal kehilangan atau kerusakan barang selama pengangkutan. Prinsip ini juga menetapkan batas waktu pengajuan klaim dan prosedur untuk penyelesaian sengketa.
2. Kewajiban pengirim. Prinsip *Rotterdam Rules* juga mengatur kewajiban pengirim, termasuk penyediaan informasi yang akurat tentang barang yang dikirim, pengemasan yang tepat, dan penyerahan barang kepada pengangkut.
3. Pengangkutan barang berbahaya. Aturan ini memberikan perhatian khusus pada pengangkutan barang berbahaya, menetapkan prosedur khusus untuk pengemasan, pelabelan, dan penanganan barang-barang tersebut. Hal ini bertujuan untuk mengurangi risiko kecelakaan dan pencemaran lingkungan.
4. Kebebasan kontraktual. Meskipun prinsip *Rotterdam Rules* memiliki kekuatan mengikat, para pihak yang terlibat dalam kontrak pengangkutan tetap memiliki kebebasan untuk menyepakati ketentuan yang lebih spesifik, selama ketentuan tersebut tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip dasar aturan.
5. Penyelesaian sengketa. Prinsip *Rotterdam Rules* juga mengatur prosedur penyelesaian sengketa yang mungkin timbul antara pengangkut dan

pengirim. Hal ini mencakup berbagai mekanisme, seperti arbitrase dan mediasi.

Penerapan prinsip-prinsip *Rotterdam Rules* diharapkan dapat memberikan beberapa manfaat, antara lain:

1. Harmonisasi hukum. Aturan ini bertujuan untuk menciptakan keseragaman hukum dalam pengangkutan barang laut internasional, mengurangi perbedaan antara berbagai aturan yang ada.
2. Kepastian hukum. Dengan adanya aturan yang jelas dan terperinci, prinsip *Rotterdam Rules* diharapkan dapat memberikan kepastian hukum bagi para pelaku perdagangan internasional.
3. Peningkatan efisiensi. Aturan yang jelas dan terperinci diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dalam proses pengangkutan barang, mengurangi biaya dan waktu yang diperlukan.
4. Perlindungan lingkungan. Aturan tentang pengangkutan barang berbahaya bertujuan untuk melindungi lingkungan dari risiko kecelakaan dan pencemaran.

Meskipun prinsip-prinsip *Rotterdam Rules* belum sepenuhnya berlaku secara global, namun aturan ini tetap menjadi acuan penting dalam hukum pengangkutan barang laut internasional. Secara umum, ketentuan-ketentuan dalam *bill of lading* (B/L) atau surat muatan laut, yang merupakan dokumen penting dalam pengangkutan barang melalui laut, memiliki kesesuaian dengan prinsip-prinsip yang diatur dalam *Rotterdam Rules*. Meskipun demikian, terdapat beberapa perbedaan dan penyesuaian yang perlu

diperhatikan. *Rotterdam Rules*, sebagai sebuah konvensi internasional, bertujuan untuk memperbarui dan menyelaraskan aturan-aturan terkait pengangkutan barang melalui laut, termasuk aspek-aspek yang terkait dengan *bill of lading*.

Rotterdam Rules memperkenalkan ketentuan baru mengenai identitas pengangkut, khususnya dalam kasus di mana nama pengangkut tidak jelas tercantum dalam *bill of lading*. Dalam hal ini, *Rotterdam Rules* memberikan pedoman untuk menentukan siapa yang dianggap sebagai pengangkut, misalnya pemilik kapal atau penyewa kapal. *Rotterdam Rules* juga mengatur tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan pengiriman secara lebih rinci. Meskipun *bill of lading* juga mencantumkan jangka waktu pengiriman, *Rotterdam Rules* memberikan panduan lebih lanjut tentang bagaimana keterlambatan tersebut diukur dan bagaimana tanggung jawab pengangkut ditentukan.

Berkaitan batas waktu untuk mengajukan klaim, *Rotterdam Rules* menetapkan batas waktu untuk mengajukan klaim (dua tahun) yang berbeda dengan beberapa aturan sebelumnya, seperti COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act*), sebuah undang-undang federal di Amerika Serikat yang mengatur hak, kewajiban, dan tanggung jawab pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan barang melalui laut, terutama dalam konteks pengiriman ke dan dari Amerika Serikat yang menetapkan batas waktu untuk mengajukan klaim dalam tempo satu tahun. Hal ini perlu diperhatikan dalam penyusunan atau penafsiran *bill of lading*. *Rotterdam Rules* memiliki bab khusus

mengenai yurisdiksi dan arbitrase yang dapat menjadi pilihan bagi negara-negara yang meratifikasi konvensi tersebut. Ini mungkin berbeda dengan ketentuan yang ada dalam *bill of lading* yang mungkin merujuk pada yurisdiksi atau arbitrase tertentu berdasarkan kesepakatan para pihak.

Secara umum, *bill of lading* dan *Rotterdam Rules* memiliki tujuan yang sama, yaitu mengatur pengangkutan barang melalui laut dan melindungi kepentingan semua pihak yang terlibat. Meskipun demikian, *Rotterdam Rules* memberikan kerangka hukum yang lebih komprehensif dan rinci, terutama dalam hal tanggung jawab pengangkut, identitas pengangkut, dan penyelesaian sengketa. Penting bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan barang laut untuk memahami baik ketentuan dalam *bill of lading* maupun prinsip-prinsip yang diatur dalam *Rotterdam Rules* untuk memastikan kepastian hukum dan kelancaran transaksi.

Pemberlakuan prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* secara universal menghadapi tantangan karena beberapa negara belum meratifikasi atau menerapkan aturan tersebut. Meskipun aturan ini bertujuan untuk menyelaraskan hukum pengangkutan laut internasional, adopsi universal masih terhambat oleh perbedaan kepentingan nasional, kompleksitas hukum, dan kurangnya pemahaman tentang aturan tersebut. Beberapa hal yang menjadi tantangan terhadap pemberlakuan prinsip-prinsip dalam *Rotterdam Rules* secara universal, antara lain:

1. Perbedaan kepentingan nasional. Negara-negara memiliki sistem hukum dan ekonomi yang berbeda, yang dapat menyebabkan perbedaan pandangan tentang manfaat dan implikasi dari *Rotterdam Rules*.
2. Kompleksitas hukum. *Rotterdam Rules* mengandung banyak ketentuan yang kompleks, yang mungkin sulit dipahami dan diterapkan oleh semua negara, terutama yang memiliki sumber daya terbatas.
3. Kurangnya pemahaman. Kurangnya kesadaran dan pemahaman tentang manfaat dan implikasi dari *Rotterdam Rules* di kalangan pemangku kepentingan, termasuk pengusaha, pengacara, dan hakim, juga menjadi hambatan.
4. Perbedaan rezim hukum. Beberapa negara mungkin lebih suka mempertahankan rezim hukum yang sudah ada, seperti *Hague-Visby Rules* atau *Hamburg Rules*, yang sudah mereka terapkan dan pahami dengan baik.
5. Proses ratifikasi yang panjang. Ratifikasi dan penerapan *Rotterdam Rules* memerlukan proses hukum yang panjang di setiap negara, yang dapat memakan waktu bertahun-tahun.

Meskipun ada tantangan, terdapat berbagai upaya yang dapat dilakukan untuk mempromosikan *Rotterdam Rules* dan mendorong penerapannya secara universal, yaitu:

1. Penyuluhan dan pelatihan. Organisasi internasional dan lembaga terkait lainnya mengadakan seminar, lokakarya, dan pelatihan untuk meningkatkan pemahaman tentang *Rotterdam Rules*.

2. Harmonisasi hukum. Upaya untuk menyelaraskan hukum nasional dengan *Rotterdam Rules* dilakukan untuk memfasilitasi adopsi aturan tersebut.
3. Kerja sama internasional. Kerjasama antara negara-negara dalam penerapan *Rotterdam Rules* dilakukan untuk mengatasi perbedaan dan mempromosikan pemahaman bersama.

Rotterdam Rules telah ditandatangani dan diratifikasi oleh banyak negara, termasuk Indonesia. Namun, belum semua negara menjadi pihak dalam konvensi ini. Indonesia sendiri telah menandatangani konvensi ini pada tahun 1998, namun baru meratifikasinya pada tahun 2013. Hingga saat ini, masih ada negara-negara yang belum meratifikasi konvensi ini, sehingga pemberlakuannya belum bersifat universal. Pentingnya pemberlakuan universal *Rotterdam Rules* terletak pada upaya perlindungan kesehatan manusia dan lingkungan dari dampak negatif bahan kimia berbahaya. Dengan menjadi anggota konvensi, negara-negara memiliki hak dan kewajiban yang sama dalam pengambilan keputusan terkait bahan kimia berbahaya, serta dapat saling bertukar informasi dan pengalaman. Hal ini juga dapat mendorong peningkatan regulasi dan kebijakan nasional terkait pengawasan dan prosedur perdagangan bahan kimia berbahaya. Oleh karena itu, upaya untuk mendorong ratifikasi dan implementasi *Rotterdam Rules* secara lebih luas di seluruh dunia terus dilakukan untuk mencapai tujuan perlindungan kesehatan dan lingkungan yang lebih efektif.

Pemberlakuan *Rotterdam Rules* secara universal adalah tujuan yang ambisius, dan membutuhkan upaya bersama dari semua pemangku

kepentingan. Dengan mengatasi tantangan yang ada dan terus mempromosikan aturan tersebut, diharapkan *Rotterdam Rules* dapat menjadi standar global untuk hukum pengangkutan laut, yang memberikan kepastian hukum dan keadilan bagi semua pihak yang terlibat dalam perdagangan internasional.

