



## Penyelesaian Sengketa Bisnis dalam Kerangka *Belt and Road Initiative*

Garuda Wiko<sup>1\*</sup> dan Fatma Muthia Kinanti<sup>2</sup>

Fakultas Hukum, Universitas Tanjungpura, Pontianak, Kalimantan Barat, Indonesia

DOI: <http://dx.doi.org/10.15294/pandecta.v16i2.30347>

### Article info

#### Article History:

Received : January 30<sup>th</sup> 2021

Accepted: March 15<sup>th</sup> 2021

Published: December 27<sup>th</sup> 2021

#### Keywords:

*dispute settlement;  
belt and road initiative;  
international cooperation*

### Abstrak

Inisiatif kerjasama internasional yang diinisiasi oleh Negara Cina yang disebut Belt and Road Initiative (BRI) dikembangkan untuk mewujudkan integrasi ekonomi wilayah Eurasia. Kerjasama ini pada akhirnya memunculkan hubungan hukum yang kompleks antara berbagai entitas baik pada tataran publik maupun privat. Dalam taraf privat, kerjasama maupun proyek yang melibatkan pihak yang berasal dari berbagai kewarganegaraan serta bidang sengketa yang beragam dalam kerangka BRI akan memberikan permasalahan tersendiri. Artikel ini bertujuan untuk mengkaji aspek penyelesaian sengketa khusus dalam bidang bisnis pada kerangka BRI. Mengingat luasnya ruang lingkup permasalahan hukum yang terkait dengan BRI maka pembahasan akan dibatasi agar lebih fokus yakni menganalisa kerjasama BRI dari konteks penyelesaian sengketa. Ditemukan terdapat beberapa pilihan penyelesaian sengketa yang dapat dipilih oleh para pihak yang terlibat dalam Proyek BRI yakni Bentuk Alternatif Penyelesaian Sengketa yang bersifat non-adjudikatif seperti negosiasi maupun mediasi, pengadilan nasional, China's International Commercial Courts (CICC), forum arbitrase nasional, arbitrase internasional. Indonesia merupakan negara mitra yang penting dalam implementasi BRI. Untuk itu, Indonesia perlu memperhatikan sumber hukum internasional yang mendukung proses penyelesaian sengketa yang bersifat transnasional.

### Abstract

*An international cooperation initiated by China called the Belt and Road Initiative (BRI) was developed to realize economic integration from Eurasia. The implementation of this initiative includes cooperation in strategic areas that are very comprehensive. This cooperation ultimately gave rise to complex legal relationships between various entities at both the public and private levels. At the private level, collaborations and projects involving parties of various nationalities as well as various dispute areas within the BRI framework will present significant issues. This article aims to examine aspects of dispute resolution specific to the business sector under the BRI framework. It was found that there are several dispute resolution options that can be chosen by the parties involved in the BRI Project, namely non-adjudicative alternative forms of dispute resolution such as negotiation or mediation, national courts, China's International Commercial Courts (CICC), national arbitration forums, international arbitration. Indonesia is an important partner country in the implementation of BRI. For this reason, Indonesia needs to pay attention to international legal sources that support transnational dispute resolution processes.*



## 1. Pendahuluan

*One Belt One Road* (OBOR) atau yang lebih dikenal saat ini dengan *Belt and Road Initiative* (BRI) adalah suatu inisiatif kerja sama internasional dari Negara China. Kebijakan ini bertujuan untuk mewujudkan integrasi ekonomi dari Eurasia, menghubungkan Asia, Afrika, dan Eropa melalui jalur transportasi darat dan laut. (Jeremy Garlick, 2020) Melalui inisiatif ini negara China menawarkan lima area prioritas kerja sama, yaitu (1) koordinasi kebijakan, (2) konektivitas fasilitas, (3) perdagangan bebas (*unimpeded trade*), (4) integrasi keuangan, dan (5) kerja sama antar masyarakat. Implementasi dari kebijakan BRI meliputi proyek pembangunan infrastruktur dan transportasi sebagai fasilitas penghubung. Untuk mencapai inisiatif Kerjasama ini China menawarkan dua isu dan 7 prinsip disingkat 2+7, yaitu sebuah konsensus yang ditawarkan pemerintah China sebagai kerangka kerja sama OBOR. Kedua isu tersebut adalah kepercayaan sebagai bagian dari prinsip bertetangga dengan baik antar negara-negara dan kerja sama ekonomi berdasarkan prinsip yang saling menguntungkan. Adapun tujuh proposal meliputi:

- (1) penandatanganan perjanjian mengenai hidup bertetangga dengan baik (*good neighbor*) antara China dan ASEAN;
- (2) meningkatkan efektifitas kesepakatan perdagangan bebas *ASEAN-China Free Trade Area* (ACFTA) serta mengintensifkan negosiasi *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP);
- (3) melakukan percepatan proyek pembangunan infrastruktur bersama;
- (4) memperkuat kerja sama dan pencegahan resiko keuangan regional;
- (5) kerja sama di bidang maritim yang lebih erat;
- (6) meningkatkan kolaborasi di bidang keamanan; dan
- (7) meningkatkan hubungan antar-masyarakat (*people-to-people*) melalui kerja sama di bidang kebudayaan, ilmiah, dan perlindungan lingkungan hidup.

Sejak diintrodusir pada tahun 2013,

isu mengenai BRI menarik perhatian para akademisi dan praktisi yang berfokus pada aspek politik, ekonomi dan hukum. Hal ini dikarenakan beberapa faktor misalnya posisi China dalam kontestasi politik global, potensi ekonomi yang dihasilkan dari kerjasama BRI serta kebaruan dan masifnya kerjasama BRI dari perspektif hukum.

Secara politis, BRI mendapatkan tantangan terutama dari negara yang berposisi dengan China. Berbagai kecurigaan dan resistensi terhadap esensi dari BRI sebagian besar disebabkan dari ketidaktransparanan China dalam mengkomunikasikan BRI. Laporan dari CSIS (Fang Jin, 2017) mengungkapkan bahwa hingga saat ini, masih banyak versi interpretasi dan pemahaman dari BRI yang membingungkan dunia internasional. Masalah selanjutnya adalah China terlalu memfokuskan sosialisasi BRI dengan pemerintah saja tanpa melibatkan dunia bisnis, organisasi kemasyarakatan dan komunitas lokal. China menjawab kritik ini dengan menekankan bahwa BRI dimaksudkan untuk menyediakan pasar untuk komoditas, meningkatkan harga sumber daya yang pada akhirnya mengurangi ketidaksetaraan, memperbaiki infrastruktur, menciptakan lapangan kerja, mendorong industrialisasi, dan memperluas transfer teknologi, sehingga menguntungkan negara tuan rumah (Jean-Marc F. Blanchard, 2018).

Dari aspek ekonomi, Proyek besar ini telah ditandatangani oleh 140 negara di enam benua (Green BRI Center, 2019) dan jika terwujud akan membentuk suatu wilayah kerjasama ekonomi yang terbentang dari Pasifik Barat hingga Laut Baltik. Riset yang dilaksanakan oleh World Bank (Martin Raiser, et al, 2019) menunjukkan keberhasilan perwujudan BRI akan memberikan manfaat dalam 2 aspek: 1) mengurangi waktu perjalanan dan 2) meningkatkan perdagangan dan integrasi. Sepanjang rute BRI, waktu transit diperkirakan akan berkurang 12 persen (studi menunjukkan waktu transit yang berkurang hanya satu hari saja akan meningkatkan perdagangan hingga 5,2%). Keuntungan ini juga akan berdampak bahkan ke negara-negara yang tidak terlibat langsung dalam proyek BRI (waktu transit berkurang 3% di seluruh

dunia). Peningkatan perdagangan juga dapat tumbuh antara 2,8 – 9,7 % untuk negara sepanjang rute BRI dan 1,7 – 6,2 persen di seluruh dunia (World Bank Group, 2019).

Pembahasan BRI dari aspek hukum juga disorot. Dalam hal ini, Manzoor Ahmad, dkk menginventarisasi berbagai permasalahan yang berpotensi timbul dari inisiatif BRI. Beberapa isu ini yakni (Manzoor Ahmad, dkk, 2017):

### **Kerangka institusional dari BRI.**

Mengingat besarnya proyek infrastruktur yang diperlukan untuk mengimplementasikan BRI, institusi pembiayaan menjadi isu sentral. Terdapat beberapa institusi pembiayaan yang berkaitan dengan proyek BRI misalnya *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, *the New Development Bank (NDB)*, *the New Silk Road Fund (NSRF)* dan *China Investment Corporation (CIC)*. Dari aspek ekonomi beberapa ahli concern terhadap mekanisme pendanaan yang seperti apa yang akan berkembang dalam kerangka proyek BRI? Bagaimana dampaknya dengan sistem pendanaan berdasarkan *World Bank*? Isu ini juga akan berkaitan dengan aspek penyelesaian sengketa yang mungkin muncul dari hubungan hukum antara institusi pendanaan (*financial institution*), debitor dan kontraktor/supplier.

### **Semakin berkembangnya pola investasi Publik-Privat di wilayah Eurasia**

Proyek BRI juga akan mengintensifkan hubungan investasi pada entitas publik dan privat yang berkaitan dengan proyek pembangunan infrastruktur. Hal ini akan berkaitan erat dengan isu kerangka hukum investasi seperti *Bilateral Investment Treaty* pada negara-negara yang terlibat dalam BRI. Aspek penyelesaian sengketa juga menjadi sorotan melalui mekanisme *Investment-State Dispute Settlement (ISDS)*.

### **Permasalahan Hukum mengenai Perdagangan sepanjang Rute BRI**

Karena BRI bertujuan untuk mewujudkan integrasi ekonomi melalui pembentukan fasilitas jalur perdagangan, maka isu mengenai kerangka hukum perdagangan bebas menjadi perhatian. Para ahli menyadari bahwa integrasi ekonomi tidak dapat terwujud

hanya dengan memastikan adanya fasilitas nyata berupa rute dan jalur perdagangan. Hambatan-hambatan dalam perwujudan perdagangan bebas melalui kebijakan dan restriksi negara juga harus diperhatikan.

Tulisan ini akan berfokus kepada aspek penyelesaian sengketa terkait BRI. Sebagaimana pembahasan pada paragraf sebelumnya, implementasi proyek dalam kerangka BRI akan menciptakan hubungan hukum yang kompleks antar berbagai jenis entitas hukum yang berasal dari kewarganegaraan yang berbeda. Dari hubungan ini, potensi munculnya berbagai beragam jenis, tipe dan pola sengketa sangat besar. Saat ini telah banyak pilihan-pilihan forum penyelesaian sengketa yang dapat diadopsi untuk menyelesaikan berbagai jenis sengketa mulai dari yang bersifat nasional maupun internasional, melibatkan entitas publik atau privat hingga sesuai dengan sektor sengketa.

Mengingat luasnya ruang lingkup permasalahan hukum yang terkait dengan BRI maka pembahasan akan dibatasi agar lebih focus. Pertama, akan dibahas mengenai lingkup kerjasama yang ada dalam inisiatif BRI yang sekaligus menggambarkan hubungan hukum yang akan timbul dari proyek tersebut. Kedua, akan dibahas tipe potensi sengketa yang mungkin terjadi dalam inisiatif BRI. Ketiga, akan di jelaskan beberapa metode dan pilihan forum penyelesaian sengketa yang dapat dipilih oleh para pihak untuk menyelesaikan sengketa. Keempat, akan disimpulkan dan dirumuskan saran terkait persiapan apa yang perlu dilakukan oleh Indonesia untuk menghadapi isu penyelesaian sengketa dalam kerangka BRI.

## **2. Metode**

Jenis penelitian adalah yuridis normatif yakni meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan melakukan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

Pendekatan dalam penelitian hukum diperlukan untuk mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang se-

dang dicoba untuk dicari jawabannya. Dalam hal ini, penulis menggunakan pendekatan konseptual untuk menjawab pertanyaan yang diajukan terkait dengan mekanisme penyelesaian sengketa yang bersifat *business-to-business* dalam kerangka *Belt and Road Initiative*. Jenis pendekatan yang digunakan adalah merujuk pada referensi dari Prof. Dr. Peter Mahmud Marzuki, SH., MS., LL.M., dalam buku *Penelitian Hukum* (Peter Mahmud Marzuki, 2008)

Data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder dalam penelitian ini mencakup bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Data sekunder dan data primer didapatkan atau dikumpulkan melalui *Desk study*, yaitu mendapatkan data sekunder melalui penelusuran kepustakaan termasuk pencarian data melalui media internet (*internet-based research*).

### **Kerjasama Dalam Inisiatif BRI**

BRI pada dasarnya bertujuan untuk mewujudkan kembali jalur sutra kuno yang menjadi rute sentra peragangan pada jaman Dinasti Han. Sejak diperkenalkan pada tahun 2013 oleh Presiden Xi Jinping, baru pada tahun 2015 inisiatif ini dijabarkan melalui satu dokumen tertulis berjudul *Vision And Actions On Jointly Building Silk Road Economic Belt And 21st-Century Maritime Silk Road (Vision and Action)* yang diterbitkan bersama-sama oleh Komisi Pembangunan dan Reformasi Nasional, Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Perdagangan RRC. Dokumen ini menyebutkan dengan jelas tujuan dari BRI:

*“It is aimed at promoting orderly and free flow of economic factors, highly efficient allocation of resources and deep integration of markets; encouraging the countries along the Belt and Road to achieve economic policy coordination and carry out broader and more in-depth regional cooperation of higher standards; and jointly creating an open, inclusive and balanced regional economic cooperation architecture that benefits all.”*

Untuk mewujudkan tujuan ini, pembukaan jalur perdagangan akan dibagi dalam dua kategori yaitu: *Silk Road Economic Belt* (merujuk kepada jalur darat/*land-based Silk Road Economic Belt* atau *the Belt*) dan *21st-*

*Century Maritime Silk Road* (merujuk kepada jalur laut atau *the Road*). Kedua kategori ini kemudian dibagi menjadi beberapa rute (Fung Business Intelligence Center, 2015):

1. China – Central Asia – Russia – Europe (the Baltic)
2. China – Central Asia – West Asia – Persian Gulf – Mediterranean Sea
3. China – Southeast Asia – South Asia – Indian Ocean
4. The 21st Century Maritime Silk Road:
5. Coastal China – South China Sea – Indian Ocean – Europe
6. Coastal China – South China Sea – South Pacific

Kerjasama yang dikembangkan dalam inisiatif ini dibagi menjadi lima kategori besar yaitu:

### **Koordinasi Kebijakan**

Dalam kategori ini, BRI mengedepankan peningkatan koordinasi kebijakan dalam rangka menjadi implementasinya. Mekanisme yang diarahkan dalam aspek ini yakni mempromosikan kerja sama antar pemerintah, membangun pertukaran kebijakan makro antar pemerintah dan mekanisme komunikasi multi-level, memperluas kepentingan bersama, meningkatkan kepercayaan politik bersama, dan mencapai konsensus kerja sama. Negara-negara di sepanjang Belt and Road diminta mengoordinasikan strategi dan kebijakan pembangunan ekonomi mereka, menyusun rencana dan tindakan untuk kerja sama regional, bernegosiasi untuk menyelesaikan masalah terkait kerja sama, dan bersama-sama memberikan dukungan kebijakan untuk implementasi kerja sama praktis dan proyek skala besar.

### **Konektivitas Infrastruktur**

Infrastruktur nampaknya menjadi prioritas dalam rencana implementasi BRI. Hal ini dapat dilihat dari masifnya kerjasama China dengan negara-negara terkait yang berkaitan dengan pengembangan infrastruktur. Dalam dokumen *Vision and Action*, sektor infrastruktur yang disebutkan sangat luas meliputi: jalan utama dan persimpangan, penghubungan ruas jalan yang tidak terhubung, menghilangkan kemacetan transportasi, me-



majukan fasilitas keselamatan jalan dan peralatan manajemen lalu lintas, dan meningkatkan konektivitas jaringan jalan.

Pada aspek regulasi difokuskan pada mekanisme koordinasi terpadu untuk transportasi seluruh jalur, meningkatkan konektivitas bea cukai, pemuatan ulang dan transportasi multimoda antar negara, dan secara bertahap merumuskan aturan transportasi yang sesuai dan standar.

Di laut fokus inisiatif pada: pembangunan infrastruktur pelabuhan, membangun saluran transportasi darat-air yang lancar, dan memajukan kerjasama pelabuhan; meningkatkan jalur laut dan jumlah pelayaran, serta meningkatkan kerjasama teknologi informasi di bidang logistik maritim.

Aspek infrastruktur juga menyentuh pada infrastruktur energi serta optical cables dalam rangka meningkatkan konektivitas.

### **Perdagangan Bebas (Tanpa Hambatan)**

Dalam aspek menciptakan perdagangan yang bebas, BRI berfokus pada peningkatan fasilitas investasi dan perdagangan serta penghapusan hambatan. Untuk mewujudkan ini, upaya dilakukan dalam hal: meningkatkan kerjasama kepabeanaan seperti pertukaran informasi, saling mengakui regulasi, dan saling membantu dalam penegakan hukum; meningkatkan kerjasama bilateral dan multilateral di bidang inspeksi dan karantina, sertifikasi dan akreditasi, standardisasi tindakan, dan informasi statistik; dan memastikan penerapan Perjanjian Fasilitasi Perdagangan WTO (Fatma Muthia K, 2015). Selain itu, peningkatan fasilitas bea cukai di pelabuhan perbatasan, membangun sistem single window di pelabuhan perbatasan, mengurangi biaya bea cukai, dan meningkatkan kemampuan izin bea cukai. Peningkatan kerjasama dalam keamanan dan kenyamanan rantai pasokan, meningkatkan koordinasi prosedur pengawasan lintas batas, mempromosikan pemeriksaan online pemeriksaan dan sertifikat karantina, dan memfasilitasi kerjasama saling pengakuan (*mutual recognition*) dari *Authorized Economic Operators*, menurunkan hambatan non-tarif, meningkatkan transparansi kebijakan teknis, dan meningkatkan

liberalisasi dan fasilitasi perdagangan. Selain poin-poin di atas, sektor ini juga menyentuh masalah *e-commerce*, fasilitasi investasi, kerjasama di berbagai bidang seperti agrikultur, kehutanan, perikanan, energi. Selanjutnya dibahas pula mengenai prioritas kepada industri baru, *division of labor*, serta distribusi rantai industri.

### **Integrasi Finansial**

Kategori ini dapat dibilang yang paling kompleks namun diperlukan dalam implementasi BRI. Fokus kerjasama pada kategori ini diarahkan untuk memperluas cakupan dan skala pertukaran dan penyelesaian mata uang bilateral dengan negara lain di sepanjang Belt and Road, membuka dan mengembangkan pasar obligasi di Asia, melakukan upaya bersama untuk mendirikan *Asian Infrastructure Investment Bank* dan *BRICS New Development Bank*, melakukan negosiasi antar pihak terkait tentang pendirian lembaga pembiayaan *Shanghai Cooperation Organization* (SCO), dan mendirikan serta menjalankan *Silk Road Fund Interbank Association* perlu diperkuat, serta kerjasama keuangan multilateral dalam bentuk pinjaman sindikasi dan kredit bank.

### **Hubungan Antar Manusia**

Kategori ini bertujuan untuk meningkatkan hubungan antar manusia dalam rangka meningkatkan dukungan implementasi BRI. Fokus Kerjasama pada kategori ini diarahkan untuk meningkatkan pertukaran budaya dan akademis yang luas, pertukaran dan kerja sama personel, kerja sama media, pertukaran pemuda dan wanita, serta layanan sukarela (*volunteer*)

Mekanisme Kerjasama yang ditawarkan dalam dokumen *Vision and Action* dilakukan dalam lingkup:

1. Penguatan Kerjasama bilateral melalui penandatanganan Kerjasama MoU, rencana dan pengembangan Kerjasama proyek.
2. Peningkatan peran mekanisme Kerjasama multilateral. Dalam hal ini dokumen merujuk berbagai Kerjasama eksisting seperti Shanghai Cooperation Organization (SCO), ASEAN Plus

China (10+1), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), Asia-Europe Meeting (ASEM), Asia Cooperation Dialogue (ACD), Conference on Interaction and Confidence-Building Measures in Asia (CICA), China-Arab States Cooperation Forum (CASCF), China-Gulf Cooperation Council Strategic Dialogue, Greater Mekong Sub-region (GMS) Economic Cooperation, and Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) untuk merefleksikan urgensi peningkatan hubungan dengan negara-negara yang dianggap penting dalam implementasi BRI.

3. Dukungan terhadap peran Forum Internasional lainnya yang bersifat informal seperti International summit forum dan exhibition.

Meskipun telah banyak tulisan ilmiah yang menganalisa BRI dari kacamata politik baik dari segi geostrategi maupun geokonomi. Mendefinisikan BRI dari perspektif hukum menjadi sedikit rumit mengingat inisiasi kerjasama ini dicetuskan oleh satu negara saja yakni China. Maka pola pengembangan BRI terkesan sentralistis dimana China menjadi figur utama dalam implementasinya. Hal ini berbeda dengan inisiatif perdagangan internasional yang biasanya bersifat multilateral maupun bilateral ala APEC, AFTA, EU, Bilateral FTA dan sebagainya. Selain itu, lingkup kerjasama yang luas dan variatif menyebabkan banyak dan beragamnya jenis dokumen hukum yang akan dibuat dalam kerangka BRI, baik dalam lingkup publik (*state-to-state*) maupun swasta (*business-to-business*). Untuk kerjasama yang bersifat publik, database yang diterbitkan oleh Pemerintah China menyebutkan telah terdapat dua ratus lima dokumen kerjasama dalam kerangka BRI kerjasama China dengan 140 negara dan 31 organisasi internasional (Daftar negara yang telah menandatangani dokumen kerja sama dengan China untuk membangun "*Belt and Road*" dapat diakses pada laman *Belt and Road Portal*). Sebagian besar rangkaian kesepakatan ini berbentuk kerjasama *Memorandum of Understanding* atau *Joint Statement* yang mana tidak termasuk ke dalam kategori

kesepakatan hukum/perjanjian hukum dalam konteks perjanjian internasional, sehingga tidak menerbitkan hak dan kewajiban internasional bagi para pihak. Sebagai contoh, *MoU Between The Government Of The Italian Republic And The Government Of The People's Republic Of China On Cooperation Within The Framework Of The Silk Road Economic Belt And The 21st Century Maritime Silk Road Initiative* pada paragraf VI mengatur:

*"This Memorandum of Understanding does not constitute an international agreement which may lead to rights and obligations under international law. No provision of this Memorandum is to be understood and performed as a legal or financial obligation or commitment of the Parties."*

Dalam teori Hukum Perjanjian Internasional, kerjasama semacam ini dianggap sebagai *soft law* dan bukan *hard law*.

### Potensi Sengketa Dalam Inisiatif BRI

Perlu diingat bahwa peningkatan konektivitas yang akan memberikan dampak positif, di saat bersamaan juga akan meningkatkan resiko. Resiko hukum yang dimaksud disini adalah dalam bentuk sengketa hukum. Jiangyu Wang (2020) menjabarkan beberapa bentuk sengketa yang berpotensi terjadi dalam kerangka BRI:

1. Sengketa antar negara yang muncul dari proyek BRI yang diinvestasikan oleh Cina. Kemungkinan, pola sengketa ini terjadi antara Cina, sebagai pihak yang berinvestasi dalam suatu proyek besar, dengan negara tuan rumah. Kerjasama ini biasanya melibatkan perjanjian antar negara (perjanjian internasional) serta kontrak antara entitas privat dari kedua negara, termasuk perusahaan BUMN. Dalam hal ini penyelesaian sengketa antar negara yang berkaitan dengan perdagangan dapat diselesaikan melalui *WTO Dispute Settlement Body (DSB)* atau diselesaikan secara diplomatik.
2. Sengketa yang bersifat transaksional. Pola sengketa ini berkaitan dengan transaksi-transaksi investasi yang berkaitan dengan proyek pembangunan infrastruktur. Terdapat

setidaknya tiga pihak yang akan terlibat dalam sengketa jenis ini yakni pemberi kerja, kontraktor dan pemberi dana. Biasanya sengketa ini akan diselesaikan secara keperdataan baik melalui pengadilan negeri maupun lembaga penyelesaian sengketa lainnya seperti arbitrase.

3. Sengketa ketiga adalah terkait dengan sengketa investasi yang memang memiliki karakteristik berbeda dengan sengketa publik dan perdata murni. Sengketa jenis ini biasanya masuk ke dalam mekanisme sengketa investor-negara yang diselesaikan melalui kerangka *investor-state dispute settlement* (ISDS) yang biasanya diatur pada *international investment agreements* (IIAs) maupun *bilateral investment treaty*.

Dua tipe sengketa yang dijabarkan diatas merujuk subjek hukum yang terlibat. Sengketa tipe pertama berada pada lingkup hukum internasional publik sehingga penyelesaiannya pun merujuk pada sumber hukum serta forum internasional publik seperti *WTO Dispute Settlement Body* maupun negosiasi antar negara. Adapun jenis sengketa kedua merujuk kepada sengketa keperdataan yang melibatkan dua atau lebih sistem hukum. Maka, norma-norma yang digunakan dalam penyelesaian sengketa jenis ini merujuk pada Hukum Perdata Internasional. Tulisan ini berfokus kepada penyelesaian sengketa bisnis yang melibatkan entitas perdata, untuk itu pembahasan akan difokuskan pada bentuk sengketa tipe kedua yakni sengketa yang bersifat transaksional.

Ketidakfamiliaran dunia internasional dengan inisiatif melalui skema kerjasama internasional ala BRI menimbulkan sedikit kebingungan dalam menentukan definisi pasti terkait apa yang dimaksud dengan Proyek BRI. Empat prioritas kerjasama yang diatur dalam dokumen *Vision and Action* masing-masing memandatkan berbagai capaian dalam rangka mengimplementasikan BRI (Md Nazirul Islam Sarker, 2018). Sebagai contoh, khusus untuk kategori kerjasama mengenai konektivitas infrastruktur, Kerangka Doku-

men BRI memandatkan:

*“improve the connectivity of their infrastructure construction plans and technical standard systems, jointly push forward the construction of international trunk passageways, and form an infrastructure network connecting all sub-regions in Asia, and between Asia, Europe and Africa”*

Selanjutnya terkait dengan konstruksi infrastruktur, Dokumen BRI memandatkan:

*“...we should focus on the key passageways, junctions and projects, and give priority to linking up unconnected road sections, removing transport bottlenecks, advancing road safety facilities and traffic management facilities and equipment, and improving road network connectivity. “...” build a unified coordination mechanism for whole-course transportation, increase connectivity of customs clearance, reloading and multimodal transport between countries, and gradually formulate compatible and standard transport rules, so as to realize international transport facilitation. “...” push forward port infrastructure construction, build smooth land-water transportation channels, and advance port cooperation; increase sea routes and the number of voyages, and enhance information technology cooperation in maritime logistics. “...” expand and build platforms and mechanisms for comprehensive civil aviation cooperation, and quicken our pace in improving aviation infrastructure.”*

Untuk mengimplementasikan ini, Pemerintah China telah membentuk *The Silk Road Fund*, sebuah institusi pendanaan investasi, yang telah memasukkan dana sekitar US\$40 triliun. Institusi pendanaan ini kemudian bekerja untuk menyalurkan pendanaan kepada sebagian besar proyek BRI dalam berbagai skema finansial. Berdasarkan itu, kontrak konstruksi yang dibuat dalam Proyek BRI dapat terdiri dari dua tipe yakni kontrak pengerjaan konstruksi infrastruktur (*performance agreement*) dan kontrak pendanaan (*financing agreement*). Contoh ini hanya berkaitan dengan satu kategori kerjasama. Kategori kerjasama lain tentu akan memunculkan kontrak-kontrak tipe lain, misalnya terkait dengan integrasi dalam bidang pendidikan dan penelitian, dapat muncul permasalahan terkait dengan hak cipta dari inovasi yang dihasilkan, maka sengketa yang timbul dapat berkaitan dengan HAKI.

Berdasarkan gambaran tersebut, secara umum, definisi Proyek BRI adalah

proyek yang memiliki hubungan baik secara langsung maupun tidak langsung dengan BRI. Proyek ini bisa jadi merupakan proyek yang didanai oleh mekanisme pendanaan BRI atau secara resmi dikategorikan sebagai Proyek BRI oleh Cina. Maka, Kontrak BRI akan melibatkan setidaknya satu pihak yang berkewarganegaraan China. Sebagai contoh, pada proyek pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, yang dikategorikan sebagai salah satu Proyek BRI oleh Cina, perusahaan pelaksananya merupakan konsorsium antara PT Pilar Sinergi BUMN (PSBI) dari Indonesia dan Beijing Yawan HSR Co.Ltd yang merupakan perusahaan konsorsium perusahaan perkeretaapian dari China. Selanjutnya untuk pendanaan proyek ditandatangani *Facility Agreement for Infrastructure Financing and Means of the Jakarta-Bandung High-Speed Railway* antara PT. KCIC dengan *China Development Bank* pada tahun 2017 yang disaksikan oleh Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping.

Kerjasama BRI yang melibatkan sekiranya 140 negara dengan pola sosial, politik dan hukum yang berbeda memunculkan potensi perselisihan hukum yang kompleks. Sepanjang jalur BRI, terdapat berbagai sistem hukum yang berlaku seperti *common law*, *civil law*, eropa kontinental, hukum Islam dan sistem hukum lainnya. Negara yang terlibat juga berasal dari kekuatan ekonomi yang beragam. Merupakan suatu tantangan bagi para advokat dan lulusan hukum untuk *manage* hubungan hukum antar pelaksana proyek BRI. Beberapa pengacara internasional yang terlibat di sejumlah sengketa komersial BRI menyimpulkan faktor terbesar munculnya sengketa adalah kurang familiarnya para pihak dengan struktur dan istilah operasional kontrak dari negara-negara terkait.

Jenis-jenis sengketa sektoral yang mungkin muncul juga berpotensi akan variatif. Dapat dibayangkan dengan jumlah barang, jasa, pendanaan, pemerintah dan kerjasama yang terlibat dalam BRI, pola hubungan hukum baik antar entitas publik maupun privat, sebagian besar akan bersifat internasional atau transnasional. Hal ini menuntut perhatian khusus terutama pada aspek penyelesaian

sengketa pada sektor perdagangan, investasi, energi, konstruksi, perlindungan lingkungan, hubungan ketenagakerjaan, perpajakan, pembiayaan dan sebagainya.

Beberapa sengketa yang terkait dengan proyek BRI dengan substansi kasus yang beragam, dan diselesaikan pada forum peradilan yang berbeda, telah diselenggarakan. Sebagai contoh, dapat disebutkan:

1. *Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. v. The Zhejiang Provincial Branch of the Industrial and Commercial Bank of China Limited* (2016) yang melibatkan dua perusahaan dari China dan Korea Selatan, merupakan kasus terkait dengan kontrak suplai set generator diesel. Penggugat mengajukan kasus ini ke *Intermediate People's Court of Hangzhou Municipality di China* dimana penggugat menyatakan hukum yang berlaku adalah berdasarkan *International Chamber of Commerce's publication numbered 758, the Uniform Rules for Demand Guarantees*.
2. *Kolmar Group AG v. Jiangsu Textile Industry (Group) Import & Export Co., Ltd.* (2016), merupakan perkara perdata yang melibatkan perusahaan dari Swiss dan China timbul dari kontrak jual beli. Kolmar Group sebagai penggugat mengajukan gugatan ke Pengadilan Tinggi Singapura berdasarkan ketentuan di dalam kontrak, karena *Jiangsu Textile Industry (Group) Import & Export Co., Ltd.* sebagai tergugat berdomisili di wilayah Cina, Kolmar Group mengajukan permohonan pengakuan dan pelaksanaan putusan Pengadilan Tinggi Singapura ke *Intermediate People's Court of Nanjing Municipality, Provinsi Jiangsu*.
3. *Jiangsu Taihu Boiler Co., Ltd. v. PT. Krakatau Engineering Corporation and the Wuxi Branch of Bank of China Limited*, merupakan perkara terkait jaminan yang melibatkan perusahaan dari China dan Indonesia. Perkara diajukan ke *The Intermediate People's Court of Wuxi Municipality, Provinsi Jiangsu* kemudian dibanding ke *The High People's Court of Jiangsu Province*.



Hukum yang berlaku berdasarkan *Uniform Rules for Demand Guarantees of the International Chamber of Commerce*.

4. *Zhe Jiang Yisheng Petrochemical Co., Ltd. v. INVISTA Technologies S.à.r.l., Luxembourg*, adalah perkara perdata tentang lisensi teknologi yang diajukan ke Pengadilan Cina terfokus pada validitas klausul arbitrase. Kontrak mengandung klausul arbitrase yang mengharuskan setiap perkara diselesaikan melalui *China International Economic Trade Arbitration Centre (CIETAC)* dengan prosedur arbitrase yang diatur oleh *UNCITRAL Arbitration Rules*

Dapat dilihat dari beberapa studi kasus diatas berbagai macam sengketa diselesaikan melalui beberapa jenis forum penyelesaian sengketa. Bahkan tidak jarang, satu sengketa melibatkan dua atau lebih forum penyelesaian sengketa yang berbeda.

#### **Metode dan Pilihan Forum Penyelesaian Sengketa**

Hingga saat ini, tidak ada kesepakatan atau penentuan mekanisme penyelesaian sengketa yang ditetapkan dalam skema kesepakatan BRI. Dokumen *Vision and Action* sebagai acuan utama dalam implementasi BRI juga tidak menyebutkan satu mekanisme atau forum penyelesaian sengketa tertentu yang khusus digunakan bagi Proyek BRI.

Penekanan China terhadap kerjasama BRI berprinsip mengutamakan konsultasi ekstensif, kontribusi bersama dan manfaat bersama. Hal ini sesuai dengan Pidato Kunci yang disampaikan oleh Presiden Xi Jinping pada Pembukaan *the Second Belt and Road Forum for International Cooperation di Beijing* tanggal 26 April 2019. Sejalan dengan itu, sengketa-sengketa yang berpotensi muncul diharapkan dapat diselesaikan melalui dialog dan diskusi, peningkatan kerja sama dan rasa saling percaya (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, 2019). Maka, sesuai dengan konsep penyelesaian sengketa keperdataan, forum negosiasi perlu menjadi tahap awal bagi para pihak yang bersengketa.

Penggunaan metode mediasi juga diharapkan menjadi salah satu forum utama dalam penyelesaian sengketa Proyek BRI (Allison Goh, 2021). China saat ini telah menandatangani *the United Nations Convention on International Settlement Agreements resulting from Mediation* atau *Singapore Convention* pada bulan Agustus 2019 (Malik R. Dahlan, 2020). Konvensi ini merupakan dasar hukum pelaksanaan kesepakatan penyelesaian sengketa yang dihasilkan dari proses mediasi. Adanya kerangka hukum ini tentu akan memberikan rasa aman bagi para pihak dalam melaksanakan mediasi, terutama terkait proyek BRI yang cenderung bersifat kompleks. Selain itu, China juga sangat aktif dalam bekerjasama dengan lembaga-lembaga penyelesaian sengketa yang bonafide seperti *Singapore International Mediation Center* dan *International Chamber of Commerce ("ICC")*.

Dalam hal metode negosiasi dan mediasi tidak berhasil menyelesaikan sengketa, maka para pihak tidak memiliki pilihan selain membawanya ke forum penyelesaian sengketa yang lebih formal. Para pihak dapat memilih penyelesaian sengketa yang bersifat litigasi maupun non-litigasi.

#### *1. Pengadilan nasional*

Menyelesaikan sengketa transnasional ke pengadilan negeri di suatu negara memiliki tantangan tersendiri. Hal ini mengingat para pihak serta pengacara yang berasal dari negara lain akan menemukan pola, sistem hukum dan sistem peradilan yang berbeda. Belum lagi kecurigaan akan imparialitas dari hakim. Isu ini sebetulnya eksis bahkan pada sengketa transnasional biasa (non-BRI). Karena itu biasanya para pihak akan menghindari forum pengadilan. Dalam konteks BRI saat ini, terdapat kurang dari dua puluh negara yang menandatangani Perjanjian Bilateral terkait asistensi yudisial terkait perkara perdata maupun pidana (*Bilateral Treaties on Judicial Assistance in Civil and Commercial Matters*) dengan China. Berdasarkan database yang ada (Meng Yu, 2020), Indonesia tidak termasuk dalam kategori negara yang menandatangani perjanjian tersebut. Kedua negara juga belum meratifikasi *Convention of 2 July 2019 on the Recognition and Enforcement*

of Foreign Judgments in Civil or Commercial Matters atau Hague Judgments Convention yang mengatur pengakuan putusan pengadilan baik terkait perdata maupun pidana. Fakta ini tentu akan semakin menyulitkan proses penyelesaian sengketa yang sudah kompleks.

## 2. China's International Commercial Courts (CICC).

CICC dibentuk pada Januari 2018 sebagai badan permanen (permanent body) di bawah Pengadilan Tinggi China (*Supreme People's Court*). Pemerintah Cina bermaksud membentuk CICC sebagai "one stop shop" yang memuat segala bentuk penyelesaian sengketa seperti mediasi, arbitrase dan litigasi. Pembentukan lembaga ini dilakukan dalam kerangka BRI untuk menyiapkan suatu forum penyelesaian sengketa yang timbul dari proyek ini. *International Commercial Court* (ICC) sebetulnya bukan konsep yang baru dikenalkan pada kerangka BRI. ICC lahir dari kebutuhan dunia bisnis internasional akan suatu forum penyelesaian pengadilan yang bersifat "internasional". Pada tahun 2015, Singapura membentuk *Singapore International Commercial Court* ("SICC"), dan CICC merupakan forum ICC yang terbaru yang dibentuk oleh China.

ICC berdiri sebagai bagian dari Pengadilan Tinggi dari satu negara sehingga memiliki sifat litigasi. Fitur penting yang menarik adalah keterlibatan hakim-hakim asing, sehingga proses peradilan tidak terlalu nasional. Hal ini menjawab keraguan pihak asing atas imparsialitas dari hakim pengadilan nasional.

## 3. Forum Arbitrase Nasional

Pada setiap negara, terdapat berbagai institusi arbitrase yang menawarkan metode penyelesaian sengketa bisnis. Di Indonesia terdapat Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) sebagai institusi arbitrase nasional tertua yang sering digunakan untuk menyelesaikan sengketa bisnis nasional. Penggunaan metode arbitrase memberikan fleksibilitas pada aspek pemilihan hukum maupun metode persidangan yang tidak ditemukan pada pengadilan nasional.

## 4. Arbitrase Internasional

Berbeda dengan forum arbitrase nasional, arbitrase internasional sering digunakan oleh pelaku bisnis dalam sengketa yang bersifat cross-border. Penggunaan metode arbitrase internasional dapat menjadi pilihan yang baik karena jaminan pelaksanaan putusnya dijamin berdasarkan *New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*. Beberapa contoh institusi arbitrase internasional yang dikenal luas adalah: *The Hong Kong International Arbitration Centre* (HKIAC) yang telah membentuk Komite khusus *HKIAC Belt and Road Advisory Committee* yang terdiri dari eksperts independen di bidang finansial, infrastruktur, asuransi, konstruksi dan maritim; *ICC International Court of Arbitration*; *Singapore International Arbitration Centre* (SIAC) dan *The China International Economic and Trade Arbitration Commission* (CIETAC) (IBA OBOR Subcommittee, 2019).

Penggunaan forum arbitrase internasional diharapkan dapat menjadi metode utama dalam Proyek BRI mengingat hampir semua negara yang terlibat dalam BRI adalah negara peserta *New York Convention*. Selain itu, institusi-institusi arbitrase internasional, terlebih yang sudah ternama, telah terbiasa terlibat dalam penyelesaian sengketa bisnis transnasional yang kompleks dan proyek *high-cost, high risk*.

## Persiapan Indonesia dalam Menghadapi Potensi Sengketa Bisnis dalam Kerangka BRI

Indonesia menjadi salah satu negara di Asia yang memiliki peran krusial dalam implementasi BRI. *The 21st Maritime Silk Road* sebagai salah satu komponen penting dalam BRI diperkenalkan pertama kali oleh Xi Jinping pada pidato kenegaraannya di Indonesia pada bulan Oktober 2013 yang dianggap bersinergi dengan kebijakan Poros Maritim Dunia yang dikenalkan pada kepemimpinan Joko Widodo (Xiao Qian, 2019). Selanjutnya kedua negara mengeluarkan *Joint Statement on Strengthening Comprehensive Strategic Partnership between the People's Republic of China and The Republic of Indonesia* pada

tahun 2015 yang berisi kesepakatan untuk meningkatkan Kerjasama pada beberapa sektor termasuk sektor perdagangan, investasi dan peningkatan ekonomi yang berfokus pada implementasi BRI. Dari perspektif Indonesia, BRI berpotensi memberikan keuntungan yang cukup signifikan. Meskipun belum ada penelitian eksplisit terkait ini, peningkatan nilai investasi China ke Indonesia terlihat menguat. Pada triwulan III 2020, posisi Investasi China berada pada urutan kedua setelah Singapura, dan hal ini tidak bisa dilepaskan dari proyek BRI (Noviyanti, 2021). Indonesia, sebagai salah satu negara yang telah menyatakan keterlibatannya dalam BRI, telah mengajukan beberapa proyek pengembangan infrastruktur melalui Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Proyek-proyek ini akan tersebar di beberapa daerah seperti Sumatera Utara, Sulawesi Utara, Kalimantan Utara serta Bali.

Namun, sejalan dengan kritik dunia global terkait pemberlakuan BRI, beberapa pihak juga mengkhawatirkan keterlibatan Indonesia yang berperan aktif dalam kerangka kerjasama ini. Poin-poin permasalahan yang disorot dari aspek politik misalnya maraknya isu *debt trap diplomacy* yang diterapkan oleh China sebagai negara pemberi modal serta potensi terjadinya neokolonisme. (Yudila, 2019) Dari aspek hukum, kebaruan bentuk kerangka kerjasama BRI berpotensi menimbulkan masalah pada penerapannya. Dalam bidang bisnis, tantangan yang perlu diperhatikan adalah terkait potensi kenaikan sengketa *business-to-business* yang akan muncul seiring peningkatan proyek multinasional yang berkaitan dengan BRI.

Sebagai negara berkembang yang saat ini berfokus pada pembangunan infrastruktur besar-besaran, Indonesia menjadikan prioritas untuk mengundang investasi asing dalam proyek-proyek infrastruktur. Artinya, dunia bisnis Indonesia sebetulnya sudah tidak asing dengan pola sengketa bisnis yang bersifat transnasional. Hal ini bisa dilihat misalnya dari peningkatan perusahaan Indonesia yang terlibat dalam penyelesaian sengketa di *Singapore International Arbitration Centre* (SIAC) dengan perusahaan asing (“di Arbitrase Singa-

pura Kasus Perusahaan Indonesia Terbanyak Kelima”, 2019).

Kesiapan Indonesia dalam melaksanakan proses penyelesaian sengketa internasional dalam hal ini perlu diperhatikan. Dalam konteks arbitrase internasional, saat ini Indonesia mendasarkan pengaturan mengenai arbitrase internasional pada UU No. 30/1999 dimana ketentuan mengenai arbitrase internasional hanya terdiri dari lima pasal. Regulasi ini tentu tidak ideal mengingat kompleksnya pengaturan mengenai arbitrase internasional. Untuk itu, *UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration* 1985 perlu untuk diadopsi sebagai dasar pelaksanaan proses maupun putusan arbitrase internasional di Indonesia (Huala Adolf, 2016). Untuk mempersiapkan sengketa yang diselesaikan melalui pengadilan nasional, Indonesia perlu mempertimbangkan untuk meratifikasi *Hague Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters* sebagai dasar pelaksanaan putusan pengadilan asing. Dalam konteks penyelesaian sengketa yang bersifat mediasi, Indonesia perlu pula meratifikasi *United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation* sebagai dasar pelaksanaan kesepakatan penyelesaian sengketa yang timbul dari Mediasi. Konvensi ini telah diratifikasi oleh 53 negara.

Untuk mempersiapkan potensi peningkatan sengketa transnasional, terutama dengan entitas berkewarganegaraan China, para talenta hukum di Indonesia juga perlu dipersiapkan. Hal ini mengingat, pelaksanaan kontrak serta proses penyelesaian sengketa sedikit banyak akan diwarnai dengan *Chinese Characteristic*. Para pelaku bisnis yang terlibat dalam Proyek BRI maupun advokat atau pemangku kepentingan lain perlu untuk memperhatikan aspek penyelesaian sengketa dalam perumusan kontrak, terutama terkait pemilihan hukum dan forum penyelesaian sengketa. Bukan tidak mungkin, ke depannya, China akan semakin gencar mempromosikan penggunaan forum *China’s International Commercial Court* sebagai bentuk “*one stop dispute resolution*” bagi seluruh Proyek BRI. Hal ini perlu dipersiapkan mengingat

konsep *International Commercial Court* masih terbilang asing bagi SDM Indonesia.

### 3. Penutup

Belt and Road Initiative adalah kerangka kerja sama internasional yang bertujuan untuk mewujudkan integrasi ekonomi dari Eurasia, menghubungkan Asia, Afrika, dan Eropa melalui jalur transportasi darat dan laut. Inisiatif ini memiliki ambisi besar dalam mewujudkan *Silk Road Economic Belt* dan *21st-Century Maritime Silk Road* yang merujuk pada pembentukan integrasi ekonomi yang mana melibatkan hampir 140 negara. Kerjasama ini melibatkan (1) koordinasi kebijakan, (2) konektivitas fasilitas infrastruktur, (3) perdagangan bebas (*unimpeded trade*), (4) integrasi keuangan, dan (5) kerja sama antar masyarakat.

BRI yang diinisiasi oleh China berpotensi akan memunculkan berbagai Mega Proyek di banyak negara dalam lingkup sektor yang beragam. Interaksi subjek hukum dalam inisiatif ini berpotensi akan menimbulkan sengketa hukum yang kompleks, *high-cost* dan *high risk*. Hal ini perlu diperhatikan mengingat dalam kerangka BRI tidak ada pilihan mekanisme maupun forum penyelesaian sengketa yang ditetapkan untuk digunakan secara seragam bagi Proyek-Proyek BRI.

Beberapa pilihan penyelesaian sengketa yang dapat dipilih oleh para pihak yang terlibat dalam Proyek BRI yakni:

1. Bentuk Alternatif Penyelesaian Sengketa yang bersifat non-adjudikatif seperti negosiasi maupun mediasi
2. Pengadilan nasional
3. *China's International Commercial Courts* (CICC).
4. Forum Arbitrase Nasional
5. Arbitrase Internasional

Indonesia sebagai salah satu negara mitra memiliki peran penting dalam perwujudan BRI. Beberapa Proyek dalam kerangka BRI telah dilaksanakan di Indonesia, beberapa yang lain masih dalam tahap perencanaan. Untuk mempersiapkan potensi timbulnya sengketa yang berkaitan dengan BRI, Indonesia perlu memperhatikan sum-

ber hukum internasional yang mendukung proses penyelesaian sengketa yang bersifat transnasional. Dalam hal ini, Indonesia perlu mempertimbangkan ratifikasi perjanjian internasional terkait seperti *UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration*, *Hague Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters*, dan *United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation*.

### 4. Daftar Pustaka

- Fang Jin. (2017). *The Belt and Road Initiative: Progress, Problems and Prospects*, dalam *Parallel Perspectives on the Global Economic Order, A Report of the CSIS Simon Chair in Political Economy and the Shanghai Institutes for International Studies*
- World Bank Group. (2019) *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington: the World Bank
- Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative. (2019). *The Belt and Road Initiative: Progress, Contributions and Prospects*. Beijing: Foreign Languages Press Co. Ltd.
- Alison Goh. (2021). *Framework for the Resolution of Disputes Under the Belt and Road Initiative. Arbitration: The International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management* Vol. 87 (2)
- Wang, J. (2020). *Dispute Settlement in the Belt and Road Initiative: Progress, Issues, and Future Research Agenda*, *The Chinese Journal of Comparative Law*, Vol. 8 No. 1. pp. 428. doi:10.1093/cjcl/cxaa016
- Guiguo Wang. (2017). *The Belt and Road Initiative in Quest for a Dispute Resolution Mechanism*. *Asia Pacific L Rev* 25(1)
- Garlick, Jeremy. (2020). *The Regional Impacts of China's Belt and Road Initiative*. *Journal of Current Chinese Affairs* Vol 49 (1)
- Huala Adolf. (2016). *Urgensi Pembentukan Undang-Undang Tentang Arbitrase Internasional*. *Fiat Justisia*, Volume 10 Issue 2, April-June 2016 pp 221-412
- James Roger and others. (2018). *Belt and Road Initiative Disputes: Bumps in the Road*. 11 *International Arbitration Report* 23
- Fatma Muthia Kinanti. 2015. *World Trade Organization, Negara Berkembang dan Special and Differential Treatment*. *Pandecta* Vol 10 (1)
- Malik R. Dahlan. 2020. *Envisioning Foundations for the Law of the Belt and Road Initiative: Rule of Law and Dispute Resolution Challenges*. *Harvard International Law Journal Essay* VOL. 62.
- Malik R Dahlan. (2019). *Dispute Regulation in the Institutional Development of the Asian Infrastructure Investment Bank: Establishing a Normative Legal Implications of the Belt and Road Initia-*



- tive. AIB Yearbook of International Law 2019: International Organizations and the Promotion of Effective Dispute Resolution, p. 121 – 129
- Martin David and others. (2019). BRI Risk Mitigation and Dispute Resolution Options in the Coming Decade. Asian Legal Business, December 2019.
- Md Nazirul Islam Sarker and others. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. Modern Economy Vol 9.
- Zachary Mollengarden. (2019). “One-Stop” Dispute Resolution On The Belt And Road: Toward An International Commercial Court With Chinese Characteristics. Pacific Basin Law Journal, 36(1)
- Xiao Qian. (9 April 2019). Belt And Road Benefits Indonesia, The World, Jakarta Post.
- IBA OBOR Subcommittee. (2019, Desember). Semi Annual Report. Diakses dari file:///C:/Users/ASUS/Downloads/IBA-OBOR-Subcommittee-Semi-Annual-Report-December-2019.pdf
- Jean-Marc F. Blanchard (2018, February 2018). Revisiting the Resurrected Debate About Chinese Neocolonialism, Diakses dari <https://thediplomat.com/2018/02/revisiting-the-resurrected-debate-about-chinese-neocolonialism/>.
- Green BRI Center. (January, 2021). The Countries of Belt and Road Initiative (BRI). Diakses dari <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.
- Nedopil, Christoph. (2021). “Countries of the Belt and Road Initiative”. Diakses dari [www.green-bri.org](http://www.green-bri.org)
- Martin Raiser dan Michele Ruta. (2019, 20 Juni). Managing the risks of the Belt and Road, diakses dari <https://blogs.worldbank.org/eastasiapacific/managing-the-risks-of-the-belt-and-road>
- Fung Business Intelligence Center. (Mei 2015). The Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. Diambil dari: <https://www.fbic-group.com/sites/default/files/The%20Silk%20Road%20Economic%20Belt%20and%2021st%20Century%20Maritime%20Silk%20Road%20MAY%2015.pdf>
- [...]. (12 Mart 2021). List of countries that have signed cooperation documents with China to jointly build the “Belt and Road”, Belt and Road Portal, 12 Maret 2021, dapat diakses dari [https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm\\_id=126&cat\\_id=10122&info\\_id=77298](https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298).
- [...], About KCIC, dapat diakses pada: <https://kciic.co.id/en/tentang-kami/profil/>
- Meng Yu. (21 Mei 2020). List of China’s Bilateral Treaties on Judicial Assistance in Civil and Commercial Matters (Enforcement of Foreign Judgments Included), China Justice Observer. dapat diakses pada: <https://www.chinajusticeobserver.com/a/list-of-chinas-bilateral-treaties-on-judicial-assistance-in-civil-and-commercial-matters>,
- Hadvd Vebri. (9 Juli 2019). Sengketa bisnis yang melibatkan perusahaan asing dan perusahaan lokal makin marak. Kontan. diakses pada: <https://nasional.kontan.co.id/news/sengketa-bisnis-yang-melibatkan-perusahaan-asing-dan-perusahaan-lokal-makin-marak>.
- [...], (8 Juli 2019). di Arbitrase Singapura Kasus Perusahaan Indonesia Terbanyak Kelima, wartaekonomi.co.id. Warta Ekonomi. dapat diakses pada: <https://www.wartaekonomi.co.id/read235601/wow-di-arbitrase-singapura-kasus-perusahaan-indonesia-terbanyak-kelima>, 8 Juli 2019, akses pada: 30 April 2021
- MoU Between The Government Of The Italian Republic And The Government Of The People’s Republic Of China On Cooperation Within The Framework Of The Silk Road Economic Belt And The 21st Century Maritime Silk Road Initiative
- “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, Part III: “Framework” People’s Republic of China National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce (28 March 2015)
- Convention of 2 July 2019 on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil or Commercial Matters
- UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration 1958
- United Nations Convention on International Settlement Agreements Resulting from Mediation 2018
- Intermediate People’s Court of Hangzhou Municipality, Zhejiang Province, Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. and The Zhejiang Provincial Branch of the Industrial and Commercial Bank of China Limited, An Appeal Concerning a Dispute Over a Demand Under an Independent Guarantee, 2017
- Intermediate People’s Court of Nanjing Municipality, Jiangsu Province, B&R Typical Case 13
- Kolmar Group AG, A Case of an Application for the Recognition and Enforcement of a Civil Judgment of the High Court of Singapore, 2017
- High People’s Court of Jiangsu Province, Jiangsu Taihu Boiler Co., Ltd. and PT. Krakatau Engineering Corporation as well as the Wuxi Branch of Bank of China Limited, A Dispute over Fraud with a Guarantee, 2015
- Intermediate People’s Court of Ningbo Municipality, Zhejiang Province, Zhe Jiang Yisheng Petrochemical Co., Ltd. v. INVISTA Technologies S.à.r.l., Luxembourg, A Case of an Application to Affirm the Invalidity of an Arbitration Clause (2014), 2015