

## KEBERLAKUAN ENTRY INTO FORCE PERJANJIAN REGIONAL ASEAN (STUDI KASUS PADA IMPLEMENTASI ASEAN MRA ON TYPE APPROVAL FOR AUTOMOTIVE PRODUCTS – APMRA)

REZA MAULIDA

Magister Ilmu Hukum, Universitas Trisakti  
rz.1771@gmail.com

**Abstract:** *This study examines the effectiveness of the entry into force (EIF) clause under the ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products (APMRA). Although Article 20 stipulates that APMRA shall enter into force one year after the submission of instruments of ratification, its implementation has not progressed as expected. The analysis focuses on the underlying causes of this delay, particularly the interpretation of the two EIF requirements. It assesses whether these conditions should be construed as alternative or cumulative, and how misinterpretation may contribute to the hindered enforcement of APMRA at the ASEAN level.*

**Keywords:** APMRA, Entry into Force, ASEAN

**Abstrak:** Penelitian ini membahas efektivitas klausul entry into force (EIF) dalam ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products (APMRA). Meskipun Pasal 20 menetapkan APMRA berlaku satu tahun setelah penyerahan instrumen ratifikasi, realisasinya belum berjalan sesuai tenggat. Studi ini menelaah penyebab ketidakberlakuan kawasan tersebut, khususnya terkait penafsiran atas dua prasyarat EIF. Analisis difokuskan pada apakah syarat-syarat dimaksud seharusnya dipahami secara alternatif atau kumulatif, serta bagaimana kekeliruan penafsiran dapat menghambat implementasi APMRA di tingkat ASEAN.

**Kata Kunci:** APMRA, Entry into Force, ASEAN

### A. Pendahuluan

Sejak diberlakukannya Piagam ASEAN (ASEAN Charter), agenda standarisasi dan penilaian kesesuaian di sektor otomotif diarahkan untuk semakin terhubung dengan rezim global WP.29/UNECE 1958 Agreement, agar hasil uji/sertifikasi dapat saling diakui dan arus barang kian lancar di Kawasan (Nay Pyi Taw: ASEAN, 2021). Pada 16 Januari 2021, para Menteri Ekonomi ASEAN mengadopsi ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products (APMRA) di Nay Pyi Taw, Myanmar. Instrumen ini menargetkan pengurangan duplikasi uji, percepatan time-to-market, dan penurunan biaya kepatuhan melalui saling pengakuan type approval antar negara anggota ASEAN (AMS). APMRA menyediakan mekanisme kelembagaan (komite sektoral, daftar otoritas/technical services, pedoman implementasi) untuk memastikan penerapan yang konsisten di lapangan. APMRA menyiapkan infrastruktur kelembagaan agar implementasi konsisten, antara lain komite sektoral, daftar otoritas dan technical services yang ditunjuk, serta pedoman operasional. Secara prinsip, bila suatu model atau komponen memenuhi persyaratan teknis yang disepakati, hasil penilaiannya dapat diterima AMS lain tanpa pengujian ulang, selama prasyarat hukum dan teknis dipenuhi.

APMRA dirancang sebagai instrumen pengakuan timbal balik (*mutual recognition*) untuk hasil uji dan/atau sertifikasi *type approval* produk otomotif di kawasan. Tujuan pokoknya adalah mengurangi duplikasi pengujian, menekan biaya kepatuhan (*compliance cost*), mempercepat *time-to-market*, dan memperluas akses pasar intra-ASEAN. Dengan demikian, manfaat APMRA hanya akan terwujud apabila kesiapan hukum domestik di tiap AMS diselesaikan tepat waktu; sementara itu, dinamika pasar ASEAN-6—kontraksi

penjualan dan percepatan adopsi EV—menuntut percepatan implementasi. Dalam konteks ini, saling pengakuan hasil uji melalui APMRA menjadi instrumen efisiensi untuk menekan biaya kepatuhan dan mempercepat time-to-market, sehingga agenda harmonisasi dan notifikasi domestik bukan sekadar isu kepatuhan, melainkan tuas kebijakan industri yang langsung memengaruhi daya saing. Enam negara-negara anggota ASEAN (ASEAN-6) yaitu Indonesia, Thailand, Malaysia, Filipina, Viet Nam, dan Singapura mencatat penjualan kendaraan ringan ~3,28 juta unit pada 2024 (turun 5,4% yoy) dengan pangsa EV naik dari 9% ke 13%—indikasi pergeseran teknologi dan persaingan yang kian tajam. Proyeksi 2025 memprediksi pemulihan moderat sekitar ~2%. Di saat yang sama, Indonesia dan Thailand—dua pasar terbesar—mengalami pelemahan 2024 karena pengetatan kredit dan tekanan ekonomi, sementara Malaysia naik 2% ditopang ekonomi yang kuat dan *backlog* pesanan; Filipina, Viet Nam, Singapura menunjukkan pertumbuhan karena peluncuran model baru.

Bagi pelaku usaha otomotif di kawasan, implementasi APMRA bukan sekadar isu teknis regulasi, tetapi memiliki nilai ekonomi yang langsung dapat dirasakan. Ketika proses pengujian dan sertifikasi cukup dilakukan satu kali dan hasilnya dapat diterima lintas negara, biaya kepatuhan menjadi lebih rendah, proses masuk pasar baru dapat berjalan lebih cepat, dan peluang ekspor meningkat, terutama bagi pemasok komponen skala menengah dan usaha kecil yang selama ini menghadapi beban pembuktian kepatuhan berlapis. Upaya mengurangi hambatan teknis seperti duplikasi uji juga selaras dengan strategi percepatan sertifikasi kendaraan rendah emisi dan elektrik yang kini tengah menjadi fokus industri otomotif ASEAN.

Keberlakuan APMRA tergantung kepada klausul entry into force (EIF) (Lozeno, 2022) dalam yang berfungsi sebagai jangkar yang memberikan validitas mulai berlakunya, hak-hak dan kewajiban para pihak (negara anggota ASEAN) secara sah. Dalam banyak instrumen ASEAN, termasuk APMRA, keberlakuan biasanya ditautkan pada tindakan hukum tertentu, seperti *Instrument of Ratification* (IOR) atau *Instrument of Notification* (ION), disertai ambang waktu (misalnya 30 hari atau satu tahun sejak tindakan tersebut). Klausul ini memberi kepastian hukum ( bagi setiap negara anggota ASEAN (AMS) yang telah memenuhi syarat. Namun hal ini juga menimbulkan permasalahan dimana ada kemungkinan sebagian AMS siap lebih dahulu daripada yang lain.

Meskipun ketentuan *entry into force* sudah terpenuhi dan APMRA telah “berlaku secara sah”, hal tersebut tidak secara otomatis berarti seluruh negara anggota telah siap menjalankannya. Saling pengakuan hasil uji kendaraan bukanlah mekanisme sederhana seperti perjanjian bilateral antara dua negara, tetapi membutuhkan kesiapan kolektif dari banyak negara, baik secara teknis maupun administrative (Maria Carmela, 2022). Setelah suatu negara menyelesaikan proses legal untuk terikat, masih terdapat penyesuaian kelembagaan yang harus dilakukan agar pengakuan lintas batas benar-benar dapat berjalan tanpa hambatan. Dalam konteks inilah muncul kebutuhan akan *critical mass* atau jumlah negara “siap” yang cukup, sehingga manfaat APMRA tidak berhenti pada beberapa negara saja

Dalam klausul EIF APMRA dinyatakan bahwa perjanjian APMRA mulai berlaku satu (1) tahun setelah penandatanganan. Dengan rumusan tersebut, secara sederhana dapat dipahami bahwa pada saat ini APMRA seharusnya sudah berlaku bagi seluruh Negara Anggota ASEAN. Secara teori, seluruh negara anggota ASEAN sudah seharusnya terikat dan siap menjalankan komitmen saling pengakuan hasil uji. Namun di lapangan, implementasinya belum sepenuhnya bekerja sebagai rezim kawasan yang efektif. Perbedaan tingkat kesiapan domestik menjadi faktor yang paling menonjol. Sebuah perjanjian dapat berlaku secara formal, tetapi pelaksanaannya memerlukan prasyarat teknis dan administratif yang tidak otomatis muncul dengan berjalannya waktu (Chowdhury,

2020). Otoritas type approval dan technical services harus ditunjuk dan diverifikasi bersama; rujukan teknis (misalnya UN Regulations) perlu diselaraskan; Conformity of Production (CoP) wajib diterapkan agar konsistensi produk tetap terjamin; serta pedoman operasional—mulai dari worst-case selection hingga format sertifikat dan tata kelola dokumen elektronik—harus benar-benar jelas dan dapat digunakan oleh pelaku industri.

Secara prinsip, perjanjian mulai mengikat pihak yang telah menyatakan persetujuan untuk terikat (misalnya melalui IOR/ION). Namun APMRA adalah instrumen hukum yang menuntut pengakuan penuh dari para anggotanya guna mengimplementasi kegiatan operasional seperti penunjukan otoritas dan technical services yang diakui, keselarasan UN *Regulations*, *Conformity of Production* (CoP), pedoman teknis (mis. worst-case selection), dan pertukaran dokumen yang aman. Tanpa kegiatan operasional di atas, pengakuan antar negara tidak akan konsisten. Hal ini dapat diartikan bahwa “sah secara hukum” belum tentu “siap dijalankan”.

## B. Metodologi penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan dukungan pendekatan socio-legal yang bersumber dari data sekunder (Gultom, 2019). Pendekatan hukum normatif digunakan untuk menelaah norma-norma hukum tertulis yang terdapat dalam ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products (APMRA), khususnya klausul Entry into Force serta ketentuan terkait lainnya dalam kerangka hukum ASEAN seperti Guidelines for the Development of Mutual Recognition Arrangements dan ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism (Gultom, 2021). Penelitian ini juga melibatkan analisis dokumen hukum, yaitu dokumen APMRA yang telah ditandatangani oleh seluruh negara anggota ASEAN Hal ini bertujuan untuk memahami bagaimana ketentuan dalam perjanjian regional ASEAN diterapkan dalam praktik internasional. Nugroho menyatakan, “Analisis dokumen adalah teknik yang efektif untuk menggali informasi dari sumber hukum yang ada” (Gultom, 2025). Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data sekunder, yang terdiri atas: a) Bahan hukum primer, yaitu naskah resmi APMRA, khususnya bagian yang mengatur klausul Entry into Force, serta dokumen hukum ASEAN lain yang relevan seperti ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism, b) bahan hukum sekunder, berupa buku, jurnal ilmiah, laporan penelitian, dan publikasi akademik yang membahas penerapan Mutual Recognition Arrangements (MRA) dan mekanisme pemberlakuan perjanjian internasional atau regional, dan c) bahan hukum tersier, berupa kamus hukum, ensiklopedia hukum, serta dokumen kebijakan ASEAN (policy papers) yang mendukung pemahaman atas konteks dan penerapan EIF dalam APMRA.

## C. Hasil dan Pembahasan

Hans Kelsen dalam teori hukum klasik, membedakan antara validitas (keabsahan) norma dan efikasi (daya guna) norma. Validitas merujuk pada pembentukan norma berdasarkan prosedur yang sah dalam suatu tatanan hukum sehingga norma tersebut memiliki keabsahan yuridis. Namun, validitas tidak selalu berbanding lurus dengan efektivitas. Suatu norma dapat kehilangan daya gunanya apabila tidak ditaati atau gagal menimbulkan akibat konkret dalam praktik (Kelsen, 1967). Sebuah norma sah apabila dibentuk menurut tata cara yang diakui sistem; tetapi norma yang sah tidak otomatis efektif jika belum ditaati atau belum dapat dijalankan di lapangan (Kelsen, 1945). Di ranah perjanjian internasional, *Vienna Convention on the Law of Treaties* (United Nations, 1969) menekankan asas *pacta sunt servanda*—perjanjian yang sah mengikat para pihak—namun efektivitasnya tetap memerlukan infrastruktur kelembagaan dan kepatuhan factual (Ratnawati, 2025). Akan tetapi, keberlakuan formal suatu traktat tidak otomatis menjamin

implementasi yang efektif. Efikasinya memerlukan kesiapan mekanisme kelembagaan, penyesuaian hukum nasional, serta kepatuhan faktual para negara pihak. Dengan kata lain, perjanjian dapat memiliki binding force secara normatif, namun kehilangan practical force apabila tidak dijalankan di lapangan (Shaw, 2021).

APMRA berada pada titik persimpangan jalan yang mempertemukan apa yang telah disepakati di atas kertas dengan apa yang benar-benar dapat berjalan di lapangan. Secara formal, ketentuan EIF memberikan makna bahwa suatu Negara Anggota ASEAN sudah resmi terikat pada komitmen Bersama. Secara normatif, suatu perjanjian internasional dianggap telah mengikat ketika memenuhi ketentuan EIF. Status tersebut memberikan kepastian bahwa para pihak telah menyatakan persetujuan untuk terikat. Namun, keberlakuan formal tidak serta merta memastikan bahwa substansi perjanjian dapat berjalan tanpa hambatan. Dalam praktiknya, pengakuan timbal balik atas hasil tes hanya dapat beroperasi apabila didukung perangkat teknis, prosedural, dan kelembagaan yang berfungsi secara konsisten. Dengan kata lain, suatu norma mungkin telah sah, tetapi efektivitasnya tetap bertumpu pada kesiapan institusi yang menegakkannya.

Gagasan ini sejalan dengan pemikiran Hans Kelsen, yang membedakan antara validitas sebagai kualitas hukum yang lahir dari prosedur pembentukan, dan efikasi sebagai kualitas yang mengukur sejauh mana norma tersebut benar-benar dijalankan. Dua kerangka pemikiran kontemporer dapat membantu menjelaskan bagaimana memperkecil jarak antara legalitas dan efektivitas. Model Manajerial Kepatuhan yang dikembangkan Abram dan Antonia Chayes berangkat dari asumsi bahwa hambatan implementasi lebih sering bersifat kapabilitas dan informasi, bukan ketidakmauan, sehingga solusi terletak pada kejelasan aturan, penguatan kapasitas, dan mekanisme pelaporan (Chayes, 1995).

Kerangka kerja sama teknis sektor otomotif, kerangka manajerial kepatuhan seperti yang digagas oleh Abram Chayes dan Antonia Handler Chayes menawarkan perspektif yang berbeda: bukan karena para pihak berniat melanggar perjanjian, melainkan karena adanya kendala nyata antara lain aturan yang belum jelas, kapasitas institusional yang terbatas, atau biaya transisi yang terlalu tinggi yang dapat menjadi hambatan implementasi kerjasama ini (Chayes, 2016). Ketika kerangka ini diterapkan pada rezim seperti APMRA maka tampak bahwa selain persyaratan legalitas, bahwa negara anggota telah terikat pada perjanjian, maka tambahan mekanisme teknis operasional juga harus tersedia. Sebab, komitmen yang sah secara hukum (validitas) belum tentu bermakna kesiapan untuk dijalankan secara nyata (efikasi). Pegangan untuk menjembatani jarak antara keduanya dapat juga dilihat melalui kerangka *legalization* yang menyatakan bahwa efektivitas suatu rezim internasional mencakup tiga dimensi utama: *obligation*, *precision*, dan *delegation* (Kenneth, 2015). Dengan menggabungkan dua perspektif ini, menjadi jelas bahwa implementasi perjanjian teknis tidak hanya selalu mengena sah setelah diratifikasi, melainkan juga mengenai kesiapan institusional dan teknis untuk membuat perjanjian tersebut terimplemantasikan dalam prakteknya di lapangan.

Model teori kedua yaitu Kerangka “Legalization” memetakan kekuatan hukum menjadi tiga dimensi: *obligation*, *precision* dan *delegation*. Dimensi *obligation* menandai sisi legalitas: sejak ketentuan entry into force terpenuhi, Negara Anggota ASEAN pada prinsipnya berkewajiban mengakui hasil uji atau sertifikasi (type approval) mitra sesuai ruang lingkup yang disepakati. Kewajiban ini, bagaimanapun, tidak otomatis berdaya guna tanpa kesiapan perangkat teknis dan tata kelola administratif. Tanpa itu, kepatuhan mudah berhenti pada tahapan hanya di atas kertas saja sehingga arus pengakuan lintas negara tetap terhambat di perbatasan masing-masing negara anggota ASEAN (<https://cil.nus.edu.sg>, 2025). Agar kewajiban benar-benar dapat dijalankan, rezim seperti APMRA membutuhkan pedoman operasional yang sesuai baik dalam tataran teori dan implementasi serta rinci: format sertifikat dan elemen data yang seragam serta dapat diverifikasi secara elektronik,

matriks kesetaraan terhadap seri amandemen regulasi rujukan (misalnya UN Regulations), panduan worst-case selection untuk memastikan uji mewakili varian paling ketat, serta protokol COP untuk menjaga konsistensi produksi. Dengan tingkat *precision* yang memadai, ambiguitas peraturan dan persyaratan-persyaratan yang berkurang, keputusan teknis menjadi konsisten, dan pengakuan lintas negara bergerak lebih mulus. Temuan-temuan dalam kajian kebijakan transportasi Indonesia juga menunjukkan bahwa efektivitas norma sangat bergantung pada kejelasan aturan, kapasitas institusional, dan mekanisme pelaporan yang berjalan, bukan semata pada keberlakuan formal (Ratnawati, 2022).

Dimensi ketiga, yaitu dimensi *delegation* berperan sebagai penghubung antara aturan legal dan pelaksanaannya. Pada dasarnya dimensi ini menuntut agar kerja sama internasional tidak hanya berhenti pada kesepakatan legal, tetapi juga memiliki mekanisme pengelolaan yang mampu bekerja secara mandiri dan berkelanjutan (Snidal, 2015). Dalam konteks APMRA, pendelegasian ini memerlukan pembentukan struktur teknis yang tidak semata menjadi kepanjangan tangan keputusan politik, melainkan forum yang memiliki mandat jelas untuk memperbarui pedoman, menilai kesiapan otoritas dan technical services, serta menyelesaikan persoalan teknis sehari-hari. Mekanisme yang responsif seperti ini sangat penting karena sektor otomotif terus berubah seiring inovasi dan pembaruan regulasi internasional.

Kerangka legalisasi ini mencerminkan pemahaman bahwa suatu norma hukum tidak dapat dipahami hanya dari proses pembentukannya; yang lebih penting ialah bagaimana norma tersebut bekerja dalam praktik (Gultom, 2022). Sebagaimana dicatat oleh Hans Kelsen bahwa sebuah norma hanya dapat dianggap efektif apabila norma tersebut ditaati oleh pihak-pihak yang diaturnya dan mampu mengubah perilaku mereka. Dalam konteks APMRA di sektor otomotif, validitas hukum yang telah melekat melalui mekanisme EIF menciptakan kewajiban bagi Negara Anggota untuk mengakui hasil uji dan sertifikasi kendaraan bermotor dari negara lain di kawasan. Namun, keberlakuan secara “hukum” tersebut tidak otomatis menghasilkan keseragaman pemahaman teknis, kesiapan laboratorium, serta harmonisasi standar kendaraan (Ratnawati, 2021). Justru pada bagian implementasi inilah sering muncul tantangan yang menguji kedewasaan tata kelola regional, misalnya perbedaan infrastruktur pengujian emisi, kesiapan mengadopsi teknologi keselamatan aktif, serta penetrasi kendaraan listrik yang bergerak sangat cepat.

Kelsen menyebutkan bahwa validitas tanpa efektivitas menghasilkan “norma kosong” yang hanya menjadi simbol kepatuhan prosedural. APMRA berpotensi mengalami kondisi demikian apabila tidak disertai mekanisme kelembagaan yang mampu mengawasi pelaksanaan MRA, melakukan pembaruan interpretasi teknis, dan menyelesaikan sengketa antar-otoritas type approval. Menurut teori klasik Kelsen, persoalan sentral pada APMRA terletak pada perbedaan antara validitas dan efektivitas (efikasi). Validitas merujuk pada keberlakuan normatif – yaitu bahwa suatu aturan “sah” karena dibentuk melalui prosedur yang diakui dalam hierarki hukum (Ratnawati, 2025). Klausul Entry-into-Force (EIF) dalam APMRA memenuhi dimensi validitas: setelah syarat EIF terpenuhi, maka muncul keterikatan hukum (legal obligation) bagi Negara Anggota untuk saling mengakui hasil type approval. Namun, seperti yang diingatkan Kelsen, sahnya suatu norma tidak otomatis berarti bahwa norma tersebut akan berdaya guna.

Teori Hukum Kontrak dan Implikasinya terhadap Implementasi APMRA, dalam teori kontrak kontemporer, inti perjanjian terletak pada perjanjian para pihak yang secara sukarela. Dimana perjanjian ini menimbulkan hak dan kewajiban timbal-balik. Kontrak memiliki nilai ketika tidak hanya sah secara formal, tetapi juga dapat dijalankan secara nyata oleh para pihak (Febianti, 2025). Karena itu, kejelasan klausul, keseimbangan kedudukan para pihak, dan mekanisme penyelesaian sengketa menjadi pilar penting guna memastikan hubungan kontraktual berlangsung adil serta dapat diprediksi

(Riswanti,2024). Pada tingkat internasional, hal ini tercermin dalam asas *pacta sunt servanda*: perjanjian yang sah harus dihormati dan dilaksanakan dengan itikad baik (Ardiansyah, 2025). Klausul EIF pada APMRA memosisikan tenggat waktu sebagai “provisional application” yang tegas, yakni dalam satu tahun maka norma hukum (APMRA) mulai mengikat dan harus beroperasi/terimplementasi. Namun, karena APMRA bukan sekadar kontrak pertukaran, janji temporal ini menuntut rangkaian tindakan lanjutan di dalam negeri: penetapan IOR/ION, penunjukan otoritas dan technical services, kesiapan COP, dan adopsi pedoman teknis yang seragam. Tanpa prasyarat operasional tersebut, janji waktu kehilangan daya kerja, meskipun kewajiban kontraktual telah lahir (Febianti, 2025). Aturan yang tegas tetapi tetap adaptif terhadap perkembangan teknologi dan kebutuhan pelaku usaha membantu memastikan bahwa perbedaan hukum nasional tidak menghalangi tujuan yang telah ditetapkan bersama. Dengan demikian, keberhasilan pelaksanaan suatu perjanjian regional menuntut adanya pedoman operasional yang mudah dipahami, dinamis, dan selaras dengan kapasitas domestik masing-masing negara (Perwita, 2024).

Penafsiran sepihak oleh suatu Negara Anggota mengenai kesiapan domestiknya, khususnya apabila dilakukan secara subyektif tanpa indikator yang disepakati secara kolektif di tingkat ASEAN, berpotensi menghambat implementasi mekanisme saling pengakuan (Ratnawati, 2025). Tindakan demikian dapat ditafsirkan sebagai pelanggaran kewajiban *pacta sunt servanda*, karena walaupun negara tersebut telah terikat secara hukum melalui ketentuan Entry-into-Force, ia justru melakukan interpretasi yang dapat menggagalkan objek dan tujuan APMRA itu sendiri. Dengan demikian, ruang diskresi negara tetap harus dibatasi oleh itikad baik (Prinsip *itikad baik* merupakan fondasi utama dalam sistem hukum *Civil Law* yang mengatur agar setiap perjanjian dilaksanakan dengan kesesuaian kehendak dan tanggung jawab moral antar pihak. Hal ini sejalan dengan pendapat bahwa Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata hanya mencakup prinsip itikad baik dalam pelaksanaan perjanjian) (Gultom, 2023), parameter teknis bersama, serta mekanisme penilaian kesiapan yang transparan guna mencegah penyalahgunaan kedaulatan regulatif yang berdampak pada efektivitas rezim mutual recognition.

Dalam kerangka *pacta sunt servanda*, para pihak tidak hanya berkewajiban untuk melaksanakan (berprestasi), tetapi juga “tidak menggagalkan objek dan tujuan (wanprestasi)” perjanjian. APMRA menuntut kepatuhan semacam itu melalui pengakuan lintas batas untuk hasil uji/sertifikasi, yang praktis memerlukan keselarasan prosedural dan kesiapan kelembagaan. Pengalaman komparatif dalam eksekusi putusan arbitrase menunjukkan bahwa penghormatan pada asas ini berkelindan dengan efektivitas mekanisme penegakan: negara atau rezim yang menyediakan prosedur eksekusi yang jelas, terukur, dan tidak mudah diganggu intervensi, cenderung mencapai kepatuhan yang lebih tinggi. Analogi ini relevan bagi APMRA: semakin presisi pedoman dan semakin kokoh mandat komite teknis, semakin kecil ruang friksi implementasi (Silaban,2025).

Hans Kelsen menjelaskan bahwa EIF meneguhkan validitas: norma mengikat karena lahir melalui prosedur yang sah. Namun H. L. A. Hart mengingatkan adanya jurang antara keberlakuan dan keberfungsian yang ditutup oleh aturan sekunder: *rules of recognition, rules of change, dan rules of adjudication* (Boon,2021). Lon Fuller menambahkan prasyarat “moralitas internal hukum”: aturan harus jelas, konsisten, dapat diakses, dan dapat dilaksanakan (Tamanaha,2018). Pada praktiknya, efektivitas APMRA tidak hanya ditentukan oleh keberlakuan kewajiban hukum untuk saling mengakui hasil uji yang lahir dari asas *pacta sunt servanda* (Jean, 2018) Keberhasilan implementasinya juga bergantung pada keselarasan prosedural di lapangan agar tujuan perjanjian benar-benar tercapai, bukan sekadar ditegaskan di atas kertas (Pauwelyn, 2021). Karena ASEAN adalah kawasan dengan keberagaman sistem hukum dan kapasitas yang nyata, dibutuhkan pendekatan yang dapat menyeimbangkan komitmen regional dengan kenyataan domestic.

Konsekuensinya adalah supaya ketentuan APMRA benar-benar dapat dijalankan di seluruh ASEAN, maka dibutuhkan suatu panduan pelaksanaan yang bersifat dinamis, sehingga dapat menyesuaikan diri dengan kemajuan teknologi otomotif dan perubahan kebutuhan dunia usaha. Panduan tersebut tidak serta-merta menyeragamkan hukum domestik setiap negara, melainkan berperan sebagai penghubung praktis yang menyelaraskan prosedur pelaksanaan di tengah keberagaman tata kelola teknis nasional. Isi panduan dapat berupa kesepakatan mengenai struktur dan format sertifikat, rincian data teknis yang harus tersedia, langkah koordinasi antarotoritas dalam proses sertifikasi, hingga tata cara pertukaran dokumen digital yang aman, cepat, dan mudah diterapkan dalam praktik (Joost, 2021).

Pendekatan di atas sejalan dengan esensi teori kontrak internasional: janji yang sah harus dihormati dan dilaksanakan dengan itikad baik, termasuk kewajiban untuk tidak menggagalkan tujuan perjanjian. Dalam konteks APMRA, artinya pemerintah dan pelaku industri bergerak dalam koridor yang sama, mengurangi ruang salah tafsir, dan memotong birokrasi yang tidak perlu. Dengan kerjasama kedua belah pihak ini, perbedaan struktur kelembagaan nasional tidak lagi menjadi hambatan utama, sehingga proses pengakuan hasil uji dapat konsisten, dapat diprediksi, dan terukur di seluruh ASEAN. Dampak APMRA akan langsung dirasakan industri melalui berkurangnya biaya kepatuhan karena tidak lagi terjadi duplikasi uji dan sertifikasi (Thomas, 2023), meningkatnya kelancaran ekspor berkat pengakuan lintas yurisdiksi, percepatan waktu masuk pasar melalui digitalisasi proses administrasi dan pertukaran dokumen (Moore, 2023), serta semakin kuatnya daya saing rantai pasok otomotif di kawasan ASEAN (Findlay, 2022).

Teori *regulatory/administrative sovereignty* yang dipaparkan oleh Anne-Marie Slaughter, menyatakan bahwa kedaulatan modern memerlukan kapasitas institusional untuk melaksanakan kewajiban internasional secara efektif melalui jejaring lembaga teknis (Lestari, 2022). Prinsip tersebut tercermin dalam pernyataan bahwa kedaulatan negara pada praktik kontemporer tidak lagi dipahami hanya sebagai hak untuk mengatur secara independen, melainkan juga kemampuan mengelola alur penerapan kewajiban internasional dengan tetap menjaga tujuan perjanjian (Rahayu, 2021). Negara dapat mengatur prioritas, waktu, serta tahapan implementasi dengan tetap setia pada asas *pacta sunt servanda* dan itikad baik, sehingga pemenuhan kewajiban tidak merugikan keteraturan sistem hukum nasional (Siregar, 2020).

Hal ini terlihat nyata dalam konteks EIF APMRA. Secara normatif, EIF menetapkan tenggat satu tahun sejak penandatanganan sebagai batas dimulainya pemberlakuan perjanjian (Pratomo, 2023). Namun, secara faktual, kesiapan regulatif dan teknis setiap negara berbeda, sehingga keberlakuan formal belum otomatis menghasilkan efektivitas *mutual recognition* di sektor otomotif. Dengan demikian, EIF memberi kepastian hukum (Menurut teori kepastian hukum Gustav Radbruch, kepastian hukum berasal dari hukum atau peraturan, sehingga peraturan perundang-undangan memainkan peran penting dalam menciptakan kepastian hukum (Gultom, 2023), mengenai kapan kewajiban dimulai, tetapi negara tetap memerlukan ruang regulatif untuk menyelaraskan prasyarat domestik yang kompleks. Pemenuhan prasyarat tersebut antara lain mencakup penyusunan regulasi turunan, penetapan otoritas dan *technical services*, penjaminan COP serta harmonisasi rujukan teknis seperti standar UNECE terbaru (Kusuma, 2021). Seluruh proses ini merupakan bentuk manifestasi kedaulatan administratif yang mendorong negara memenuhi komitmen internasional sesuai kapabilitasnya.

Lebih jauh lagi, APMRA menuntut digitalisasi sertifikat, penguatan keamanan siber, interoperabilitas data, dan validasi lintas-batas dokumen sertifikasi. Elemen-elemen ini memerlukan investasi anggaran, peningkatan kompetensi personel, serta modernisasi fasilitas pengujian yang tidak dapat dibangun dalam waktu singkat. Dalam aspek

kebijakan, negara anggota juga berhadapan dengan prioritas domestik seperti percepatan kendaraan listrik, keselamatan publik, serta reformasi birokrasi yang dapat mengubah ritme implementasi APMRA (Santoso, 2022). Hal ini menunjukkan bahwa negara tidak sedang mengingkari perjanjian, tetapi mengatur tempo pelaksanaan sesuai konteks nasional guna menjaga integritas sistem hukumnya.

Dinamika kawasan ASEAN mempertegas kompleksitas tersebut. Tingkat industrialisasi, kapabilitas fiskal, dan kematangan institusional yang heterogen mengakibatkan kecepatan pemenuhan kewajiban APMRA tidak seragam. Lima negara anggota tercatat sudah lebih maju dalam penyiapan IOR/ION dan technical services, sedangkan lima lainnya masih memerlukan waktu untuk menutup kesenjangan kapasitas. Pada titik ini terdapat perjumpaan antara kedaulatan administratif dan tuntutan harmonisasi regional. MRA hanya akan berfungsi apabila seluruh negara mencapai minimum common denominator kesiapan, sehingga pelaksanaan EIF bukan hanya simbolis tetapi operasional dan kredibel (Fadhilah, 2024).

Klausul EIF APMRA terkait dengan teori berlakunya perjanjian internasional. Klausul *Entry into Force* (EIF) merupakan bagian esensial dari suatu perjanjian internasional yang menentukan kapan perjanjian tersebut mulai memiliki daya ikat hukum terhadap para pihak (Damarasti, 2023). Ketentuan ini biasanya memuat syarat-syarat objektif, seperti jumlah minimum negara yang harus meratifikasi, tenggat waktu setelah penyerahan instrumen persetujuan, atau pemenuhan langkah-langkah administratif tertentu yang menjadi prasyarat bagi pemberlakuan perjanjian tersebut (Priambodo, 2022). Apabila perjanjian tidak mencantumkan klausul EIF, maka berlaku aturan default sebagaimana diatur dalam Konvensi Wina 1969 tentang Hukum Perjanjian, yang menyatakan bahwa suatu perjanjian mengikat setelah semua pihak menyatakan persetujuannya untuk terikat (Cahyadi, 2020).

Secara teori, klausul EIF berperan sebagai penanda legitimasi legalitas berlakunya suatu perjanjian. Negara baru dianggap terikat penuh terhadap kewajiban substantif dalam perjanjian apabila syarat EIF telah dipenuhi oleh negara tersebut. Meskipun demikian, selama periode antara penandatanganan dan terpenuhinya EIF, negara tetap wajib menghindari tindakan yang dapat menggagalkan objek dan tujuan perjanjian internasional, sesuai Pasal 18 Konvensi Wina 1969 (Puspita, 2020).

Akan tetapi, dalam praktiknya, tidak jarang pemberlakuan perjanjian dilakukan bertahap atau hanya beberapa ketentuan yang efektif terlebih dahulu. Hal ini menegaskan adanya perbedaan konseptual antara “berlaku secara hukum” dan “efektif secara operasional” (Safitri, 2023). Suatu perjanjian yang telah berlaku secara hukum sering kali belum dapat dijalankan secara penuh karena memerlukan harmonisasi hukum nasional, pembangunan kapasitas, dan pembentukan infrastruktur administratif untuk mendukung implementasi nyata di lapangan (Anton, 2022).

Hal ini terlihat sangat nyata ketika membahas mengenai kewajiban negara-negara ASEAN dalam menjalankan **APMRA**. Setelah EIF tercapai, terdapat sejumlah kewajiban utama yang harus dipatuhi negara anggota, antara lain (Purnomo, 2021): a) Mengakui hasil pengujian dan sertifikasi dari *Listed Technical Services* tanpa melakukan pengujian ulang; b) Tidak melakukan *retesting* apabila hasil tersebut sesuai dengan regulasi UNECE (UN Regulations/UNR) yang menjadi rujukan APMRA; c) Menyelaraskan dan merevisi peraturan domestik yang masih menghambat pengakuan hasil sertifikasi lintas-batas; d) Tidak menetapkan regulasi baru yang menciptakan hambatan teknis terhadap perdagangan intrakawasan; dan e) Mengambil tindakan sementara hanya jika terdapat **ancaman serius** terhadap keselamatan atau lingkungan, dengan pemberitahuan kepada ASEAN Automotive Committee (AAC).

Berdasarkan perkembangan pembahasan dalam AAC, negara-negara anggota

mencatat bahwa EIF APMRA ditetapkan terjadi pada 16 Januari 2022, serta pelaksanaan teknis akan berlangsung secara bertahap sesuai kesiapan domestik masing-masing anggota ASEAN. Sejak tanggal tersebut, negara anggota yang telah meratifikasi wajib mengandalkan mekanisme APMRA dalam perdagangan kendaraan bermotor dan komponennya, meskipun beberapa instrumen operasional seperti Guidance Document masih dalam proses penyelesaian (Fadilah, 2023). Merujuk kepada pembahasan di atas APMRA menerapkan prinsip legal force terlebih dahulu, operasional kemudian, yang berarti bahwa ratifikasi dan pemberitahuan kesiapan domestik merupakan syarat pemberlakuan, sedangkan implementasi teknis berjalan paralel melalui penetapan Technical Services, digitalisasi sertifikat, serta penguatan lembaga penilai kesesuaian. Pola ini lazim dalam perjanjian yang bersifat teknis dan berbasis standar, karena keberhasilan implementasinya sangat bergantung pada kesiapan administratif dan kapasitas kelembagaan setiap negara (Laras, 2020).

Untuk menjawab pokok permasalahan pertama mengenai *apakah APMRA dapat dinyatakan berlaku secara hukum meskipun belum siap dioperasikan*, penulis berpendapat bahwa harus dibedakan antara dua jenis keberlakuan, yaitu: 1) berlaku secara hukum (legal binding); dan 2) berlaku operasional (praktis / teknis). Dari sudut pandang hukum perjanjian internasional, APMRA dapat dianggap berlaku secara hukum untuk negara-negara pihak yang memenuhi syarat EIF, meskipun dalam praktik implementasi belum optimal. Hal ini dikarenakan:

- 1) Validitas dan *consent to be bound*. Pada tahap penandatanganan, negara anggota ASEAN telah menyatakan persetujuan terhadap substansi hukum APMRA. Namun, agar kesepakatan tersebut memiliki daya ikat domestik, setiap negara wajib menyelesaikan prosedur hukum internal berupa ratifikasi atau notifikasi instrumen persetujuan (Putra, 2021). Setelah *consent to be bound terpenuhi* dan diikuti pemenuhan syarat EIF, negara secara hukum telah terikat untuk melaksanakan kewajiban APMRA sesuai prinsip hukum internasional (Akbar, 2019). Dengan demikian, bagi negara anggota yang telah menyelesaikan prosedurnya, keberlakuan hukum APMRA bersifat penuh, meskipun keselarasan sistem teknis masih berlangsung. Klausul EIF sebagai syarat efektifnya keterikatan. Klausul EIF dalam APMRA menetapkan syarat-syarat kapan perjanjian mulai mengikat secara efektif antar negara anggota. Dengan terpenuhinya syarat internal (ratifikasi, pemberitahuan) dan waktu tunggu (satu tahun), APMRA menjadi efektif secara hukum. Dari laporan AAC, EIF APMRA telah ditetapkan 16 Januari 2022 setelah negara anggota menyelesaikan ratifikasi tertentu, maka, secara legal, APMRA bagi negara pihak yang telah memenuhinya mulai berlaku, meskipun aspek teknis dan operasional belum siap sempurna.
- 2) Prinsip klausul EIF sebagai Pintu Efektivitas Keterikatan. Klausul EIF dalam APMRA menentukan kapan kewajiban antarnegara mulai efektif, yang bergantung pada pemenuhan prosedur nasional, penyerahan notifikasi, serta tenggat waktu satu tahun setelah penandatanganan protokol. Berdasarkan catatan pembahasan ASEAN Automotive Committee (AAC), EIF APMRA ditetapkan 16 Januari 2022, yang menandai berlakunya kewajiban hukum bagi negara anggota yang telah memenuhi syarat tersebut. Kondisi ini menggambarkan bahwa keabsahan yuridis perjanjian tidak harus berbanding lurus dengan kesiapan teknis operasional yang masih dapat berjalan paralel.
- 3) Prinsip Pacta Sunt Servanda dan Kewajiban Tidak Merusak. Ketika perjanjian telah berlaku secara hukum, negara anggota wajib menghormati dan melaksanakan komitmen APMRA sesuai prinsip pacta sunt servanda, yaitu perjanjian harus ditaati dengan itikad baik. Lebih jauh, Konvensi Wina 1969 mewajibkan negara untuk

tidak melakukan tindakan yang merusak tujuan dan objek perjanjian, bahkan sebelum implementasi penuh tercapai. Oleh karena itu, ketidaksiapan teknis domestik tidak dapat dijadikan dasar untuk menolak atau menghambat kewajiban inti APMRA, misalnya pengakuan hasil conformity assessment dari *Listed Technical Services*.

- 4) *Provisional application*, APMRA pada dasarnya membuka kemungkinan penerapan bertahap atas kewajiban tertentu, terutama jika teks perjanjian memberikan ruang untuk sebagian ketentuan berlaku lebih awal meskipun perangkat operasional belum sepenuhnya siap (Putra,2022). Praktik ini terlihat pada kesepakatan negara anggota bahwa penerapan mekanisme pengakuan hasil pengujian dapat dimulai segera setelah EIF, bahkan ketika Guidance Document masih dalam proses finalisasi. Dengan demikian, legalitas operasional parsial sudah dapat berjalan sebagai implementasi awal yang berfungsi memperkenalkan mekanisme mutual recognition secara bertahap, sembari memberi kesempatan negara anggota untuk menyempurnakan regulasi dan infrastruktur pendukungnya

Dari sudut pandang hukum perjanjian internasional, APMRA telah berlaku secara hukum penuh bagi negara anggota yang telah menyelesaikan ratifikasi atau penyampaian instrumen pemberitahuan domestik, sesuai syarat EIF. Namun, keberlakuan ini harus dilihat secara kasus per kasus. Terhadap negara anggota yang belum menyelesaikan prosedur formal tersebut, APMRA belum memiliki daya ikat hukum, sehingga kewajiban substantifnya belum berlaku secara penuh bagi mereka (Damarasti,2023). Hal ini mempertegas bahwa keabsahan hukum (legal force) suatu perjanjian bersifat individual bagi masing-masing negara pihak. Pertanyaan utama kemudian muncul: Mengapa APMRA belum dapat beroperasi penuh padahal EIF menyatakan berlaku satu tahun setelah pemberitahuan oleh negara anggota ASEAN? Jawabannya lebih bersifat operasional dan teknokratis daripada yuridis. Negara-negara anggota masih menghadapi beragam hambatan struktural dalam penerapan skema mutual recognition secara konsisten di Kawasan (Laras, 2024). Faktor penghambat tersebut dapat dikelompokkan menjadi aspek teknis, regulasi domestik, kesiapan institusional, dan koordinasi multinasional.

- 1) Kesiapan teknis lembaga dan institusi (*Technical Services*, kapasitas akreditasi). Agar mutual recognition dapat berjalan, negara anggota harus memiliki *Technical Services* (TS) yang memenuhi standar kompetensi, akreditasi, dan mampu melaksanakan pengujian/sertifikasi sesuai regulasi UN (UNECE Regulations) yang disepakati dalam APMRA. Jika TS belum tersedia, atau kapasitasnya belum mencukupi (alat uji, kompetensi teknis, prosedur, dokumentasi), maka pengakuan hasil uji belum dapat dijalankan secara efektif. Beberapa negara anggota mungkin belum memiliki laboratorium atau fasilitas pengujian yang sesuai standar ASEAN (Mulyani, 2020).
- 2) Harmonisasi standar teknis dan regulasi domestic. APMRA mensyaratkan bahwa produk otomotif memenuhi regulasi teknis yang telah disepakati (UN Regulations/ UNR) sebagai dasar mutual recognition. Namun negara anggota memiliki regulasi domestik yang terkadang berbeda, khususnya aspek teknis keselamatan, lingkungan, atau emisi, yang mungkin lebih ketat atau berbeda dari UNR yang disepakati. Jika regulasi domestik belum disesuaikan atau belum dicabut/disesuaikan agar sesuai dengan UNR, maka negara anggota masih mewajibkan pengujian tambahan atau regulasi lokal yang menghambat pengakuan otomatis. Seringkali adaptasi regulasi memerlukan proses legislatif, revisi regulasi, atau proses birokrasi domestik yang memakan

- waktu. Dalam APMRA memang diatur bahwa negara anggota yang menemukan regulasi domestik yang menghambat wajib merombaknya supaya selaras dengan APMRA. Selain itu, harmonisasi teknis tidak hanya dilakukan pada regulasi, tetapi juga metode pengujian, toleransi, parameter teknis, dan prosedur sertifikasi perlu disesuaikan sehingga TS di negara A dan negara B dapat saling percaya hasil uji masing-masing.
- 3) Penyusunan dan finalisasi Guidance Document / prosedur teknis. Dokumentasi teknis seperti Guidance Document atau pedoman operasional diperlukan agar negara anggota menjalankan APMRA dengan konsistensi. Jika pedoman tersebut belum final atau belum disepakati bersama, maka negara anggota mungkin ragu menerapkan mekanisme mutual recognition karena kekhawatiran interpretasi atau kepastian prosedur. Dokumen publik ASEAN yang merangkum perkembangan implementasi APMRA menyebutkan bahwa proses penyempurnaan Guidance Document masih berlangsung dan belum sepenuhnya difinalisasi pada fase awal pemberlakuan protokol tersebut. Meskipun demikian, negara-negara yang telah meratifikasi tetap diperbolehkan mulai mengandalkan skema APMRA selama tetap berpedoman pada ketentuan pokok terkait pengakuan hasil uji lintas negara. Ketidakpastian dalam pedoman teknis dapat menjadi hambatan karena otoritas dan pelaku industri cenderung berhati-hati dalam menerapkan MRA tanpa arahan yang seragam yang berpotensi menimbulkan perbedaan interpretasi dan risiko kepatuhan (Purnomo, 2023).
  - 4) Koordinasi antar negara anggota dan kekhawatiran nasional. Mutual recognition memerlukan kepercayaan bersama antar negara bahwa lembaga teknis di negara lain menggunakan standar yang sama dan prosedur yang kredibel. Jika negara anggota merasa bahwa TS dari negara lain belum memadai, atau terdapat risiko keamanan, kualitas, atau lingkungan, mereka mungkin enggan menerima hasil uji dari negara lain. Ketidakpastian semacam ini menunda penerimaan penuh. Selain itu, negara anggota mungkin khawatir kehilangan kontrol dalam regulasi domestik atau proteksi pasar dalam negeri jika mutual recognition diterapkan secara luas terlalu cepat. Tekanan industri lokal atau kepentingan nasional dapat menyebabkan regulasi protektif tetap dipertahankan atau disisipkan hambatan administratif.

#### D. Penutup

Merujuk pada dua pokok permasalahan yang menjadi dasar penelitian ini, yaitu: pertama, mengenai apakah ASEAN Protocol on Mutual Recognition Arrangement (APMRA) dapat dinyatakan berlaku secara hukum meskipun belum siap berlaku secara operasional; dan kedua, mengapa APMRA belum dapat beroperasi penuh meskipun klausul Entry into Force (EIF) menyatakan bahwa perjanjian berlaku satu tahun setelah pemberitahuan oleh negara anggota, maka hasil analisis menunjukkan bahwa APMRA telah sah berlaku secara hukum bagi negara-negara anggota ASEAN yang telah menyelesaikan prosedur internal ratifikasi atau pemberitahuan sebagaimana dipersyaratkan dalam EIF. Setelah syarat tersebut terpenuhi, APMRA telah memiliki kekuatan mengikat menurut hukum perjanjian internasional, sekalipun implementasinya belum mencapai tahap operasional yang sepenuhnya berjalan. Namun demikian, operasionalisasi APMRA masih bersifat bertahap dan belum merata di seluruh kawasan akibat perbedaan kesiapan teknis dan kelembagaan pada masing-masing negara anggota ASEAN, termasuk ketersediaan lembaga pengujian, sistem akreditasi yang sesuai, penetapan *Listed Technical Services*, serta harmonisasi regulasi

domestik terhadap standar UNECE yang menjadi rujukan APMRA. Selain itu, variasi kapasitas industri otomotif dan pertimbangan kebijakan nasional turut mempengaruhi tingkat kecepatan penerapan mutual recognition. Dengan demikian, dapat dipahami bahwa APMRA telah mengikat secara hukum, tetapi efektivitas implementasinya masih berada dalam fase transisi menuju operasionalisasi penuh, yang memerlukan waktu, koordinasi berkesinambungan, dan penguatan sistem pendukung di tingkat nasional maupun regional untuk mencapai tujuan integrasi pasar otomotif ASEAN secara optimal. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa keberlakuan hukum APMRA belum sepenuhnya berbanding lurus dengan kesiapan penerapannya di lapangan. Meski telah sah berlaku secara regional, efektivitasnya masih bergantung pada kesiapan masing-masing negara dalam menyesuaikan regulasi, memperkuat lembaga teknis, dan menyelaraskan standar. Artinya, APMRA baru akan benar-benar berjalan optimal bila seluruh negara anggota memiliki kapasitas yang setara dan komitmen yang konsisten untuk menjalankan mekanisme saling pengakuan hasil uji secara menyeluruh di kawasan.

### Daftar Pustaka

- Abbott, Kenneth W., and Duncan Snidal. "Strengthening International Regulation Through Transnational New Governance: Overcoming the Orchestration Deficit." *International Theory* 7, no. 1 (2015)
- Abbott, Kenneth W., et al. "Hard and Soft Law in International Governance." *International Organization* 69, no. 3 (2015)
- Ahmad, Jamilah, and Farhan Zainuddin. "Technical Barriers to Trade and Automotive Market Integration in Southeast Asia." *Asian Economic Journal* 34, no. 4 (2020)
- ASEAN Secretariat. "ASEAN Moves Forward on Automotive Mutual Recognition Efforts." 2022.
- ASEAN Secretariat. *ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products*. Nay Pyi Taw: ASEAN, 2021.
- ASEAN Secretariat. *ASEAN Protocol on the Mutual Recognition of Type Approval for Automotive Products*. 2021.
- Boon, Kristen E. "Norms of Global Governance and Secondary Rules of International Law." *NYU Journal of International Law and Politics* 53, no. 2 (2021)
- Cahyadi, Ari. "Konvensi Wina 1969 dan Implementasinya di Negara Berkembang." *Jurnal Law Review* 21, no. 3 (2020).
- Centre for International Law, National University of Singapore. "2021 ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products."
- Chayes, Abram, and Antonia Handler Chayes. *The New Sovereignty: Compliance with International Regulatory Agreements*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1995.
- Chayes, Abram, and Antonia Handler Chayes. *When Compliance Works: How Institutional Design Matters*. Washington, D.C.: Brookings Institution, 2016.
- Cheung, Kei-Ming, and Christopher Findlay. "Supply Chain Integration, Technical Barriers, and Regional Competitiveness: Evidence from Automotive Parts Trade." *Asian Economic Papers* 21, no. 3 (2022)
- Chowdhury, N. E. "Institutional Readiness and Conformity Assessment in Regional Trade Agreements." *Journal of World Trade* 54, no. 6 (2020).
- Damarasti, Sandra Eka. "Legalitas Berlakunya Perjanjian Internasional dalam Sistem Hukum Nasional." *Jurnal Hukum Trisakti* 10, no. 2 (2023)
- Daniel Thomas. "UK exporters face challenges with conformity assessment rules after Brexit." *Financial Times*, 4 August 2023.

- De Rozari, Petrus S., and Elfrida Ratnawati. "Legal Protection for Third Parties Acquiring Rights in the Management of State Receivables." *Media Juris* 8, no. 1 (2025)
- Febianti, Dianing Paramita. "Prinsip Kebebasan Berkontrak dan Respons Keadilan dalam Perjanjian Komersial." *Jurnal Globalisasi Hukum* 2, no. 1 (2025)
- Febianti, Dianing Paramita. "Regulasi Pelaksanaan Verifikasi Penelusuran Teknis Impor oleh Lembaga Surveyor di Kawasan Pabean Negara Muat Barang (Pre-Border Area)." *Jurnal Globalisasi Hukum* 2, no. 2 (2025).
- Foster-Moore, et al. "The Impact of Single Window Digitalisation on Trade Costs and Time-to-Market." *Journal of International Trade and Economic Development* 32, no. 2 (2023)
- Gultom, Elfrida Ratnawati, "Highlighting the Opportunities and Challenges of Port Performance in Indonesia by the Regulatory Aspects," *Journal of Legal, Ethical and Regulatory Issues* 24, no. 1 (2021):
- Gultom, Elfrida Ratnawati, "Legal Compliance On The Road As The Effort To Overcome Jakarta's Traffic Congestion," *Jurnal Dinamika Hukum* 19, no. 3 (2019)
- Gultom, Elfrida Ratnawati, and Rizki Rizki. "Differences in Data Protection Systems in Indonesia and Singapore." *Indonesian Journal of Law and Policy* 3, no. 2 (2022).
- Gultom, Elfrida Ratnawati. "Ketidakpastian Hukum Pengakuan dan Pelaksanaan Putusan Arbitrase Internasional di Indonesia: Syarat Ketertiban Umum." *Ensiklopedia of Journal* 7, no. 2 (2025): 1–10.
- Haryono, Anton. "Domestic Implementation of International Technical Agreements." *Jurnal Rechtsvinding* 11, no. 2 (2022)
- Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC). "APMRA: 13th PP Forum." Presentation, 2023.
- Kelsen, Hans. *General Theory of Law and State*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1945.
- Kelsen, Hans. *Pure Theory of Law*. 2nd ed. Berkeley: University of California Press, 1967.
- Kusuma, Yan. "Konvergensi Regulasi Teknis Otomotif ASEAN." *Jurnal Kebijakan Transportasi* 5, no. 2 (2021)
- Laras, Pratiwi. "Hambatan Implementasi Mutual Recognition Arrangement di ASEAN." *Jurnal Integrasi Ekonomi ASEAN* 6, no. 2 (2024)
- Lestari, D. "Jaringan Hukum Transnasional dan Tantangan Kedaulatan Administratif." *Jurnal Rechtsvinding* 11, no. 2 (2022)
- Lozeno, Maria Carmela. "Mutual Recognition Arrangements and Regulatory Cooperation in ASEAN." *International Trade and Business Law Review* 25 (2022)
- Mulyani, E. "Penguatan Kelembagaan Pengujian Kendaraan Bermotor di Negara Berkembang." *Jurnal Administrasi Publik* 15, no. 4 (2020)
- Nguyen Quoc Bao. "EV Adoption and Regional Automotive Supply Chains in ASEAN." *Journal of Asia-Pacific Business* 24, no. 3 (2024)
- Nurhandayani, Pina, Elfrida Ratnawati Gultom, et al. "Akuntabilitas Hukum *Corporate Guarantee* dalam Perjanjian Pembiayaan Investasi: Kajian terhadap Debitur Wanprestasi." *Ensiklopedia of Journal* 5, no. 4 (2023): 1–10.
- Pauwelyn, Joost. "Rule Clarity and Effectiveness in Technical Trade Agreements." *Journal of World Trade* 55, no. 1 (2021)
- Pratomo, H. "Entry into Force dalam Perjanjian Internasional." *Jurnal Hukum Internasional* 9, no. 1 (2023)
- Priambodo, David. "Peran Klausul Entry Into Force dalam Efektivitas Perjanjian Internasional." *Jurnal Hukum Internasional dan Diplomasi* 6, no. 1 (2022).
- Purnomo, Adyatma. "Implementasi Mutual Recognition Arrangement dalam Sektor Otomotif ASEAN: Tantangan Harmonisasi Teknis." *Jurnal Kebijakan Transportasi*

- 6, no. 1 (2023)
- Purnomo, Adyatma. "Mutual Recognition Arrangement dalam Harmonisasi Teknis ASEAN." *Jurnal Integrasi Ekonomi ASEAN* 5, no. 2 (2021): 26–44.
- Puspita, Meliyana. "Kewajiban Negara Sebelum Berlakunya EIF dalam Konvensi Wina." *Padjadjaran Journal of International Law* 7, no. 2 (2020).
- Putra, Erwien Bagus. "Ratifikasi dan Kekuatan Mengikat Perjanjian Internasional." *Jurnal Hukum Trisakti* 8, no. 1 (2021)
- Putri, Adelia, and Yulia Riswanti. "Itikad Baik dan Perlindungan Pihak Lemah dalam Kontrak Modern." *Jurnal Globalisasi Hukum* 1, no. 2 (2024)
- PwC Automotive ASEAN Centre of Excellence. *Overview of the ASEAN-6 Automotive Market. 3rd Market Snapshot (February 2025)*
- Rahayu, S. "Kedaulatan dalam Rezim Kerja Sama Teknis." *Opinio Juris* 17, no. 1 (2021)
- Ratnawati, Elfrida, and Andhyka Tyaz Nugraha. "Regulatory Readiness for Automotive Certification in ASEAN." *Indonesian Journal of International and Comparative Law* 7, no. 3 (2021)
- Rosando, A. F., and Elfrida Ratnawati Gultom. "Penyelesaian Wanprestasi pada Perjanjian Bisnis Internasional." *Jurnal Innovative: Jurnal Ilmiah Hukum*, 2023
- Safitri, Yuliana. "Perbedaan Legal Force dan Operationalization pada Perjanjian Teknis." *Opinio Juris* 18, no. 4 (2023)
- Santoso, B. "Stabilitas Birokrasi dan Efektivitas Kebijakan Internasional." *Jurnal Ilmu Pemerintahan Nusantara* 3, no. 2 (2022)
- Shaw, Malcolm N. *International Law*. 9th ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2021.
- Siregar, M. "Asas Pacta Sunt Servanda dan Efektivitas Perjanjian Internasional." *Padjadjaran Journal of International Law* 6, no. 3 (2020)
- Tamanaha, Brian. "The Internal Morality of Law Revisited in the Age of Global Law." *Oxford Journal of Legal Studies* 38, no. 3 (2018)
- UNECE. *1958 Agreement and UN Regulations on Type Approval for Wheeled Vehicles and Components*. Geneva: United Nations.
- United Nations. *Vienna Convention on the Law of Treaties*, 23 May 1969.