

**MARITIME MUTUAL**



**INSURANCE ASSOCIATION (NZ) LIMITED**

**PERATURAN UMUM  
ASOSIASI**

**Peraturan Umum Asosiasi ini, termasuk namun tidak terbatas pada “Peraturan Kelas 1 – Perlindungan dan Ganti Rugi”, dibuat dalam bahasa Inggris dan bahasa Indonesia semata-mata untuk kemudahan. Apabila terdapat perbedaan dalam interpretasi dan/atau makna pada bagian manapun dari Peraturan Umum Asosiasi ini, maka versi bahasa Inggris yang berlaku.**

This General Rules of the Association, including but not limited to “Class 1 Rules – Protection and Indemnity”, is produced in English and Indonesian languages for convenience only. Should there be any difference in interpretation and/or meaning of any part of this General Rules of the Association, the English language version shall prevail.

**DAFTAR ISI**

No. halaman

<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>3</b>
<b>PERATURAN 1</b> .....	<b>1</b>
<b>PERATURAN 2</b> .....	<b>4</b>
<b>PENDAFTARAN</b> .....	<b>4</b>
<b>PERATURAN 3</b> .....	<b>5</b>
<b>PENDAFTARAN KHUSUS</b> .....	<b>5</b>
<b>PERATURAN 4</b> .....	<b>5</b>
<b>PENDAFTARAN REASURANSI</b> .....	<b>5</b>
<b>PERATURAN 5</b> .....	<b>5</b>
<b>REASURANSI</b> .....	<b>5</b>
<b>PERATURAN 6</b> .....	<b>5</b>
<b>PENDAFTARAN GABUNGAN</b> .....	<b>5</b>
<b>PERATURAN 7</b> .....	<b>7</b>
<b>KONTRIBUSI DAN IURAN AWAL</b> .....	<b>7</b>
<b>PERATURAN 8</b> .....	<b>8</b>
<b>IURAN TAMBAHAN</b> .....	<b>8</b>
<b>PERATURAN 9</b> .....	<b>8</b>
<b>IURAN KHUSUS</b> .....	<b>8</b>
<b>PERATURAN 10</b> .....	<b>9</b>
<b>IURAN PELEPASAN</b> .....	<b>9</b>
<b>PERATURAN 11</b> .....	<b>9</b>
<b>PEMBAYARAN IURAN</b> .....	<b>9</b>
<b>PERATURAN 12</b> .....	<b>9</b>
<b>JAMINAN UNTUK IURAN</b> .....	<b>9</b>
<b>PERATURAN 13</b> .....	<b>10</b>
<b>KETERLAMBATAN PEMBAYARAN</b> .....	<b>10</b>
<b>PERATURAN 14</b> .....	<b>10</b>
<b>ANGGOTA DEBITUR</b> .....	<b>10</b>
<b>PERATURAN 15</b> .....	<b>10</b>
<b>PENUTUPAN TAHUN ASOSIASI</b> .....	<b>10</b>
<b>PERATURAN 16</b> .....	<b>11</b>

<b>PENGEMBALIAN KARENA PERSANDARAN .....</b>	<b>11</b>
<b>PERATURAN 17 .....</b>	<b>12</b>
<b>SURVEI KAPAL.....</b>	<b>12</b>
<b>PERATURAN 18 .....</b>	<b>12</b>
<b>PENGALIHAN DAN SUBROGASI.....</b>	<b>12</b>
<b>PERATURAN 19.....</b>	<b>13</b>
<b>KLAIM, PENGACARA, PENGURANGAN, DAN PERMASALAHAN TERKAIT .....</b>	<b>13</b>
<b>PERATURAN 20 .....</b>	<b>16</b>
<b>TINDAKAN MITIGASI RESIKO (SUE AND LABOUR) .....</b>	<b>16</b>
<b>PERATURAN 21 .....</b>	<b>16</b>
<b>PERJUMPAAN HUTANG (SET-OFF).....</b>	<b>16</b>
<b>PERATURAN 22 .....</b>	<b>16</b>
<b>JAMINAN .....</b>	<b>16</b>
<b>PERATURAN 23.....</b>	<b>17</b>
<b>PELAYARAN LUAR BIASA .....</b>	<b>17</b>
<b>PERATURAN 24 .....</b>	<b>17</b>
<b>ASURANSI LAIN .....</b>	<b>17</b>
<b>PERATURAN 25.....</b>	<b>17</b>
<b>PERDAGANGAN YANG TIDAK DILANDASKAN KEHATI-HATIAN ATAU TIDAK WAJAR .....</b>	<b>17</b>
<b>PERATURAN 26.....</b>	<b>18</b>
<b>JAMINAN, KLASIFIKASI, DAN PERSYARATAN HUKUM .....</b>	<b>18</b>
<b>PERATURAN 27 .....</b>	<b>19</b>
<b>PENGANGKUTAN BAHAN RADIOAKTIF .....</b>	<b>19</b>
<b>PERATURAN 28.....</b>	<b>19</b>
<b>PENGECUALIAN RADIOAKTIF.....</b>	<b>19</b>
<b>PERATURAN 29 .....</b>	<b>20</b>
<b>PENGECUALIAN KHUSUS.....</b>	<b>20</b>
<b>PERATURAN 30 .....</b>	<b>21</b>
<b>SANKSI.....</b>	<b>21</b>
<b>PERATURAN 31 .....</b>	<b>21</b>
<b>IURAN.....</b>	<b>21</b>
<b>PERATURAN 32.....</b>	<b>21</b>
<b>PENGHENTIAN ASURANSI.....</b>	<b>21</b>
<b>PERATURAN 33.....</b>	<b>24</b>

<b>AKIBAT UMUM DARI PENGAKHIRAN, PENGHENTIAN DAN PEMBATALAN ASURANSI SELAIN DARIPADA YANG DIATUR BERDASARKAN PERATURAN UMUM 34 .....</b>	<b>24</b>
<b>PERATURAN 34 .....</b>	<b>24</b>
<b>PEMBATALAN KARENA TIDAK DILAKUKANNYA PEMBAYARAN .....</b>	<b>24</b>
<b>PERATURAN 35 .....</b>	<b>26</b>
<b>KESABARAN .....</b>	<b>26</b>
<b>PERATURAN 36 .....</b>	<b>26</b>
<b>KEANGGOTAAN BADAN LAINNYA.....</b>	<b>26</b>
<b>PERATURAN 37 .....</b>	<b>27</b>
<b>ANGGARAN RUMAH TANGGA DAN PENGATURAN .....</b>	<b>27</b>
<b>PERATURAN 38 .....</b>	<b>27</b>
<b>KEKUASAAN DIREKSI .....</b>	<b>27</b>
<b>PERATURAN 39 .....</b>	<b>28</b>
<b>UNDANG-UNDANG ASURANSI KELAUTAN .....</b>	<b>28</b>
<b>PERATURAN 40 .....</b>	<b>28</b>
<b>PEMBERITAHUAN .....</b>	<b>28</b>
<b>PERATURAN 41 .....</b>	<b>29</b>
<b>PILIHAN HUKUM.....</b>	<b>29</b>
<b>PERATURAN 42 .....</b>	<b>29</b>
<b>PENGEMBALIAN HUTANG KEPADA ASOSIASI.....</b>	<b>29</b>
<b>PERATURAN 43 .....</b>	<b>29</b>
<b>PENYAMPAIAN DOKUMEN TERKAIT PROSES HUKUM PADA ASOSIASI.....</b>	<b>29</b>
<b>PERATURAN 44 .....</b>	<b>30</b>
<b>SENGKETA DAN PERBEDAAN .....</b>	<b>30</b>
<b>PERATURAN 1 .....</b>	<b>35</b>
<b>Unit Pengangkut.....</b>	<b>35</b>
<b>ATURAN 2 .....</b>	<b>36</b>
<b>ATURAN 3 .....</b>	<b>36</b>
<b>UMUM.....</b>	<b>36</b>
<b>1. Hak Untuk Memperoleh Pengembalian.....</b>	<b>36</b>
<b>2. Pembatasan Tanggung Jawab .....</b>	<b>37</b>
<b>3. Pembatasan Karena Polusi minyak .....</b>	<b>38</b>

## **PERATURAN 1**

---

### **DEFINISI**

Dalam Peraturan ini kata-kata dan frase berikut ini akan memiliki arti sebagai berikut kecuali konteksnya menentukan lain.

### **Anggaran Dasar**

Akta Pendirian dan Anggaran Dasar.

### **Asosiasi**

Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited, suatu perusahaan yang didirikan di Selandia Baru.

### **Tahun Asosiasi**

Periode dimulai dari tengah hari waktu GMT pada setiap tanggal 20 Februari sampai dengan tengah hari waktu GMT pada tanggal 20 Februari berikutnya.

### **Sertifikat Pendaftaran**

Ungkapan ini mencakup setiap persetujuan untuk suatu Sertifikat Pendaftaran.

### **Kelas-kelas**

Kelas 1 - Perlindungan dan Ganti Rugi

Kelas 2 – Uang Tambang (*Freight*), Biaya Kelebihan Waktu Berlabuh (*Demurrage*) dan Pembelaan

Kelas 3 – Lambung dan Mesin Kapal (Resiko Perang)

Kelas 4 – Lambung dan Mesin Kapal (Resiko Kelautan)

Kelas 5 – Lambung dan Mesin Kapal Berukuran Kecil (Resiko Kelautan)

Kelas 6 – Tanggung Jawab Penyewa

### **Peraturan Kelas**

Peraturan, pengaturan, dan anggaran rumah tangga yang untuk saat ini mulai berlaku mengenai setiap Kelas Asosiasi.

### **Komite**

Komite yang dibentuk sesuai dengan Anggaran Dasar sehubungan dengan Kelas yang bersangkutan.

### **Direksi**

Direksi Asosiasi untuk saat ini.

### **Diskresi**

Diskresi tunggal, mutlak dan tidak terbatas dari Manajer atau Direksi (sebagaimana berlaku).

### **Kapal Terdaftar**

Kapal yang telah terdaftar untuk asuransi dalam Asosiasi oleh Anggota.

### **Peraturan umum**

Peraturan Umum Asosiasi untuk saat ini.

### **Anggota Gabungan**

Ungkapan ini memiliki makna yang diberikan dalam Peraturan Umum 6.

### **Anggota Terbatas**

Anggota dengan hak dan kewajiban yang terbatas sebagaimana didefinisikan dalam Peraturan Umum 6.4.

### **Manajer**

Manajer Asosiasi untuk saat ini.

### **Anggota**

Seseorang yang mempunyai kapal, perahu, atau unit yang dimasukkan ke dalam satu kelas atau lebih pada Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited dan/atau dimasukkan ke dalam catatan Anggota Maritime Mutual Association Limited dan/atau merupakan penerima Maritime Mutual Trust.

### **Periode Polis**

Kecuali jika disetujui atau ditentukan lain, suatu periode yang dimulai pada tengah hari waktu GMT pada setiap tanggal 20 Februari dan berakhir pada tengah hari waktu GMT pada tanggal 20 Februari berikutnya.

### **Daftar**

Daftar Anggota Asosiasi

### **Peraturan**

Peraturan Umum dan Peraturan Kelas yang relevan.

### **Kapal**

Dalam konteks sebuah kapal yang terdaftar atau diusulkan untuk didaftarkan ke dalam suatu kelas Asosiasi, kata kapal berarti setiap kapal, perahu, kapal berbantalan udara (*hovercraft*) atau deskripsi lain dari kapal (bahkan ketika masih dalam pembangunan) yang digunakan atau dimaksudkan untuk digunakan untuk tujuan apapun dalam navigasi atau hal lainnya pada, di bawah, di atas, atau di perairan atau bagian daripadanya atau setiap proporsi tonase atau bagian daripadanya.

### **Manager Kapal**

Seorang manajer kapal atau agen pengelola lainnya yang bertindak atas nama pemilik sebuah kapal yang terdaftar.

### **Tonase**

Berat kotor kapal sebagaimana dituliskan atau dinyatakan dalam Sertifikat Pendaftaran atau dokumen resmi lainnya yang berkaitan dengan pendaftaran kapal dan 'ton' mengacu kepada unit tonase tersebut.

Tulisan meliputi faksimili, teleks, hasil cetak, hasil pengetikan, litografi dan cara permanen lainnya yang menunjukkan atau memproduksi kata-kata dalam bentuk yang terlihat dan termasuk surat elektronik (*e-mail*).

Kata-kata yang mengacu kepada suatu hal yang bersifat tunggal meliputi sifat jamak dan begitu pula sebaliknya.

Kata-kata yang mengacu kepada laki-laki meliputi perempuan dan begitu pula sebaliknya.

Kata-kata yang mengacu kepada orang perseorangan meliputi badan hukum dan begitu pula sebaliknya.





## **PERATURAN 2**

---

### **PENDAFTARAN**

1. Setiap orang yang ingin mendaftarkan suatu kapal untuk asuransi di suatu Kelas Asosiasi harus mengajukan formulir permohonan yang saat ini digunakan oleh Asosiasi yang memberikan keterangan yang lengkap yang dipersyaratkan dengan seluruh informasi material dan informasi lainnya yang secara khusus diminta oleh Manajer.
2. Informasi yang diberikan dalam suatu formulir permohonan dengan informasi lain yang diberikan dalam rangka mengajukan permohonan asuransi atau pembaharuan atau perubahan negosiasi sehubungan dengan asuransi, jika pendaftaran kapal yang bersangkutan diterima, diperbaharui atau dimodifikasi, harus dianggap merupakan bagian dari kontrak asuransi antara Anggota dan Asosiasi. Ini akan menjadi persyaratan pendahuluan bahwa informasi tersebut adalah benar dan lengkap sepanjang pengetahuan Anggota atau yang dapat dipastikan dengan upaya yang wajar. Jika tidak ada formulir permohonan yang ditandatangani atau jika formulir permohonan tidak dapat diproduksi pada suatu waktu namun demikian tampaknya Anggota telah mengajukan permohonan untuk pertanggunggunaan dan Asosiasi telah menerima resiko tersebut, maka tidak adanya formulir permohonan tidak akan mengurangi hak dan kewajiban Anggota atau Asosiasi.
3. Sesegera mungkin setelah menerima permohonan untuk pendaftaran kapal di suatu Kelas Asosiasi, Manajer akan menerbitkan Sertifikat Pendaftaran dalam suatu bentuk sebagaimana digunakan oleh Asosiasi pada saat penerbitan yang (dengan tunduk pada ketentuan khusus berdasarkan mana kapal tersebut dapat didaftarkan) harus menyatakan:
  - (a) bahwa orang yang mendaftarkan kapal tersebut telah atau akan terdaftar pada Daftar Anggota Asosiasi sebagaimana berlaku,
  - (b) resiko terhadap mana kapal tersebut didaftarkan untuk asuransi dalam Asosiasi,
  - (c) tanggal dan waktu ketika pendaftaran kapal tersebut dimulai,
  - (d) luran awal sehubungan dengan kapal tersebut untuk setiap Kelas, dan
  - (e) ketentuan khusus yang disepakati sesuai dengan Peraturan Umum 3.
4. Ketentuan dan persyaratan berdasarkan mana sebuah kapal diterima untuk didaftarkan, termasuk sifat dan tingkat resiko yang ditanggung dan kontribusi yang harus dibayarkan oleh Anggota, adalah sebagaimana diatur dalam Peraturan tetapi tunduk pada perubahan yang mungkin telah disepakati secara tertulis antara Anggota dan Manajer.
5. Jika pada suatu saat Manajer dan Anggota setuju untuk merubah ketentuan dan persyaratan berdasarkan mana suatu kapal didaftarkan, Manajer akan sesegera mungkin menerbitkan suatu persetujuan yang menyatakan sifat perubahan tersebut serta tanggal dan waktu sejak mana perubahan tersebut berlaku.
6. Setiap Sertifikat Pendaftaran yang diterbitkan harus dianggap mencerminkan ketentuan asuransi secara benar.
7. Manajer dapat dengan diskresi mereka dan tanpa memberikan alasan apapun menolak suatu permohonan oleh setiap orang untuk mendaftarkan, atau menolak suatu permohonan pembaharuan atau perubahan atas suatu pendaftaran kapal di suatu Kelas baik jika orang tersebut telah menjadi Anggota atau belum.
8. Jika Anggota yang didaftarkan dalam lebih dari satu Kelas, pendaftarannya di masing-masing Kelas akan dianggap sebagai suatu kontrak yang sepenuhnya terpisah dari pendaftarannya di setiap Kelas lainnya.

## **PERATURAN 3**

---

### **PENDAFTARAN KHUSUS**

1. Manajer dapat, tanpa mengesampingkan ketentuan-ketentuan mengenai kontribusi dalam Peraturan ini, menerima pendaftaran dengan ketentuan khusus mengenai kontribusi, mengenai sifat dan tingkat resiko yang ditanggung, atau hal lainnya. Untuk perihal lainnya, pendaftaran tersebut harus tunduk pada Peraturan.
2. Manajer dapat, dengan diskresi mereka, menolak untuk menjamin resiko tertentu yang biasanya ditanggung oleh Asosiasi. Dalam keadaan tersebut atau lainnya, Manajer dapat dengan tanggung jawab mereka sendiri secara mandiri membantu Anggota dalam mengatur agar resiko tersebut ditanggung oleh asosiasi atau perusahaan asuransi lain. Dalam kasus tersebut, Anggota yang bersangkutan akan disarankan demikian.

## **PERATURAN 4**

---

### **PENDAFTARAN REASURANSI**

Manajer dapat menerima pendaftaran dengan cara reasuransi dari perusahaan asuransi langsung.

## **PERATURAN 5**

---

### **REASURANSI**

Manajer dapat mereasuransikan seluruh atau sebagian dari resiko yang ditanggung oleh Asosiasi berdasarkan ketentuan dan dengan cara sebagaimana mungkin dipandang sesuai oleh mereka.

## **PERATURAN 6**

---

### **PENDAFTARAN GABUNGAN**

1. Jika suatu pendaftaran dibuat untuk atau atas nama lebih dari satu orang, mereka akan dianggap sebagai Anggota Gabungan. Anggota Gabungan akan secara bersama-sama dan masing-masing bertanggung jawab untuk membayar seluruh kontribusi kepada Asosiasi sehubungan dengan pendaftaran tersebut.
2. Jika suatu permohonan dibuat untuk pendaftaran dalam Asosiasi untuk dua atau lebih kapal yang membentuk bagian dari suatu armada melalui manajer kapal dengan maksud untuk memperoleh ketentuan yang tidak akan tersedia apabila kapal-kapal tersebut ditawarkan untuk didaftarkan secara terpisah, maka pendaftaran tersebut dapat diterima atas dasar bahwa manajer kapal juga akan menandatangani formulir permohonan yang bersangkutan dan akan bersama-sama dengan masing-masing orang untuk bertanggung jawab secara tanggung renteng sebagai Anggota.
3. Permohonan pendaftaran dapat dibuat dan diterima sehubungan dengan kapal yang pemilik benefisialnya merupakan pihak yang berbeda dengan ketentuan bahwa kapal yang bersangkutan akan dianggap (semata-mata untuk tujuan ini) membentuk bagian dari suatu armada tertentu, atas dasar bahwa Asosiasi akan mengurus pendaftaran kapal tersebut dalam kombinasi dan bukan secara individual.

Dalam mempertimbangkan pendaftaran tersebut, semua Anggota dalam setiap pendaftaran armada tersebut harus setuju untuk menerima tanggung jawab secara tanggung renteng dan secara terpisah untuk membayar seluruh jumlah yang harus dibayarkan kepada Asosiasi dengan cara iuran atau cara lainnya sehubungan dengan semua kapal dalam pendaftaran armada tersebut. Dalam kasus demikian, manajer kapal juga harus menandatangani formulir permohonan yang sesuai dan harus bersama-sama dengan masing-masing orang untuk bertanggung jawab secara tanggung renteng sebagai anggota.

**4.** Permohonan dapat dibuat dan diterima dengan ketentuan yang diusulkan oleh Manajer, berdasarkan diskresi mereka, untuk menjadi Anggota Terbatas. Keanggotaan Terbatas hanya akan tersedia atas permintaan dari Anggota dan harus terkait dengan kapal yang terdaftar. Asosiasi hanya akan bertanggung jawab kepada Anggota Terbatas sepanjang Asosiasi akan bertanggung jawab kepada Anggota apabila klaim yang bersangkutan diajukan dan dibebankan kepada Anggota tersebut. Anggota Terbatas tidak akan bertanggung jawab untuk iuran kecuali jika Sertifikat Pendaftaran menyatakan demikian, akan tetapi Anggota Terbatas akan berada di posisi yang sama dengan Anggota Gabungan dan tunduk pada semua kewajiban kepada Asosiasi seolah-olah ia merupakan seorang Anggota.

**5.** Mengenai pendaftaran yang dibuat berdasarkan Peraturan Umum 6.1, 6.2 atau 6.4 di atas, penerimaan oleh setiap Anggota Gabungan tersebut atas pembayaran apapun oleh Asosiasi akan dianggap menjadi penerimaan oleh semua rekan Anggota Gabungan secara bersama-sama dan akan sepenuhnya membebaskan Asosiasi dari kewajibannya sehubungan dengan tanggung jawab mengenai pembayaran yang dibuat tersebut.

**6.** Kegagalan oleh setiap Anggota Gabungan yang termasuk dalam armada tersebut untuk mengungkapkan informasi material sepanjang pengetahuannya akan dianggap menjadi kegagalan semua rekan Anggota Gabungan.

**7.** Tindakan (termasuk pemberian pernyataan yang salah atau kegagalan pengungkapan) oleh atau atas nama Anggota Gabungan yang termasuk dalam armada tersebut yang memberikan hak kepada Asosiasi menolak untuk mengganti kerugiannya akan dianggap menjadi tindakan semua rekan Anggota Gabungan tersebut.

**8.** Kecuali jika disepakati lain secara tertulis oleh Manajer, isi dari setiap komunikasi dari atau atas nama Asosiasi kepada setiap Anggota Gabungan yang termasuk dalam armada tersebut akan dianggap telah diketahui oleh semua rekan Anggota Gabungan tersebut. Setiap komunikasi dari setiap Anggota Gabungan yang dimaksudkan untuk Asosiasi atau Manajer harus dianggap telah dibuat dengan sepengetahuan penuh, persetujuan, dan wewenang dari semua rekan Anggota Gabungan tersebut.

**9.** Asosiasi tidak akan dalam keadaan apapun bertanggung jawab atas segala biaya, tanggung jawab dan pengeluaran yang timbul sehubungan dengan klaim atau sengketa atau proses hukum di antara para Anggota Gabungan atau salah satu dari mereka. Jika Asosiasi dikenakan suatu biaya, tanggung jawab, atau pengeluaran pada keadaan tersebut, Asosiasi akan berhak mendapatkan ganti rugi dari Anggota yang bersangkutan mengenai hal tersebut.

**10.** Batasan tanggung jawab Asosiasi untuk suatu Anggota, baik berdasarkan Peraturan atau berdasarkan ketentuan khusus yang disepakati, akan ditafsirkan sebagai pembatasan pada jumlah total yang dibayarkan kepada semua Anggota Gabungan. Dalam kondisi demikian, klaim yang diajukan oleh pemilik terdaftar dari kapal yang terdaftar yang bersangkutan harus diutamakan dari klaim yang diajukan oleh rekan Anggota Gabungan, yang akan diurutkan secara pari passu di antara mereka sendiri dalam hal terdapat sisa;

DENGAN KETENTUAN bahwa dalam kondisi demikian, Direksi dapat, dengan diskresi mereka, memperhitungkan kemungkinan klaim lebih lanjut terhadap Asosiasi yang dibuat oleh Anggota Gabungan atau salah satu dari mereka, dan dapat menahan jumlah tersebut dari distribusi sebagaimana dianggap sesuai oleh mereka untuk memenuhi klaim tersebut.

11. Jika asuransi dari setiap Anggota Gabungan dibatalkan sesuai dengan Peraturan Umum 34, asuransi semua rekan Anggota Gabungan akan menjadi batal pada waktu yang sama.

12. Jika asuransi dari setiap Anggota Gabungan berakhir atau berhenti selain dari yang diatur dalam Peraturan Umum 34, Manajer berhak, tetapi tidak berkewajiban, untuk mengakhiri atau memberhentikan asuransi dari rekan Anggota Gabungan secara simultan atau untuk melanjutkan asuransi tersebut berdasarkan ketentuan yang diusulkan oleh mereka berdasarkan diskresi mereka.

## **PERATURAN 7**

---

### **KONTRIBUSI DAN IURAN AWAL**

1. Setiap pendaftaran untuk suatu jangka waktu yang identik dengan tahun asosiasi akan dialokasikan ke tahun asosiasi yang bersangkutan. Pendaftaran lain akan dialokasikan untuk tahun asosiasi dimana Periode Polisi yang relevan dimulai. Kecuali jika ditentukan lain, semua kontribusi atau iuran sehubungan dengan pendaftaran akan dialokasikan ke kelas yang relevan pada tahun asosiasi yang relevan.

2. Dengan tunduk pada pelaksanaan kekuasaan Manajer sebagaimana diatur dalam Peraturan Umum 3 untuk menerima pendaftaran berdasarkan ketentuan khusus dan dengan tunduk pada Peraturan Umum 6.4, Anggota yang telah mendaftarkan kapal untuk asuransi di suatu Kelas Asosiasi pada suatu tahun asosiasi harus sesuai dengan Anggaran Dasar dan Peraturan saling menjamin satu sama lain sebagaimana diatur lebih lanjut dalam Peraturan ini atas tanggung jawab, kerugian, biaya, dan pengeluaran yang mereka atau salah satu dari mereka mungkin derita, menjadi bertanggung jawab untuk membayar atau mungkin keluarkan sehubungan dengan kapal yang didaftarkan tersebut. Untuk tujuan ini, Anggota tersebut harus memberikan kontribusi kepada Asosiasi berupa iuran awal yang harus dibayarkan oleh mereka sehubungan dari kelas itu. Iuran awal tersebut merupakan suatu jumlah yang, ketika diambil dalam hubungannya dengan iuran awal lain yang harus dibayarkan, akan menyediakan Asosiasi sejumlah dana yang perlu untuk dipenuhi menurut pendapat Direksi dari waktu ke waktu, berkenaan dengan kelas dan tahun asosiasi yang bersangkutan:

(a) kerugian, klaim, pengeluaran, dan ongkos lainnya (baik yang timbul, harus dibayarkan, atau diperkirakan akan timbul) yang menurut pendapat Manajer seharusnya dan sebagaimana mestinya dikenakan terhadapnya,

(b) transfer ke cadangan atau penyediaan yang dianggap oleh Manajer layak untuk dilakukan berdasarkan diskresi mereka, termasuk transfer ke cadangan dan penyediaan sehubungan dengan adanya defisiensi apapun yang telah terjadi atau yang mereka anggap mungkin terjadi sehubungan dengan tahun poli tertutup pada kelas yang sama.

(c) proporsi yang berkaitan dengannya mengenai suatu jumlah yang wajib untuk dikesampingkan oleh Asosiasi berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku untuk membentuk dan/atau mempertahankan margin solvabilitas yang memadai dan/atau pendanaan jaminan sehubungan dengan tahun asosiasi atau lainnya. Kontribusi dari Anggota untuk jumlah tersebut harus dihitung secara pro rata ke iuran awal pada tahun asosiasi yang relevan,

(d) setiap jumlah yang ditagihkan kepada setiap orang namun gagal dibayarkan secara penuh kepada Asosiasi,

(e) biaya reasuransi yang dilakukan oleh Asosiasi sesuai dengan Peraturan Umum 5 dan mempertahankan suatu cadangan pemerataan.

(f) pengeluaran umum Asosiasi sebagaimana dari waktu ke waktu dianggap sesuai oleh Direksi berdasarkan diskresi mereka untuk dibebankan terhadap usaha Asosiasi sehubungan dengan kelas dan tahun asosiasi tersebut.

3. Direksi dapat membuat dan mempertahankan suatu cadangan pemerataan untuk tujuan berkontribusi terhadap biaya klaim pengecualian di suatu kelas atau kelas-kelas yang mungkin timbul dari suatu peristiwa di masa lalu atau masa depan. Untuk tujuan ini, Direksi dapat, berdasarkan diskresi mereka, melakukan transfer dari dana yang berkaitan dengan suatu tahun asosiasi ke cadangan pemerataan. Dalam hal terdapat klaim pengecualian, Direksi dapat melakukan transfer ke suatu kelas atau tahun asosiasi yang dipengaruhi oleh klaim tersebut sebagaimana dianggap sesuai oleh mereka berdasarkan diskresi mereka.

4. Sebelum dimulainya setiap periode polis, Direksi harus memutuskan untuk setiap pendaftaran atau usulan pendaftaran dalam setiap kelas luran awal yang mereka usulkan untuk dipungut dari setiap Anggota atau usulan Anggota sehubungan dengan periode polis yang akan datang (dengan tunduk pada ketentuan khusus berdasarkan mana kapal-kapal tersebut didaftarkan). Dalam menentukan nilai luran awal dari setiap kapal, Direksi dapat mempertimbangkan segala hal yang mereka anggap relevan termasuk, tanpa mengurangi sifat umum dari ketentuan di atas, tingkat resiko yang menurut mereka diperkirakan terkait dengan asuransi yang diusulkan.

## **PERATURAN 8**

---

### **IURAN TAMBAHAN**

Direksi dapat pada setiap saat selama atau setelah berakhirnya setiap periode polis (akan tetapi tidak setelah tahun asosiasi yang relevan telah ditutup) memerintahkan bahwa sehubungan dengan kelas dan tahun asosiasi tertentu, suatu iuran tambahan harus dibayarkan untuk manfaat kelas yang bersangkutan oleh setiap Anggota sehubungan dengan kapal-kapal yang terdaftar dalam kelas tersebut dalam tahun asosiasi tersebut dengan jumlah yang ditentukan oleh Direksi berdasarkan diskresi mereka. Kecuali jika Direksi berdasarkan diskresi mereka memutuskan lain, semua iuran tambahan yang dibuat, kecuali setiap luran khusus sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Umum 9, akan dihitung secara pro rata dari iuran awal yang dipungut dari Anggota yang bersangkutan sehubungan dengan kelas dan tahun asosiasi yang bersangkutan.

## **PERATURAN 9**

---

### **IURAN KHUSUS**

Tanpa mengesampingkan segala ketentuan dalam Peraturan, Direksi dapat berdasarkan diskresi mereka pada setiap saat memungut suatu iuran khusus kepada Anggota dari kelas yang bersangkutan, yang akan dihitung secara pro rata dari iuran awal atau perkiraan total iuran awal (berdasarkan diskresi dari Direksi) yang dikenakan, pada setiap orang yang sebelumnya merupakan Anggota terdaftar dalam kelas yang bersangkutan selama tahun asosiasi pada saat mana suatu peristiwa menimbulkan tanggung jawab, kerugian, biaya dan pengeluaran dan ongkos lain terhadap mana iuran khusus tersebut dibuat atau sehubungan

dengan apa terjadi kekurangan atau defisiensi. Iuran khusus tersebut akan dipungut pada dan harus dibayarkan oleh orang tersebut kecuali jika Sertifikat Pendaftaran yang bersangkutan secara khusus mengecualikan tanggung jawab untuk membayar iuran khusus.

## **PERATURAN 10**

---

### **IURAN PELEPASAN**

Pada pemberhentian asuransi sehubungan dengan suatu kapal yang terdaftar karena alasan apapun, Manajer dapat, atas inisiatif mereka sendiri atau atas permintaan dari Anggota, melepaskan Anggota dari tanggung jawab atas iuran lebih lanjut sehubungan dengan kapal tersebut berdasarkan ketentuan (termasuk pembayaran Iuran Pelepasan) sebagaimana dipandang sesuai oleh Manajer berdasarkan diskresi mereka untuk semua keadaan. Iuran pelepasan sehubungan dengan kapal tersebut dan jumlah dari penilaian tersebut harus dibayarkan penuh oleh Anggota sesuai permintaan tanpa perjumpaan hutang (*set-off*) oleh Anggota.

## **PERATURAN 11**

---

### **PEMBAYARAN IURAN**

Setiap Iuran Awal, Tambahan, Pelepasan atau Khusus harus dibayarkan secara angsuran dan pada tanggal yang ditentukan oleh Manajer. Klaim dalam bentuk apapun yang diajukan terhadap Asosiasi tidak akan merupakan suatu perjumpaan hutang (*set-off*) terhadap setiap iuran atau jumlah lain dalam bentuk apapun yang harus dibayarkan kepada Asosiasi dan tidak akan memberikan hak kepada siapapun untuk menahan atau menunda pembayaran atas jumlah tersebut.

## **PERATURAN 12**

---

### **JAMINAN UNTUK IURAN**

1. Manajer dapat pada setiap saat mewajibkan, sebagai suatu persyaratan pendaftaran atau pendaftaran lanjutan dari suatu kapal, bahwa suatu Anggota harus menyediakan jaminan untuk pembayaran Iuran atau jumlah lain yang harus dibayarkan kepada Asosiasi dalam bentuk jaminan bank dalam kata-kata dan untuk suatu jumlah yang ditentukan oleh Direksi, dan diberikan oleh bank yang disetujui oleh Manajer.

2. Asuransi ini merupakan suatu kontrak asuransi kelautan dari kapal yang didaftarkan. Hal tersebut diakui oleh Anggota sebagai suatu hal yang diperlukan untuk menjalankan bisnisnya sebagai pemilik kapal dan untuk pengoperasian kapalnya dalam perdagangan nasional dan/atau internasional sehubungan dengan kontrak untuk pengangkutan barang atau penumpang di atas kapalnya. Anggota memberikan konfirmasi bahwa dia mendaftarkan kapal ini sebagai agen untuk dan atas nama kapal terdaftar tersebut.

Anggota mengakui dan memberikan kepada Asosiasi suatu *lien* maritim yang secara tegas dinyatakan terhadap kapal yang didaftarkan dan uang tambang (*freight*) pemuatan untuk menjamin semua kewajiban yang masih harus dibayarkan oleh Anggota kepada Asosiasi berdasarkan kontrak asuransi ini. Asosiasi dapat melaksanakan *lien* maritim yang dimiliki olehnya atas kapal yang terdaftar melalui proses yang tepat di Pengadilan manapun pada negara manapun yang memiliki yurisdiksi pelayaran umum dan maritim.

## **PERATURAN 13**

---

### **KETERLAMBATAN PEMBAYARAN**

1. Tanpa mengurangi hak dan upaya hukum yang dimiliki oleh Asosiasi berdasarkan Peraturan ini, khususnya Peraturan Umum 12, 31 dan 34, jika ada luran atau premi atau bagian daripadanya atau suatu jumlah dalam bentuk apapun yang harus dibayarkan oleh Anggota kepada Asosiasi tidak dibayar pada atau sebelum tanggal yang ditentukan untuk pembayaran tersebut, Anggota tersebut wajib membayar bunga atas jumlah yang tidak dibayar sejak dan termasuk tanggal yang ditentukan sebagai tanggal pembayaran dengan tarif yang diatur di Inggris untuk dikenakan atas tidak dilaksanakannya putusan, akan tetapi Manajer dapat berdasarkan diskresi mereka mengesampingkan pembayaran bunga tersebut secara keseluruhan atau sebagian.

## **PERATURAN 14**

---

### **ANGGOTA DEBITUR**

Jika suatu kontribusi atau pembayaran lain yang harus dibayarkan oleh suatu Anggota kepada Asosiasi tidak dibayar dan jika Manajer menganggap bahwa pembayaran tersebut tidak bisa secara ekonomis ditanggung, jumlah yang diperlukan untuk mengatasi kekurangan atau defisiensi dalam keuangan Asosiasi yang timbul sebagai akibat dari tidak dilakukannya pembayaran tersebut akan dianggap menjadi pengeluaran Asosiasi untuk tujuan kontribusi berdasarkan Peraturan Umum 7.

## **PERATURAN 15**

---

### **PENUTUPAN TAHUN ASOSIASI**

1. Direksi dapat, berlaku sejak tanggal setelah berakhirnya setiap tahun asosiasi yang mungkin ditetapkan oleh mereka berdasarkan diskresi mereka, menyatakan bahwa tahun asosiasi untuk suatu kelas akan ditutup.
2. Direksi dapat menyatakan bahwa tahun asosiasi tersebut ditutup sekalipun diketahui atau diperkirakan bahwa terdapat atau mungkin timbul di kemudian hari klaim, pengeluaran atau ongkos sehubungan dengan tahun asosiasi tersebut yang belum dibayar atau yang keabsahan, batas, dan jumlahnya belum ditetapkan.
3. Jika pada penutupan tahun asosiasi tersebut atau pada setiap saat setelahnya Direksi mengetahui bahwa seluruh kontribusi, premi dan dana lainnya yang diterima sehubungan dengan tahun asosiasi tersebut (dan semua transfer dari cadangan dan persediaan umum yang dibuat untuk kredit atau sehubungan tahun polis tersebut) sepertinya tidak diperlukan untuk tujuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Umum 7.2, Direksi dapat memutuskan untuk menghilangkan kelebihan yang menurut mereka tidak dibutuhkan dengan mentransfer kelebihan atau sebagian dari kelebihan tersebut ke cadangan umum atau dana operasi Asosiasi, yang akan tersedia untuk semua tujuan dari Asosiasi terlepas dari kelas dan tahun asosiasi, atau untuk cadangan pemerataan.
4. Direksi dapat menggunakan cadangan umum Asosiasi dengan cara mentransfer ke kredit suatu tahun asosiasi untuk setiap kelas, proporsi cadangan umum atau cadangan pemerataan dari Asosiasi sebagaimana dianggap sesuai oleh mereka, untuk memastikan bahwa tahun asosiasi dari kelas yang bersangkutan didanai secara memadai.

5. Jika pada setiap saat setelah tahun asosiasi untuk suatu kelas telah ditutup Direksi mengetahui bahwa dana yang diperlukan sehubungan dengan tahun asosiasi tersebut untuk tujuan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Umum 7.2 melebihi atau cenderung melebihi jumlah total kontribusi, premi dan penerimaan lainnya sehubungan dengan tahun asosiasi tersebut (termasuk semua transfer dari cadangan dan persediaan yang dibuat untuk kredit dari atau sehubungan dengan tahun polis tersebut) maka Direksi dapat memutuskan untuk menutup kekurangan tersebut dengan salah satu atau lebih dari cara-cara berikut ini:

- (a) dengan mentransfer dana dari cadangan umum atau dana operasi dari Asosiasi.
- (b) dengan mentransfer dana yang ada ke dalam kredit setiap tahun asosiasi tertutup lainnya dari kelas yang bersangkutan,
- (c) dengan memungut suatu kontribusi dimuka atau kontribusi tambahan pada suatu tahun asosiasi terbuka untuk kelas yang bersangkutan untuk tujuan memenuhi seluruh atau sebagian dari kekurangan tersebut,
- (d) dengan memungut suatu luran Khusus

Jika Direksi memutuskan sebagaimana diatur dalam Peraturan Umum 15.5(c) maka Manajer harus memberitahukan hal tersebut kepada Anggota yang terdaftar untuk tahun polis tersebut pada atau sebelum waktu pembayaran dimintakan.

6. Pada setiap saat setelah tahun asosiasi telah ditutup, Direksi dapat memutuskan untuk menggabungkan akun dari dua atau lebih tahun asosiasi tertutup untuk setiap kelas dan untuk menyatukan suatu jumlah yang ada ke dalam kredit akun tersebut. Jika Direksi memutuskan demikian, maka tahun asosiasi tertutup yang bersangkutan akan untuk semua tujuan diperlakukan seolah-olah mereka merupakan suatu tahun asosiasi yang tertutup tunggal.

## **PERATURAN 16**

---

### **PENGEMBALIAN KARENA PERSANDARAN**

1. Dengan tunduk pada setiap peraturan kelas dan pada setiap ketentuan dan persyaratan yang mungkin telah disepakati antara Anggota dan Manajer sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan, jika sebuah kapal yang terdaftar ada dan tetap secara terus menerus ada di suatu pelabuhan atau tempat berlabuh jangkar yang aman sebagaimana disetujui oleh Manajer untuk suatu jangka waktu tiga puluh hari berturut-turut atau lebih setelah akhirnya bertambat disana (periode tersebut dihitung dari hari kedatangan sampai hari keberangkatan, satu hari saja yang dikecualikan) dan kapal yang terdaftar tersebut sepenuhnya bebas dari kargo dan tidak sedang dalam perbaikan, Anggota diizinkan untuk memperoleh pengembalian atas luran awal yang harus dibayarkan sehubungan dengan kapal tersebut untuk periode tersebut, pengembalian tersebut dihitung pada kadar 50 persen atas dasar pro rata untuk setiap harinya. Jika selama periode tersebut kapal tersebut juga tanpa awak, pengembalian dihitung sebagaimana diatur di atas tetapi pada kadar 95 persen, dengan ketentuan bahwa jika kru skeleton berada di atas kapal Manajer dapat memperbaiki kadar pengembalian tersebut sebagaimana dianggap sesuai oleh mereka untuk keadaan tersebut berdasarkan diskresi mereka. Pengembalian luran yang dimaksud disini akan dikenakan pemotongan suatu jumlah untuk reasuransi dan biaya administrasi sebagaimana ditentukan oleh Manajer dari waktu ke waktu. Pengembalian luran tidak akan dilakukan oleh Asosiasi kecuali jika Manajer menerima pemberitahuan tertulis dalam waktu dua belas bulan dari berakhirnya periode sehubungan dengan mana pengembalian



tersebut diklaim. Manajer berdasarkan diskresi mereka dapat mengizinkan pengembalian yang lebih rendah sehubungan dengan periode tersebut ketika kapal sedang dalam perbaikan.

2. Manajer dapat pada setiap saat berdasarkan diskresi mereka memberikan pemberitahuan kepada Anggota bahwa suatu pelabuhan atau tempat berlabuh jangkar tidak lagi dianggap aman untuk tujuan Peraturan ini, dalam hal mana tidak ada pengembalian luran akan diizinkan sehubungan dengan penambatan pada pelabuhan atau tempat berlabuh jangkar tersebut setelah pemberian pemberitahuan tersebut. Berkenaan dengan setiap penambatan pada pelabuhan atau tempat berlabuh jangkar tersebut yang berlanjut lebih dari 15 hari setelah pemberian pemberitahuan tersebut.

## **PERATURAN 17**

---

### **SURVEI KAPAL**

1. Manajer dapat pada setiap saat berdasarkan diskresi mereka menunjuk suatu surveyor atau orang lain sebagaimana mereka anggap sesuai untuk memeriksa kapal yang terdaftar atas nama Asosiasi. Anggota harus membayar fasilitas sebagaimana mungkin diperlukan oleh Manajer untuk melakukan pemeriksaan tersebut, dan harus dengan segera mematuhi rekomendasi yang dibuat oleh Manajer setelah pemeriksaan tersebut.

2. Kecuali jika dan sepanjang Direksi berdasarkan diskresi mereka memutuskan lain, Anggota yang melakukan pelanggaran atas kewajibannya sebagaimana dimaksud di atas tidak akan berhak atas setiap pembayaran dari Asosiasi sehubungan dengan klaim yang disebabkan atau terjadi selama periode setelah pelanggaran tersebut dilakukan dan sebelum Anggota telah memenuhi kewajibannya di atas yang timbul dari pelanggaran tersebut.

## **PERATURAN 18**

---

### **PENGALIHAN DAN SUBROGASI**

1. Tidak ada pihak yang dapat mengalihkan pertanggungannya dari Asosiasi atau manfaat daripadanya:

- (a) kepada penyewa, atau
- (b) kepada orang lain manapun kecuali sebagaimana ditentukan dalam sub-aturan 3.

Pengalihan yang dimaksudkan tersebut tidak akan mengikat Asosiasi dengan cara apapun.

2. Tidak ada manfaat dari pertanggungan ini yang akan diperoleh secara langsung atau tidak langsung oleh orang lain melalui subrogasi.

3. Pengalihan kepentingan berdasarkan Peraturan ini tidak akan berlaku kecuali dan hingga Pemberi Pengalihan telah memberitahukan hal tersebut kepada Manajer secara tertulis yang telah secara lengkap mengidentifikasi Penerima Pengalihan dan alamatnya dan Manajer berdasarkan diskresi mereka telah menyetujui pengalihan tersebut secara tertulis. Pada saat diterimanya pemberitahuan mengenai pengalihan tersebut, Asosiasi berhak untuk membatalkan pendaftaran terhadap mana pengalihan tersebut telah dibuat dengan memberikan pemberitahuan secara tertulis empat belas hari sebelumnya kepada Pemberi Pengalihan dan Penerima Pengalihan dan setelah berakhirnya pemberitahuan tersebut, pertanggungan yang diberikan sehubungan dengan kapal tersebut akan berhenti. Dalam setiap hal Asosiasi akan berhak, dalam menyelesaikan setiap klaim yang diajukan oleh Penerima Pengalihan, untuk mengurangi atau menahan suatu jumlah sebagaimana Manajer dapat memperkirakan akan cukup untuk melepaskan segala tanggung jawab dari Pemberi Pengalihan yang ada pada saat pengalihan atau yang telah timbul atau mungkin timbul setelah pengalihan tersebut.

4. Ketika suatu klaim dibayarkan oleh Asosiasi baik berdasarkan Peraturan ini atau hal lainnya, Asosiasi akan menerima subrogasi atas semua hak dan upaya hukum sehubungan dengan klaim tersebut yang mungkin dimiliki oleh Anggota terhadap pihak ketiga manapun. Asosiasi akan berhak untuk menggunakan nama dari Anggota dalam memulai, membela, melaksanakan atau menyelesaikan proses hukum (termasuk proses hukum di arbitrase) dan Anggota wajib memberikan semua informasi dan bantuan yang diperlukan dan memproduksi serta meneruskan semua dokumen untuk memungkinkan Asosiasi membuktikan, menyelesaikan, atau menolak klaim apapun. Jika Asosiasi menggunakan nama Anggota, Asosiasi harus memberikan ganti rugi terhadap Anggota atas semua biaya, beban, pengeluaran, dan tanggung jawab yang mungkin diakibatkan oleh hal tersebut atau timbul daripadanya.

5. Anggota wajib, jika diminta oleh Asosiasi, menandatangani dengan segera suatu pengalihan formal atas seluruh atau setiap hak dan upaya hukum Anggota kepada Asosiasi atau untuk menandatangani akta formal mengenai subrogasi.

## **PERATURAN 19**

---

### **KLAIM, PENGACARA, PENGURANGAN, DAN PERMASALAHAN TERKAIT**

1. (a) Setiap klaim atau keadaan yang dapat menimbulkan suatu klaim sehubungan dengan apa Anggota diasuransikan atau dapat diasuransikan oleh Asosiasi harus dengan segera diberitahukan kepada Manajer. Tanpa mengurangi kewajiban untuk memberikan pemberitahuan tersebut, jika Manajer tidak diberitahukan secara tertulis mengenai suatu klaim atau keadaan yang dapat menimbulkan klaim dalam waktu satu tahun setelah Anggota mengetahui atau seharusnya telah mengetahui klaim atau keadaan tersebut, atau gagal untuk mengajukan klaim secara tertulis kepada Manajer untuk penggantian dari setiap tanggung jawab, kerugian, biaya atau pengeluaran dalam waktu satu tahun setelah dibebankan tanggung jawab, kerugian, biaya atau pengeluaran tersebut, klaim terhadap Asosiasi akan hilang dan Asosiasi menjadi tidak lagi bertanggung jawab atas klaim tersebut, kecuali Direksi berdasarkan diskresi mereka menentukan lain,
- (b) Anggota akan dengan segera memberikan pemberitahuan kepada Manajer mengenai setiap survei atau kesempatan untuk survei sehubungan dengan suatu klaim atau keadaan yang dapat menimbulkan suatu klaim,
- (c) Anggota akan pada setiap saat dengan segera memberikan pemberitahuan kepada Manajer mengenai informasi, dokumen atau laporan dalam kepemilikan, penyimpanan, kekuasaan, atau pengetahuannya atau agennya yang relevan untuk setiap klaim atau keadaan yang dapat menimbulkan klaim dan mengizinkan Manajer atau agen mereka untuk memeriksa dan jika diperlukan untuk mencatat atau mendapatkan salinan dari informasi, dokumen atau laporan tersebut,
- (d) Anggota akan mengizinkan Manajer atau agen mereka untuk mewawancarai setiap karyawan, agen, manajer atau orang lain yang mungkin telah dipekerjakan oleh Anggota pada saat tersebut atau pada setiap saat sesudahnya atau mereka yang menurut pertimbangan Manajer memiliki pengetahuan langsung atau tidak langsung mengenai permasalahan tersebut atau mereka yang mungkin sedang bertugas pada setiap saat untuk melapor kepada Anggota sehubungan dengan permasalahan tersebut.
- (e) Anggota tidak akan, tanpa persetujuan tertulis sebelumnya dari Manajer, berkompromi atau mengakui bertanggung jawab untuk setiap klaim sehubungan dengan hal mana Anggota tersebut diasuransikan oleh Asosiasi,

(f) Manajer berhak untuk mengendalikan atau mengarahkan pelaksanaan setiap klaim atau proses hukum atau lainnya yang berkaitan dengan tanggung jawab, biaya atau pengeluaran dalam hal mana Anggota tersebut diasuransikan atau dapat diasuransikan secara penuh atau sebagian, dan untuk merekomendasikan Anggota untuk menyelesaikan, mengkompromikan, atau menghilangkan klaim atau proses hukum tersebut sesuai dengan ketentuan sebagaimana dianggap sesuai oleh Manajer. Manajer tidak akan memulai penyelesaian suatu klaim atau proses hukum tanpa persetujuan Anggota. Jika Anggota menolak untuk memberikan persetujuan atas rekomendasi yang dibuat oleh Manajer dan memilih untuk melawan atau melanjutkan klaim atau proses hukum, tanggung jawab Asosiasi untuk mengganti kerugian Anggota tidak akan melebihi suatu jumlah yang dengan mana klaim atau proses hukum tersebut seharusnya telah dapat diselesaikan, ditambah biaya dan pengeluaran yang dikeluarkan dengan persetujuan Manajer sampai dengan tanggal penolakan tersebut.

Tanpa mengesampingkan ketentuan lain dalam Peraturan 19(1)(f) ini, persetujuan dari Anggota tidak diperlukan apabila Asosiasi telah memberikan uang tanggungan (*bail*), jaminan untuk biaya, deposit atau jaminan lainnya untuk Anggota berdasarkan ketentuan yang memberikan hak tunggal kepada Asosiasi untuk menyelesaikan, berkompromi, atau menghilangkan setiap klaim atau proses hukum yang terkait.

(g) jika Anggota melakukan suatu pelanggaran atas kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam sub ayat (a) sampai (f) Peraturan ini, atau jika Anggota dengan sengaja atau lalai menahan atau dengan sengaja menyembunyikan informasi, dokumen atau bukti yang relevan, atau membuat pernyataan palsu dengan maksud untuk memperoleh pembayaran klaim atau dukungan dari Asosiasi dalam hal apapun, atau jika Anggota menyebabkan atau dengan sengaja mengizinkan orang lain bertindak demikian, Direksi dengan diskresi mereka dapat menolak secara keseluruhan atau sebagian klaim dari Anggota terhadap Asosiasi yang timbul dari kecelakaan, sengketa, peristiwa atau hal yang bersangkutan, atau untuk mengurangi jumlah yang harus dibayarkan oleh Asosiasi sehubungan dengan hal tersebut dengan suatu jumlah tersebut sebagaimana ditentukan oleh mereka sesuai dengan diskresi mereka.

2. (a) Tanpa mengurangi keberlakuan dari ketentuan lain dalam Peraturan ini dan tanpa mengesampingkan hak yang dimiliki oleh Asosiasi berdasarkan Peraturan ini, Manajer dapat dengan diskresi mereka dan pada setiap saat menunjuk dan mempekerjakan atas nama Anggota berdasarkan ketentuan yang dianggap sesuai oleh mereka pengacara, surveyor atau orang lain (baik jika pengacara, surveyor atau orang lain telah ditunjuk atau dipekerjakan oleh Anggota atau tidak) untuk tujuan berurusan dengan masalah yang menjadi penyebab timbulnya klaim oleh Anggota terhadap Asosiasi termasuk, namun tidak terbatas pada, menyelidiki atau memberikan nasihat mengenai setiap masalah tersebut dan memulai atau memberikan pembelaan dalam proses hukum atau lainnya yang berhubungan dengannya. Manajer berdasarkan diskresi mereka dapat pada setiap saat menghentikan pekerjaan tersebut sebagaimana dianggap sesuai oleh mereka.

(b) biaya dan pengeluaran yang terjadi sehubungan dengan suatu hal tertentu hanya akan dapat diperoleh kembali dari Asosiasi dengan syarat semua pengacara, surveyor dan orang lain yang dipekerjakan dalam kasus tersebut diangkat dengan persetujuan terlebih dahulu dari atau oleh Manajer,

(c) semua pengacara, surveyor dan orang lain yang ditunjuk oleh Manajer atas nama Anggota atau ditunjuk oleh Anggota dengan persetujuan terlebih dahulu dari Manajer

harus pada setiap saat menjadi dan dianggap diangkat dan dipekerjakan dengan ketentuan:

(i) bahwa (tanpa mengurangi hak mereka untuk menarik diri dari permasalahan tersebut karena alasan lain) mereka berhak untuk menarik diri dari permasalahan tersebut jika salah satu dari Manajer atau Anggota memohonkan demikian atau jika salah satu dari mereka menganggap bahwa suatu konflik kepentingan telah atau mungkin timbul antara Anggota dan Asosiasi sehingga dia sebaiknya menarik diri dari permasalahan tersebut;

(ii) bahwa mereka telah diinstruksikan oleh Anggota pada setiap saat (baik selama bertindak demikian maupun setelah menarik diri dari permasalahan tersebut) untuk memberikan nasihat dan untuk melaporkan kepada Manajer sehubungan dengan permasalahan tersebut tanpa referensi sebelumnya kepada Anggota;

(iii) bahwa mereka memberikan kepada Manajer tanpa referensi sebelumnya kepada Anggota dokumen atau informasi yang dimiliki oleh mereka atau kekuasaan mereka yang berkaitan dengan permasalahan tersebut,

seakan-akan orang tersebut telah ditunjuk untuk bertindak dan telah pada setiap saat bertindak atas nama Asosiasi dan terlepas dari bahwa nasihat, laporan, dokumen atau informasi tersebut akan, seperti terhadap Asosiasi, menjadi subyek hukum atau bentuk hak istimewa lainnya.

**3.** Direksi wajib memenuhi sebagaimana diperlukan untuk penyelesaian klaim yang harus dibayarkan oleh Asosiasi sebagaimana ditentukan oleh Direksi sesuai dengan Peraturan ini, tapi Direksi dapat dari waktu ke waktu mendelegasikan kepada Manajer kewenangan untuk menyetujui dan untuk melakukan pembayaran klaim tanpa rujukan sebelumnya kepada Direksi. Direksi tidak akan bertindak seperti itu dalam penyelesaian klaim dimana ia secara langsung atau tidak langsung berkepentingan sebagai pihak yang mengajukan klaim.

**4.** Tanpa mengurangi keberlakuan dari ketentuan lainnya dalam Peraturan ini, kecuali Anggota telah mendapatkan persetujuan tertulis sebelumnya dari Manajer mengenai pemberhentian atau kegagalan tersebut, Direksi akan memiliki kekuasaan berdasarkan diskresi mereka untuk menolak suatu klaim atau mengurangi jumlah yang terhutang oleh Asosiasi mengenai pemberhentian atau kegagalan tersebut jika,

(a) kapal terdaftar yang atas mana klaim diajukan telah berhenti, sebelum peristiwa yang menimbulkan klaim tersebut, diklasifikasikan secara penuh oleh suatu badan klasifikasi yang disetujui oleh Manajer, atau

(b) jika Anggota telah gagal sepenuhnya dan selalu mematuhi semua aturan, rekomendasi, dan persyaratan yang ditetapkan oleh lembaga tersebut.

**5.** Dalam keadaan apapun, Anggota tidak akan berhak untuk menerima pembayaran bunga atas klaimnya terhadap Asosiasi atau untuk memperoleh pembayaran atas kehilangan keuntungan atau kerugian konsekuensial dari Asosiasi.

**6.** Klaim akan terbatas pada jumlah yang melebihi jumlah pengurang yang disepakati, tapi tunduk pada batas yang disepakati. Jumlah pengurang yang akan berlaku untuk suatu klaim tertentu akan atas dasar yang disepakati antara Anggota dan Asosiasi sebagai bagian dari ketentuan dan persyaratan berdasarkan apa pendaftaran kapal diterima atau dilanjutkan. Dalam hal tidak terdapat pemberitahuan sebaliknya dari Asosiasi, jumlah pengurang dan batas

yang berlaku untuk suatu pendaftaran tertentu pada akhir setiap tahun polis akan terus berlaku untuk pendaftaran tersebut pada tahun polis berikutnya.

## **PERATURAN 20**

---

### **TINDAKAN MITIGASI RESIKO (SUE AND LABOUR)**

1. Atas terjadinya suatu insiden, peristiwa, sengketa atau keadaan yang dapat menimbulkan klaim oleh Anggota kepada Asosiasi, Anggota dan karyawan serta agennya berkewajiban untuk mengambil dan terus mengambil semua langkah yang wajar untuk mencegah atau meminimalkan tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran dalam hal mana Anggota tersebut diasuransikan oleh Asosiasi.
2. Kewajiban yang dibebankan pada Anggota, karyawan dan agennya berdasarkan Peraturan ini adalah untuk mengambil tindakan-tindakan yang dapat secara wajar diharapkan untuk diambil oleh suatu pemilik yang tidak diasuransikan, kompeten, dan bersikap hati-hati dalam kondisi yang sama atau serupa. Keadaan yang berlaku khusus untuk Anggota seperti (tapi tidak terbatas pada) kurangnya sumber daya yang relevan tidak akan dipertimbangkan.
3. Jika suatu Anggota, karyawan atau agennya, melakukan suatu pelanggaran atas kewajiban ini, Direksi dengan diskresi mereka dapat menolak klaim yang diajukan oleh Anggota tersebut kepada Asosiasi yang timbul dari insiden, peristiwa atau keadaan yang bersangkutan, atau mengurangi jumlah yang harus dibayarkan oleh Asosiasi berkaitan dengan hal tersebut dengan suatu jumlah yang dapat ditentukan oleh mereka sesuai dengan diskresi mereka.

## **PERATURAN 21**

---

### **PERJUMPAAN HUTANG (SET-OFF)**

1. Tanpa mengurangi keberlakuan dari ketentuan lain yang terkandung dalam Peraturan, Asosiasi berhak untuk memperjumpakan setiap jumlah yang harus dibayarkan oleh Anggota kepada Asosiasi terhadap jumlah apapun yang harus dibayarkan oleh Asosiasi kepada Anggota.
2. Klaim dalam bentuk apapun oleh Anggota terhadap Asosiasi tidak akan dapat diperjumpakan dengan setiap luran atau jumlah lain dalam bentuk apapun yang harus dibayarkan kepada Asosiasi, dan klaim tersebut tidak akan memberikan hak kepada Anggota untuk menahan atau menunda pembayaran kepada Asosiasi pada setiap saat.

## **PERATURAN 22**

---

### **JAMINAN**

1. Asosiasi tidak berkewajiban untuk memberikan uang tanggungan (*bail*), jaminan untuk biaya, deposit atau jaminan lainnya dalam bentuk apapun atas nama Anggota dalam keadaan apapun. Akan tetapi jika, jaminan tersebut disediakan, pemberian jaminan tersebut harus sesuai dengan ketentuan (termasuk mengenai pembayaran jumlah yang terhutang kepada Asosiasi, pengurangan dan konfirmasi kelas) dan dengan cara yang diusulkan oleh Manajer berdasarkan diskresi mereka. Kecuali jika disetujui lain secara tertulis, Asosiasi berhak untuk menerima komisi dari Anggota 1% per tahun dari jumlah uang tanggungan atau jaminan yang disediakan selain dari biaya penyediaan uang tanggungan dan jaminan tersebut. Pemberian uang tanggungan atau jaminan bukan merupakan pengakuan tanggung jawab oleh Asosiasi untuk klaim yang terhadap mana uang tanggungan atau jaminan lainnya diberikan. Dalam keadaan dimana Asosiasi setuju untuk memberikan uang tanggungan dan jaminan lainnya, Manajer dapat pada setiap saat mewajibkan Anggota untuk memberikan ganti rugi atau

jaminan pihak ketiga yang yang dapat diterima oleh Manajer. Kebutuhan atas dan penerimaan ganti rugi atau jaminan tersebut, baik mengenai bentuk maupun penjamin akan tunduk pada diskresi Manajer.

2. Tidak ada biaya, pengeluaran atau pembebanan yang dikeluarkan oleh Anggota sehubungan dengan penyediaan uang tanggungan dan jaminan lainnya untuk mendapatkan pembebasan dari atau mencegah penahanan atau penyitaan kapal yang terdaftar atau properti lainnya atau aset apapun dari Anggota yang dapat diperoleh kembali dari Asosiasi.

## **PERATURAN 23**

---

### **PELAYARAN LUAR BIASA**

Dalam hal kapal yang terdaftar berlayar (dengan atau tanpa muatan) dengan maksud menjadi rusak atau dijual atau dipersiapkan untuk rusak atau berlayar untuk tujuan apapun selain kegiatan perdagangan normal, tidak ada klaim yang dapat diperoleh kembali dari Asosiasi sehubungan dari setiap insiden yang terjadi setelah pelayaran tersebut kecuali jika pemberitahuan sebelumnya telah diberikan secara tertulis kepada Manajer oleh Anggota, setiap perubahan ketentuan pendaftaran dan luran tambahan awal yang diperlukan oleh mereka telah disepakati dan dibayar serta persyaratan untuk survei telah dipenuhi.

## **PERATURAN 24**

---

### **ASURANSI LAIN**

Asosiasi tidak akan menanggung tanggung jawab, kerugian, biaya atau pengeluaran yang pembayarannya telah diperoleh dari asuransi lain:

1. Apabila seorang Anggota diasuransikan di tempat lain dengan cara apapun atau sampai batas apapun, terhadap tanggung jawab, kerugian, atau pengeluaran yang seharusnya dicakup dalam Peraturan, maka Asosiasi tidak akan berkontribusi untuk tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran tersebut atas dasar asuransi ganda atau lainnya, maksudnya adalah bahwa semua asuransi lainnya harus membayar terlebih dahulu dan bahwa asuransi ini hanya akan menanggung sisa tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran dari semua asuransi lainnya.

2. Asosiasi tidak akan menanggung tanggung jawab, kerugian, biaya atau pengeluaran yang pembayarannya dapat diperoleh dari asuransi lain atau yang pembayarannya telah diperoleh dari asuransi lain:

(i) terlepas dari ketentuan apapun dalam asuransi lain tersebut yang mengecualikan atau membatasi tanggung jawab atas dasar asuransi ganda: dan

(ii) jika Kapal tersebut belum terdaftar dalam Asosiasi dengan pertanggung jawaban atas resiko yang diatur dalam Peraturan ini.

## **PERATURAN 25**

---

### **PERDAGANGAN YANG TIDAK DILANDASKAN KEHATI-HATIAN ATAU TIDAK WAJAR**

Asosiasi tidak akan menanggung Anggota terhadap setiap tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran yang timbul dari atau sebagai akibat dari kapal terdaftar membawa barang terlarang, melanggar pemblokiran, digunakan untuk perdagangan yang melanggar hukum atau melakukan perjalanan atau digunakan untuk perdagangan apapun yang menurut Manajer, berdasarkan diskresi mereka dengan mempertimbangkan seluruh kondisi, pengangkutan, perdagangan, atau pelayaran tersebut dilakukan dengan tidak berlandaskan kehati-hatian, tidak aman, terlalu berbahaya, atau tidak layak.

## PERATURAN 26

---

### JAMINAN, KLASIFIKASI, DAN PERSYARATAN HUKUM

Kecuali jika disetujui lain secara tertulis antara Anggota dan Manajer, ketentuan berikut ini akan berlaku untuk setiap pendaftaran kapal,

(a) dijamin bahwa setiap kapal yang didaftarkan dan kargonya akan, pada setiap saat, didokumentasikan secara layak dan tidak akan membawa surat-surat palsu,

(b) dijamin bahwa jika sebuah kapal didaftarkan dalam Asosiasi atas dasar bahwa kapal tersebut terdaftar di negara tertentu dan berlayar di bawah bendera dan / atau manajemen tertentu, kapal tersebut akan tetap terus menerus terdaftar di negara itu dan terus berlayar di bawah bendera dan / atau manajemen tersebut, kecuali Manajer telah memberikan persetujuan tertulis mereka sebelumnya yang menyatakan sebaliknya,

(c) dijamin bahwa setiap kapal yang terdaftar diklasifikasikan dan akan tetap selama periode pendaftaran diklasifikasikan di suatu Badan Klasifikasi yang disetujui oleh Manajer, dan bahwa setiap perubahan Badan Klasifikasi wajib segera diberitahukan kepada Manajer secara tertulis; lebih lanjut dijamin bahwa setiap kapal yang terdaftar akan pada setiap waktu diawasi sesuai dengan hukum, perundang-undangan, dan perintah yang berlaku untuk kapal tersebut berdasarkan pendaftarannya atau bendera dan akan mematuhi hukum, perundang-undangan atau keputusan yang berkaitan dengan pengawakan di setiap pelabuhan yang dikunjungi oleh kapal tersebut, baik dalam hubungan kerjanya maupun tidak,

(d) kecuali jika Manajer berdasarkan diskresi mereka mengesampingkan kepatuhan untuk periode tersebut dan dengan ketentuan yang mereka anggap sesuai berdasarkan diskresi mereka, Anggota harus sepenuhnya dan setiap saat mematuhi semua aturan, rekomendasi, dan persyaratan dari Badan Klasifikasi dan akan dengan segera melaporkan kepada Badan Klasifikasi dan Manajer setiap insiden atau kondisi sehubungan dengan kapal yang terdaftar,

(i) yang mungkin mengakibatkan Badan Klasifikasi merekomendasikan perbaikan atau tindakan lain; atau

(ii) yang menurut peraturan Badan Klasifikasi, harus dilaporkan kepadanya.

Anggota memberikan kewenangan secara tidak dapat ditarik kembali kepada Manajer untuk memeriksa dan menyalin informasi yang berkaitan dengan pemeliharaan Kelas baik dalam penguasaan Anggota atau dalam penguasaan Badan Klasifikasi dengan mana kapal tersebut diklasifikasikan atau telah pada setiap saat diklasifikasikan dan akan atas permintaan dari Manajer memberikan konfirmasi secara tertulis bahwa Manajer berhak untuk memeriksa dan menyalin catatan tersebut dari Badan Klasifikasi untuk tujuan apapun yang dianggap perlu oleh Manajer,

(e) dijamin bahwa selama periode pendaftaran, suatu kapal yang terdaftar harus diklasifikasikan dan dipertahankan kelasnya tanpa perpanjangan atau penundaan apapun dari Badan Klasifikasi mengenai tanggal survei mereka. Dijamin lebih lanjut bahwa setiap rekomendasi dari Badan Klasifikasi dalam kaitannya dengan sebuah kapal yang terdaftar akan dipenuhi dengan segera setelah rekomendasi tersebut diberitahukan kepada Anggota dan tidak selama *grace period* yang mungkin diizinkan oleh Badan Klasifikasi,

(f) dijamin bahwa Anggota akan selalu mematuhi semua persyaratan hukum dari Negara bendera kapal yang berkaitan dengan konstruksi, adaptasi, kondisi, perlengkapan, peralatan, pengawakan, dan dokumentasi dari kapal yang terdaftar dan akan menjaga validitas sertifikat hukum sebagaimana diterbitkan oleh atau atas nama Negara bendera kapal dalam kaitannya dengan persyaratan tersebut.

(g) dijamin bahwa Anggota akan selalu mematuhi persyaratan dalam *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, dan setiap revisi atau amandemen daripadanya; *International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978*, sebagaimana diubah, termasuk Amandemen Manila tahun 1995 dan 2010, dan setiap revisi atau amandemen daripadanya; *International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Fishing Personnel 1995*, dan setiap revisi atau amandemen daripadanya; dan setiap Konvensi lainnya, Kaidah Praktis dan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana dari waktu ke waktu akan diadopsi oleh anggota *International Maritime Organisation* dan yang akan diberlakukan.

Direksi dapat, berdasarkan diskresi mereka, mengesampingkan pembelaan atas pelanggaran jaminan jika, menurut pendapat mereka, pelanggaran jaminan yang bersangkutan tidak menyebabkan klaim yang bersangkutan.

## **PERATURAN 27**

---

### **PENGANGKUTAN BAHAN RADIOAKTIF**

1. Pertanggungjawaban yang diberikan kepada Anggota oleh Asosiasi tidak mengasuransikan Anggota terhadap setiap kerugian, kerusakan, tanggung jawab, pengeluaran atau biaya yang timbul secara langsung atau tidak langsung dari atau sebagai akibat dari emisi radiasi ion dari, atau racun, ledakan atau properti berbahaya lainnya dari bahan bakar nuklir atau produk radioaktif atau limbah yang dibawa dalam kapal yang terdaftar; tidak pula pertanggungjawaban yang diberikan mencakup konsekuensi langsung atau tidak langsung dari zat tersebut berada di atas kapal yang terdaftar.

2. Dengan tunduk pada semua peraturan kecuali Peraturan Umum 27.1, pertanggungjawaban yang diberikan akan mencakup pengangkutan hanya radio-isotop murni yang digunakan atau dimaksudkan untuk digunakan untuk tujuan pertanian, medis, atau ilmiah. Hal ini merupakan suatu syarat pendahuluan dari pertanggungjawaban tersebut bahwa semua bahan tersebut tercantum dalam *International Maritime Dangerous Goods Code* ("IMDG") dan bahwa bahan tersebut diangkut dengan kepatuhan penuh atas semua persyaratan dari Kode IMDG dan semua persyaratan *International Maritime Organisation*.

3. Direksi berdasarkan diskresi mereka dapat, berdasarkan Pengaturan memperpanjang atau mengurangi cakupan pertanggungjawaban yang diberikan dalam Peraturan Umum 27.2 untuk bahan lebih lanjut sebagaimana disetujui secara tertulis oleh mereka. Manajer dapat, berdasarkan diskresi mereka, memperluas cakupan pertanggungjawaban yang diberikan dalam Peraturan Umum 27.2 untuk pengiriman individual berdasarkan ketentuan yang dianggap sesuai oleh mereka.

## **PERATURAN 28**

---

### **PENGECUALIAN RADIOAKTIF**

Peraturan ini akan mengesampingkan dan menggantikan ketentuan apapun yang bertentangan dalam asuransi ini.



Asuransi ini tidak akan dalam kondisi apapun menanggung tanggung jawab, kerugian, kerusakan atau pengeluaran yang secara langsung atau tidak langsung disebabkan atau diakibatkan oleh:

1. Radiasi ionik dari atau kontaminasi radioaktif dari bahan bakar nuklir atau dari limbah nuklir atau dari pembakaran atau pembusukan bahan bakar nuklir.
2. properti radioaktif, beracun, dapat meledak atau bahaya lain atau yang menimbulkan pencemaran dari instalasi nuklir, reaktor, atau perakitan nuklir atau komponen nuklir tersebut.
3. Setiap senjata perang yang mengandung fisi dan/atau fusi atom atau nuklir atau reaksi lainnya yang serupa atau kekuatan atau bahan radioaktif.

## **PERATURAN 29**

---

### **PENGECUALIAN KHUSUS**

Peraturan ini akan mengesampingkan dan menggantikan ketentuan apapun yang bertentangan dalam asuransi ini, kecuali

- (a) Peraturan Kelas III mengenai pendaftaran di Kelas III; dan
- (b) setiap rujukan dalam Sertifikat Pendaftaran bahwa, dengan mengacu secara khusus kepada Peraturan Umum 29, memodifikasi efek dari Peraturan Umum ini.

Asosiasi tidak akan bertanggung jawab terhadap Anggota sehubungan dengan tanggung jawab, kerugian, kerusakan, atau pengeluaran yang secara langsung maupun tidak langsung disebabkan atau diakibatkan oleh:

- (a) perang (yang benar terjadi atau ancaman), tindakan perang, operasi seperti perang, perang saudara, revolusi, pemberontakan, huru-hara, darurat militer, keadaan darurat, perselisihan sipil atau persetujuan oleh atau terhadap kekuasaan negara yang berperang;
- (b) pendudukan oleh pasukan pertempuran yang bersenjata atau tidak bersenjata baik yang bersifat reguler maupun tidak;
- (c) seseorang yang bertindak jahat atau atas nama atau atas dorongan organisasi atau kelompok politik atau teroris;
- (d) penangkapan, penyitaan, penahanan, pengekangan, atau pengamanan (pelanggaran oleh nahkoda atau anak buah kapal (*barratry*) dan pembajakan dikecualikan), dan konsekuensinya atau setiap upaya yang dilakukan atasnya;
- (e) pemogok, penghentian sementara pekerja, atau orang-orang yang mengambil bagian dalam gangguan pekerjaan, kerusuhan, atau huruhara sipil;
- (f) Penyitaan atau pengambilalihan;
- (g) ranjau, torpedo, bom, roket, peluru atau senjata serupa untuk perang, (kecuali tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran yang timbul semata-mata karena transportasi senjata tersebut baik di atas kapal yang terdaftar atau tidak) akan tetapi DENGAN KETENTUAN bahwa pengecualian ini tidak berlaku untuk penggunaan senjata tersebut, baik sebagai akibat langsung dari perintah Pemerintah atau dengan persetujuan Direksi atau Manajer Asosiasi jika alasan penggunaan tersebut adalah untuk mitigasi

tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran yang jika tidak akan masuk dalam penanggungan oleh Asosiasi;

(h) pemblokiran atau ancaman pemblokiran dalam bentuk apapun.

(i) penculikan dan tebusan dan semua klaim yang timbul dari penculikan dan upaya penebusan.

## **PERATURAN 30**

---

### **SANKSI**

Asosiasi tidak akan dalam keadaan apapun menanggung tanggung jawab, kerugian, kerusakan, biaya atau pengeluaran: -

(a) jika penyediaan penanggungan atau pembayaran hal tersebut menjadikan atau mungkin menjadikan Asosiasi atau Manajer dikenakan resiko sanksi, larangan, atau tindakan yang merugikan dalam bentuk apapun oleh suatu negara, organisasi internasional, atau pejabat yang berwenang lainnya yang menurut Direksi berdasarkan diskresi mereka dapat secara material mempengaruhi Asosiasi dalam bentuk apapun.

(b) yang tidak dapat diperoleh kembali oleh Asosiasi secara penuh atau sebagian dari perusahaan reasuransi atau pihak berdasarkan kontrak reasuransi dengan alasan sanksi, larangan, atau tindakan yang merugikan apapun

terhadap mereka oleh suatu negara atau organisasi internasional atau resiko daripadanya jika pembayaran dilakukan oleh perusahaan reasuransi atau pihak tersebut.

## **PERATURAN 31**

---

### **IURAN**

1. Jika suatu peristiwa yang dicantumkan dalam ayat 1-3 Peraturan Umum 32 terjadi sehubungan dengan suatu Anggota atau suatu kapal yang terdaftar, maka dalam setiap kasus tersebut (dengan ketentuan bahwa pemberitahuan tertulis telah diberikan kepada Manajer dalam waktu satu bulan setelah tanggal terjadinya peristiwa tersebut) Anggota atau mantan Anggota hanya akan bertanggung jawab untuk membayar luran sehubungan dengan kapal tersebut untuk periode polis yang relevan secara pro rata, yaitu proporsi luran yang berlaku untuk periode yang dimulai pada saat awal periode polis dan berakhir pada tengah hari pada tanggal terjadinya peristiwa tersebut.

2. Asosiasi akan tetap berhak untuk meminta pembayaran atas luran pada mantan Anggota seolah-olah dia masih merupakan seorang Anggota akan tetapi hanya untuk yang berkenaan dengan kapal yang didaftarkan dan tahun asosiasi di mana kapal tersebut didaftarkan.

## **PERATURAN 32**

---

### **PENGHENTIAN ASURANSI**

1. Suatu Anggota akan berhenti untuk ditanggung oleh Asosiasi sehubungan dengan setiap dan semua kapal yang didaftarkan olehnya atau atas namanya atas terjadinya peristiwa-peristiwa berikut ini:

(a) jika Anggota adalah seorang individual

(i) atas kematiannya;

- (ii) jika suatu perintah penerimaan dibuat terhadap dirinya;
  - (iii) jika suatu permohonan kepailitan diajukan mengenai dirinya atau proses hukum serupa dimulai terhadapnya di yurisdiksi manapun di luar negara Britania Raya (*United Kingdom*), atau ia membuat suatu kompromi, skema, atau pengaturan dengan para krediturnya yang secara umum untuk menghindari atau mencegah pengajuan permohonan kepailitan atau proses hukum serupa tersebut;
  - (iv) jika dia menjadi pailit atau membuat rencana atau pengaturan dengan para krediturnya;
  - (v) jika dia tidak mampu karena mengalami gangguan mental dalam mengelola dan mengurus properti dan urusannya; atau jika suatu peristiwa yang memiliki efek yang sama berdasarkan suatu sistem hukum akan terjadi sehubungan dengan individu tersebut;
- (b) jika Anggota adalah sebuah perusahaan,
- (I) atas ditetapkannya keputusan untuk pembubaran secara sukarela;
  - (ii) atas dimulainya suatu proses hukum berdasarkan hukum mengenai kepailitan atau insolvensi untuk mencari perlindungan dari para krediturnya atau untuk melakukan restrukturisasi atas urusannya;
  - (iii) atas dibuatnya suatu kompromi, skema, atau pengaturan secara sukarela dengan para krediturnya atau atas dimulainya suatu proses hukum berdasarkan hukum mengenai kepailitan atau insolvensi untuk mencari perlindungan dari para krediturnya atau untuk merekonstruksi atau menyesuaikan kembali utang-utangnya atau untuk melakukan restrukturisasi atas urusannya;
  - (iv) atas ditunjuknya suatu Kurator, Pengurus, atau Manajer untuk semua atau bagian tertentu dari bisnis atau usaha perusahaan tersebut,
  - (v) atas dibuatnya suatu perintah penunjukan Pengurus, Kurator, atau Likuidator atau yang mewajibkan pembubaran perusahaan;
  - (vi) atas pembubaran perusahaan;

atau jika suatu peristiwa yang memiliki efek yang sama berdasarkan sistem hukum manapun terjadi sehubungan dengan perusahaan tersebut,

- (c) jika asuransi Anggota tersebut dibatalkan berdasarkan Peraturan Umum 34.2

**2.** Kecuali jika disetujui lain secara tertulis oleh Manajer, suatu Anggota akan berhenti ditanggung oleh Asosiasi sehubungan dengan kapal yang didaftarkan olehnya atau atas namanya dengan terjadinya salah satu dari peristiwa berikut ini dalam kaitannya dengan kapal tersebut:

- (a) jika Anggota tersebut melepaskan atau mengalihkan seluruh atau sebagian kepentingannya atas kapal tersebut, baik dengan Bukti Penjualan (*Bill of Sale*) atau dokumen resmi lainnya atau perjanjian atau tidak lagi memiliki kepentingan atas kapal tersebut atau melepaskan atau memindahkan seluruh kendali atau kepemilikan atas kapal tersebut, baik dengan pemberhentian penyewaan atau dengan cara lain apapun,

- (b) jika kapal tersebut dijadikan sebagai objek gadai atau hipotik tanpa suatu janji atau jaminan yang disetujui oleh Manajer yang diberikan untuk membayar semua kontribusi yang harus dibayarkan atau menjadi harus dibayarkan sehubungan dengan kapal yang didaftarkan, kecuali jika Manajer menggunakan diskresinya dalam kasus tertentu untuk memberikan dispensasi dengan janji atau jaminan tersebut,
- (c) jika seseorang yang telah diberikan janji atau jaminan berdasarkan ayat di atas gagal untuk melepaskan tanggung jawabnya atas hal tersebut atas permintaan Manajer.
- (d) dalam hal pendaftaran dilakukan oleh seorang penyewa untuk waktu tertentu (*time charterer*), jika waktu penyewaan berakhir atau dihentikan,
- (e) jika pendaftaran kapal diakhiri sesuai dengan Peraturan Kelas manapun,
- (f) jika pengelolaan kapal dipindahkan atau bendera kapal diubah, apabila kapal didaftarkan untuk asuransi melalui agen (tidak menjadi broker asuransi), agen tersebut akan untuk tujuan ayat ini dalam Peraturan ini dianggap menjadi manajer kapal yang didaftarkan tersebut kecuali jika pada saat kapal tersebut didaftarkan untuk asuransi diberikan nama pengelola kapal yang akan diasuransikan diberikan kepada Manajer.
- (g) Jika Anggota gagal untuk memberikan Jaminan Bank yang dipersyaratkan untuk diberikan berdasarkan Peraturan Umum 12.1 dalam waktu 14 hari dari hari dimana dia diminta untuk melakukannya.

**3.** Kecuali jika disetujui lain secara tertulis oleh manajer dan dengan tunduk pada Peraturan 34, seorang Anggota akan berhenti untuk ditanggung oleh Asosiasi sehubungan dengan kapal yang didaftarkan olehnya atau atas namanya dengan terjadinya peristiwa berikut ini, peristiwa manapun yang terjadi paling awal :

- (a) jika kapal tersebut hilang selama sepuluh hari, sejak tanggal kapal tersebut terakhir kali didengar atau sejak tanggal kapal tersebut dinyatakan hilang di Lloyd,
- (b) jika kapal tersebut mengalami kerugian total sebenarnya (*actual total loss*) atau disetujui oleh penanggung kerugian Lambung Kapal (*Hull Underwriters*) (baik dari resiko kelautan atau perang) sebagai kerugian total konstruktif (*constructive total loss*) atau kerugian total yang dikompromikan (*compromised total loss*) atau kerugian total komersial (*commercial total loss*),
- (c) jika penanggung kerugian Lambung Kapal (*Hull Underwriters*) (baik dari resiko kelautan atau perang) melakukan pembayaran tanpa komitmen kepada Anggota sehubungan dengan suatu klaim kerusakan yang tidak diperbaiki yang melebihi nilai pasar kapal dengan segera sebelum terjadinya kecelakaan yang menimbulkan klaim tersebut,
- (d) jika Manajer berdasarkan diskresi mereka menyimpulkan bahwa kapal tersebut harus dianggap atau dipandang sebagai suatu kerugian total yang sebenarnya atau konstruktif atau kerugian komersial.

**4.** Manajer dapat, sebagaimana persyaratan dalam perjanjian yang mengatur bahwa asuransi kapal berlanjut setelah terjadinya suatu peristiwa atau keadaan yang tercantum dalam Peraturan ini, memberlakukan ketentuan dan persyaratan tersebut sebagaimana dipandang sesuai oleh mereka untuk dilanjutkannya asuransi tersebut.

## **PERATURAN 33**

---

### **AKIBAT UMUM DARI PENGAKHIRAN, PENGHENTIAN DAN PEMBATALAN ASURANSI SELAIN DARIPADA YANG DIATUR BERDASARKAN PERATURAN UMUM 34**

Apabila asuransi suatu Anggota sehubungan dengan suatu atau semua kapal yang didaftarkan berakhir, berhenti atau dibatalkan selain dari yang diatur dalam Peraturan Umum 34, maka:

- (a) jika penghentian asuransi disebabkan oleh kematian seorang Anggota individual, Asosiasi akan tetap bertanggung jawab untuk klaim, dengan tunduk pada Peraturan dan pada ketentuan dan syarat pendaftaran kapal dalam Asosiasi, sehubungan dengan semua kapal tersebut yang timbul karena suatu peristiwa yang telah terjadi sebelum terjadinya peristiwa yang menimbulkan penghentian asuransi tersebut,
- (b) jika penghentian asuransi disebabkan oleh keadaan sebagaimana didefinisikan dalam Peraturan Umum 32.3 di atas, Asosiasi akan, dengan tunduk pada Peraturan dan pada ketentuan dan syarat pendaftaran kapal dalam Asosiasi, tetap bertanggung jawab sehubungan dengan tanggung jawab yang secara langsung timbul dari kecelakaan yang mengakibatkan kerugian aktual atau konstruktif atau komersial atas kapal,
- (c) orang tersebut, tanah, ahli waris, pelaksana, kurator, pengurus, personal dan perwakilan, wali dalam kepailitan atau likuidatornya sebagaimana berlaku akan dan tetap bertanggung jawab atas semua kontribusi, premi dan jumlah lain apapun yang harus dibayarkan sehubungan dengan periode polis dimana asuransi tersebut berakhir, berhenti atau dibatalkan serta tahun-tahun polis sebelumnya, kecuali jika Peraturan Umum 31 berlaku dan / atau tanggung jawab Anggota dapat dengan cara lain dibatasi berdasarkan Peraturan Umum 10 dan memenuhi pembayaran daripadanya,
- (d) sepanjang jika klaim atau potensi klaim terhadap Asosiasi telah atau mungkin dibayarkan oleh Asosiasi atau mungkin dituntut terhadap Asosiasi oleh mantan Anggota, semua kewajiban Anggota kepada Asosiasi akan terus berlaku terhadap mantan anggota tersebut seakan-akan ia tetap merupakan Anggota.

## **PERATURAN 34**

---

### **PEMBATALAN KARENA TIDAK DILAKUKANNYA PEMBAYARAN**

1. Tanpa mengesampingkan ketentuan lain apapun dari Peraturan, jika Asosiasi belum menerima dari suatu Anggota, dalam waktu yang diizinkan oleh Asosiasi, pembayaran penuh dari suatu jumlah (baik dengan cara kontribusi luran, jumlah pengurang, biaya survei, premium, premium tambahan, bunga, atau jumlah lain apapun), yang dinyatakan oleh Asosiasi harus dibayarkan kepadanya dan diwajibkan oleh Asosiasi untuk dibayarkan oleh Anggota, Manajer dapat memberikan pemberitahuan secara tertulis kepada Anggota:

- (a) yang mengacu kepada Peraturan ini,
- (b) yang mewajibkan Anggota untuk membayar jumlah tersebut pada tanggal yang ditentukan dalam pemberitahuan tersebut, tidak kurang dari tujuh hari sejak tanggal pemberitahuan tersebut diberikan, dan
- (c) yang memberitahu Anggota bahwa jika ia gagal untuk membayar jumlah tersebut secara penuh pada atau sebelum tanggal yang ditentukan, asuransinya sehubungan dengan kapal yang berkaitan dengan pembayaran suatu jumlah yang diwajibkan tersebut, dan, jika Manajer berdasarkan kewajiban mereka menentukan demikian, asuransinya

sehubungan dengan suatu atau semua kapal lainnya yang didaftarkan dalam Asosiasi oleh Anggota tersebut atau atas nama Anggota tersebut di Kelas manapun, akan dibatalkan segera setelah berakhirnya tanggal yang ditentukan tanpa pemberitahuan lebih lanjut atau formalitas lainnya.

2. Jika suatu Anggota gagal untuk memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam suatu pemberitahuan yang diterbitkan oleh Manajer sesuai dengan Peraturan Umum 34.1, asuransi Anggota tersebut akan dibatalkan sebagaimana ditentukan dalam pemberitahuan tersebut, terlepas dari apakah asuransi tersebut masih berlaku pada tanggal pembatalan atau telah dihentikan, diakhiri, atau dibatalkan sesuai dengan ketentuan lainnya dari Peraturan, dan aturan lainnya dalam Peraturan ini akan berlaku.

3. Sejak tanggal pembatalan, Asosiasi akan berhenti bertanggung jawab atas klaim dalam bentuk apapun berdasarkan Peraturan sehubungan dengan suatu dan semua asuransi yang ditentukan dalam pemberitahuan berdasarkan Peraturan Umum 34.1 tersebut:

(a) terlepas dari apakah klaim tersebut telah terjadi atau timbul atau mungkin timbul karena peristiwa apapun yang telah terjadi pada setiap saat sebelum tanggal pembatalan, termasuk selama tahun-tahun polis sebelumnya,

(b) terlepas dari apakah klaim tersebut timbul karena peristiwa apapun yang terjadi setelah tanggal pembatalan,

(c) terlepas dari apakah Asosiasi sebelum peristiwa tersebut telah melakukan pembayaran atas atau menerima tanggung jawab, baik secara tersurat atau dengan perilaku atau secara tersirat untuk klaim tersebut, atau menunjuk pengacara, surveyor, atau orang lain untuk menangani klaim tersebut,

(d) terlepas dari apakah Asosiasi pada atau sebelum tanggal pembatalan tersebut mengetahui bahwa klaim tersebut mungkin atau akan timbul,

dan sejak tanggal pembatalan tersebut, segala tanggung jawab Asosiasi untuk klaim tersebut akan berakhir secara retrospektif dan Asosiasi tidak akan dibebankan tanggung jawab apapun sehubungan dengan asuransi yang ditentukan tersebut.

4. Dalam hal asuransi Anggota telah dibatalkan sesuai dengan Peraturan Umum 34.1:

(a) dalam kaitannya dengan periode polis yang dirujuk oleh pembatalan tersebut, semua kontribusi, premi, dan jumlah lainnya yang harus dibayarkan sehubungan dengan periode polis tersebut harus dibayarkan secara pro rata hanya untuk periode sampai dengan tanggal pembatalan,

(b) dalam kaitannya dengan periode polis sebelumnya yang dirujuk oleh pembatalan tersebut, semua kontribusi, luran, premi dan jumlah lainnya dalam bentuk apapun harus dibayarkan secara penuh dan tidak dapat dikembalikan;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

(i) Tanpa mengurangi keumuman dari Peraturan Umum 35, tindakan, tidak dilakukannya tindakan, kebiasaan bisnis (*course of dealing*), kesabaran (*forbearance*), penundaan, atau pengikutsertaan dalam bentuk apapun oleh atau atas nama Asosiasi (baik tersurat maupun tersirat) atau penerimaan tanggung jawab untuk atau pengakuan atas klaim apapun, baik yang terjadi sebelum atau sesudah tanggal pembatalan tersebut, tidak akan mengurangi keberlakuan

Peraturan Umum 34 atau harus dianggap pengesampingan hak Asosiasi dalam bentuk apapun berdasarkan Peraturan Umum 34 tersebut;

(ii) Direksi dapat berdasarkan diskresi mereka, dan berdasarkan ketentuan yang dianggap sesuai oleh mereka, termasuk, tetapi tidak terbatas pada ketentuan mengenai pembayaran luran, kontribusi, premi, atau jumlah lainnya, mengakui baik untuk ketentuan mengenai pembayaran luran, kontribusi, premium atau jumlah lainnya, mengakui baik seluruhnya atau sebagian klaim sehubungan dengan kapal yang didaftarkan oleh Anggota yang atas mana Asosiasi tidak bertanggung jawab berdasarkan Peraturan ini, baik jika klaim tersebut telah muncul sebelum atau setelah tanggal pemberhentian atau sesuai dengan diskresi mereka, berdasarkan ketentuan yang dianggap sesuai oleh mereka, termasuk ketentuan bahwa Anggota harus menyerahkan seluruh atau sebagian pembayaran atas luran, kontribusi, premi atau jumlah lainnya yang harus dibayarkan kepada Asosiasi.

5. Peraturan Umum ini akan berlaku secara mutatis mutandis untuk setiap orang yang sebelumnya, namun tidak lagi, merupakan Anggota.

## **PERATURAN 35**

---

### **KESABARAN**

Tindakan, tidak dilakukannya tindakan, kebiasaan bisnis (*course of dealing*), kesabaran (*forbearance*), penundaan, atau pengikutsertaan oleh Asosiasi dalam memberlakukan setiap Peraturan atau setiap ketentuan dan syarat dalam kontrak Asosiasi dengan Anggota, maupun pemberian waktu oleh Asosiasi tidak akan merugikan atau mempengaruhi setiap hak dan upaya hukum yang dimiliki oleh Asosiasi berdasarkan Peraturan atau kontrak tersebut. Hal-hal tersebut tidak akan dianggap sebagai bukti pengesampingan hak Asosiasi berdasarkan Peraturan dan kontrak tersebut;

Setiap pengesampingan atas pelanggaran oleh Anggota terhadap Peraturan atau kontrak tidak akan berlaku sebagai pengesampingan atas pelanggaran berikutnya daripadanya. Asosiasi akan setiap saat dan tanpa pemberitahuan apapun berhak untuk menuntut pelaksanaan secara tegas dari Peraturan dan pemberlakuan secara tegas kontrak Asosiasi dengan Anggota.

## **PERATURAN 36**

---

### **KEANGGOTAAN BADAN LAINNYA**

Manajer dapat menjadikan Asosiasi (sehubungan dengan para Anggota Asosiasi yang memenuhi syarat untuk menjadi anggota organisasi tersebut) sebagai suatu anggota dari atau berafiliasi dengan Dewan Pelayaran (*Chambers of Shipping*) atau perhimpunan atau organisasi yang serupa dan untuk tujuan ini dapat mengesahkan pembayaran oleh Asosiasi kepada badan-badan ini mengenai iuran atau pemberian tersebut sebagaimana diputuskan oleh Manajer berdasarkan diskresi mereka;

DENGAN KETENTUAN bahwa apabila keanggotaan tersebut adalah lebih untuk manfaat tertentu dari beberapa Anggota Asosiasi dibandingkan dengan untuk manfaat semua anggota, Manajer dapat menetapkan bahwa iuran atau pemberian sebagaimana mana berlaku harus dibayarkan oleh Anggota yang mendapatkan manfaat dengan cara pengenaan iuran tambahan terhadap para Anggota tersebut saja.

## **PERATURAN 37**

---

### **ANGGARAN RUMAH TANGGA DAN PENGATURAN**

1. Direksi berdasarkan diskresi mereka dapat membuat, mengubah, atau mencabut Anggaran Rumah Tangga yang menetapkan persyaratan dan/atau bentuk kontrak pengangkutan secara umum atau untuk digunakan dalam suatu perdagangan tertentu atau untuk suatu pelabuhan atau tempat tertentu. Pemberitahuan akan dikirim oleh Manajer kepada semua Anggota setelah pembuatan Anggaran Rumah Tangga tersebut yang akan berlaku pada tanggal yang tercantum dalam pemberitahuan dan yang akan dianggap dimasukkan ke dalam Peraturan ini. Tidak diberikannya pemberitahuan tersebut atau tidak diterimanya pemberitahuan tersebut tidak akan membatalkan keberlakuan Anggaran Rumah Tangga tersebut atau setiap perubahan daripadanya. Direksi dapat lebih lanjut memberlakukan ketentuan tersebut terhadap Anggota sebagaimana mereka anggap sesuai sebagai suatu syarat dilanjutkannya pendaftaran kapal atau kapal-kapal Anggota dalam setiap kelas.
2. Direksi dapat berdasarkan diskresi mereka membuat, mengubah atau mencabut Pengaturan yang mempengaruhi atau membatasi pekerjaan atau penggunaan kapal yang terdaftar termasuk jaminan yang dinyatakan dalam Peraturan Umum 26. Dengan diberikannya pemberitahuan tertulis mengenai Pengaturan tersebut kepada Anggota yang bersangkutan, Pengaturan tersebut akan dan menjadi mengikat dan harus ditaati oleh Anggota tersebut. Tidak diberikannya pemberitahuan tersebut atau tidak diterimanya pemberitahuan tersebut oleh Anggota tersebut tidak akan membatalkan keberlakuan Pengaturan tersebut atau perubahan daripadanya.
3. Jika suatu Anggota melakukan pelanggaran atas Anggaran Rumah Tangga atau Pengaturan tersebut, Manajer dapat menolak atau mengurangi klaim yang dibuat oleh Anggota sepanjang jika hal tersebut tidak akan timbul jika Anggota telah mematuhi Anggaran Rumah Tangga atau Pengaturan dan beban pembuktian dalam setiap kasus dimana tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran yang bersangkutan (atau bagian daripadanya) tidak bisa dihindari dengan kepatuhan tersebut harus berada pada Anggota.
4. Direksi dapat berdasarkan diskresi mereka merekomendasikan penggunaan suatu bentuk tertentu dari kontrak pengangkutan dalam suatu perdagangan tertentu. Anggota yang kapalnya terlibat dalam perdagangan tersebut akan berusaha untuk menggunakan bentuk-bentuk kontrak pengangkutan tersebut ketika keadaan perlengkapan atau keterlibatan kapal tersebut mengizinkan.

## **PERATURAN 38**

---

### **KEKUASAAN DIREKSI**

1. Direksi dapat melaksanakan semua kekuasaan dari Asosiasi dan melakukan atas nama Asosiasi semua tindakan tersebut sebagaimana mungkin dilaksanakan dan dilakukan oleh Asosiasi dan sebagaimana tidak dipersyaratkan untuk dilakukan oleh Asosiasi dalam Rapat Umum Pemegang Saham berdasarkan hukum, Anggaran Dasar atau Peraturan, anggaran rumah tangga atau pengaturan.
2. Direksi dapat mendelegasikan setiap kekuasaan, tugas, atau diskresi mereka kepada suatu Komite Direksi yang terdiri dari badan yang mereka anggap sesuai. Setiap Komite yang dibentuk akan melaksanakan setiap kekuasaan, tugas atau diskresi sebagaimana didelegasikan sesuai dengan setiap arahan yang mungkin dari waktu ke waktu disampaikan kepadanya oleh Direksi.



3. Direksi atau, dengan tunduk pada setiap arahan yang disampaikan sebagaimana diatur di atas, setiap Komite Direksi dapat dari waktu ke waktu memberikan kepada Manajer kekuasaan, tugas, dan diskresi tersebut yang berdasarkan Peraturan ini diberikan kepada Direksi atau didelegasikan kepada suatu Komite Direksi (sebagaimana berlaku) sebagaimana dianggap sesuai oleh Direksi atau Komite Direksi tersebut dan setiap kekuasaan, tugas, atau diskresi yang diberikan tersebut dapat dilaksanakan untuk jangka waktu tersebut berdasarkan persyaratan tersebut dan dengan tunduk pada pembatasan tersebut dan umumnya berdasarkan ketentuan sebagaimana mungkin ditentukan oleh Direksi atau Komite Direksi (sebagaimana berlaku).
4. Setiap kali suatu kekuasaan, tugas atau diskresi diberikan atau dibebankan pada Manajer berdasarkan Peraturan ini, kekuasaan, tugas atau diskresi tersebut dapat, dengan tunduk pada ketentuan, persyaratan, atau pembatasan yang terkandung dalam Peraturan ini, dilaksanakan oleh satu atau lebih dari satu Manajer atau oleh suatu bawahan atau agen dari Manajer tersebut kepada siapa kekuasaan, tugas atau diskresi tersebut telah didelegasikan atau disub-delegasikan.
5. Jika Direksi memutuskan demikian atau Manajer meminta demikian, setiap kekuasaan yang dapat dilaksanakan berdasarkan Peraturan oleh Manajer dapat dilaksanakan oleh Direksi.
6. Jika Anggota meminta demikian, Direksi dapat berdasarkan diskresi mereka meninjau, de novo atau lainnya, setiap diskresi yang telah dilaksanakan oleh Manajer.

## **PERATURAN 39**

---

### **UNDANG-UNDANG ASURANSI KELAUTAN**

Peraturan dan seluruh kontrak asuransi yang dibuat oleh Asosiasi harus tunduk pada dan mencakup ketentuan-ketentuan Undang-Undang Asuransi Kelautan Selandia Baru 1908, dan setiap modifikasi hukum atas Undang-Undang Asuransi Kelautan Selandia Baru 1908 tersebut kecuali jika undang-undang atau modifikasi tersebut telah dikecualikan oleh Peraturan ini atau oleh setiap ketentuan dalam kontrak tersebut.

## **PERATURAN 40**

---

### **PEMBERITAHUAN**

1. Dengan tunduk pada Peraturan Umum 43, suatu pemberitahuan atau dokumen lainnya yang dipersyaratkan dalam Peraturan ini yang akan disampaikan kepada Asosiasi dapat disampaikan dengan cara mengirimkannya melalui pos dalam suatu surat prabayar atau dengan cara mengirimkannya melalui telegram, kabel, radio-telegraf, faksimili, teleks atau surat elektronik yang ditujukan kepada Manajer di alamat mereka pada saat tersebut.
2. Suatu pemberitahuan atau dokumen lainnya yang dipersyaratkan dalam Peraturan ini yang akan disampaikan kepada suatu Anggota dapat disampaikan dengan cara mengirimkannya melalui pos dalam suatu surat prabayar atau dengan cara mengirimkannya melalui telegram, kabel, radio-telegraf, faksimili, teleks atau surat elektronik yang ditujukan kepada Anggota tersebut di alamatnya sebagaimana terdapat dalam Daftar. Untuk Anggota Gabungan, pemberitahuan akan disampaikan kepada Anggota Gabungan yang namanya tercantum pertama dalam Daftar dan penyampaian tersebut akan dianggap sebagai penyampaian yang layak kepada semua Anggota Gabungan.
3. Untuk tujuan sub-aturan di atas, jika karena alasan apapun Asosiasi tidak memiliki atau belum disediakan dengan atau tidak mengetahui dengan pasti alamat dari suatu Anggota dari pendaftaran dalam Daftar Anggota, setiap pemberitahuan atau dokumen lainnya akan dianggap telah disampaikan secara layak jika disampaikan kepada setiap orang, badan, manajer kapal,

atau perantara dalam bentuk apapun melalui siapa permohonan pendaftaran kapal di Asosiasi tampaknya telah dibuat atas nama Anggota.

4. (a) setiap pemberitahuan atau dokumen lainnya yang dikirim melalui pos harus dianggap telah disampaikan 5 hari setelah hari dimana surat yang berisikan pemberitahuan atau dokumen lainnya tersebut dimasukkan ke dalam pos, dan pembuktian penyampaian tersebut cukup dengan membuktikan bahwa surat yang berisi pemberitahuan tersebut telah ditujukan kepada alamat yang benar dan dimasukkan ke dalam pos, kelas pertama prabayar,

(b) setiap pemberitahuan yang dikirim melalui telegram, kabel, atau radio-telegraf akan dianggap telah disampaikan pada hari setelah pemberitahuan tersebut diserahkan ke telegraf, kabel, atau kantor radio-telegraf dan pembuktian penyampaian tersebut akan cukup dengan membuktikan bahwa telegram, kabel, atau radio-telegraf tersebut telah diserahkan secara patut,

(c) setiap pemberitahuan yang dikirim melalui faksimili, surat elektronik, atau teleks akan dianggap telah disampaikan pada hari pemberitahuan tersebut dikirim dan pembuktian penyampaian tersebut akan cukup dengan membuktikan bahwa teleks, surat elektronik, atau faksimili tersebut telah dikirim secara patut.

5. Penerus, perwakilan, receiver, kurator hukum, wali dalam kepailitan atau likuidator atau sejenisnya dari orang yang saat ini atau sebelumnya pada setiap saat merupakan Anggota Asosiasi akan terikat dengan suatu pemberitahuan atau dokumen lain yang disampaikan sebagaimana diatur di atas jika dikirimkan ke alamat terakhir Anggota tersebut yang tercantum dalam Daftar meskipun Asosiasi mungkin mengetahui mengenai kematian, kecacatan, ketidakwarasan, kepailitan, atau likuidasi dari Anggota tersebut.

#### **PERATURAN 41**

---

##### **PILIHAN HUKUM**

Peraturan dan setiap kontrak asuransi antara Asosiasi dan Anggota akan diatur berdasarkan dan ditafsirkan sesuai dengan hukum Selandia Baru.

#### **PERATURAN 42**

---

##### **PENGEMBALIAN HUTANG KEPADA ASOSIASI**

Asosiasi dapat memulai proses hukum terhadap Anggota di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Tinggi London, untuk meminta pengembalian setiap jumlah yang dinyatakan oleh Asosiasi sebagai suatu jumlah yang harus dibayarkan oleh Anggota kepadanya. Tanpa mengesampingkan ketentuan tersebut di atas, Asosiasi berhak untuk memulai dan mempertahankan tindakan apapun untuk meminta pengembalian setiap jumlah yang menurut pertimbangan Asosiasi merupakan suatu jumlah yang harus dibayarkan oleh Anggota kepadanya di yurisdiksi manapun. Asosiasi dapat mengambil tindakan di yurisdiksi manapun untuk memperoleh jaminan untuk setiap klaim yang dinyatakan olehnya.

#### **PERATURAN 43**

---

##### **PENYAMPAIAN DOKUMEN TERKAIT PROSES HUKUM PADA ASOSIASI**

Setiap pemberitahuan mengenai suatu proses hukum harus disampaikan pada Asosiasi di kantor terdaftarnya. Baik Manajer maupun koresponden mereka tidak berwenang untuk menerima penyampaian setiap dokumen terkait proses hukum dalam bentuk apapun termasuk,

tetapi tidak terbatas pada, penyampaian pemberitahuan yang diperlukan dalam rangka memulai sebuah arbitrase.

## **PERATURAN 44**

---

### **SENGKETA DAN PERBEDAAN**

Dengan tunduk pada Peraturan Umum 42, dalam hal terjadi perbedaan atau sengketa yang timbul antara Anggota dan Asosiasi dari atau sehubungan dengan Peraturan atau kontrak apapun antara mereka atau mengenai hak dan kewajiban dari Asosiasi atau Anggota berdasarkan Peraturan atau kontrak tersebut atau sehubungan dengannya, perbedaan atau sengketa tersebut harus pada tahapan pertama diajukan dan diputuskan oleh Direksi. Pengajuan dan penjatuhan putusan tersebut harus diajukan secara tertulis.

Jika Anggota yang bersangkutan tidak menerima keputusan Direksi atau jika Direksi gagal membuat keputusan dalam waktu tiga bulan sejak perbedaan atau sengketa tersebut diajukan kepada mereka, maka perbedaan atau sengketa tersebut harus diajukan ke arbitrase di Auckland atau London, sesuai dengan diskresi Direksi. Para pihak harus berupaya keras untuk menyepakati seorang arbiter tunggal. Apabila mereka tidak dapat mencapai persetujuan mengenai arbiter tunggal dalam waktu 14 hari sejak undangan untuk menyepakati seorang arbiter tunggal, maka sengketa tersebut harus dirujuk ke dua arbiter (masing-masing pihak akan menunjuk satu arbiter) dan para arbiter tersebut akan menunjuk seorang arbiter penengah. Anggota atau Direktur Asosiasi atau Manajer atau karyawan dari Manajer tidak akan bertindak sebagai arbiter atau arbiter penengah.

Tanpa mengurangi keberlakuan ketentuan lain dari Peraturan ini dan tanpa mengesampingkan hak-hak Asosiasi berdasarkan Peraturan ini, jika Anggota hendak mengajukan suatu sengketa atau perbedaan ke arbitrase berdasarkan aturan-aturan ini, Anggota tersebut harus melakukannya dalam waktu tiga bulan dari keputusan Direksi yang dijatuhkan karena adanya pengajuan perbedaan atau sengketa kepada Direksi berdasarkan Peraturan ini, sebagaimana berlaku, dalam waktu enam bulan dari pengajuan sengketa atau perbedaan kepada Direksi berdasarkan Peraturan ini jika Direksi gagal untuk membuat keputusan atas pengajuan perbedaan atau sengketa kepada mereka. Dalam hal arbitrase tidak dimulai dalam batas waktu tersebut, tuntutan tersebut akan menjadi daluwarsa dan sepenuhnya hilang.

Majelis dapat melaksanakan proses pemeriksaan dalam cara dagang tanpa aturan yang ketat mengenai teknis hukum mengenai bukti. Majelis dapat, dalam hal timbulnya suatu permasalahan hukum, mendapatkan pendapat mengenai hal tersebut dari penasihat hukum atau pengacara sebagaimana dipandang sesuai oleh Majelis, dan dapat bertindak berdasarkan setiap pendapat tersebut. Kecuali jika diperintahkan lain oleh Majelis, biaya yang timbul dari atau terkait dengan proses pemeriksaan tersebut akan menjadi bagian dari biaya putusan arbitrase. Biaya yang timbul dari atau terkait dengan pengajuan dan putusan arbitrase tersebut akan tunduk pada diskresi Majelis, yang dapat menentukan jumlah daripadanya, atau memerintahkan biaya tersebut untuk dikenakan pajak antara pengacara dan klien atau sebaliknya, dan dapat memutuskan oleh siapa dan kepada siapa dan dengan cara apa biaya tersebut akan ditanggung dan dibayarkan.

Pengajuan ke arbitrase dan semua proses yang berkaitan dengan pengajuan ke arbitrase tersebut akan selebihnya tunduk pada ketentuan Undang-undang Arbitrase Selandia Baru 1996 atau perubahan undang-undang atau pemberlakuan kembali daripadanya atau, jika Direksi melaksanakan diskresi mereka untuk memilih arbitrase London, tunduk pada Undang-undang Arbitrase Inggris 1996 atau perubahan undang-undang atau pemberlakuan kembali daripadanya. Anggota tidak akan berhak untuk mempertahankan tindakan, gugatan atau proses hukum lainnya terhadap Asosiasi selain daripada yang diatur dalam prosedur yang

ditetapkan dalam Peraturan ini. Anggota hanya dapat memulai proses hukum, selain dari arbitrase di atas, dalam rangka untuk melaksanakan putusan arbitrase dalam arbitrase tersebut dan hanya untuk suatu jumlah, jika ada, sebagaimana mungkin diperintahkan untuk dibayarkan oleh Asosiasi dalam putusan arbitrase tersebut.

Tanpa mengesampingkan hal-hal lain yang ditetapkan dalam Peraturan 44 ini, setiap perbedaan atau sengketa yang timbul di antara Anggota dan Asosiasi dari atau sehubungan dengan suatu klaim yang timbul berdasarkan Peraturan 4.1 (v) dan (vi) Kelas 1 Perlindungan dan Ganti Rugi dan Peraturan 4.1 ( v) dan (vi) Kelas 6 Tanggung Jawab Penyewa akan diputuskan oleh seorang arbiter tunggal yang bertindak sebagai ahli yang ditunjuk dalam hal terjadi pelanggaran perjanjian oleh Presiden pada waktu tersebut dari Dewan Medis Selandia Baru yang putusannya akan bersifat final dan mengikat semua pihak.

**KELAS I**  
**Perlindungan dan Ganti Rugi**

## DAFTAR ISI

	<b>No. Halaman</b>
Peraturan 1	Definisi ..... 34
Peraturan 2	Pendahuluan ..... 35
Peraturan 3	Umum ..... 35
	1. Hak Untuk Memperoleh Pengembalian ..... 35
	2. Pembatasan Tanggung Jawab ..... 36
	3. Pembatasan Karena Polusi Minyak ..... 37
	4. Keinginan Untuk Melakukan Uji Kelayakan ..... 37
Peraturan 4	Resiko Yang Ditanggung ..... 37
	1. Hilangnya Nyawa, Cidera Badan, dan Penyakit ..... 38
	2. Pengeluaran Tambahan ..... 39
	3. Penumpang ..... 39
	4. Orang Tambahan ..... 40
	5. Pemulangan ..... 40
	6. Pengganti ..... 41
	7. Ganti Rugi Atas Berhentinya Operasi Kapal Karena Kecelakaan Kapal ..... 41
	8. Kehilangan Barang Pribadi ..... 42
	9. Pelaut Yang Tertekan ..... 42
	10. Penyelamatan Nyawa ..... 42
	11. Tanggung Jawab Atas Tubrukan Kapal ..... 42
	12. Kerusakan Pada Properti ..... 43
	13. Kerusakan Yang Tidak Bersifat Kontraktual ..... 43
	14. Pengangkatan Kerangka / Bangkai Kapal ..... 44
	15. Penarikan Kapal Terdaftar ..... 44
	16. Penarikan Oleh Suatu Kapal Terdaftar ..... 45
	17. Kontrak Ganti Rugi ..... 45
	18. Karantina ..... 46

	19. Kehilangan Atau Kerusakan Kargo .....	46
	20. Tanggung Jawab Atas Tubrukan Pada Kargo Yang Ada Di Atas Kapal Terdaftar .....	50
	21. Kontribusi <i>General Average</i> Yang Tidak Dapat Diperoleh Kembali .....	50
	22. Proporsi <i>General Average</i> Kapal .....	51
	23. Denda .....	51
	24. Polusi .....	52
	25. Biaya Hukum Untuk Penyelidikan .....	53
	26. Resiko Yang Timbul Dari Kepemilikan Kapal .....	53
Peraturan 5	Pendaftaran dan Pemberitahuan .....	53
Peraturan 6	Pengecualian Resiko Yang Tercakup Dalam Polis Lambung Kapal, Dll. ....	54
Peraturan 7	Peninggalan .....	55
Peraturan 8	Resiko Lain Yang Dikecualikan .....	55

## **PERATURAN 1**

---

### **DEFINISI**

Dalam Aturan ini, kata dan frase berikut ini akan memiliki arti sebagai berikut kecuali jika konteksnya menentukan lain.

### **Unit Pengangkut**

Setiap perangkat atau wadah di atau dimana kargo diangkut termasuk, tanpa mengurangi sifat umum dari ketentuan di atas, setiap kontainer, trailer, flat, tangki atau wadah serupa yang dimiliki atau disewa oleh Anggota dan yang baik dimaksudkan akan diangkut atau diangkut atau telah diangkut di atas kapal yang terdaftar atau sehubungan dengan mana Anggota telah menandatangani kontrak mengenai pengangkutan.

### **Kontainer**

Kontainer dibangun sesuai dengan rekomendasi dari Organisasi Standar Internasional dan memenuhi persyaratan dari *International Convention for Safe Containers 1972*, sebagaimana diamandemen.

### **Pelaksanaan Penarikan**

Penarikan yang dilakukan untuk memasuki atau meninggalkan pelabuhan atau melakukan manuver dalam wilayah pelabuhan selama pelaksanaan kegiatan perdagangan biasa dan/atau penarikan kapal terdaftar tersebut (misalnya tongkang) sebagaimana biasa ditarik dalam pelaksanaan kegiatan perdagangan mereka dari pelabuhan ke pelabuhan atau dari suatu tempat ke tempat lain dan telah dinyatakan demikian secara tertulis kepada Manajer.

### **Deviasi**

Suatu keberangkatan dari pelayaran atau perjalanan yang telah disepakati dalam kontrak yang menghilangkan hak Anggota untuk menggunakan suatu pembelaan, pengecualian atas suatu pembatasan hak yang akan sebaliknya telah tersedia baginya.

### **Peraturan umum**

Peraturan Umum untuk Asosiasi pada saat tersebut.

### **Hague-Visby Rules**

*International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading* yang ditandatangani di Brussels pada tanggal 25 Agustus 1924 sebagaimana telah diubah dengan Protokol Konvensi tersebut yang ditandatangani di Brussels pada tanggal 23 Februari 1968.

### **Nahkoda**

Nahkoda dari suatu kapal terdaftar atau pengganti Nahkoda tersebut yang dipekerjakan berdasarkan suatu kontrak kerja atau kontrak dinas tertulis untuk bekerja di atas kapal yang terdaftar tersebut.

### **Anggota Awak Kapal**

Setiap orang (termasuk pekerja magang terkecuali Nahkoda dan siapapun yang dipekerjakan hanya untuk pembayaran nominal) yang dipekerjakan berdasarkan suatu kontrak kerja atau kontrak dinas tertulis untuk bekerja di atas kapal yang terdaftar tersebut, termasuk pengganti orang atau orang-orang tersebut selama naik ke atau turun dari kapal tersebut.



## **Penumpang**

Seseorang yang diangkut di atas kapal terdaftar dengan dipegangnya tiket penumpang.

## **Barang Pribadi**

Pakaian, dokumen, instrumen dan alat navigasi atau teknis lainnya, tetapi tidak termasuk uang tunai, barang berharga, atau benda yang menurut pendapat Manajer bukan merupakan persyaratan penting untuk Nahkoda atau anggota awak kapal sebagaimana berlaku.

## **Nilai Yang Layak**

Suatu nilai yang untuk mana, menurut pendapat Manajer, suatu kapal yang terdaftar harus diasuransikan sebagaimana ditentukan oleh Manajer berdasarkan diskresi mereka. Untuk tujuan definisi ini, Manajer berhak untuk mempertimbangkan apakah polis mengenai Lambung dan Mesin Kapal dan/atau Tanggung Jawab Kelebihan atas kapal tersebut telah tunduk pada tinjauan periodik mengenai kondisi pasar, sehingga cakupan jumlah total tanggung jawab yang disediakan oleh polis tersebut dipertahankan sepanjang waktu di suatu angka yang sedekat mungkin dengan nilai pasar netral bebas dari kapal, tetapi dalam kondisi apapun tidak akan kurang dari jumlah keseluruhan batasan tanggung jawab yang diatur dalam *International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners for Marine Claims*, 1976, dan setiap revisi daripadanya.

*Catatan: Oleh karena itu, Anggota disarankan untuk berunding dengan broker dan/atau penilai kapal mereka untuk menilai, terkait hal tersebut di atas, jumlah total yang untuk mana asuransi mengenai tanggung jawab atas tubrukan kapal harus diatur. Dengan ketentuan asuransi yang diperlukan akan diatur atas dasar saran yang diterima, Manajer biasanya akan memberikan pertimbangan yang menguntungkan atas nilai asuransi menjadi nilai yang layak.*

## **Peraturan**

Peraturan Umum dan Peraturan Kelas I.

## **Orang Tambahan**

Seorang kerabat Nahkoda atau suatu anggota awak kapal, atau orang lain yang telah disepakati oleh Anggota untuk berada atau diangkut di atas kapal yang terdaftar (kecuali penumpang) termasuk orang yang bekerja berdasarkan suatu kontrak kerja atau kontrak dinas untuk pembayaran nominal.

## **ATURAN 2**

---

### **PENDAHULUAN**

1. Asuransi di Kelas ini tunduk pada Peraturan, Peraturan Umum dan pada Akta Pendirian dan Anggaran Dasar.
2. Kontrak yang berkaitan dengan pendaftaran di Kelas ini akan dianggap terpisah dari kontrak pendaftaran dalam kelas lainnya.
3. Catatan yang dicetak dalam tulisan cetak miring adalah indikasi praktek saat ini, tetapi bukan merupakan bagian dari Peraturan.

## **ATURAN 3**

---

### **UMUM**

#### **1. Hak Untuk Memperoleh Pengembalian**

Jika Anggota, sehubungan dengan resiko yang diatur dalam Peraturan 4, dibebankan tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran sehubungan dengan kapal yang terdaftar yang timbul dari kecelakaan atau peristiwa yang terjadi selama periode polis, Anggota berhak untuk memperoleh pengembalian dari dana Asosiasi sejumlah tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran tersebut sesuai dengan Peraturan dan Sertifikat Pendaftaran sehubungan kapal terdaftar tersebut:

DENGAN KETENTUAN BAHWA:

- (i) kecuali Direksi berdasarkan diskresi mereka menentukan lain, akan menjadi suatu persyaratan pendahuluan untuk hak Anggota untuk memperoleh pengembalian dari dana Asosiasi sehubungan dengan kerusakan, tanggung jawab, kerugian, atau pengeluaran tersebut bahwa Anggota harus terlebih dahulu melunasi secara penuh kerusakan, tanggung jawab, kerugian, atau pengeluaran tersebut tanpa syarat dengan pembayaran dari uang milik Anggota sepenuhnya dan tidak dengan cara pinjaman atau lainnya; dan
- (ii) tanggung jawab Asosiasi akan tunduk pada Sertifikat Pendaftaran dan tunduk pada Peraturan;
- (iii) batas tanggung jawab yang ditentukan dalam Sertifikat Pendaftaran akan termasuk biaya dan pengeluaran hukum dan, tanpa mengesampingkan ketentuan s.78 (1) Undang-Undang Asuransi Kelautan Inggris 1906, termasuk biaya dan pengeluaran untuk melakukan tindakan mitigasi resiko (*sue and labour*);
- (iv) biaya atau pengeluaran hukum atau biaya atau pengeluaran untuk melakukan tindakan mitigasi resiko (*sue and labour*) tidak akan dapat diperoleh kembali kecuali jika mereka telah dikeluarkan dengan persetujuan tertulis sebelumnya dari Manajer atau Manajer telah menentukan berdasarkan diskresi mereka bahwa biaya dan pengeluaran tersebut telah secara wajar dikeluarkan.
- (v) dalam hal apapun, tanggung jawab Asosiasi untuk setiap dan semua tanggung jawab, kerugian, biaya dan pengeluaran yang dikeluarkan oleh semua Anggota, Turut-Tertanggung, dan Afiliasi berdasarkan salah satu pendaftaran dan yang timbul dari peristiwa apapun akan terbatas pada nilai pertanggungan yang diatur dalam ketentuan pendaftaran, dengan ketentuan bahwa sepanjang Asosiasi telah mereasuransikan resiko yang ditanggung berdasarkan suatu pendaftaran, Asosiasi wajib membayar sejumlah lebih dari USD 1 Juta untuk setiap peristiwa sebagaimana dan ketika dana tersebut diterima oleh Asosiasi dari perusahaan reasuransi.

## **2. Pembatasan Tanggung Jawab**

a. Dengan tunduk pada Peraturan serta ketentuan dan syarat khusus dan batasan dan pengurangan yang berdasarkan mana suatu kapal didaftarkan, tanggung jawab Asosiasi tidak akan pada keadaan apapun melebihi tanggung jawab Anggota (dikurangi setiap pengurangan yang berlaku) sehubungan dengan suatu kapal yang terdaftar sebagaimana tanggung jawab ini dapat atau akan ditentukan dan ditetapkan oleh hukum, termasuk hukum yang berkaitan dengan pembatasan tanggung jawab pemilik kapal tersebut. Asosiasi tidak akan dalam keadaan apapun bertanggung jawab atas segala kelebihan jumlah daripadanya,

b. Jika suatu Anggota yang untuk mana suatu kapal didaftarkan bukan merupakan pemilik terdaftar, penyewa, manajer atau operator dari kapal, maka Anggota tersebut akan dianggap berhak untuk semua batasan tanggung jawab yang akan berlaku jika Anggota tersebut adalah pemilik terdaftar dari kapal dan berhak untuk membatasi tanggung jawab. Setiap jumlah yang dapat diperoleh kembali dari Asosiasi akan

dibatasi demikian kecuali jika Asosiasi sebelum pendaftaran telah setuju untuk peningkatan tanggung jawab Asosiasi dan persetujuan tersebut dicatatkan dalam Sertifikat Pendaftaran.

### **3. Pembatasan Karena Polusi minyak**

(a) Dengan tunduk pada ketentuan (b) dan (c) di bawah, tanggung jawab Asosiasi untuk setiap dan semua klaim sehubungan dengan kerusakan yang secara langsung atau tidak langsung disebabkan oleh atau terancam terjadi karena polusi minyak harus dibatasi dalam keseluruhan untuk jumlah sebagaimana dinyatakan pada Sertifikat Pendaftaran. Direksi dapat, berdasarkan diskresi mereka, memberlakukan ketentuan dan persyaratan khusus dalam asuransi tersebut untuk kerusakan yang disebabkan oleh atau terancam terjadi karena polusi minyak.

(b) Kecuali jika Direksi berdasarkan diskresi mereka memutuskan lain, batas tanggung jawab Asosiasi akan berlaku terlepas dari apakah kecelakaan atau peristiwa yang menimbulkan terjadi atau ancaman terjadi keluarnya minyak dari satu atau lebih kapal dan untuk semua klaim yang diajukan oleh Anggota atau Anggota Gabungan sehubungan dengan kapal terdaftar atas terjadinya kecelakaan dan peristiwa tersebut. Jika keseluruhan klaim melebihi batasan tersebut, tanggung jawab Asosiasi untuk masing-masing klaim akan dibagi sesuai dengan proporsi batasan karena polusi minyak tersebut karena setiap klaim tersebut merupakan bagian dari keseluruhan klaim tersebut.

(c) Kecuali jika Direksi berdasarkan diskresi mereka memutuskan lain, jika kapal yang terdaftar melakukan tindakan penyelamatan atau bantuan lain untuk kapal lain setelah terjadinya suatu kecelakaan, klaim yang diajukan oleh Anggota yang mendaftarkan kapal yang terdaftar tersebut sehubungan dengan polusi minyak yang timbul dari tindakan penyelamatan dan/atau bantuan yang diberikan untuk kecelakaan tersebut akan dijumlahkan dengan segala tanggung jawab atau biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan polusi minyak oleh kapal-kapal yang terdaftar lainnya yang juga terlibat dengan kecelakaan yang sama jika kapal-kapal lainnya tersebut diasuransikan oleh Asosiasi sehubungan dengan polusi minyak. Dalam hal ini, batasan tanggung jawab Asosiasi kepada Anggota yang mendaftarkan kapal yang terdaftar akan dalam proporsi batas karena polusi minyak yang lebih besar karena klaim dari Anggota tersebut merupakan bagian dari keseluruhan klaim yang diasuransikan oleh Asosiasi yang timbul secara langsung atau tidak langsung dari kecelakaan tersebut.

### **4. Keinginan Untuk Melakukan Uji Kelayakan**

Jika tanggung jawab, kerugian, atau pengeluaran timbul sebagai akibat dari keinginan untuk melakukan uji kelayakan oleh Anggota, manajer, pengawas atau manajemen dalam negeri Anggota, maka Direksi dapat, berdasarkan diskresi mereka, mengurangi tanggung jawab Asosiasi kepada Anggota sepanjang keinginan untuk melakukan uji kelayakan tersebut, menurut pendapat mereka, telah menimbulkan tanggung jawab, kerugian, atau pengeluaran tersebut.

## **ATURAN 4**

---

### **RESIKO YANG DITANGGUNG**

Mengacu pada Peraturan dan pada Sertifikat Masukan, resiko yang ditanggung oleh Asosiasi adalah resiko-resiko yang diatur dalam sub-peraturan 1 hingga 26 dari Peraturan ini, sehubungan dengan biaya terkait karena alasan tanggung jawab, kerugian atau

pengeluaran (sebagaimana kasus yang mungkin) dan biaya hukum Anggota karena kepentingannya dalam kapal, SELALU BERLAKU bahwa:

- (i) Anggota hanya dijamin sejauh yang telah ia bayar dan melepaskan tanggung jawabnya atau membayar kerugian atau pengeluaran yang bersangkutan, simpanan untuk klaim yang muncul dibawah sub peraturan 1 hingga yang diberikan pada sub peraturan 1(vii) dan klaim yang muncul dibawah sub peraturan 5(b) atau sebagaimana Direktur tentukan dengan kebijakan mereka.
- (ii) Anggota harus bertanggung jawab untuk mengganti rugi Asosiasi secara penuh untuk setiap pembayaran yang dibuat untuk Atasan atau anggota kru atau perwakilannya dibawah sub-peraturan 1(b) dan/ atau sub-peraturan 5(d) kecuali dan sejauh perlindungan tersebut akan tersedia untuk Anggota dibawah ketentuan lain dari sub-peraturan 1 dan 5.
- (iii) Sub-peraturan 1(b) dan 5(d) berlaku hanya sebagai pengaman keuangan yang mendukung Atasan dan kru dan bukan ekstensi perlindungan yang tersedia untuk Anggota dibawah ketentuan lain dari sub-peraturan 1 dan 5.

#### **1. Hilangnya Nyawa, Cidera Badan Dan Penyakit**

- (a) Kerusakan, kompensasi, upah, perawatan, rumah sakit, kesehatan dan pengeluaran pemakaman untuk Anggota yang mungkin berupa kematian, cedera pribadi atau penyakit dari:
  - (i) Atasan atau anggota kru;
  - (ii) Setiap orang di kapal;
  - (iii) Orang lain.
- (b) Pembayaran oleh Asosiasi kepada Atasan atau anggota kru atau perwakilannya dari klaim kontraktual atau menurut undang-undang untuk kompensasi kematian atau cacat jangka panjang mengacu pada undang-undang atau ketentuan yang melaksanakan Peraturan 4.2 Standar A4.2.1 paragraf 1(b) Maritime Labour Convention 2006 sebagaimana diubah SELALU BERLAKU bahwa Asosiasi tidak melakukan pembayaran apapun dibawah sub klausul ini jika:
  - (i) Pembayaran tersebut akan dapat dikembalikan oleh Atasan atau anggota kru dibawah skema keamanan sosial, dana, asuransi terpisah atau perjanjian yang sama;
  - (ii) Pengecualian dari perlindungan dalam Peraturan Umum 28, 29 dan 30 (radioaktif, resiko perang dan lainnya, sanksi) yang berlaku.

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) sepanjang hal tersebut berkaitan dengan anggota awak kapal atau Nakhoda, tidak ada yang dapat diperoleh kembali jika tanggung jawab itu timbul sesuai dengan ketentuan suatu kontrak kerja atau kontrak dinas atau perjanjian awak kapal dan tidak akan timbul selain karena ketentuan-ketentuan tersebut, kecuali jika kontrak atau perjanjian tersebut sebelumnya telah disetujui oleh Manajer secara tertulis;
- (ii) tidak ada yang dapat diperoleh kembali jika tanggung jawab tersebut berhubungan dengan seseorang selain dari anggota awak kapal atau Nakhoda kecuali jika tanggung jawab tersebut timbul dari suatu tindakan atau tidak dilakukannya tindakan yang merupakan suatu kelalaian di atas kapal atau dalam kaitannya dengan penanganan kargo dari waktu penerimaan kargo dari pengirim atau pengangkut

sebelumnya di pelabuhan pengiriman sampai pada penyerahan kargo ke penerima atau pengangkut berikutnya di pelabuhan pembongkaran;

(iii) tidak akan pengembalian berdasarkan ayat ini yang timbul dari tanggung jawab Anggota berdasarkan kontrak ganti rugi antara Anggota dan suatu pihak ketiga;

*NB: lihat sub-aturan 17 dalam Peraturan ini.*

(iv) tidak akan ada pengembalian berdasarkan sub-aturan ini yang timbul dari tanggung jawab Anggota kepada orang tambahan atau kepada penumpang;

(v) tidak akan ada pengembalian sehubungan dengan kerugian yang secara langsung atau tidak langsung disebabkan oleh virus yang menyerang kekebalan tubuh atau penyakit serupa atau sehubungan dengan penyakit seksual yang menular.

(vi) tidak terdapat pemulihan dalam hal keadaan medis yang telah ada sebelumnya atau kematian karena sebab alami.

(vii) apabila Anggota telah gagal untuk melunasi atau membayar suatu tanggung jawab hukum untuk membayar ganti rugi atau kompensasi atas hilangnya nyawa, cedera badan atau penyakit yang dialami oleh anggota awak kapal, Asosiasi dapat melunasi atau membayar tanggung jawab tersebut atas nama Anggota dengan persyaratan sebagai berikut:

(a) Anggota awak kapal atau orang yang menjadi tanggungannya tidak memiliki hak yang berlaku atas pengembalian dari pihak lain dan akan sebaliknya tidak mendapat kompensasi apapun;

(b) Dengan tunduk pada ketentuan dari sub aturan 1 (vii) (c) di bawah ini, Asosiasi dalam keadaan apapun tidak akan bertanggung jawab untuk suatu jumlah yang melebihi jumlah yang seharusnya akan dapat diperoleh kembali oleh Anggota tersebut dari Asosiasi berdasarkan Peraturan dan Sertifikat Pendaftaran;

(c) Apabila Asosiasi tidak bertanggung jawab sehubungan dengan klaim karena pendaftaran tersebut telah dibatalkan karena tidak dilakukan pembayaran berdasarkan Peraturan Umum 34, Asosiasi tetap dapat melunasi atau membayar klaim tersebut sepanjang tanggung jawab tersebut timbul dari suatu peristiwa yang terjadi sebelum pembatalan pendaftaran, tetapi hanya sebagai agen dari Anggota yang akan mengganti kepada Asosiasi secara penuh untuk jumlah yang telah dibayarkan tersebut.

## **2. Pengeluaran Tambahan**

Hanya dalam keadaan tertentu biaya yang dikeluarkan oleh Anggota untuk masuk ke dalam atau tetap berada di pelabuhan akan memberikan hak kepada Anggota untuk memperoleh pengembalian berdasarkan sub-aturan 1 pada Peraturan ini, akan tetapi terbatas pada biaya pelabuhan dan nilai kerugian bersih Anggota sehubungan dengan bunker, asuransi, upah awak, gudang, dan makanan yang secara pasti timbul dari perubahan jadwal sementara mengamankan bantuan medis atau menunggu pengganti.

## **3. Penumpang**

Tanggung jawab Anggota akan timbul dalam hal:

(a) hilangnya nyawa, cedera pribadi, atau penyakit yang dialami oleh penumpang (termasuk biaya medis, rumah sakit, pemulangan, dan pemakaman) yang juga timbul

dari setiap tindakan, kelalaian, atau kesalahan Nakhoda dan/atau awak di atas kapal atau sehubungan dengan kapal yang terdaftar,

- (b) kehilangan atau kerusakan bagasi penumpang dan harta pribadi,
- (c) pengeluaran tambahan sebagaimana ditentukan dalam Peraturan 4.2 yang secara pasti timbul dalam pendaratan penumpang yang terluka atau sakit;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) tiket penumpang atau kontrak perjalanan akan membebaskan Anggota dari tanggung jawab untuk batas maksimal yang diizinkan oleh hukum yang berlaku;

*NB: Anggota diwajibkan, sebelum dimulainya pelayaran, untuk mengirimkan salinan spesimen dari kondisi penumpang mereka kepada Manajer untuk memastikan bahwa Anggota dilindungi dengan baik dan untuk memungkinkan Manajer untuk membebaskan luran tambahan atau premi jika hanya sebagian ketentuan perlindungan yang diterima oleh Asosiasi.*

- (ii) Kecuali karena diskresi Manajer, tidak ada tanggung jawab yang akan dikenakan kepada Asosiasi atas suatu pembayaran yang dilakukan oleh Anggota yang melebihi kewajiban hukumnya; dan oleh permintaan Manajer, Anggota akan terikat untuk melaksanakan dan menjalankan hak untuk mendapat pengembalian yang mungkin dimiliki oleh Anggota terhadap penumpang;

- (iii) tidak akan ada pengembalian dari Asosiasi sehubungan dengan klaim yang berhubungan dengan uang tunai, surat berharga, logam atau batu mulia atau langka, barang-barang berharga atau benda yang bersifat langka atau berharga;

- (iv) tidak akan ada pengembalian sehubungan dengan tanggung jawab apapun yang dibebankan kepada Anggota yang timbul dari perjalanan melalui udara;

- (v) tidak ada pertanggunggaan yang disediakan oleh Asosiasi sehubungan dengan suatu pelanggaran peraturan imigrasi atau kesehatan, baik jika pelanggaran tersebut timbul dari kesalahan penumpang atau lainnya.

#### **4. Orang Tambahan**

Tanggung jawab yang dibebankan kepada Anggota mengenai atau sehubungan dengan orang tambahan berdasarkan salah satu sub-aturan dalam Peraturan ini dibebankan seolah-olah orang tambahan tersebut adalah anggota dari awak kapal;

DENGAN KETENTUAN bahwa (kecuali untuk kerabat Nakhoda atau seorang anggota awak kapal):

- (i) suatu pernyataan ganti rugi atas konsekuensi dari tindakan orang tambahan dalam bentuk yang disetujui oleh Manajer didukung dengan suatu jaminan yang sesuai yang dapat diterima oleh Manajer harus diperoleh oleh Anggota; dan

- (ii) Anggota harus memastikan bahwa orang yang memberikan pernyataan ganti rugi tersebut telah memperoleh asuransi yang sesuai untuk menanggung kewajibannya terhadap Anggota;

DAN LEBIH LANJUT DITENTUKAN bahwa dalam semua kasus, termasuk dalam hal kerabat Nakhoda atau seorang anggota awak kapal, Manajer harus sudah memberikan persetujuan tertulis mereka sebelumnya mengenai keberadaan orang tambahan di atas kapal serta ketentuan dan syarat berdasarkan mana orang tambahan tersebut diangkut dan Anggota telah membayar atau telah setuju untuk membayar luran tambahan atau premi yang mungkin dipersyaratkan oleh Asosiasi.

## **5. Pemulangan**

(a) Biaya pemulangan yang tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan sub-aturan 1 Peraturan ini dan dikeluarkan berdasarkan kewajiban hukum atau kontrak kerja atau kontrak dinas atau perjanjian awak kapal yang disetujui oleh Manajer sehubungan dengan Nakhoda atau anggota awak kapal, DENGAN KETENTUAN bahwa tidak akan ada pengembalian apabila biaya tersebut diakibatkan oleh pemutusan kontrak kerja atau kontrak dinas setelah berakhirnya pemberitahuan yang diberikan sesuai dengan ketentuan kontrak yang relevan atau pengakhiran akibat pemecatan dengan persetujuan bersama atau pelanggaran oleh Anggota atas kontrak tersebut atau dari tindakan diskresi Anggota atau dari penjualan kapal yang terdaftar.

(b) Biaya pemulangan atau deportasi yang dikeluarkan karena anggota awak kapal tertinggal di darat atau ditinggalkan, DENGAN KETENTUAN bahwa ada kewajiban hukum untuk membayar biaya tersebut atau ada tanggung jawab untuk membayar biaya tersebut berdasarkan peraturan perundang-undangan atau hukum nasional yang berlaku atau setara dengan *Maritime Labor Convention 2006* dan biaya tersebut tidak dinyatakan memperoleh pengembalian berdasarkan Peraturan ini.

(c) Pengeluaran yang perlu dikeluarkan oleh Anggota dalam melunasi kewajiban hukumnya terhadap, atau membuat pengaturan yang diperlukan untuk, penumpang gelap, pengungsi, Nakhoda atau anggota awak kapal yang mogok atau pembelot DENGAN KETENTUAN bahwa Anggota akan mengambil atau telah mengambil semua langkah yang tepat sebagaimana diizinkan oleh hukum untuk memperoleh pengembalian atas pengeluaran tersebut dari penumpang gelap, pengungsi, Nakhoda atau anggota awak kapal yang mogok atau pembelot tersebut atau dari orang lain atau perusahaan asuransi lainnya atau dari badan-badan atau organisasi nasional atau internasional yang bersangkutan dengan orang tersebut.

DENGAN KETENTUAN bahwa:

(i) tidak akan ada pengembalian apabila pengeluaran tersebut timbul sebagai akibat dari pengakhiran kontrak kerja atau kontrak dinas setelah berakhirnya pemberitahuan yang diberikan sesuai dengan ketentuan kontrak yang relevan atau pengakhiran sebagai akibat dari pemecatan dengan persetujuan bersama atau pelanggaran oleh Anggota atas kontrak tersebut atau dari tindakan diskresi lain dari Anggota atau dari penjualan kapal yang terdaftar;

(ii) Anggota akan mengambil atau telah mengambil semua langkah yang tepat yang diizinkan oleh hukum untuk memperoleh pengembalian pengeluaran tersebut dari Nakhoda, anggota awak kapal, pembelot, penumpang gelap, pengungsi atau dari orang lain, perusahaan asuransi lain atau dari badan atau organisasi nasional atau internasional yang berkaitan dengan orang tersebut.

## **6. Pengganti**

(a) Pengeluaran repatriasi yang tidak dapat dikembalikan dibawah sub-peraturan 1 dari Peraturan ini dan muncul dibawah kewajiban hukum atau kontrak kerja atau kontrak layanan atau perjanjian kru yang disetujui oleh Manager sehubungan dengan Atasan

atau anggota kru SELALU BERLAKU bahwa tidak ada pengembalian ketika pengeluaran yang diakibatkan penghentian kontrak kerja atau kontrak layanan mengikuti tidak berlakunya pemberitahuan yang diberikan sehubungan dengan syarat kontrak yang bersangkutan atau penghentian sebagai akibat dari pemberhentian dengan persetujuan bersama atau pelanggaran oleh Anggota pada kontrak tersebut atau dari tindakan diskresioner lain Anggota atau dari penjualan kapal.

- (b) Biaya repatriasi atau deportasi yang muncul karena alasan anggota kru telah ditinggal di darat atau ditinggalkan SELALU BERLAKU bahwa ada kewajiban hukum untuk membayar biaya tersebut atau ada tanggung jawab untuk membayar biaya dibawah undang-undang hukum atau legislasi domestik yang memberikan dampak atau sama dengan Maritime Labour Convention 2006 dan biaya tersebut tidak dapat dikembalikan dibawah Peraturan ini.
- (c) Pengeluaran yang perlu dimunculkan oleh Anggota dalam melepaskan kewajiban hukumnya, atau membuat perjanjian yang diperlukan untuk, penumpang gelap, pengungsi, Atasan atau anggota kru yang melakukan pemogokan atau pembelotan SELALU BERLAKU bahwa Anggota harus mengambil atau telah mengambil semua langkah yang diperlukan yang diijinkan oleh hukum untuk mengembalikan pengeluaran tersebut dari penumpang gelap, pengungsi, Atasan atau anggota kru yang melakukan pemogokan atau pembelotan atau dari orang lain atau penjamin atau dari badan atau organisasi nasional atau internasional sehubungan dengan orang tersebut.
- (d) Pembayaran oleh Asosiasi perawtuan, pengeluaran repatriasi, upah luar biasa dan hak karena Atasan atau anggota kru mengacu pada undang-undang atau ketentuan yang menerapkan Peraturan 2.5, Standar A2.5.2 dari Maritime Labour Convention 2006 sebagaimana telah diubah SELALU BERLAKU bahwa Asosiasi tidak akan melakukan pembayaran apapun dibawah sub klausul ini jika:
  - (i) Pembayaran tersebut akan dapat dikembalikan oleh Atasan atau anggota kru dibawah skema keamanan sosial, dana, asuransi terpisah atau perjanjian yang sama;
  - (ii) Pengecualian dari perlindungan dalam Peraturan Umum 28, 29 dan 30 (radioaktif, perang dan resiko lain, sanksi) yang berlaku,

## **7. Ganti Rugi Atas Berhentinya Operasi Kapal Karena Kecelakaan Kapal**

Upah yang harus dibayarkan kepada Nakhoda atau anggota awak kapal selama berhentinya operasi kapal sebagai akibat dari kecelakaan atau kerugian total atas kapal yang terdaftar, dan pembayaran lain yang diberikan kepada atau sehubungan dengan orang tersebut sebagai akibat dari kecelakaan atau kerugian total tersebut, berdasarkan kewajiban hukum atau kesepakatan bersama atau khusus atau kontrak kerja atau kontrak dinas yang disetujui oleh Manajer.

## **8. Kehilangan Barang Pribadi**

Kompensasi yang harus dibayarkan oleh Anggota berdasarkan kewajiban hukum atau kesepakatan bersama atau khusus, atau kontrak kerja atau kontrak dinas yang disetujui oleh Manajer sehubungan dengan kerugian atau kerusakan barang pribadi dari Nakhoda atau anggota awak kapal, di atas kapal yang terdaftar;

DENGAN KETENTUAN bahwa tidak akan dilakukan pembayaran karena pencurian atau penyerobotan barang pribadi awak kapal.

## **9. Pelaut Yang Tertekan**

Pengeluaran yang dikeluarkan oleh atau dibebankan kepada Anggota berdasarkan kewajiban hukum atau kesepakatan bersama atau khusus atau kontrak kerja atau kontrak dinas yang disetujui oleh Manajer sehubungan dengan pelaut yang tertekan, dimana



pengeluaran tersebut tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan sub-aturan lain dalam Peraturan ini, kecuali yang timbul setelah berakhirnya kontrak kerja atau kontrak dinas sesuai dengan ketentuan kontrak tersebut atau dengan persetujuan bersama atau pelanggaran oleh Anggota atau sebagai akibat dari setiap tindakan diskresi lain dari Anggota atau dari penjualan kapal yang terdaftar.

#### **10. Penyelamatan Nyawa**

Penyelamatan nyawa, tetapi hanya jika hal tersebut tidak ditanggung berdasarkan polis Lambung dan Mesin Kapal atas suatu kapal yang terdaftar atau dari pemilik kargo atau penanggung asuransi mereka.

#### **11. Tanggung Jawab Atas Tubrukan Kapal**

Tanggung jawab yang harus dibayarkan oleh Anggota kepada orang lain atas kerugian karena kehilangan, atau kerusakan kapal lain atau kargo atau properti lainnya di atas kapal tersebut, atau keterlambatan atau kehilangan penggunaan kapal tersebut atau kargo di kapal tersebut, yang disebabkan oleh tubrukan yang melibatkan kapal yang terdaftar,

(a) Hingga seperempat dari keseluruhan tanggung jawab Anggota yang akan diasuransikan berdasarkan polis Lambung Kapal sebagaimana dimaksud dalam Peraturan 6, tapi tidak berdasarkan klausul tiga perempat tanggung jawab atas tubrukan (seperempat tanggung jawab atas tubrukan tidak tercakup dalam polis Lambung Kapal sebagaimana dimaksud dalam Peraturan 6) atau, jika polis Lambung dan Mesin Kapal aktual milik Anggota mengecualikan sebagian kecil dari seperempat, bagian tersebut dikecualikan demikian;

DENGAN KETENTUAN bahwa tanggung jawab tersebut pada kenyataannya tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan polis Lambung dan Mesin Kapal atas kapal terdaftar, dan

(b) sepanjang tanggung jawab Anggota melebihi nilai pertanggungan berdasarkan polis aktual Anggota atas Lambung dan Mesin Kapal dan Tanggung Jawab Kelebihan dan berdasarkan sub-ayat (a) dari sub-aturan ini, dengan alasan kerugian atau kerusakan tersebut melebihi penaksiran atau nilai pertanggungan berdasarkan polis tersebut;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

(i) jika Manajer menganggap bahwa penaksiran atau nilai pertanggungan berdasarkan polis Lambung dan Mesin Kapal dan Tanggung Jawab Kelebihan mungkin kurang dari nilai yang tepat sebagaimana ditentukan oleh mereka berdasarkan diskresi mereka dan Anggota hanya akan berhak untuk menerima pengembalian kelebihan jumlah yang seharusnya telah ditanggung berdasarkan polis tersebut jika kapal telah diasuransikan dengan nilai tersebut;

(ii) jika kedua kapal harus disalahkan maka, kecuali tanggung jawab dari pemilik salah satu atau keduanya menjadi dibatasi oleh hukum, klaim berdasarkan sub-aturan ini akan diselesaikan dengan prinsip tanggung jawab silang, seolah-olah pemilik masing-masing kapal telah dipaksa untuk membayar pemilik kapal lainnya untuk setengahnya atau proporsi lain dari kerusakan pemilik kapal lainnya yang telah diizinkan dengan benar dalam memastikan sisa atau jumlah yang harus dibayarkan oleh atau kepada pemilik kapal sebagai akibat dari tubrukan tersebut;

(iii) Seorang Anggota tidak berhak untuk memperoleh pengembalian dari Asosiasi atas waralaba atau pengurangan yang ditanggung oleh Anggota berdasarkan polis Lambung dan Mesin Kapal dan Tanggung Jawab Kelebihan:

(iv) Jika terjadi tubrukan yang melibatkan dua atau lebih kapal milik Anggota yang sama, Anggota berhak untuk memperoleh pengembalian dari Asosiasi dan Asosiasi akan memiliki hak yang sama seperti jika kapal tersebut dimiliki oleh pemilik yang berbeda.

## **12. Kerusakan Pada Properti**

Tanggung jawab yang dialami oleh Anggota atas kehilangan atau kerusakan benda tetap atau mengambang, bukan kapal lain atau kargo atau properti lainnya di dalamnya atau kargo yang diangkut di suatu kapal terdaftar, karena kontak antara kapal terdaftar dan objek tersebut tidak ditanggung berdasarkan polis Lambung Kapal;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

(i) tidak akan ada pengembalian berdasarkan sub-aturan ini untuk setiap pengeluaran yang timbul dari tanggung jawab Anggota berdasarkan suatu kontrak ganti rugi antara Anggota dan pihak ketiga;

*NB : lihat sub - aturan 17 dalam Peraturan ini*

(ii) jika kerugian, kerusakan, atau pengeluaran berkaitan dengan properti apapun yang dimiliki oleh Anggota, Anggota akan berhak untuk menerima pengembalian dari Asosiasi, dan Asosiasi akan memiliki hak yang sama seperti jika properti tersebut dimiliki oleh pihak ketiga. Tapi hanya sepanjang kerugian, kerusakan atau pengeluaran tersebut tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan asuransi lainnya atas properti tersebut.

## **13. Kerusakan Yang Tidak Bersifat Kontraktual**

Tanggung jawab yang dialami oleh Anggota:

(a) atas kerugian atau kerusakan fisik kapal lain atau kargo atau properti lain di dalamnya yang disebabkan oleh pencucian kapal terdaftar;

DENGAN KETENTUAN bahwa jika kerugian atau kerusakan tersebut berhubungan dengan kapal atau kargo atau properti lain di dalamnya adalah milik Anggota, Anggota akan berhak atas pengembalian dari Asosiasi dan Asosiasi akan memiliki hak yang sama seperti jika kapal atau kargo atau properti lainnya tersebut dimiliki oleh pihak ketiga, namun hanya sepanjang kerugian atau kerusakan tersebut tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan asuransi lain atas kapal, kargo, atau properti lainnya tersebut.

(b) untuk keterlambatan yang disebabkan ke kapal lain hanya karena kapal terdaftar menyebabkan gangguan terhadap jalur navigasi atau dermaga.

## **14. Pengangkatan Kerangka/Bangkai Kapal**

(a) Tanggung jawab, kerugian, atau pengeluaran yang berkaitan dengan pengangkatan, penghilangan, penghancuran, pencahayaan atau penandaan kerangka/bangkai kapal yang terdaftar, apabila pengangkatan, penghilangan,

penghancuran, pencahayaan atau penandaan tersebut diwajibkan oleh hukum atau pengeluaran daripadanya secara hukum dapat diperoleh kembali dari Anggota;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

(I) nilai kapal terdaftar dan setiap tempat penyimpanan atau bahan yang disimpan dan nilai dari semua kargo atau properti lainnya yang disimpan yang menjadi hak Anggota dan remunerasi penyelamatan yang diterima oleh Anggota dan setiap jumlah yang diperoleh dari pihak ketiga harus dikurangkan dari biaya atau pengeluaran tersebut dan hanya sisa daripadanya, jika ada, yang dapat diperoleh kembali;

(li) tidak ada yang dapat diperoleh kembali dari Asosiasi jika Anggota, tanpa persetujuan tertulis dari Direksi, telah mentransfer kepentingannya atas suatu kerangka/bangkai kapal (selain dari pengabaian untuk penanggung asuransi Lambung Kapal), sebelum pengangkatan, penghilangan, penghancuran, pencahayaan atau penandaan kerangka/bangkai kapal tersebut;

(lii) tidak ada yang dapat diperoleh kembali dari Asosiasi sehubungan dengan pencahayaan atau penandaan suatu kerangka/bangkai kapal yang melampaui jangka waktu maksimal dua tahun sejak tanggal peristiwa yang menimbulkan kerangka/bangkai kapal tersebut,

(Iv) Pengembalian oleh Asosiasi akan tergantung pada keadaan dimana kapal menjadi kerangka/bangkai kapal sebagai akibat dari suatu peristiwa yang tidak disengaja yang disebabkan oleh tubrukan, terdampar, ledakan, kebakaran atau penyebab yang serupa dan tidak ada klaim yang dapat diperoleh kembali dalam hal kapal terdaftar menjadi kerangka/bangkai kapal karena kelalaian atau kesalahan Anggota.

(b) tanggung jawab yang dialami oleh Anggota sehubungan dengan pengangkatan, penghilangan, penghancuran, pencahayaan atau penandaan kerangka/bangkai kapal lain sepanjang tenggelamnya kapal itu terjadi karena kesalahan Anggota;

DENGAN KETENTUAN bahwa tanggung jawab Asosiasi sehubungan dengan pencahayaan atau penandaan suatu kerangka/bangkai kapal akan berlaku untuk jangka waktu maksimal dua tahun dimulai dari tanggal peristiwa yang menimbulkan kerangka/bangkai kapal tersebut.

## **15. Penarikan Kapal Terdaftar**

Tanggung jawab yang dialami oleh Anggota berdasarkan ketentuan suatu kontrak untuk:

(a) penarikan biasa kapal terdaftar sepanjang Anggota tersebut tidak diasuransikan terhadap tanggung jawab tersebut berdasarkan ketentuan polis Lambung kapal terdaftar;

DENGAN KETENTUAN bahwa Manajer dapat menolak atau mengurangi klaim yang timbul dari kontrak tersebut jika mereka memutuskan, berdasarkan diskresi mereka, bahwa Anggota sewajarnya setelah mempertimbangkan dengan semua keadaan tidak mengatur agar penarikan tersebut dilakukan atau menyetujui ketentuan kontrak atau jika berdasarkan diskresi mereka, mereka memutuskan bahwa kontrak penarikan seharusnya telah mengatur bahwa resiko dan tanggung jawab yang relevan tidak jatuh pada pemilik kapal yang ditarik;

- (b) setiap penarikan lain dari kapal terdaftar;

DENGAN KETENTUAN bahwa tidak akan ada pengembalian kecuali:

- (i) ketentuan kontrak telah disetujui secara tertulis oleh Manajer sebelum dimulainya penarikan yang menimbulkan tanggung jawab tersebut; dan
- (ii) Anggota telah membayar atau setuju untuk membayar iuran tambahan atau premi yang mungkin dipersyaratkan oleh Asosiasi.

#### **16. Penarikan Oleh Suatu Kapal Terdaftar**

Tanggung jawab yang dialami oleh Anggota untuk membayar kerusakan berdasarkan ketentuan kontrak untuk penarikan kapal lain oleh kapal terdaftar;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) suatu kapal terdaftar yang dirancang khusus atau dikonversi untuk tujuan penarikan telah dinyatakan demikian kepada Manajer pada saat pendaftaran atau pada saat konversi untuk tujuan penarikan; dan
- (ii) Manajer, berdasarkan diskresi mereka, dengan memperhatikan semua keadaan;
  - (a) mempertimbangkan ketentuan-ketentuan kontrak penarikan kapal yang wajar dan tanggung jawab yang timbul dalam cakupan pertanggung jawaban yang diberikan oleh Asosiasi, dan
  - (b) Anggota telah membayar atau setuju untuk membayar iuran tambahan atau premi yang mungkin dipersyaratkan oleh Asosiasi, dan
- (iii) kecuali jika Manajer menyetujui lain secara tertulis sebelum dimulainya penarikan yang menimbulkan tanggung jawab, seorang Anggota tidak akan berhak untuk menerima penggantian oleh Asosiasi sehubungan dengan tanggung jawab kepada pemilik penarik atau muatannya atau properti lainnya yang diangkut di atasnya yang timbul dari kerugian, kerusakan atau pengangkatan kerangka dari penarik tersebut, kargo atau properti lainnya yang diangkut di atasnya.

#### **17. Kontrak Ganti Rugi**

Tanggung jawab yang dikenakan terhadap Anggota, termasuk tanggung jawab atas hilangnya nyawa atau luka pribadi, tapi tidak termasuk tanggung jawab untuk setiap kargo yang dimaksudkan untuk atau sedang atau telah diangkut dalam sebuah kapal terdaftar, berdasarkan suatu kontrak ganti rugi antara Anggota dan:

- (a) buruh pelabuhan atau orang lain yang dipekerjakan sehubungan dengan penanganan kargo kapal terdaftar,
- (b) pemilik atau operator crane atau peralatan atau barang lain yang digunakan selama operasi pemuatan atau pembongkaran kapal terdaftar,
- (c) pemilik atau operator pelabuhan, dermaga, dermaga kering, atau kanal,

(d) orang lain, jika berdasarkan diskresi mereka Manajer menganggap bahwa tanggung jawab tersebut termasuk dalam pertanggung jawaban yang diberikan oleh Asosiasi:

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) ketentuan kontrak ganti rugi harus telah sebelumnya disetujui secara tertulis oleh Manajer; dan
- (ii) Anggota telah membayar atau setuju untuk membayar iuran tambahan atau premi yang mungkin dipersyaratkan oleh Asosiasi.

### **18. Karantina**

Pengeluaran tambahan yang timbul sebagai akibat langsung dari wabah penyakit menular di kapal, untuk desinfeksi kapal terdaftar atau kargo atau orang di atas kapal tersebut, atau dalam hal karantina;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) pengeluaran tambahan tersebut harus dalam kaitannya dengan dan terbatas pada bunker, asuransi, upah pelaut, makanan, gudang, dan biaya pelabuhan tetapi hanya sejauh bahwa pengeluaran tambahan tersebut, yang timbul selama periode penahanan selama karantina, melebihi pengeluaran yang sebaliknya akan dialami;
- (ii) dalam hal kapal terdaftar diperintahkan atau disewa untuk melanjutkan perjalanan ke suatu pelabuhan yang diketahui, atau seharusnya diketahui, oleh Anggota, manajer, pengawas atau manajemen daratnya, bahwa kapal tersebut akan terkena karantina di sana atau di tempat lain, tidak akan ada pengembalian atas pengeluaran yang timbul dari atau sebagai akibat dari kapal tersebut berada di pelabuhan tersebut.

### **19. Kehilangan Atau Kerusakan Kargo**

Tanggung jawab yang dialami oleh Anggota untuk kehilangan atau kerugian atau kerusakan atau kewajiban sehubungan dengan kargo yang dimaksudkan untuk atau sedang atau telah diangkut di sebuah kapal terdaftar, yang timbul dari pelanggaran oleh Anggota (atau oleh orang-orang yang tindakan, kelalaian, atau kesalahannya akan menjadi tanggung jawab Anggota) atas kewajiban atau tugas Anggota sebagai pengangkut:

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) Jika suatu Anggota menandatangani suatu kontrak pengangkutan melalui laut (selain dari kontrak pengangkutan) ketika Anggota mengetahui atau seharusnya mengetahui bahwa kontrak pengangkutan tersebut mengatur mengenai pembebasan dari tanggung jawab yang kurang menguntungkan bagi pengangkut dalam ketentuan *Hague-Visby Rules* atau Konvensi atau Peraturan lain sebagaimana disetujui dari waktu ke waktu oleh Manajer, Manajer dapat dengan diskresi mereka menolak klaim atau mengurangi klaim tersebut sebanyak yang mereka anggap akan dikurangi apabila kontrak pengangkutan berisi pembebasan dari tanggung jawab yang menguntungkan pengangkut sebagaimana yang tercantum dalam ketentuan *Hague-Visby Rules*;
- (ii) jika kargo dimaksudkan untuk atau telah diangkut di suatu kapal terdaftar berdasarkan suatu kontrak pengangkutan termasuk pengangkutan darat, air atau

udara ke atau dari kapal atau tempat penyimpanan di darat atau air, tidak akan ada pengembalian kecuali jika kontrak tersebut telah sebelumnya disetujui oleh Manajer dan Anggota telah membayar atau setuju untuk membayar iuran tambahan atau premi yang mungkin dipersyaratkan oleh Asosiasi;

(iii) tidak ada klaim akan diizinkan mengenai kerugian atau kerusakan pada mata uang, emas atau perak, logam atau batu mulia atau langka, piring, perhiasan atau benda lainnya yang bersifat langka atau berharga, catatan bank, obligasi atau surat berharga lainnya, kecuali kontrak pengangkutan dan ruang, alat, dan cara yang digunakan untuk pengangkutan dan instruksi yang diberikan untuk penyimpanan yang aman daripadanya telah sebelumnya disetujui oleh Manajer;

(iv) apabila kargo diangkut berdasarkan suatu *ad valorem bill of lading* dan nilai per unit (sebagaimana didefinisikan dalam *Hague-Visby Rules*), bagian atau paket telah dinyatakan lebih dari USD 1.500 (atau setara dalam mata uang lain) tidak ada klaim yang akan diizinkan untuk lebih dari USD 1.500 per unit, bagian atau paket kecuali Anggota telah sebelum pengiriman,

(a) memberikan pemberitahuan mengenai penilaian yang lebih tinggi kepada Manajer, dan

(b) setuju untuk membayar premi tambahan sebagaimana mungkin disyaratkan oleh Manajer berdasarkan diskresi mereka;

(v) mengenai hewan yang hidup, tidak ada Anggota yang berhak untuk memperoleh pengembalian dari Asosiasi atas klaim sehubungan dengan pengangkutan daripadanya, kecuali bentuk kontrak dan *bill of lading*, *waybill*, atau dokumen sejenis berdasarkan mana hewan yang hidup tersebut akan diangkut telah disetujui secara tertulis oleh Asosiasi sebelum pengiriman dan, lebih lanjut, kecuali jika ruang, peralatan dan sarana yang digunakan untuk pengangkutan dan peninjauan hewan tersebut sesuai dengan peraturan dari negara bendera kapal terdaftar dan negara dari masing-masing pemuatan, pembongkaran dan pelabuhan sementara mengenai pengangkutan yang aman atas hewan tersebut;

(vi) Manajer dapat pada setiap waktu mensyaratkan untuk diyakinkan mengenai kesesuaian ruang, tempat, dan peralatan yang digunakan dan instruksi yang diberikan untuk pengangkutan kargo dalam kontainer terisolasi atau didinginkan yang dimiliki atau disewa oleh Anggota dimana kargo tersebut akan diangkut dan Anggota wajib, atas permintaan dan dengan biaya sendiri, menyediakan informasi yang relevan kepada Manajer. Manajer dapat berdasarkan diskresi mereka menahan atau menarik persetujuan mereka. Jika Manajer menahan atau menarik persetujuan mereka dan memberitahukan demikian kepada Anggota, Anggota tidak berhak untuk memperoleh pengembalian dari Asosiasi, sehubungan dengan kerugian atau kerusakan kargo tersebut, pengangkutan mana yang dimulai setelah penyampaian pemberitahuan tersebut;

(vii) apabila kargo yang diangkut di kapal terdaftar sehubungan dengan mana suatu klaim timbul dimiliki oleh Anggota, Anggota tersebut berhak untuk menerima pengembalian dari Asosiasi dan Asosiasi akan memiliki hak yang sama seperti jika kargo tersebut dimiliki oleh pihak ketiga tetapi hanya sejauh bahwa kerugian atau kerusakan tersebut tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan asuransi lain atas

kargo tersebut yang dalam hal apapun akan dianggap diasuransikan dengan nilai yang penuh pada saat pengiriman dengan bentuk terbaru dari polis Lloyd dengan *Institute Cargo Clauses (A) 1.1.82*

(viii) tidak ada klaim yang diizinkan apabila Anggota menjadi bertanggung jawab karena suatu penyimpangan kecuai;

(a) dalam hal terjadi suatu penyimpangan yang disetujui oleh Anggota, pemberitahuan tertulis sebelumnya mengenai penyimpangan yang dimaksudkan telah diberikan kepada Manajer, atau

(b) dalam hal penyimpangan yang terjadi tanpa persetujuan dari Anggota, pemberitahuan sedini mungkin telah diberikan kepada Manajer setelah Anggota menerima informasi tersebut; dan

dalam hal Manajer telah berdasarkan diskresi mereka memberikan konfirmasi kepada Anggota bahwa pertanggungjawabannya berdasarkan Peraturan ini akan terus tidak dikurangi. Namun demikian, Manajer dapat mengizinkan klaim tersebut, baik sebagian atau keseluruhan, meskipun Anggota gagal untuk memberikan pemberitahuan sebagaimana diatur di atas jika, berdasarkan diskresi mereka, mereka menganggap bahwa Anggota memiliki alasan yang masuk akal untuk percaya bahwa tidak ada penyimpangan yang akan atau telah dibuat.

*NB: Jika, setelah menerima informasi mengenai deviasi, Manajer menyarankan Anggota yang pertanggungjawabannya berdasarkan sub-aturan tersebut dikurangi, dan jika Anggota tersebut kemudian meminta Manajer untuk mengatur suatu asuransi khusus untuk menanggung tanggung jawabnya yang timbul dari deviasi tersebut dan Manajer memberikan pertanggungjawaban tersebut, biaya asuransi tersebut akan ditanggung sepenuhnya oleh Anggota.*

(ix) kecuai jika Manajer berdasarkan diskresi mereka menentukan lain, tidak akan ada pengembalian sehubungan dengan tanggung jawab Anggota;

(a) untuk tanggung jawab, biaya, atau pengeluaran yang timbul dari pembongkaran kargo di pelabuhan atau tempat lain selain dari pelabuhan atau tempat yang diatur dalam kontrak pengangkutan,

(b) untuk tanggung jawab, biaya atau pengeluaran yang timbul dari kegagalan untuk tiba atau keterlambatan kedatangan dari kapal terdaftar di pelabuhan pemuatan, atas kegagalan untuk memuat suatu kargo tertentu ke kapal terdaftar,

(c) untuk tanggung jawab, biaya atau pengeluaran yang timbul dari pengiriman kargo tanpa produksi oleh orang kepada siapa pengiriman tersebut dibuat mengenai bill of lading, waybill, atau dokumen berharga lainnya yang relevan yang disahkan untuk orang tersebut,

(d) untuk tanggung jawab, biaya atau pengeluaran yang timbul dari atau sehubungan dengan penerbitan bill of lading, waybill, atau dokumen berharga lainnya yang mencatat pengiriman atau penerimaan untuk pengiriman pada

tanggal sebelum atau setelah tanggal dimana kargo tersebut pada kenyataannya dimuat, dikirim atau diterima sebagaimana berlaku,

(e) untuk tanggung jawab, biaya atau pengeluaran sehubungan dengan suatu *bill of lading*, *waybill*, atau dokumen serupa lainnya yang berisi atau membuktikan kontrak pengangkutan, yang dikeluarkan dengan deskripsi kargo atau kondisi, tanda, jumlah, berat atau pengukurannya dimana Nakhoda kapal terdaftar atau Anggota mengetahui atau seharusnya mengetahui itu tidak benar,

(f) untuk tanggung jawab, biaya atau pengeluaran sehubungan dengan pengiriman kargo terhadap mana hanya satu dari set *bill of lading* asli, *waybill*, atau dokumen berharga lainnya yang dibawa dalam kapal terdaftar selama seluruh atau sebagian dari pengangkutan kargo di atas kapal tersebut,

(g) untuk tanggung jawab, biaya atau pengeluaran sehubungan dengan kargo yang diangkut di geladak kecuali jika *bill of lading*, *waybill* atau dokumen berharga lainnya menyatakan bahwa kargo tersebut diangkut di geladak dan bahwa Anggota bebas dari tanggung jawab atas semua kerugian atau kerusakan atau bahwa tanggung jawab Anggota adalah minimum yang dipersyaratkan oleh hukum. Pengecualian ini tidak berlaku untuk kargo yang diangkut dalam kontainer yang tertutup sepenuhnya dengan baja atau aluminium,

NB: untuk kontainer, lihat ketentuan (xiii).

(x) jika tanggung jawab Anggota timbul dari ketentuan kontrak ganti rugi antara Anggota dan pemilik atau operator crane atau peralatan lain atau barang yang digunakan selama operasi pemuatan atau pembongkaran kapal terdaftar, atau orang yang bertanggung jawab untuk penjagaan kargo yang akan dimuat di atau yang telah dibongkar dari kapal terdaftar, Anggota hanya akan berhak untuk memperoleh pengembalian jika ketentuan-ketentuan kontrak ganti rugi tersebut telah sebelumnya disetujui oleh Manajer;

(xi) Anggota berhak untuk memperoleh kembali biaya tambahan (lebih dari biaya yang seharusnya telah dikeluarkan olehnya berdasarkan kontrak pengangkutan) dari pembongkaran kargo yang rusak atau tidak berharga yang mungkin menjadi tanggung jawab Anggota, tetapi hanya jika Anggota tersebut tidak dapat memperoleh pengembalian sehubungan daripadanya terhadap pihak lain;

(xii) **Produk Baja**

Asosiasi tidak akan bertanggung jawab atas klaim yang timbul dari pengangkutan produk baja kecuali jika suatu survei sebelum pemuatan telah dilakukan dengan biaya Anggota oleh suatu surveyor yang disetujui oleh Asosiasi, *bill of lading* diatur sesuai dengan temuan surveyor dan setiap rekomendasi dari surveyor dipenuhi;

(xiii) **Kontainer Yang Tidak Diangkut Di Bawah Geladak Kapal**

Kecuali jika sebelumnya disetujui lain secara tertulis oleh Manajer, Asosiasi tidak akan bertanggung jawab atas klaim yang timbul dari pengangkutan setiap kontainer yang tidak diangkut di bawah geladak kecuali kontainer tersebut sepenuhnya tertutup dalam baja atau aluminium dan diangkut sesuai dengan



peraturan yang berlaku dalam Organisasi Maritim Internasional dan dengan rencana *lash* yang disetujui oleh Badan Klasifikasi dengan mana kapal diberik kelas atau oleh surveyor yang ditunjuk oleh Asosiasi tapi dibayar oleh Anggota;

**(xiv) Kargo Yang Mudah Rusak**

Asosiasi tidak akan bertanggung jawab atas klaim yang timbul dari pengangkutan kargo yang mudah rusak kecuali jika;

- (a) survei sebelum pengiriman yang dilakukan dengan biaya Anggota oleh suatu surveyor yang disetujui oleh Asosiasi telah menetapkan bahwa kargo layak untuk perjalanan tersebut, dan
- (b) surveyor telah mengkonfirmasi secara tertulis bahwa ruang kargo, peralatan ventilasi dan penyimpanan tersebut layak untuk pengangkutan yang dimaksudkan, dan
- (c) Anggota mematuhi semua rekomendasi yang dibuat oleh surveyor sehubungan dengan pengangkutan tersebut.

**20. Tanggung Jawab Atas Tubrukan Pada Kargo Yang Ada Di Atas Kapal Terdaftar**

Tanggung jawab atas kerugian atau kerusakan kargo yang diangkut di atas suatu kapal terdaftar yang timbul dari tubrukan antara kapal terdaftar dengan kapal lain yang disebabkan oleh kesalahan baik kapal terdaftar maupun kapal lain yang untuk mana Anggota bertanggung jawab untuk mengganti kerugian pemilik atau penyewa kapal lainnya tersebut, hanya karena tanggung jawab atas kerugian atau kerusakan tersebut ditentukan di negara dimana tanggung jawab atas kerugian atau kerusakan tersebut timbul sebagai Tubrukan karena kesalahan bersama dan kesalahan beberapa kapal dan karena “Kesalahan Kedua Belah Pihak” tidak sah;

DENGAN KETENTUAN bahwa apabila kargo tersebut dimiliki oleh Anggota, Anggota tersebut akan berhak untuk memperoleh pengembalian dari Asosiasi dan Asosiasi akan memiliki hak yang sama seperti jika kargo tersebut milik oleh pihak ketiga namun hanya sepanjang kerugian atau kerusakan tersebut tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan asuransi lain atas kargo tersebut yang dalam hal apapun akan dianggap telah diasuransikan dengan nilai penuh pada saat pengiriman dalam bentuk terkini dari polis kelautan Lloyd dengan *Institute Cargo Clauses* (c) 1.1.82.

**21. Kontribusi *General Average* Yang Tidak Dapat Diperoleh Kembali**

Proporsi *general average expenditure* (termasuk penyelamatan) dan biaya khusus yang berhak untuk dituntut oleh Anggota dari kargo atau dari beberapa pihak lain dalam bidang maritim tetapi yang tidak secara hukum dapat diperoleh kembali hanya karena pelanggaran kontrak pengangkutan;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) jika proporsi dan beban khusus tersebut tidak dapat diperoleh kembali karena defiasi, ketentuan (viii) dari sub-aturan 19 Peraturan ini akan berlaku juga untuk sub-aturan ini;
- (ii) Manajer dapat berdasarkan diskresi mereka menolak setiap klaim atau menguranginya sebanyak yang menurut pertimbangan mereka seharusnya dikurangi jika kontrak pengangkutan berisi pengecualian dari tanggung jawab yang menguntungkan pengangkut seperti yang tercantum dalam *Hague-Visby Rules*.

(iii) kecuali jika sebelumnya disetujui lain secara tertulis oleh Manajer, maka tidak akan ada pengembalian berdasarkan peraturan ini jika kapal terdaftar pada saat terjadinya peristiwa *general average* berumur lebih dari 10 tahun.

## **22. Proporsi General Average Kapal**

Proporsi kapal dalam *general average expenditure* (termasuk penyelamatan) dan pengeluaran dari tindakan mitigasi resiko (*sue and labour*) yang tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan polis Lambung dan Mesin Kapal dan Tanggung Jawab Kelebihan karena nilai kapal terdaftar yang dinilai untuk kontribusi *general average expenditure* atau penyelamatan melebihi nilai yang diasuransikan berdasarkan polis tersebut;

DENGAN KETENTUAN bahwa jika menurut pendapat Manajer nilai pertanggungan berdasarkan polis tersebut kurang dari nilai yang tepat, mereka akan menentukan nilai yang tepat dan Anggota hanya akan berhak untuk memperoleh kembali kelebihan dari jumlah yang akan diperoleh kembali berdasarkan polis tersebut jika kapal telah diasuransikan pada nilai tersebut.

## **23. Denda**

Denda atau hukuman lain sehubungan dengan kapal terdaftar yang dikenakan oleh pengadilan, majelis, atau otoritas yang berwenang untuk:

(a) kurangnya atau terlambatnya atau kelebihan pengiriman kargo atau kegagalan untuk mematuhi peraturan yang berkaitan dengan deklarasi barang atau dokumentasi dari kapal atau kargo dengan ketentuan bahwa Anggota tersebut diasuransikan oleh Asosiasi untuk tanggung jawab atas kargo berdasarkan sub-aturan 19 dalam Peraturan 4 .

(b) penyelundupan atau pelanggaran atas hukum atau peraturan mengenai bea cukai selain dari yang berkaitan dengan kargo yang diangkut di atas kapal yang terdaftar.

(c) pelanggaran hukum atau peraturan imigrasi.

(d) lepasnya atau keluarnya minyak atau zat lain atau ancaman lepasnya atau keluarnya minyak atau zat lain, dengan ketentuan bahwa Anggota tersebut diasuransikan untuk tanggung jawab atas polusi oleh Asosiasi berdasarkan sub-aturan 24 dalam Peraturan 4, dengan tunduk pada batas tanggung jawab yang berlaku sehubungan dengan klaim polusi minyak.

(e) setiap tindakan, kelalaian, atau kesalahan lainnya dari Nakhoda atau anggota awak kapal atau karyawan atau agen dari Anggota yang mana, berdasarkan diskresi Manajer, tanggung jawab tersebut termasuk dalam pertanggungan yang diberikan oleh Asosiasi;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

(i) tidak akan ada pengembalian dari Asosiasi atas suatu denda yang dikenakan pada Anggota karena kelebihan muatan dari kapal terdaftar atau karena penangkapan ikan secara ilegal atau untuk segala biaya dan pengeluaran hukum yang berkaitan dengan hal tersebut;

(ii) tidak akan ada pengembalian dari Asosiasi berdasarkan ayat (c) di atas kecuali jika Anggota dapat meyakinkan Manajer bahwa langkah-langkah yang layak telah

diambil untuk mencegah terjadinya pembelotan dan pendaratan tanpa izin dari otoritas yang tepat dan dalam hal terdapat seseorang yang tidak diizinkan untuk mendarat oleh otoritas Amerika Serikat, kecuali jika penjaga yang cukup yang telah disetujui oleh perwakilan lokal Asosiasi telah dipekerjakan atau orang yang bersangkutan telah dibawa ke darat di bawah pengawasan polisi untuk penjagaan yang aman;

(iii) tidak akan ada pengembalian berdasarkan sub-aturan ini yang timbul dari tanggung jawab Anggota sehubungan dengan Orang Tambahan;

(iv) tidak akan ada pengembalian sehubungan dengan pelanggaran atau ketidakpatuhan pada ketentuan mengenai konstruksi, adaptasi, peralatan dan dokumentasi kapal yang tercantum dalam *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973*, sebagaimana diubah oleh Protokol tahun 1987 dan sebagaimana telah diubah atau diamandemen oleh undang-undang berikutnya, termasuk setiap perubahan atau amandemennya, dari setiap negara yang memberlakukan konvensi tersebut;

(v) tidak akan ada pengembalian dari Asosiasi atas denda atau hukuman dalam bentuk apapun yang menjadi tanggung jawab Anggota jika Manajer mempertimbangkan berdasarkan diskresi mereka bahwa Anggota mengetahui atau seharusnya mengetahui bahwa dia akan menjadi bertanggung jawab atau jika Manajer berdasarkan diskresi mereka mempertimbangkan bahwa denda atau hukuman tersebut timbul dari kesalahan Anggota, manajer, pengawas atau manajemen daratnya.

#### **24. Polusi**

Tanggung jawab, kerugian, kerusakan, biaya dan pengeluaran yang ditetapkan dalam ayat (a) sampai (e) di bawah ini apabila dan sepanjang jika hal tersebut disebabkan oleh atau timbul karena lepasnya atau keluarnya minyak atau zat berbahaya dari kapal yang terdaftar, atau adanya ancaman lepasnya atau keluarnya minyak atau zat berbahaya tersebut:

(a) tanggung jawab atas kerugian, kerusakan atau kontaminasi,

(b) setiap kerugian, kerusakan atau pengeluaran yang dialami oleh Anggota, atau yang menjadi tanggung jawab Anggota, sebagai pihak dalam *International Tanker Owner's Pollution Federation (ITOPF)* atau perjanjian lainnya yang disetujui oleh Direksi, termasuk biaya dan pengeluaran yang dikeluarkan oleh Anggota dalam melaksanakan kewajibannya berdasarkan perjanjian tersebut,

(c) biaya atas tindakan apapun yang secara wajar diambil untuk mencegah atau meminimalkan polusi atau segala kerugian atau kerusakan yang timbul dengan tanggung jawab atas kerugian atau kerusakan properti yang disebabkan oleh tindakan yang diambil tersebut,

(d) biaya atas tindakan apapun yang secara wajar diambil untuk mencegah bahaya dari lepasnya atau keluarnya minyak atau zat berbahaya dari kapal yang diasuransikan,

(e) biaya atau tanggung jawab yang timbul sebagai akibat dari kepatuhan dengan suatu perintah atau arahan yang diberikan oleh pemerintah atau otoritas yang berwenang untuk tujuan mencegah atau mengurangi polusi atau resiko pencemaran, dengan ketentuan bahwa biaya atau tanggung jawab tersebut tidak dapat diperoleh kembali berdasarkan polis Lambung kapal yang terdaftar;

DENGAN KETENTUAN bahwa:

- (i) jika lepasnya atau keluarnya minyak atau zat berbahaya dari kapal terdaftar menyebabkan kerugian, kerusakan, atau kontaminasi terhadap properti yang dimiliki seluruhnya atau sebagian oleh Anggota, Anggota akan memiliki hak untuk memperoleh pengembalian yang sama dari Asosiasi seakan-akan properti tersebut dimiliki sepenuhnya oleh orang lain;
- (ii) setiap klaim berdasarkan Peraturan ini wajib, tanpa mengurangi keberlakuan pengecualian atau pembatasan lain dalam Peraturan ini, tunduk pada pembatasan pertanggung jawaban yang diatur dalam Peraturan 3.3.

#### **25. Biaya Hukum Untuk Penyelidikan**

Biaya dan pengeluaran hukum yang dikeluarkan oleh Anggota sehubungan dengan penyelidikan formal untuk suatu kecelakaan yang melibatkan kapal yang terdaftar, tetapi hanya sebatas yang ditentukan oleh Manajer berdasarkan diskresi mereka.

#### **26. Resiko Yang Timbul Dari Kepemilikan kapal**

Tanggung jawab, kerugian atau pengeluaran yang timbul dari kegiatan usaha kepemilikan, pengoperasian, atau pengelolaan kapal yang, berdasarkan diskresi dari Direksi, berada dalam lingkup pertanggung jawaban yang diberikan oleh Asosiasi. Klaim berdasarkan ayat ini dapat diperoleh kembali untuk suatu jumlah sebagaimana ditentukan oleh Direksi berdasarkan diskresi mereka; Namun, Direksi tidak dapat, kecuali dengan keputusan bulat, memutuskan bahwa suatu klaim yang masuk dalam pengecualian adalah termasuk dalam pertanggung jawaban.

### **ATURAN 5**

---

#### **PENDAFTARAN DAN PEMBERITAHUAN**

1. Kecuali jika disetujui lain secara tertulis pada saat pendaftaran dan dinyatakan lain dalam Peraturan ini, asuransi akan dimulai pada waktu dan tanggal yang tercantum dalam Sertifikat Pendaftaran dan akan terus berlaku sampai tengah hari waktu GMT pada tanggal 20 Februari berikutnya.
2. Asuransi akan diperbaharui untuk periode polis berikutnya dengan ketentuan dan persyaratan yang sama dengan yang berlaku untuk periode polis saat ini kecuali, atas permintaan dari Anggota, ketentuan lain disetujui bersama atau kecuali:
  - (a) pemberitahuan telah diberikan secara tertulis oleh Anggota kepada Manajer atau oleh Manajer kepada Anggota selambat-lambatnya tengah hari waktu GMT pada tanggal 20 Januari dalam periode polis saat ini, bahwa asuransi yang dimaksudkan dalam pemberitahuan tersebut akan diakhiri dan bukan untuk diperbaharui, atau
  - (b) Manajer telah memberikan pemberitahuan selambat-lambatnya tengah hari waktu GMT pada tanggal 20 Januari dalam periode polis saat ini bahwa ketentuan asuransi untuk periode polis berikutnya akan diubah oleh Asosiasi, dalam hal mana asuransi untuk periode polis berikutnya akan diperbaharui dengan ketentuan-ketentuan yang disepakati antara Anggota dan Manajer sebelum tengah hari waktu GMT pada tanggal 20 Februari segera setelah pemberitahuan tersebut, dan jika tidak disepakati suatu ketentuan pada saat itu, maka asuransi tidak akan diperbaharui;

DENGAN KETENTUAN bahwa jika sebelum tanggal 20 Desember di setiap tahun Manajer memberikan pemberitahuan mengenai perubahan dalam Peraturan dan/atau keputusan

Direksi berdasarkan Peraturan Umum 7.4, Anggota akan dianggap telah menyetujui dan menerima perubahan dan/atau keputusan tersebut dan asuransi akan diperbaharui untuk periode polis berikutnya, kecuali jika pada tanggal 20 Januari berikutnya, Anggota telah memberikan pemberitahuan kepada Manajer sesuai dengan ayat (a) ini.

3. Tanpa mengesampingkan ketentuan-ketentuan yang tercantum di sini, Direksi atau Manajer dapat pada setiap saat mengakhiri suatu pendaftaran kapal dalam Asosiasi dengan memberikan pemberitahuan tujuh hari sebelumnya kepada Anggota.

4. Suatu kapal yang terdaftar tidak akan ditarik dari Asosiasi oleh Anggota pada waktu lainnya atau dengan cara lain kecuali dengan persetujuan tertulis dari Manajer.

5. Anggota akan berkewajiban untuk mengungkapkan kepada Asosiasi semua keadaan material sehubungan dengan pembaharuan asuransi ini. Kewajiban tersebut akan timbul 45 hari sebelum berakhirnya periode polis saat ini dan akan terus berlanjut sampai Asosiasi berkewajiban secara tidak dapat ditarik kembali untuk memperbaharui asuransi ini.

## **ATURAN 6**

---

### **PENGECUALIAN RESIKO YANG TERCAKUP DALAM POLIS LAMBUNG KAPAL, DLL**

Asosiasi tidak akan mengasuransikan Anggota dalam keadaan apapun terhadap setiap resiko dan tanggung jawab, biaya atau pengeluaran yang terhadap mana Anggota akan diasuransikan jika pada saat terjadinya peristiwa yang menimbulkan resiko, tanggung jawab, biaya atau pengeluaran tersebut, kapal yang terdaftar telah:

(a) diasuransikan sepenuhnya untuk suatu nilai yang layak berdasarkan polis Lambung Kapal dengan ketentuan tidak kurang luasnya dari formulir *Lloyd's Marine Policy* dengan *Institute Time Clauses – Hulls 1.10.83* tanpa adanya pengurangan, waralaba, atau asuransi sendiri yang berlaku untuk klaim berdasarkan polis tersebut,

(b) diasuransikan sepenuhnya untuk nilai yang layak terhadap resiko perang dengan ketentuan yang tidak kurang luasnya dari Peraturan Kelas III Asosiasi dengan *Institute War and Strikes Clauses Hulls – Time 1.11.95* dan tanpa adanya pengurangan, waralaba atau asuransi sendiri.

(c) diasuransikan sepenuhnya terhadap resiko yang ditanggung oleh Asosiasi Kelas II – Uang Tambang (Freight), Biaya Kelebihan Waktu Berlabuh (*Demurrage*) dan Pembelaan - atau oleh beberapa asuransi sama yang sama luasnya tanpa adanya pengurangan, waralaba atau asuransi sendiri

## ATURAN 7

---

### PENINGGALAN

Dalam hal suatu kapal yang terdaftar mengalami kerugian total yang aktual atau konstruktif, Asosiasi akan, dengan tunduk pada hak penanggung asuransi Lambung Kapal dalam hal tersebut, berhak untuk meminta Anggota yang bersangkutan untuk meninggalkan kapal kepada Asosiasi atau orang lain manapun yang akan ditunjuk oleh Asosiasi dan, jika Anggota yang bersangkutan tidak meninggalkan kapal setelah menerima permintaan demikian dari Asosiasi, Asosiasi tidak akan bertanggung jawab atas klaim yang seharusnya bisa dihindari apabila Anggota meninggalkan kapal tersebut sebagaimana dinyatakan di atas dan beban untuk membuktikan bahwa klaim tersebut tidak bisa dihindari dengan peninggalan tersebut akan berada pada Anggota.

## ATURAN 8

---

### RESIKO LAIN YANG DIKECUALIKAN

1. Asosiasi tidak akan mengasuransikan Anggota sehubungan dengan kapal yang didaftarkan olehnya terhadap:

- (a) kerugian atau kerusakan kapal tersebut, atau kerugian atau kerusakan peralatan (termasuk namun tidak terbatas pada peralatan navigasi, katrol, furnitur, perlengkapan, pemukul, dan kontainer) dan gudang (termasuk namun tidak terbatas pada bahan bakar dan minyak pelumas) atau properti lain dalam bentuk apapun yang tidak berada di atas kapal terdaftar sesuai dengan kontrak pengangkutan melalui laut,
- (b) biaya dan beban dari atau sehubungan dengan cara apapun yang dilakukan untuk perbaikan kapal tersebut (kecuali jika hal ini merupakan bagian dari proporsi kargo atau kapal dalam *general average expenditure* yang dapat diperoleh kembali berdasarkan sub-aturan 21 dan 22 dalam Peraturan 4),
- (c) kerugian atas uang tambang (*freight*) atau biaya penyewaan yang berkaitan dengan kapal tersebut (kecuali jika hal ini merupakan bagian dari nilai kerugian yang harus dibayarkan oleh Anggota dan dapat diperoleh kembali berdasarkan sub-aturan 19 dalam Peraturan 4),
- (d) tindakan penyelamatan kapal tersebut (kecuali untuk tindakan penyelamatan nyawa atau jika tindakan penyelamatan tersebut merupakan bagian dari *general average expenditure* yang dapat diperoleh kembali berdasarkan sub-aturan 10, 21 dan 22 dalam Peraturan 4),
- (e) Kerugian yang timbul dari pembatalan penyewaan atau pengaturan lain atas kapal tersebut,
- (f) Hutang yang telah jatuh tempo atau konsekuensi langsung atau tidak langsung dari insolvensi atau penipuan atau kegagalan keuangan dari orang manapun termasuk agen,
- (g) Biaya kelebihan waktu berlabuh (*Demurrage*) atau penahanan atau penundaan atas kapal tersebut

(h) Biaya untuk mengantarkan penumpang ke tujuan mereka atau mengembalikan mereka ke pelabuhan keberangkatan mereka atau biaya pemeliharaan selama mendarat sebagai akibat dari kecelakaan kapal tersebut,

(i) Tanpa mengesampingkan sub-aturan 23, ganti rugi yang bersifat hukuman (*punitive damages*), kompensasi yang melebihi kerugian yang sebenarnya (*exemplary damages*), atau kerugian karena kesalahan berat (*aggravated damages*).

(j) biaya atau pengeluaran yang dikeluarkan atau pembayaran yang dilakukan sehubungan dengan tuntutan uang tebusan, pemerasan, pemfitnahan, suap atau tuntutan melanggar hukum lainnya.

**2.** Kecuali jika pertanggunggaan khusus telah disepakati secara tertulis antara Anggota dan Manajer, Asosiasi tidak akan bertanggung jawab untuk setiap klaim yang berkaitan dengan tanggung jawab, kerugian, atau pengeluaran sehubungan dengan:

(a) suatu kapal terdaftar yang merupakan suatu kapal tunda untuk penyelamatan, kapal pemadam kebakaran, atau kapal lain yang digunakan atau dirancang atau dimaksudkan untuk digunakan untuk pelaksanaan tindakan penyelamatan, ketika klaim timbul sebagai akibat dari atau selama pelaksanaan tindakan penyelamatan atau percobaan tindakan penyelamatan,

(b) suatu kapal terdaftar yang digunakan untuk operasi pengeboran, pengambilan contoh inti, produksi minyak, atau produksi gas, ketika klaim tersebut timbul sebagai akibat dari atau selama operasi ini,

(c) suatu kapal terdaftar yang berupa kapal keruk, bila klaim tersebut timbul sebagai akibat dari atau selama operasi pengerukan,

(d) suatu kapal terdaftar yang digunakan untuk operasi penggerak tiang, peletakan pipa atau kabel, atau peledakan, ketika klaim tersebut timbul sebagai akibat dari atau selama operasi tersebut,

(e) suatu kapal terdaftar yang dirancang untuk atau yang terlibat dalam operasi di bawah permukaan laut.