

EDARAN

20 Juli 2021

Kepada Seluruh Anggota yang kapalnya melakukan aktivitas perdagangan di Perairan Indonesia

BATASAN-BATASAN DALAM KONVENSI IMO YANG MEMPENGARUHI PERDAGANGAN ANGGOTA ASOSIASI DI PERAIRAN INDONESIA

Terdapat tiga Konvensi IMO utama yang saat ini telah diratifikasi oleh Indonesia yang mempengaruhi batasan tanggung jawab minimum yang diwajibkan oleh Anggota Asosiasi dalam melakukan aktivitas perdagangan di perairan Indonesia.

Berdasarkan ketiga Konvensi tersebut, batas tanggung jawab diukur dalam *Special Drawing Rights* (SDR). SDR didasarkan pada beberapa mata uang internasional yang terdiri dari Dolar AS, Euro, Yen Jepang, Pound Sterling, dan Renminbi Tiongkok. Nilai SDR berfluktuasi dari hari ke hari tergantung pada nilai masing-masing mata uang ini. Untuk keperluan penghitungan konversi yang sesuai, Klub menggunakan nilai tukar saat ini 1 SDR = 1,425 USD.

1) Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Perdata untuk Kerusakan Polusi Minyak (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 'Konvensi CLC')

Mulai berlaku di Indonesia pada tanggal 1/7/1978.

(A) Jenis kapal apa saja yang perlu mematuhi Konvensi CLC?

Konvensi ini berlaku untuk semua kapal laut yang secara aktual membawa produk minyak bumi dalam jumlah besar sebagai kargo, tetapi hanya kapal yang membawa lebih dari 2.000 ton produk minyak bumi yang diwajibkan untuk memelihara keberlakuan asuransi sehubungan dengan kerusakan akibat polusi minyak.

(B) Apa saja hal yang tercakup dalam Konvensi CLC?

Konvensi ini mencakup kerusakan akibat polusi akibat tumpahan produk minyak bumi yang tidak mudah terurai (*persistent*) yang terjadi di wilayah (termasuk laut teritorial) Negara Peserta Konvensi. Hal tersebut berlaku untuk semua kapal yang secara aktual membawa produk minyak bumi dalam jumlah besar sebagai kargo, yaitu kapal tanker minyak sarat.

Konvensi menempatkan tanggung jawab atas kerusakan tersebut pada pemilik kapal dari mana produk minyak bumi yang mencemari keluar atau terlepas. Konvensi ini memperkenalkan tanggung jawab mutlak (*strict liability*) bagi pemilik kapal. Pemilik kapal tidak dapat membatasi tanggung jawab jika terbukti bahwa kerusakan pencemaran diakibatkan oleh tindakan atau kelalaian pribadi dari pemilik kapal, yang dilakukan dengan maksud untuk menyebabkan kerusakan tersebut, atau secara tidak hati-hati dan dengan pengetahuan bahwa kerusakan tersebut mungkin akan terjadi.

Konvensi mensyaratkan kapal-kapal yang tercakup olehnya untuk memelihara keberlakuan asuransi

atau jaminan finansial lainnya dalam jumlah yang setara dengan total tanggung jawab pemilik untuk satu insiden.

(C) Pembelaan berdasarkan Konvensi CLC sangat terbatas. Pembelaan hanya terbatas untuk membuktikan bahwa kerusakan pencemaran:

- (i) timbul sebagai akibat dari tindakan perang, permusuhan, perang sipil, pemberontakan atau fenomena alam yang bersifat luar biasa, tak terhindarkan dan tidak tertahankan; atau
- (ii) seluruhnya disebabkan oleh suatu tindakan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud untuk menimbulkan kerusakan oleh pihak ketiga; atau
- (iii) seluruhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan melawan hukum lainnya dari pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab atas pemeliharaan lampu atau alat bantu navigasi lainnya.

(D) Batas tanggung jawab yang disyaratkan berdasarkan Konvensi CLC

Batas kompensasi adalah sebagai berikut:

- Untuk kapal yang tidak melebihi 5.000 tonase kotor, tanggung jawab dibatasi hingga 4,51 juta SDR. (1 SDR = USD 1,425 sejak Juli 2021)
- Untuk kapal dengan 5.000 hingga 140.000 tonase kotor: tanggung jawab dibatasi hingga 4,51 juta SDR ditambah 631 SDR untuk setiap unit tonase tambahan
- Untuk kapal dengan lebih dari 140.000 tonase kotor: tanggung jawab dibatasi hingga 89,77 juta SDR

(2) Konvensi Internasional tentang Tanggung Jawab Perdata untuk Kerusakan Pencemaran Bahan Bakar Minyak 2001 (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001*, 'Konvensi Bunker')

Mulai berlaku di Indonesia pada tanggal 4/7/2014

(A) Jenis kapal apa saja yang perlu mematuhi Konvensi Bunker?

Konvensi Bunker berlaku untuk semua kapal laut tetapi hanya kapal atau tongkang 1.000 tonase kotor atau lebih, yang dipersyaratkan untuk memelihara keberlakuan asuransi atau jaminan finansial lainnya sehubungan dengan kerusakan pencemaran bahan bakar minyak.

(B) Apa yang tercakup dalam Konvensi Bunker?

Konvensi ini diadopsi untuk memastikan bahwa kompensasi yang memadai, cepat, dan efektif tersedia untuk orang-orang yang menderita kerugian pencemaran yang disebabkan oleh tumpahan minyak yang dibawa sebagai bahan bakar di bunker kapal.

"Kerusakan pencemaran" berarti:

- (i) kerugian atau kerusakan di luar kapal yang disebabkan oleh kontaminasi yang diakibatkan oleh keluarnya atau terlepasnya bahan bakar minyak dari kapal, dimanapun keluarnya

atau terlepasnya bahan bakar minyak tersebut dapat terjadi, dengan ketentuan bahwa kompensasi untuk kerusakan lingkungan selain kehilangan keuntungan dari kerusakan tersebut akan terbatas pada biaya tindakan pemulihan yang wajar yang secara aktual dilakukan atau akan dilakukan; dan

- (ii) biaya untuk tindakan pencegahan dan kerugian atau kerusakan lebih lanjut yang disebabkan oleh tindakan pencegahan.

(C) Pembelaan dalam Konvensi Bunker sangatlah terbatas. Pembelaan terbatas pada untuk membuktikan bahwa kerusakan pencemaran:

- (i) timbul sebagai akibat dari tindakan perang, permusuhan, perang sipil, pemberontakan atau fenomena alam yang bersifat luar biasa, tak terhindarkan dan tidak tertahankan ; atau
- (ii) seluruhnya disebabkan oleh suatu tindakan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud untuk menimbulkan kerusakan oleh pihak ketiga; atau
- (iii) seluruhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya dari pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab atas pemeliharaan lampu atau alat bantu navigasi lainnya dalam pelaksanaan fungsi tersebut.

(D) Batas tanggung jawab yang dipersyaratkan dalam Konvensi Bunker

Pemilik kapal dan orang atau orang-orang yang menyediakan asuransi atau jaminan finansial lainnya dapat membatasi tanggung jawab dalam rezim nasional atau internasional yang berlaku, namun dalam setiap hal, tanggung jawab tidak akan melebihi jumlah yang dihitung sesuai dengan Konvensi Pembatasan Tanggung Jawab untuk Klaim Maritim 1976 (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976*, LLMC 1976), sebagaimana diamandemen dengan Protokol 1996.

Batas kompensasi berdasarkan LLMC 1976 Protokol 1996, yang berlaku sejak tanggal 8 Juni 2015, adalah sebagai berikut:

- Untuk kapal yang tidak melebihi 2.000 tonase kotor: 1,51 juta SDR. (Sekarang sekitar USD 2,25 juta)
- Untuk kapal-kapal yang lebih besar, jumlah tambahan di bawah ini digunakan dalam menghitung jumlah batasan kompensasi:
 - Untuk setiap ton dari 2.001 hingga 30.000 ton, 604 SDR
 - Untuk setiap ton dari 30.001 hingga 70.000 ton, 453 SDR
 - Untuk setiap kelebihan di atas 70.000 ton, 302 SDR

3) Konvensi International Nairobi tentang Pengangkatan Bangkai Kapal 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007, 'Konvensi Pengangkatan Bangkai Kapal')

Mulai berlaku di Indonesia pada tanggal 20/7/2020

(A) Jenis kapal apa saja yang perlu mematuhi Konvensi Pengangkatan Bangkai Kapal Nairobi?

Konvensi Pengangkatan Bangkai Kapal Nairobi berlaku bagi semua kapal namun hanya untuk kapal atau tongkang 300 tonase kotor atau lebih yang dipersyaratkan untuk memelihara keberlakuan

asuransi sehubungan dengan tanggung jawab pengangkatan bangkai kapal.

(B) Apa yang tercakup dalam Konvensi Pengangkatan Bangkai Kapal Nairobi?

Konvensi ini menyediakan dasar hukum bagi Negara-Negara pesisir yang telah meratifikasi Konvensi untuk mengangkat, atau telah mengangkat, dari garis pantai mereka bangkai kapal yang berpotensi berdampak buruk terhadap keamanan makhluk hidup, barang-barang, dan properti di laut, menimbulkan bahaya terhadap keamanan navigasi atau kepada lingkungan lautan dan pantai, atau keduanya. Konvensi ini juga mencakup pencegahan-pencegahan, mitigasi atau pembersihan bahaya-bahaya yang timbul sebagai akibat dari objek dari kapal yang hilang di laut (contoh: kontainer yang hilang).

Konvensi ini menyebabkan pemilik kapal bertanggung jawab secara finansial atas, dan mewajibkan mereka untuk menyediakan asuransi atau jaminan finansial lainnya untuk menutupi biaya pengangkatan bangkai kapal.

Konvensi ini mendeskripsikan "Bangkai Kapal", dalam kecelakaan maritim sebagai berikut:

- (i) kapal yang tenggelam atau terdampar; atau
- (ii) bagian kapal apapun yang tenggelam atau terdampar, termasuk objek yang ada atau telah ada di atas kapal; atau
- (iii) objek kapal apapun yang hilang di laut dan yang terdampar, tenggelam, atau terapung di laut; atau
- (iv) Kapal yang akan, atau yang secara wajar diduga akan, tenggelam atau terdampar, dimana tindakan-tindakan efektif untuk membantu kapal atau properti yang berada dalam bahaya belum diambil.

(C) Pembelaan dalam Konvensi Pengangkatan Bangkai Kapal sangatlah terbatas. Pembelaan terbatas pada untuk membuktikan bahwa kecelakaan laut yang menyebabkan bangkai kapal:

- (i) timbul sebagai akibat dari tindakan perang, permusuhan, perang sipil, pemberontakan atau fenomena alam yang bersifat luar biasa, tak terhindarkan dan tidak tertahankan ; atau
- (ii) seluruhnya disebabkan oleh suatu tindakan atau kelalaian yang dilakukan dengan maksud untuk menimbulkan kerusakan oleh pihak ketiga; atau
- (iii) seluruhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya dari pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab atas pemeliharaan lampu atau alat bantu navigasi lainnya.

(D) Batas tanggung jawab yang dipersyaratkan dalam Konvensi Bangkai Kapal

Pemilik kapal dan orang atau orang-orang yang menyediakan asuransi atau jaminan finansial lainnya dapat membatasi tanggung jawab dalam rezim ketentuan nasional atau internasional yang berlaku, namun dalam setiap hal, tanggung jawab tidak akan melebihi jumlah yang dihitung sesuai dengan Konvensi Pembatasan Tanggung Jawab untuk Klaim Maritim 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976, LLMC 1976), sebagaimana diamandemen dengan Protokol 1996.

Batas kompensasi berdasarkan LLMC 1976 Protokol 1996, yang berlaku sejak tanggal 8 Juni 2015, adalah sebagai berikut:

- Untuk kapal yang tidak melebihi 2.000 tonase kotor: 1,51 juta SDR. (Sekarang sekitar USD 2,25 juta)
- Untuk kapal-kapal yang lebih besar, jumlah tambahan di bawah ini digunakan dalam menghitung jumlah batasan kompensasi:
 - Untuk setiap ton dari 2.001 hingga 30.000 ton, 604 SDR
 - Untuk setiap ton dari 30.001 hingga 70.000 ton, 453 SDR
 - Untuk setiap kelebihan di atas 70.000 ton, 302 SDR

Jaminan Finansial

Bukti asuransi atau jaminan finansial terpisah yang dipersyaratkan untuk masing-masing dari ketiga Konvensi ini. Hal ini dapat disediakan oleh Asosiasi, berdasarkan permohonan Anggota atau perwakilannya, dalam bentuk Sertifikat Asuransi yang dikenal sebagai 'Blue Card' yang dapat diajukan untuk memenuhi persyaratan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Indonesia ('DJPL').

Manajer tersedia untuk membantu para Anggota atas pertanyaan-pertanyaan atau kekhawatiran yang mungkin dimiliki oleh Para Anggota sehubungan dengan hal ini dan dapat dihubungi seperti biasa.

Yours faithfully

The Board of Directors

Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited