



ARMA Update: 20 Januari 2022

(Versi Bahasa Indonesia)

Implikasi Larangan Ekspor Batubara terhadap Kontrak Pengangkutan

Direktorat Jenderal Mineral dan Batubara (“**Ditjen Minerba**”) Kementerian Energi Sumber Daya Mineral Indonesia (“**ESDM**”), mengeluarkan kebijakan yang melarang perusahaan pertambangan mengekspor batubara. Larangan ini tertuang dalam surat No. B-1605/MB.05/DJB.B/2021 tentang Pemenuhan Energi Batubara Untuk Umum tanggal 31 Desember 2021 (“**Surat Ditjen Minerba 1605/2021**”).

Surat Ditjen Minerba 1605/2021 melarang produsen batubara Indonesia mengekspor batubara dari 1 Januari 2022 sampai 31 Januari 2022. Surat Ditjen Minerba 1605/2021 juga mewajibkan batubara yang telah dimuat dan ditempatkan di pelabuhan muat dan/atau dimuat ke kapal, segera dialihkan dan dikirim ke perusahaan listrik nasional guna memenuhi Pemenuhan Pasar Dalam Negeri (*Domestic Market Obligation / DMO*).

Larangan ekspor tersebut menimbulkan persoalan sengketa dalam pelayaran yang mengangkut batubara di atas kapal. Tidak hanya bagi eksportir atau penjual, tetapi masalah hukum juga dapat timbul pada pemilik kapal yang disewa.

Risiko Wanprestasi Penjual

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 65 Tahun 2020 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 40 Tahun 2020 tentang Ketentuan Penggunaan Angkutan Laut Nasional dan Asuransi Nasional Untuk Ekspor dan Impor Barang Tertentu (“**Permendag 65/2020**”), Eksportir Indonesia memiliki kewajiban untuk mengekspor batubara menggunakan kapal berbendera nasional dengan daya angkut maksimal 10.000 DWT. Tujuan utama diterbitkannya Permendag 65/2020 adalah untuk mendorong penggunaan kapal berbendera Indonesia serta asuransi nasional bagi eksportir, yang juga merupakan bagian dari kebijakan *cabotage* maritim Indonesia.

Berdasarkan prinsip dari ketentuan Istilah Komersial Internasional (“**Incoterm**”) yang umum, persyaratan tersebut dapat termasuk jenis transaksi *Cost Insurance Freight* (“**CIF**”). Dalam prinsip CIF, penjual atau eksportir adalah pihak yang mengadakan pengangkutan dan memilih kapalnya sendiri. Namun, setiap jenis transaksi CIF juga tunduk pada syarat dan ketentuan khusus dari setiap perjanjian jual beli batubara. Pendek kata, pada umumnya pengadaan kapal berbendera Indonesia dan asuransi nasional dianggap sebagai prasyarat ekspor batubara dari Indonesia.

Dengan diterbitkannya Surat Dirjen Minerba 1605/2021, setiap kapal berbendera Indonesia yang mengangkut batubara dapat dilarang meninggalkan pelabuhan Indonesia sehingga menyebabkan penjual menghentikan sementara pengirimannya. Selain itu, dalam hal kapal pengangkut batubara telah tiba di pelabuhan pembongkaran, penjual rentan terhadap risiko di mana batubara tidak dapat



dikeluarkan dari area pelabuhan pembongkaran. Kedua situasi tersebut dapat menyebabkan penundaan yang signifikan dalam pengiriman dan berpotensi menimbulkan wanprestasi atas kontrak penjualan.

Oleh karena itu, para pihak dalam kontrak penjualan batubara internasional harus mengetahui ketentuan mengenai: (i) jangka waktu penyerahan; (ii) klausul denda keterlambatan pengiriman; (iii) klausul keputusan khususnya atas uang muka yang telah dibayarkan; (iv) ketentuan kompensasi yang harus dibayar oleh penyewa kapal jika lama bongkar dan muat melebihi waktu yang ditetapkan (*demurrage*); (v) pemulihan yang disediakan berdasarkan kontrak penjualan.

Risiko di bawah Perjanjian Sewa Kapal

Berdasarkan perjanjian sewa kapal, penyewa/penjual yang diasumsikan berada dalam kontrak penjualan berdasarkan transaksi CIF rentan atas risiko pemutusan hubungan kerja oleh pemilik kapal akibat diterbitkannya Surat Ditjen Minerba 1605/2021. Situasi ini dapat terjadi jika kapal belum tiba atau sudah tiba tetapi belum berangkat dari pelabuhan muat. Dengan demikian, penyewa/penjual juga dapat menanggung risiko *demurrage* karena ketidakmampuan penyewa/penjual untuk menyelesaikan proses pemuatan.

Misalnya terdapat kondisi di mana kapal baru saja memulai pelayaran setelah pemuatan selesai. Berdasarkan hal tersebut, pemilik kapal harus bersiap-siap untuk kemungkinan adanya perubahan tujuan ke pelabuhan lain (*deviation*). Dengan demikian, pemilik kapal perlu menghitung ulang setiap biaya operasional insidental yang mungkin terjadi, yang dapat tercermin pada tarif pengangkutan dan oleh karena itu harus dikomunikasikan atau dinegosiasikan kembali dengan penyewa.

Para pihak di bawah perjanjian sewa kapal harus memperhatikan ketentuan mengenai: (i) *laytime* dan *demurrage*; (ii) klausul penghentian atau pembatalan lebih awal; (iii) penyimpangan jalur pelayaran (*deviation*).

Ketentuan Keadaan Memaksa

Penerbitan Surat Ditjen Minerba 1605/2021 tentunya berpotensi memicu klausul Keadaan Memaksa. Oleh karena itu, para pihak harus mengkaji dengan cermat syarat dalam kontrak apakah klausul Keadaan Memaksa yang memuat peristiwa tertentu (contoh: kebijakan pemerintah) dapat memicu Keadaan Memaksa tersebut. Dalam hal demikian, para pihak mungkin perlu menentukan apakah larangan tersebut dapat memaafkan kinerja para pihak seluruhnya, dihentikan secara otomatis, atau (tergantung pada penggunaan kata dalam kontrak) memperpanjang jangka waktu kontrak.

Pada umumnya, dalam klausul Keadaan Memaksa terdapat ketentuan yang harus dilakukan oleh masing-masing pihak ketika keadaan memaksa terjadi. Kedua belah pihak harus mengikuti ketentuan tersebut dengan itikad baik bahwa niat kedua belah pihak adalah untuk mengurangi kerusakan lebih lanjut. Penting untuk diperhatikan bahwa beberapa pihak dapat menggunakan



peristiwa keadaan memaksa untuk mengecualikan kewajibannya atau untuk mengakhiri kontrak secara sepihak. Kecermatan dalam menyusun kontrak, terutama mengenai peristiwa keadaan memaksa, amat diperlukan dalam hal ini.

Negosiasi Ulang Kontrak

Satu-satunya kabar baik dari Surat Ditjen Minerba 1605/2021 adalah jangka waktu pelarangan yang relatif singkat, yakni hanya sampai akhir Januari 2022. Kemungkinannya jika kebijakan pelarangan ekspor batu bara ini diteruskan, akan menimbulkan ketidakpercayaan dari pembeli internasional dan berisiko menghambat pasar batubara nasional serta menimbulkan dampak yang buruk bagi pasar sewa kapal.

Pelaku usaha dapat memanfaatkan situasi ini untuk merundingkan kembali syarat dan ketentuan dalam kontrak penjualan internasional dan atau dalam perjanjian sewa kapal, dan selanjutnya melakukan amandemen terhadap setiap perjanjian penjualan atau perjanjian sewa kapal.

Mohon hubungi Aryo Baskoro (aryo.baskoro@arma-law.com) untuk informasi lebih lanjut.

Disclaimer:

This ARMA Update is the property of ARMA Law and is intended to provide general information and should not be treated as legal advice, nor shall it be relied upon by any party for any circumstance. ARMA Law have no intention to provide specific legal advice with regard to this ARMA Update.