

Risiko dalam Implementasi *Free On Board (FOB)* Berdasarkan Incoterms 2010 pada Penyelenggaraan Pengangkutan Laut

Anastasia Zefanya¹, Purnama Trisnamansyah², Mursal Maulana³

^{1,2,3} Departement of Transnational Business Law, Universitas Padjadjaran

Email : anastasyazefanya@gmail.com¹,

purnama.trisnamansyah@unpad.ac.id², mursal.maulana@unpad.ac.id³

ABSTRAK

Incoterms 2010, yang dikeluarkan oleh Kamar Dagang Internasional dan berlaku efektif mulai 1 Januari 2011, merupakan seperangkat aturan untuk pengiriman produk antara penjual dan pembeli yang secara rutin dimasukkan ke dalam kontrak penjualan internasional. Incoterms 2010 memberikan aturan interpretasi yang diselaraskan untuk sebelas ketentuan perdagangan umum. Dari sebelas istilah umum ini, seorang pedagang harus memilih Incoterms yang paling sesuai untuk transaksi spesifik yang ingin dilakukannya. Jika digunakan dengan benar, Incoterms 2010 adalah alat manajemen risiko yang efektif. Namun, praktik perdagangan lama menimbulkan ketegangan dengan praktik transportasi modern dan Incoterms 2010, sehingga berpotensi meningkatkan risiko bagi pedagang. Dalam penggunaan Incoterms, *Free On Board (FOB) terms* yang paling sering digunakan dalam metode pengangkutan. Tulisan ini bermaksud untuk mengkaji risiko apa saja yang terjadi dalam penggunaan term FOB khususnya dalam pengangkutan laut. Jenis penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah jenis penelitian hukum normatif (analisis normatif) dengan menggunakan bahan pustaka sebagai sumber data penelitian. Lebih lanjut, tulisan ini bermaksud untuk memberikan dukungan kepada para pedagang untuk mengenal lebih lanjut mengenai FOB sehingga, dapat mengusulkan kriteria yang mungkin akan diterapkan untuk memilih Incoterm yang paling tepat. Oleh karena itu, hal ini akan menjadi dasar bagaimana moda transportasi mempengaruhi dan kadang-kadang bahkan menentukan pilihan untuk jangka waktu tertentu.

Kata Kunci : Incoterms 2010, *Free On Board*, Risiko

ABSTRACT

*Incoterms 2010, issued by the International Chamber of Commerce and effective January 1, 2011, is a set of rules for the delivery of products between sellers and buyers that are routinely included in international sales contracts. Incoterms 2010 provides harmonized rules of interpretation for eleven general trading terms. From these eleven common terms, a trader must select the Incoterms that are most appropriate for the specific transaction he wishes to undertake. If used correctly, Incoterms 2010 is an effective risk management tool. However, old trading practices create tensions with modern transportation practices and Incoterms 2010, potentially increasing risks for traders. When using Incoterms, *Free On Board (FOB) terms* are the most frequently used in transportation methods. This article intends to examine what risks occur in using the term *FOB*, especially in sea transportation. The type of research used in this paper is normative legal research (normative analysis) using library materials as a source of research data. Furthermore, this article intends to provide support to traders to learn more about *FOB* so that they can propose criteria that might be applied to choose the most appropriate Incoterm. Therefore, this will be the basis of how the mode of transport influences and sometimes even determines choices for a certain period of time.*

Keywords: Incoterms 2010, *Free On Board*, Risk

1. PENDAHULUAN

Penerapan Syarat Penyerahan Barang Berdasarkan FOB Menurut Incoterms 2010 Dalam Pelaksanaan Pengiriman Laut Dapat Mempengaruhi Risiko Yang Muncul Selama Proses Pengiriman Barang. Dalam semua transaksi perdagangan, elemen-elemen seperti pergerakan, risiko, dan aspek keuangan terdapat dalam perjanjian perdagangan. Pertanyaan kunci dalam perjanjian ini adalah siapa yang mengendalikan tindakan, risiko, dan biaya yang terkait dengan proses pengiriman barang dari penjual ke pembeli, dan operasi logistik utama ini ditentukan oleh aturan Incoterms yang dipilih oleh para pihak yang bernegosiasi.

Sebelas aturan yang ada mendefinisikan kewajiban, risiko, dan biaya yang harus ditanggung oleh penjual dan pembeli. Jika definisi-definisi ini dipahami dan dimanfaatkan dengan baik, potensi masalah dapat diminimalkan. Namun, memahami dan menggunakan aturan-aturan ini tidak selalu mudah, dan seringkali dipilih oleh mereka yang memiliki pemahaman strategis untuk mengurangi risiko dan biaya yang terlibat.

Risiko ini dapat menjadi lebih buruk jika tidak ada asuransi yang tepat, instruksi yang jelas kepada penyedia layanan (baik yang sesuai maupun tidak sesuai dengan aturan Incoterms yang dipilih), dan hanya bergantung pada harapan bahwa para profesional logistik akan menjalankan tugas mereka dengan baik dan mengirimkan barang.

Oleh karena itu di dalam makalah ini akan melihat bagaimana pengaruh dari risiko dalam implementasi *Free On Board* (FOB) berdasarkan Incoterms 2010 terhadap penyelenggaraan pengangkutan laut itu sendiri.

2. LANDASAN TEORI

Salah satu klausul sentral dalam kontrak penjualan internasional adalah

istilah perdagangan. Sungguh luar biasa jika kontrak penjualan internasional tidak mencantumkan ketentuan perdagangan, dan memang seharusnya, untuk setiap kontrak penjualan harus menyertakan satu ketentuan perdagangan.

Tradisi memasukkan istilah perdagangan dimulai di Inggris pada abad kesembilan belas. Meskipun praktik ini mendorong harmonisasi dan standarisasi praktik perdagangan internasional, perbedaan penafsiran istilah perdagangan di berbagai negara dan cabang industri menjadi faktor penentunya. Tidak ada kepastian hukum mengenai isi sebenarnya dari apa yang disepakati dalam kontrak jual beli dengan mengacu pada syarat dagang.

Hal ini menjelaskan mengapa Kamar Dagang Internasional (ICC), yang telah menerbitkan kodifikasi praktik perdagangan internasional sejak didirikan, mengusulkan seperangkat aturan penafsiran yang seragam atas ketentuan perdagangan dalam penerbitan Ketentuan Komersial Internasional atau Incoterms pada tahun 1936.

Mulai saat itu, pedagang dapat mengacu pada interpretasi yang diberikan oleh Incoterms ketika memasukkan istilah perdagangan ke dalam kontrak penjualan mereka. Saat ini, Incoterms digunakan di seluruh dunia dan telah menjadi standar internasional untuk penafsiran ketentuan perdagangan.

Karena Incoterms perlu disesuaikan dengan perkembangan praktik komersial dan logistik, maka peraturan tersebut direvisi pada tahun 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 dan 2000. Pada tanggal 1 Januari 2011, Incoterms 2010 (secara resmi disebut aturan Incoterms 2010) mulai berlaku.

Dalam publikasi ICC tentang Incoterms 2010, Incoterms terbagi dalam aturan untuk moda atau moda transportasi apa pun, dan aturan hanya cocok untuk transportasi jalur laut dan perairan pedalaman. Dengan cara ini, ICC ingin mengubah kebiasaan berulang dalam

menggunakan istilah maritim ketika istilah multimoda lebih tepat.

Sangatlah penting bagi para pedagang untuk menerapkan ketentuan perdagangan yang sesuai dengan transaksi mereka. Incoterms membakukan praktik kontrak, namun permasalahan tetap ada karena para pihak secara tidak sengaja memilih istilah yang salah.

Pilihan Incoterms yang 'benar' mencegah perselisihan, namun Incoterms hanya 'benar' jika selaras dengan kontrak lain (kontrak pengangkutan, asuransi, L/C, dll.) yang dilakukan para pihak untuk melaksanakan kewajibannya. berdasarkan kontrak penjualan.

Salah satu istilah perdagangan dalam Incoterms adalah *Free On Board*. *Free On Board* (FOB) berarti penyerahan barang oleh penjual ke kapal pengangkut di pelabuhan pemberangkatan (*port of shipment*). Penjual mempunyai kewajiban menanggung biaya, pungutan, dan risiko penyerahan barang ke kapal yang ditentukan oleh pembeli. Penyelenggaraan formalitas ekspor hingga serah terima menggunakan FOB yang dilakukan oleh penjual (Astuti Purnamawati, 2013).

Dengan ketentuan FOB, penjual bertanggung jawab untuk menyediakan transportasi darat di negara eksportir (mengantar transportasi ke negara tujuan/perbatasan negara; mengatur formalitas ekspor di negara eksportir; membayar pajak dan biaya lainnya di negara eksportir; dan memuat barang ke negara eksportir; transportasi utama).

Pembeli (importir) bertanggung jawab atas biaya transportasi utama; asuransi transportasi; biaya pembongkaran dari angkutan utama; formalitas impor di negara eksportir serta pajak dan biaya lainnya di negara importir; angkutan darat di negara importir; dan biaya serta risiko lainnya di negara importir.

3. METODOLOGI

Jenis penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah jenis penelitian hukum normatif (analisis normatif) dengan menggunakan bahan pustaka sebagai sumber data penelitian. Pada penelitian hukum normatif, disusun peraturan atau norma hukum sebagai tolok ukur perilaku manusia yang dianggap tidak tepat. Karena penelitian ini menggunakan analisis normatif, maka data diperoleh melalui data yang telah diteliti dan disusun oleh pihak lain yang berkaitan dengan masalah penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Penggunaan Incoterms 2010 dalam Praktik FOB

Dalam konteks transportasi global, angkutan laut diperkirakan mencapai sekitar 90% dari total perdagangan (Talley, 2004), dengan mayoritas penggunaan peti kemas, sementara sisa pengiriman dilakukan melalui jalan darat, kereta api, dan udara. Sebagian besar pergerakan kargo internasional saat ini mengandalkan kontainer laut. Walaupun pengiriman barang melalui laut sudah ada sejak ribuan tahun yang lalu, konsep kontainer laut baru diperkenalkan pada tahun 1960-an. Penggunaan kontainer telah mengubah cara penanganan kargo secara drastis, menghasilkan efisiensi yang lebih tinggi, tetapi juga menciptakan sejumlah tantangan dalam konteks Incoterms. (Siahaan, 2013)

Berlandaskan ketentuan FOB sebelum Incoterms 2010, penjual memiliki tanggung jawab untuk mengisi barang ke atas kapal yang telah ditentukan oleh pembeli di pelabuhan ekspor yang telah disetujui (Gerungan, 2014). Risiko peralihan dari penjual ke pembeli terjadi ketika barang melewati atau melintasi pagar kapal, dan pembeli dianggap telah menyerahkannya setelah barang tersebut melewati tahap tersebut. Pemikiran yang

unik mengenai rel kapal sebagai titik transisi risiko menjadi subjek komentar oleh Devlin J dalam *Stock v Inglis* [1884] 12 Q.B.D. 564, yang dengan nada sarkasme menyatakan bahwa “hanya pengacara yang paling antusias yang dapat dengan puas menyaksikan perpindahan tanggung jawab yang tidak nyaman saat muatan bergoyang di ujung derek melintasi proyeksi tegak lurus dari rel kapal.” Hal yang menarik adalah bahwa komentar Devlin J ini dibuat beberapa dekade sebelum kontainer maritim diperkenalkan dalam perdagangan global.

Incoterms 2010 mengubah titik peralihan risiko dalam FOB menjadi saat barang berhasil dimuat di atas kapal. Meskipun gagasan ini belum diujikan secara hukum, tampaknya pemahaman umum adalah bahwa keseluruhan proses pemuatan barang harus selesai sebelum penjual dianggap telah menyerahkan barang kepada pembeli.

Penjual bertanggung jawab atas kerusakan barang sebelum proses pemungutan kiriman selesai. Perlu diingat bahwa dalam konteks FOB, penjual tidak memiliki kewajiban untuk menandatangani kontrak pengangkutan internasional, dan ketentuan ini dianggap tidak sesuai untuk pengiriman dengan menggunakan peti kemas.

Permasalahan dalam menggunakan FOB untuk pengiriman dengan menggunakan peti kemas adalah titik transisi risiko. Risiko dalam perjalanan idealnya beralih dari penjual ke pembeli setelah penjual kehilangan kendali fisik atas pengiriman, karena itulah saat pihak ketiga mengambil alih kendali fisik. Dalam konteks pengiriman dengan peti kemas, diketahui bahwa kiriman seringkali tidak langsung dikirim ke pelabuhan atau samping kapal untuk proses pemungutan, melainkan ditangani oleh satu atau lebih perantara logistik.

Dalam penggunaan istilah FOB, penjual bertanggung jawab atas seluruh risiko dan biaya hingga barang dimuat ke

kapal. Ini berarti penjual harus mengatasi risiko pergerakan dan penanganan barang sebelum dimuat di kapal. Karena “kargo memiliki risiko yang signifikan selama proses bongkar muat,” penjual harus memberikan perhatian khusus terhadap risiko tambahan yang mungkin terjadi jika mereka menggunakan FOB dengan tidak tepat.

Ketidakkcocokan antara hilangnya kendali fisik dan titik peralihan risiko menjadi perhatian penting dalam penggunaan FOB dalam lalu lintas peti kemas. Untuk menyoroiti masalah ini, menurut data statistik yang diterbitkan oleh Pelabuhan Melbourne, Australia, “54% dari total kontainer ekspor diarahkan melalui depo transportasi”, yang berarti kontainer-kontainer tersebut tidak langsung dikirimkan ke pelabuhan.

Menarik untuk mencatat bahwa ICC (*International Chamber of Commerce*) ini telah mencerminkan masalah seputar kontainer dan penggunaan FOB sejak edisi Incoterms tahun 1990, tetapi tampaknya masalah ini masih berlanjut. Belum jelas mengapa istilah FOB, yang sudah digunakan lebih dari satu abad sebelum peti kemas menjadi populer, terus “melekat” dalam lalu lintas peti kemas. Mungkin penjelasannya terletak pada pemahaman yang kurang tepat mengenai Incoterms dan pemahaman yang kurang baik tentang konsekuensi risiko oleh para pelaku bisnis, serta umumnya kurangnya penggunaan pendekatan Manajemen Risiko Perusahaan (ERM) dalam industri ini.

Prinsip-prinsip Manajemen Risiko Perusahaan (ERM) mendorong pendekatan yang komprehensif terhadap manajemen risiko, dan memastikan bahwa semua pemangku kepentingan utama dalam suatu proses melibatkan diri, tanpa memandang wilayah operasi mereka. ERM menggabungkan berbagai disiplin ilmu dalam pendekatannya terhadap manajemen risiko. Dalam konteks ini, pendekatan ini dapat melibatkan tim penjualan, pemasaran,

produksi, dan logistik yang berdiskusi tentang kemungkinan kontrak sebelum dilaksanakan, dengan tujuan meningkatkan pengelolaan risiko perusahaan secara keseluruhan.

4.2 Pengaruh Risiko dalam FOB

Pengaruh risiko terhadap proses penyerahan barang dalam implementasi *Free On Board* (FOB) berdasarkan Incoterms 2010 pada penyelenggaraan pengangkutan laut sangat penting. Dalam Incoterms FOB, risiko terkait dengan barang berpindah dari penjual ke pembeli di titik tertentu, yang biasanya merupakan pelabuhan. Berikut adalah beberapa pengaruh risiko dalam konteks ini (Femy, 2011):

- a) Pemisahan Risiko
Risiko atas kerusakan atau hilangnya barang berpindah dari penjual ke pembeli pada titik tertentu, yang biasanya adalah saat barang dimuat di kapal. Oleh karena itu, penting bagi kedua pihak untuk memahami dan mengelola risiko ini dengan baik.
- b) Biaya Asuransi
Oleh karena risiko barang jatuh pada pembeli saat barang dimuat di kapal, maka pembeli perlu mempertimbangkan asuransi kargo untuk melindungi diri dari kerugian yang mungkin terjadi selama pengiriman. Ini bisa menjadi biaya tambahan yang signifikan.
- c) Kendali Logistik
Pembeli harus mengorganisir dan mengelola logistik pengiriman, termasuk pemilihan kapal, pelabuhan, dan pengawasan proses bongkar muat. Kesalahan dalam manajemen logistik dapat berdampak negatif pada waktu pengiriman dan kondisi barang.
- d) Kualitas Pengemasan
Kualitas pengemasan barang menjadi faktor penting karena

risiko kerusakan selama pengiriman. Barang harus dikemas dengan baik agar tidak rusak selama manipulasi dan transportasi.

- e) Tantangan Cuaca dan Maritim
Risiko cuaca buruk atau peristiwa maritim seperti kecelakaan kapal dapat mempengaruhi keselamatan dan waktu pengiriman barang.
- f) Ketidakpastian Hukum dan Beban Hukum
Penyelenggaraan FOB memerlukan pemahaman yang baik tentang hukum maritim dan peraturan yang berlaku di pelabuhan tujuan. Kesalahan dalam memahami atau mematuhi peraturan dapat mengakibatkan beban hukum dan biaya tambahan.
- g) Pengaruh terhadap Biaya Total
Risiko – risiko ini dapat memengaruhi biaya total pengiriman, termasuk biaya pengangkutan, asuransi, dan biaya tambahan yang mungkin timbul akibat masalah dalam proses penyerahan barang.

Pemahaman yang baik tentang risiko-risiko ini dan peran masing-masing pihak dalam mengelolanya adalah kunci untuk keberhasilan dalam implementasi FOB berdasarkan Incoterms 2010 dalam pengangkutan laut.

5. KESIMPULAN

Para pedagang sering kali tidak cukup menganalisis dampak yang mungkin timbul dari pemilihan satu atau beberapa persyaratan perdagangan, namun, tanpa banyak refleksi, mereka terus menjual seperti yang telah mereka dan para pendahulunya lakukan sebelumnya. Seringkali, Incoterm yang dipilih tidak berbeda dari satu transaksi ke transaksi lainnya dan merupakan bagian dari

strategi bisnis. Namun demikian, seorang pengangkut (penjual) harus mengevaluasi secara menyeluruh Incoterm mana yang harus dipilih karena hal ini mempunyai dampak besar terhadap biaya, risiko, kewajiban dan formalitas dan juga profitabilitas transaksi. Untuk mengambil pilihan yang matang, salah satu pertimbangan yang harus diperhatikan adalah moda transportasi.

Dalam konsekuensi hukum : jika penjual secara salah melakukan kontrak berdasarkan ketentuan maritim, mereka harus menanggung risiko kehilangan atau kerusakan barang selama jangka waktu ketika mereka kehilangan kendali atas barang tersebut hal ini dikarenakan barang sudah diserahkan dan selesai untuk pengiriman.

Risiko selama periode ini mungkin tidak ditanggung oleh polis asuransi transportasi. Selain itu, seringkali sulit untuk menentukan apakah kehilangan atau kerusakan terjadi sebelum barang ditempatkan di atas kapal (di terminal) atau setelahnya, jika kehilangan atau kerusakan tersebut baru diketahui di tempat tujuan, pada saat peti kemas dibuka. Bukan hanya pengalihan risiko saja yang menimbulkan masalah, tetapi juga titik pembagian biaya dapat menyebabkan perpecahan yang rumit pada faktur pengirim barang, yang sering kali mencakup biaya pengangkutan barang ke atas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Astuti Purnamawati, (2013), *Dasar-Dasar Ekspor Impor*, Sinar Grafindo, Yogyakarta
- Barron, J. (2011) 'New decade, new upgrade: Incoterms 2010 picks up where Incoterms 2000 left off', *Business Credit*, February, Vol. 113, No. 2, pp.20–22.
- Bergami, R. (2009) *International Trade: A Practical Introduction*, 3rd ed., Eruditions Publishing, Melbourne, Victoria, Australia.
- Bergami, R. (2010) *Incoterms 2010: FAQ Researched Answers to Questions from the Field on International Trade Transactions*, Customs Brokers and Forwarders Council of Australia, Brisbane, QLD, Australia.
- Bergami, R. (2011a) 'Incoterms 2010: comment on the new revision of delivery terms', *The Vindobona Journal of International Commercial Law and Arbitration*, Vol. 15, No. 1, pp.157–170.
- D. M. SASSOON (1998), "Application of FOB and CIF Sales in common law countries", *ETL* 1981, 51-52; D. M. SASSOON, "The origin of FOB and CIF terms and the factors influencing their choice", *J.Bus.L.* 1967, 32-37.
- Davis, J., & Vogt, J. (2021). *Incoterms® 2020 and the missed opportunities for the next version*. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 1–24. <https://doi.org/10.1080/13675567.2021.1897974>
- Femy Raisa Karina. (2011). *Aspek hukum ketentuan free on board menurut incoterms 2000 : studi kasus sengketa PT Indah Kiat Pulp & Paper v. PT Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans = Legal aspects of free on board terms based on incoterms 2000 : case study between PT Indah Kiat Pulp & Paper v. PT Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans*. Universitas Indonesia. <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20279407&lokasi=lokal>
- G. JIMÉNEZ (1999), *Guide to Export-Import Basics - Vital Knowledge for Trading Internationally*, Paris, ICC Publication no 685, 2008, 45; J. RAMBERG, *ICC Guide to*

- Incoterms 2000*, Paris, ICC Publication no 588, 1999, 34.
- Gerungan, L. K. (2014). *Incoterms Dalam Kajian Hukum Dagang Internasional*. Lex Et Societatis, 2(8).
- Huala Adolf. (2005). *Hukum Perdagangan Internasional*. Jakarta:Raja Grafindo Persada.
- ICC. (2000). *Incoterms 2000: International Chamber of Commerce (ICC)*. Paris: International Chamber of Commerce.
- ICC. (2010). *Incoterms 2010: International Chamber of Commerce (ICC)*. Paris: International Chamber of Commerce.
- Idris, I., Sudirman, A., Maulana, M., & Yola, A. (2022). Legal Cooperation in the ASEAN Maritime Environment in the Free Trade Era: Its Implication for Indonesia. *Hasanuddin Law Review*, 8(3), 288-298.
- International Chamber of Commerce (ICC) Indonesia, 2020. *Incoterm 2020: ICC Rules for The Use of Domestic and International Trade Terms*. ICC Publication, ISBN: 978-623-91631-0-5
- J. RAMBERG, *International Commercial Transactions*, Paris, ICC Publication no 588 - Kluwer Law International - Norstedts Juridik, 1997, 93.
- Jonathan Reuvid (1997), (ed.), *The Strategic Guide to International Trade*, (London: Kogan Page,), paragraf. xv.
- K. VANHEUSDEN (2005), *Leveringsvoorwaarden in internationale overeenkomsten. Van Trade Terms en Incoterms*, Antwerpen-Apeldoorn, Maklu., 255.
- Mayhew, C. (2005) 'The detection and prevention of cargo theft', *Trends and Issues in Crime and Criminal Justice*, No. 214, pp.1–6.
- Mayhew, C. (2005) 'The detection and prevention of cargo theft', *Trends and Issues in Crime and Criminal Justice*, No. 214, pp.1–6.
- Misridaputri, S. S., Ikhwansyah, I., & Trisnamansyah, P. (2023). Port Closure Due to the Covid-19 Pandemic in the Law of Carriage of Goods By Sea and Unidroit Principles of International Commercial Contracts. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 6(2).
- N. HORN en C. M. SCHMITTHOFF (1982), *The transnational law of international commercial transactions*, Deventer, Kluwer, , 139.
- Poerwanto, A., Chandrawulan, A., & Trisnamansyah, P. (2020). Peran asas cabotage di indonesia dalam rangka menghadapi konsep 21st maritime silk road. *to-ra*, 6(3), 238-249.
- Port of Melbourne Corporation (2009) 2009 Container Logistics Chain Study Port of Melbourne Summary Report, Port of Melbourne Corporation, Melbourne, Victoria, Australia. P.13.
- Port of Melbourne Corporation (2009) 2009 Container Logistics Chain Study Port of Melbourne Summary Report, Port of Melbourne Corporation, Melbourne, Victoria, Australia. P.13.
- Ramberg, J. (2011) *ICC Guide to Incoterms 2010: Understanding and Practical Use*, ICC Services Publications, Paris, France.
- Ren, J. (2010) 'The scope of the fraud exception in letter of credit law', *Journal of Contract Law*, Vol. 26, No. 3, pp.289–306.
- Reynolds, F. (2011) 'Revised Incoterms 2010 take effect January 1, 2011', *Managing Credit, Receivables &*

- Collections, Vol. 2011, No. 1, pp.13–15.
- Roos, P. (2011) *Incoterminology 2010: Manual for the Practical Use of Incoterms*, NT Publishers, Rotterdam, The Netherlands.
- Siahaan, L. D., Wunas, S., Jinca, M. Y., & Pallu, M. S. (2013). Transportasi laut kontainer dalam pengembangan master plan percepatan dan perluasan ekonomi indonesia di indonesia bagian timur. *Jurnal Transportasi*, 13(3).
- Stock v Inglis [1884] 12 Q.B.D. 564.
- Sudirman, A., Rabbani, Y. P., Maulana, M., & Djuyandi, Y. (2023). The Need for ASEAN Environmental Maritime Security Cooperations. *PERSPEKTIF*, 12(3), 1043-1053.
- SURARAKSA, J., AMCHANG, C., & SAWATWONG, N. (2020). Decision-Making on Incoterms 2020 of Automotive Parts Manufacturers in Thailand. *The Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(10), 461–470.
<https://doi.org/10.13106/jafeb.2020.vol7.no10.461>Zaroni. (2015). *Transportation dalam Rantai Pasok dan Logistik*. Supply Chain Indonesia. Retrieved from <http://supplychainindonesia.com/new/transportasi-dalam-rantai-pasok-dan-logistik/><https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>diakses desember 2021
- <https://www.velotrade.com/guides/what-is-incoterms-2020/>diakses desember 2021
- <https://www.international-arbitration-attorney.com/id/incoterms-in-international-trade/>diakses desember 2021.
- The ICC is amongst others responsible for the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP 600), the Uniform Rules for Collections (URC 522), the Uniform Rules on Demand Guarantees (URDG 758), the ICC Rules of Arbitration and the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents
- Vogt, John, and Jonathan Davis. (2020). The State of Incoterm Research. *Transportation Journal* 59: 304–24.