



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ASPEK HUKUM KETENTUAN FREE ON BOARD  
MENURUT INCOTERMS 2000  
(STUDI KASUS SENGKETA PT INDAH KIAT PULP & PAPER v.  
PT PERUSAHAAN PELAYARAN JALANIDI TRANS)**

**SKRIPSI**

**FEMY RAISA KARINA  
0706277610**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM ILMU HUKUM  
KEKHUSUSAN HUKUM EKONOMI  
DEPOK  
JULI 2011**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ASPEK HUKUM KETENTUAN FREE ON BOARD  
MENURUT INCOTERMS 2000  
(STUDI KASUS SENGKETA PT INDAH KIAT PULP & PAPER v.  
PT PERUSAHAAN PELAYARAN JALANIDI TRANS)**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana**

**FEMY RAISA KARINA  
0706277610**

**FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM ILMU HUKUM  
KEKHUSUSAN HUKUM EKONOMI  
DEPOK  
JULI 2011**

**HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS**

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Femy Raisa Karina**

**NPM : 0706277610**

**Tanda Tangan :**

**Tanggal : 7 Juli 2011**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Femy Raisa Karina

NPM : 0706277610

Program Studi : Ilmu Hukum

Judul Skripsi : Aspek Hukum Ketentuan *Free On Board* Menurut *Incoterms* 2000  
(Studi Kasus Sengketa PT Indah Kiat Pulp & Paper v. PT  
Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans)

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Miftahul Huda, S.H., LL.M.

Penguji : Rosewitha Irawaty, S.H., M.LI.

Penguji : Wenny Setiawati, S.H., M.LI.



Handwritten signatures of the examiners and supervisor, with dotted lines indicating the names of the individuals.

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 7 Juli 2011

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT karena atas berkat rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi yang berjudul “Aspek Hukum Ketentuan *Free On Board* Menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010” ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan, semangat, dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ayahanda tercinta Drs. Djadjat Daradjat, MM dan Ibunda Wiwi Pertiwi atas semua doa dan dukungan kepada penulis yang tak terhingga. I love you so much. Kakak penulis, Reza Faizal, SE dan adik Penulis, Ramdani Adam atas segala dukungannya dan mengisi hari-hari penulis. You guys rock!!
2. Bapak Dr. Miftahul Huda, S.H., LL.M. selaku pembimbing skripsi, yang dengan segala kesabaran dan perhatiannya telah membantu penulis dalam membimbing terselesaikannya skripsi ini. Terima kasih sedalam-dalamnya kepada Bapak.
3. Bapak Indra Pramayana, Staf Bagian Penyelesaian Transaksi Pinjaman Luar Negeri Direktorat Internasional, Bank Indonesia, yang telah membantu penulis mencari bahan terkait skripsi ini. Terima kasih.
4. Bapak Adin Msy dari Bank Exim Indonesia yang dengan segala kebaikan hati telah membantu penulis dalam pengerjaan skripsi, data dan informasi yang diberikan. Thank you so much, pak Adiin.. ☺
5. Seluruh Dosen FHUI yang telah membagikan ilmu-ilmunya kepada penulis. Terima kasih.
6. Pak Selamat dan staff Birpen yang lainnya. Terima kasih atas segala kebaikan dan kemudahan-kemudahan yang diberikan selama penulis menjadi mahasiswi di FHUI. Terima kasih, Bapak. ☺

7. Pak Jon di PK 1 dan 4, terima kasih atas kebaikan Bapak yang selalu mengabari penulis bila Pak Huda datang atau ada di kampus. Terima kasih ya, Pak. ☺
8. Teman-teman terbaik penulis yang lulus duluan, Febryanti Mega Kristiani, S.H. dan Indah Desi Pratiwi, S.H. , yang selama kuliah sama-sama mengalami banyak pasang surut kehidupan. Hehehee.. Love you guys!
9. Annisa Rizkytia Fasya, saudara dan sahabat terbaik penulis beserta keluarganya, Om Edward, Tante Nina, Kak Fela dan Udo Ais atas segala kebaikan dan doa yang diberikan. Terima kasih atas semua pemahaman, inspirasi dan petualangan yang tidak akan terlupakan. Petualangan kita masih berlanjut nih.. hehe.. ☺
10. Teman-teman terbaik Pagoda : Pusphita Octavia, M. Kurniadi, Padya Twikatama S.H, Astrid Pratiwi, Sasmitamurti, Anita Permatasari, Wilda, Arindra, Sarah, Jatayu, Alin dan yang lainnya. Terima kasih atas semuanyaaaaaaa... ☺
11. Erwin Erlangga Atmaja, kenalan pertama penulis di FHUI, yang dulu sering duduk bareng waktu awal-awal belum punya temen. Hahaha.. Makasi juga atas segala kebaikannya selalu menanyakan perkembangan skripsi penulis dan membantu mencari judul walaupun ga jadi dipake. ☺
12. Seluruh teman-teman FHUI 2007, abang dan mba senior, adik-adik junior yang tidak bisa penulis sebutkan satu-satu. Terima kasih semuanya.

Akhir kata, Penulis berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah memberikan semangat dan membantu dalam pembuatan skripsi ini. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 7 Juli 2011

Femy Raisa Karina

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Femy Raisa Karina

NPM : 0706277610

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Jenis karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**Aspek Hukum Ketentuan *Free On Board* Menurut *Incoterms 2000*  
(Studi Kasus Sengketa PT Indah Kiat Pulp & Paper v. PT Perusahaan  
Pelayaran Jalanidi Trans)**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 7 Juli 2011

Yang menyatakan

( Femy Raisa Karina )

## ABSTRAK

Nama : Femy Raisa Karina  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul : Aspek Hukum Ketentuan *Free On Board* Menurut *Incoterms* 2000  
(Studi Kasus Sengketa PT Indah Kiat Pulp & Paper v. PT  
Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans)

Perdagangan internasional merupakan bidang yang sangat berkembang saat ini. Aturan-aturan yang menjadi acuan dalam transaksi dagang internasional tersebut beraneka ragam, di mana salah satu aturan tersebut adalah *Incoterms*. *Incoterms* digunakan sebagai panduan khusus yang dijadikan standarisasi persyaratan kontrak perdagangan secara umum yang dapat diterapkan dalam suatu transaksi perdagangan di pasar internasional. *Incoterms* terakhir kali direvisi tahun 2010 dalam rangka mengikuti perkembangan perdagangan internasional. Salah satu ketentuan yang sering digunakan di dalam transaksi perdagangan internasional dalam penggunaan *Incoterms* adalah ketentuan *Free On Board* (FOB), yang mempunyai pengertian bahwa penjual berkewajiban menyerahkan barang sebagai objek transaksi sampai di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli di pelabuhan pengiriman barang yang ditentukan. Resiko kehilangan atau kerusakan barang beralih dari penjual kepada pembeli pada saat barang sudah diserahkan di atas kapal dan sejak saat itu pembeli menanggung semua biaya yang timbul. Permasalahan yang dianalisis dalam skripsi ini adalah mengenai kewajiban-kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010, implikasi yuridis ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 terhadap pengalihan resiko, biaya dan kepemilikan barang, serta pandangan pengadilan terhadap ketentuan FOB tersebut. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah metode yuridis normatif, yaitu dengan cara menganalisa bahan atau sumber pustaka berupa norma hukum tertulis atau hukum positif yang berlaku, khususnya *Incoterms* 2000 dan *Incoterms* 2010. Hasil temuan dari penelitian terhadap permasalahan tersebut adalah penjual berkewajiban untuk menyerahkan barang dan menempatkan barang tersebut di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli yang berkewajiban menanggung segala resiko setelah barang tersebut diserahkan di atas kapal oleh penjual. Dengan demikian, pengalihan resiko terjadi pada saat barang telah diserahkan dan ditempatkan di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli. Pengadilan mempunyai pandangan yang sama terhadap ketentuan FOB yang diatur dalam *Incoterms*.

Kata kunci : *Free on Board (FOB)*, *Incoterms* 2000, *Incoterms*® 2010, Pembeli, Penjual.



## ABSTRACT

Name : Femy Raisa Karina  
Study Program : Law  
Title : Legal Aspects of Free On Board Terms Based on Incoterms 2000  
(Case Study between PT Indah Kiat Pulp & Paper and PT  
Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans)

International trade is a field that is evolving today. The rules are a reference in international trade transactions are also varied, in which one of these rules is the Incoterms. Incoterms are used as a guide the standardization of specialized terms used in general trade contract that can be applied in a trade transaction in the international market. Incoterms last revised in 2010 following the development of international trade. One provision that is often used is the provision of Free On Board (FOB), which has the sense that the seller to deliver the goods on board which is appointed by the buyer at the named port of shipment or held the goods delivered. Risk of loss or damage to goods when the goods have been placed switch on the ship and since then the buyer bears all costs. Issues to be discussed is the obligation of the seller and buyer in terms FOB according to Incoterms ® 2010, the juridical implications of the provisions of Incoterms ® 2010 FOB according to the transfer of risk, cost and ownership of the goods, as well as the courts view of the provisions of FOB. The research method used in the answer to these problems is the method of juridical normative, that is by researching library materials or resources in the form of written legal norms or the applicable positive law. The findings of these problems is the seller shall be responsible since delivery of the goods from the seller to place goods on board are appointed by the buyer, as well as the buyer is obliged to be responsible for everything after the goods are delivered on board the ship by the seller. This indicates that the transfer of risk and property rights occurs when the goods have been placed on the ship designated by the purchaser to pay the cost of each. The court also has the same view with regard Incoterms ® 2010 in terms FOB.

Keywords : *Free on Board (FOB)*, *Incoterms 2000*, *Incoterms® 2010*, Buyer, Seller.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vii
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL .....	xii

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	30
1.3 Tujuan Penelitian.....	30
1.4 Kerangka Konseptual.....	31
1.5 Metode Penulisan.....	32
1.6 Sistematika Penulisan.....	33

### **BAB 2 KEWAJIBAN PENJUAL DAN PEMBELI DALAM KETENTUAN FREE ON BOARD (FOB) MENURUT INCOTERMS 2000 DAN INCOTERMS® 2010**

2.1 Kewajiban Penjual dan Pembeli Menurut Ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).....	37
2.1.1 Kewajiban Penjual Menurut Ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).....	38
2.1.2 Kewajiban Pembeli Menurut Ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).....	44
2.2 Kewajiban Penjual dan Pembeli Dalam Ketentuan <i>Free On Board</i> (FOB) Menurut <i>Incoterms</i> 2000.....	45
2.2.1 Kewajiban Penjual.....	45
2.2.2 Kewajiban Pembeli.....	48
2.3 Kewajiban Penjual dan Pembeli Dalam Ketentuan <i>Free On Board</i> (FOB) Menurut <i>Incoterms</i> ® 2010.....	52
2.3.1 Kewajiban Penjual Dalam Ketentuan <i>Free On Board</i> (FOB) Menurut <i>Incoterms</i> ® 2010.....	53
2.3.2 Kewajiban Pembeli Dalam Ketentuan <i>Free On Board</i> (FOB) Menurut <i>Incoterms</i> ® 2010.....	57

### **BAB 3 IMPLIKASI YURIDIS KETENTUAN FREE ON BOARD (FOB)**

**MENURUT KETENTUAN INCOTERMS 2000 DAN INCOTERMS®  
2010 TERHADAP PENGALIHAN RESIKO, BIAYA, DAN  
KEPEMILIKAN BARANG**

3.1 Implikasi Ketentuan FOB Terhadap Pengalihan Resiko.....	76
3.2 Implikasi Ketentuan FOB Terhadap Biaya.....	79
3.3 Implikasi Ketentuan FOB Terhadap Kepemilikan Barang.....	81

**BAB 4 PANDANGAN PENGADILAN TERHADAP KETENTUAN  
FREE ON BOARD (FOB)**

4.1 Sengketa antara PT Indah Kiat Pulp & Paper Tbk. Melawan PT Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans.....	86
4.1.1 Kasus Posisi.....	86
4.1.2 Analisis Kasus.....	92

**BAB 5 PENUTUP**

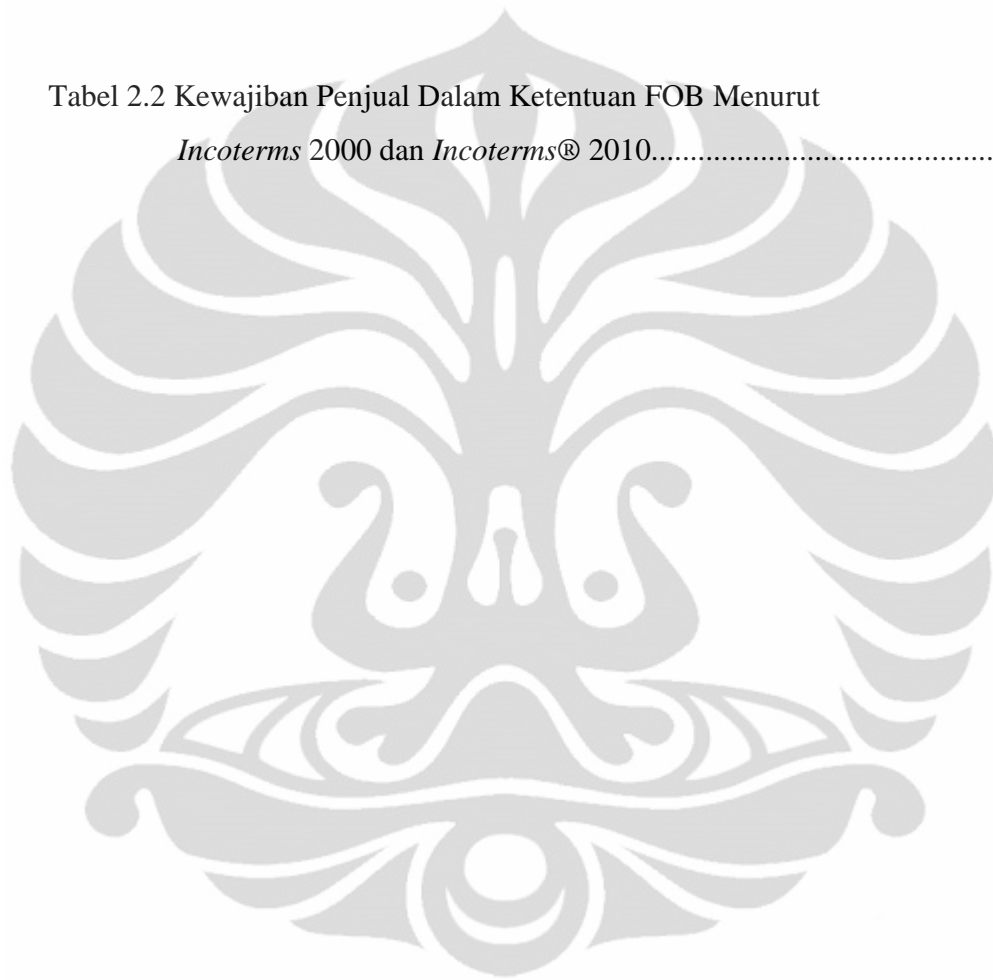
5.1 Kesimpulan.....	102
5.2 Saran.....	104

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kewajiban Penjual Dalam Ketentuan FOB Menurut <i>Incoterms</i> 2000 dan <i>Incoterms</i> ® 2010.....	61
Tabel 2.2 Kewajiban Penjual Dalam Ketentuan FOB Menurut <i>Incoterms</i> 2000 dan <i>Incoterms</i> ® 2010.....	69



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Manusia selain sebagai makhluk individu juga merupakan makhluk sosial yang kehidupannya saling terkait dengan manusia lain. Hal ini disebabkan oleh kebutuhan manusia yang beraneka ragam sehingga manusia membutuhkan manusia yang lain untuk memenuhi kebutuhannya. Seiring dengan perkembangan zaman, kebutuhan manusia semakin kompleks tetapi alat pemenuhan kebutuhan tersebut semakin terbatas dan terkadang tidak dapat ditemui di wilayah tempat manusia tersebut tinggal, sehingga harus mencari ke tempat lain. Salah satu kegiatan yang dilakukan oleh manusia untuk memenuhi kebutuhannya adalah kegiatan perdagangan. Kegiatan ini tidak hanya dilakukan di tempat atau wilayah manusia itu tinggal, tetapi juga dilakukan dengan melintasi wilayah bahkan sampai melintasi batas negara. Hal ini dilatarbelakangi oleh kondisi tiap negara yang berbeda-beda baik dari segi sumber daya alam maupun jenis kebutuhannya.

Praktik awal dari perdagangan yang dilakukan antar negara atau bangsa sudah ada sejak dahulu kala. Salah satu periode penting dalam sejarah yang menunjukkan meningkatnya perdagangan antar negara atau bangsa adalah ketika periode merkantilisme. Istilah untuk menyebut perdagangan antar negara ini disebut dengan perdagangan internasional. Hubungan-hubungan perdagangan internasional sudah ada sejak lama yaitu sejak adanya negara-negara dalam arti negara kebangsaan (*nation state*), yaitu bentuk awal negara dalam arti modern<sup>1</sup> dimana disadari bahwa perdagangan adalah satu-satunya cara untuk membangun perekonomian.

Perdagangan internasional merupakan bidang yang berkembang cepat dan mempunyai ruang lingkup yang cukup luas. Hubungan-hubungan dagang yang

---

<sup>1</sup> Huala Adolf (a.) , *Hukum Perdagangan Internasional*, (Jakarta : Rajawali Pers,2005), hal.1.

sifatnya lintas batas dapat mencakup banyak jenisnya, mulai dari bentuknya yang sederhana, yaitu barter, jual beli barang atau komoditi (produk-produk pertanian, perkebunan, dan sejenisnya), hingga hubungan transaksi dagang yang kompleks.<sup>2</sup> Kompleksnya hubungan atau transaksi perdagangan internasional ini paling tidak disebabkan oleh adanya jasa teknologi, khususnya teknologi informasi, sehingga transaksi-transaksi dagang tersebut semakin berlangsung dengan cepat. Batas-batas negara bukan lagi halangan dalam bertransaksi. Bahkan dengan pesatnya teknologi, dewasa ini para pelaku dagang tidak perlu mengetahui atau mengenal siapa rekanan dagangnya yang berada jauh di belahan bumi lain.<sup>3</sup>

Fakta yang sekarang ini terjadi adalah perdagangan internasional sudah menjadi tulang punggung bagi negara untuk menjadi makmur, sejahtera dan kuat. Hal ini sudah banyak terbukti dalam sejarah perkembangan dunia dimana besar dan jayanya negara-negara di dunia tidak terlepas dari keberhasilan dan aktivitas negara-negara tersebut di dalam perdagangan internasional. Sebagai salah satu contoh, kejayaan Cina masa lalu tidak terlepas dari kebijakan dagang yang terkenal dengan nama *Silk Road* atau jalan sutera. *Silk Road* tidak lain adalah rute-rute perjalanan yang ditempuh oleh saudagar-saudagar Cina untuk berdagang dengan bangsa-bangsa lain di dunia.<sup>4</sup> Setelah kejayaan Cina, menyusul negara-negara lain seperti Spanyol dengan *Spanish Conquistadors*-nya, Inggris dengan *The British Empire*-nya beserta perusahaan multinasionalnya yang pertama di dunia, yakni *The East-India Company*, Belanda dengan VOC-nya, dan lain-lain.<sup>5</sup>

Kejayaan negara-negara ini tidak terlepas dari kebijakan pemerintahnya untuk melakukan transaksi dagang internasional. Esensi untuk bertransaksi dagang ini adalah dasar filosofinya, bahwa berdagang merupakan suatu kebebasan fundamental (*fundamental freedom*).<sup>6</sup> Dengan kebebasan ini, siapa saja harus

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, hal.1.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Jonathan Reuvid, (ed.), *The Strategic Guide to International Trade* (London: Kogan Page,1997), paragraf. xv.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> Huala Adolf (b.), *Hukum Ekonomi Internasional : Suatu Pengantar*, (Jakarta : Rajawali Pers, cet.3, 2002), Bab I.

memiliki kebebasan untuk berdagang dan tidak boleh dibatasi oleh adanya perbedaan agama, suku, kepercayaan, politik, sistem hukum, dan lain-lain.

Dalam dunia perdagangan internasional, pasti membicarakan mengenai kegiatan ekspor impor. Kegiatan ekspor impor didasari oleh kondisi bahwa tidak ada suatu negara yang benar-benar mandiri karena satu sama lain saling membutuhkan dan saling mengisi. Setiap negara memiliki karakteristik yang berbeda-beda, baik mengenai sumber daya alam, iklim, geografi, struktur ekonomi, dan struktur sosial. Perbedaan tersebut menyebabkan perbedaan komoditas yang dihasilkan, komposisi biaya yang diperlukan, kualitas, dan kuantitas produk.

Dilihat dari segi legal, transaksi dagang internasional berarti suatu transaksi yang melibatkan kepentingan lebih dari satu hukum nasional.<sup>7</sup> Transaksi ini juga melibatkan lebih dari satu pihak yang tunduk pada hukum negara yang berbeda. Pada umumnya, masing-masing pihak yang terkait dalam perdagangan internasional menginginkan agar kontrak yang mereka buat tunduk pada hukum di negara mereka atau hukum yang mereka kenal.<sup>8</sup>

Dengan semakin berkembangnya praktik perdagangan internasional, negara-negara di dunia kemudian menyadari perlunya pengaturan hukum yang mengatur perdagangan internasional tersebut. Negara-negara tersebut lalu mencantumkan aturan-aturan perdagangan internasional dalam kitab undang-undang hukum (perdagangan internasional) mereka. Aturan-aturan tersebut sedikit banyak merupakan aturan-aturan yang diadopsi dari *lex mercatoria*<sup>9</sup>, misalnya saja Perancis membuat Kitab Undang-Undang Hukum Dagangnya (*Code de Commerce*) pada tahun 1807, Jerman menerbitkan *Allgemeine Handelsgezebuch*

---

<sup>7</sup> Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Seri Hukum Bisnis : Transaksi Bisnis Internasional (Ekspor Impor dan Imbal Beli)*, (Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2001), hal.5.

<sup>8</sup> *Ibid.*

<sup>9</sup> *Lex Mercatoria* atau hukum para pedagang adalah aturan-aturan hukum yang dibuat para pedagang dan untuk para pedagang.. Lihat lebih lanjut pada Huala Adolf, *Dasar-dasar Hukum Kontrak Internasional*, (Bandung: Refika AditamaUtama, cet.3 edisi revisi, 2010), hal.36.

pada tahun 1861, dan lain-lain.<sup>10</sup> Bidang-bidang yang tercakup dalam hukum dagang internasional ini meliputi<sup>11</sup> :

- a. Jual Beli Internasional :
  - (1) Mengenai pembentukan kontrak-kontrak
  - (2) Mengenai perjanjian-perjanjian keagenan
  - (3) Mengenai jual beli secara eksklusif
- b. Surat-surat berharga (*negotiable instruments*) dan kredit dagang oleh pihak Bank.
- c. Hukum berkenaan dengan diadakannya kegiatan-kegiatan dagang di bidang Hukum Dagang.
- d. Asuransi
- e. Pengangkutan :
  - (1) Transport barang
    - Pengangkutan barang melalui laut
    - Pengangkutan barang melalui udara
    - Pengangkutan barang melalui jalanan
    - Pengangkutan barang melalui kereta api
    - Pengangkutan barang melalui perairan dalam negeri
    - Hukum dagang milik perindustrian dan Hak Cipta
- f. Arbitrase perdagangan.

Dalam transaksi dagang internasional yang dilakukan, seringkali menimbulkan kasus-kasus hukum yang antara lain dapat terjadi karena adanya perbedaan hukum dan penafsiran dari suatu negara terhadap hal tertentu dalam transaksi dagang internasional tersebut. Permasalahan pada umumnya timbul karena resiko-resiko tambahan tertentu dalam transaksi dagang internasional dan adanya penerapan peraturan-peraturan hukum yang berbeda. Resiko tambahan dan masalah tersebut muncul karena beberapa faktor<sup>12</sup>, termasuk :

- a. Penjual tidak mau mengirimkan barang kepada pembeli tanpa adanya jaminan pembayaran, dan pembeli tidak mau untuk membayar terlebih dahulu sampai ia memeriksa kualitas barang yang dibelinya, atau

---

<sup>10</sup> Huala Adolf (a.), *op.cit.*, hal. 25, lebih lanjut lihat pada United Nations, *Progressive Development of the Law of International Trade; Report of the Secretary-General of the United Nations*, 1966, para.20; Chia-Jui Cheng (ed.), *Clive M .Schmidthoff's Select Essay on Intenational Trade Law*, (Doredrecht/Boston/London : Martinus Nijhoff & Graham & Trotman, 1988), hal.21.

<sup>11</sup> Sudargo Gautama, *Hukum Dagang Internasional*, (Bandung : Alumni, 2004), hal.25.

<sup>12</sup> Erman Radjagukguk, "Hukum Kontrak Internasional dan Perdagangan Bebas", *Jurnal Hukum Bisnis Vol.2*, (1997), hal.5.



- setidak-tidaknya ia mengetahui bahwa barang tersebut sudah dikapalkan;
- b. Salah satu atau kedua belah pihak harus mengatasi permasalahan perbedaan mata uang;
  - c. Hampir selalu bahwa para pihak memiliki bahasa yang berlainan sehingga dapat menimbulkan salah pengertian mengenai syarat-syarat dasar dari transaksi yang dilakukan;
  - d. Transaksi perdagangan internasional berhadapan dengan berbagai peraturan pemerintah, yang membedakannya dengan transaksi perdagangan domestik dan seringkali transaksi tersebut tunduk pada peraturan-peraturan lebih dari satu negara;
  - e. Transaksi perdagangan internasional tunduk pada lebih dari satu sistem hukum yang berbeda, kebiasaan-kebiasaan yang berbeda, yang dapat menimbulkan kesulitan pada saat terjadi sengketa, untuk memilih menggunakan hukum dan kebiasaan yang akan digunakan untuk menyelesaikannya;
  - f. Bila perselisihan timbul atau perjanjian dilanggar, penentuan dan pelaksanaan kewajiban-kewajiban lebih sulit manakala pengadilan asing dan aturan-aturan hukum asing ikut terkait.

Untuk menindaklanjuti permasalahan yang mungkin terjadi dan agar transaksi dagang internasional dapat terlaksana tanpa merugikan hukum dari masing-masing pihak, masyarakat praktisi perdagangan internasional mulai mengadopsi suatu sistem hukum dan peraturan tentang perdagangan internasional yang bisa diterapkan dalam transaksi yang melibatkan para pihak yang berlokasi di negara yang berbeda. Pengadopsian sistem hukum tersebut memiliki tujuan tertentu.

Tujuan dari pengadopsian ketentuan internasional yang seragam adalah untuk memastikan bahwa semua pihak yang melakukan transaksi perdagangan internasional menjadi subyek dari seperangkat peraturan yang sama, tidak peduli bahwa hukum yang berlaku di negaranya masing-masing berbeda.<sup>13</sup>

Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat dilihat bahwa walaupun hampir di setiap negara memiliki peraturan dan ketentuan mengenai praktik perdagangan internasional yang berbeda-beda, tetapi dengan mengadopsi ketentuan yang diakui oleh dunia internasional, maka akan diperoleh keseragaman interpretasi atas

---

<sup>13</sup> Karla C. Shippey, *Menyusun Kontrak Bisnis Internasional* ("Short Course In "International Contracts"), diterjemahkan oleh Hesti Widyaningrum ( Jakarta : PPM,2001), hal.1.

segala persyaratan dalam kontrak perdagangan internasional yang akan dilakukan dalam transaksi dagang internasional.

Salah satu badan internasional yang memiliki pengaruh besar dalam penetapan standar keseragaman interpretasi dalam transaksi dagang internasional adalah *The International Chamber of Commerce (ICC)*. ICC yang didirikan pada tahun 1919 merupakan salah satu badan non pemerintah. Dibentuknya badan yang berkedudukan di Paris ini bertujuan untuk melayani dunia usaha dengan memajukan perdagangan, penanaman modal, membuka pasar untuk barang dan jasa, serta memajukan aliran modal (*to serve world business by promoting trade and investment, open markets for goods and services, and the free flow of capital*).<sup>14</sup>

Selama ini ICC dipandang sebagai “corongnya” dunia usaha (pengusaha) untuk pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, dan kemakmuran. Peran ini sangat penting dalam kaitannya dengan keadaan dunia saat ini. Negara-negara di dunia kerap membuat kebijakan atau keputusan-keputusan yang dapat mempengaruhi perdagangan. Oleh karena itulah, peran atau adanya suatu badan di dunia yang menyuarakan para pedagang yang terkena oleh kebijakan atau keputusan suatu negara menjadi sangat penting.<sup>15</sup> Untuk itu, ICC mempunyai akses langsung kepada pemerintah negara-negara di dunia melalui *national committee ICC (KADIN Nasional)* yang terdapat hampir di setiap negara di dunia.

Peran penting ICC adalah sebagai badan dalam membuat kebijakan-kebijakan atau aturan-aturan yang dapat memfasilitasi perdagangan internasional. Peran lain yang cukup penting adalah<sup>16</sup> :

- a. sebagai forum penyelesaian sengketa khususnya melalui arbitrase ;
- b. sebagai forum untuk menyebarluaskan informasi dan kebijakan serta aturan-aturan hukum dagang internasional di antara pengusaha-pengusaha di dunia dan ;

---

<sup>14</sup> Huala Adolf (a.), *op.cit.*, hal.48.

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*

- c. memberikan pelatihan-pelatihan dan teknik-teknik merancang kontrak serta keahlian-keahlian praktis lainnya dalam perdagangan internasional.

ICC tidak berupaya menciptakan unifikasi hukum.<sup>17</sup> Kebijakan yang ditempuhnya adalah memberikan aturan-aturan dan standar-standar (*Rules and Standards*) di bidang hukum perdagangan internasional. Kedua bentuk aturan ini sifatnya tidak mengikat.<sup>18</sup> Hal ini sebenarnya tidak terlepas dari pendirian ICC bahwa dunia usaha sebaiknya tidak atau dipengaruhi sedikit mungkin oleh campur tangan penguasa (pemerintah). Dengan demikian, aturan-aturan yang dibuat ICC bersifat sukarela.<sup>19</sup> Namun, aturan-aturan ICC (termasuk standar-standar ICC) ini memiliki pengaruh yang cukup tinggi, yang bahkan beberapa aturannya (*Rules*) telah diikuti dengan sukarela dan seksama oleh para pelaku dagang. Selain itu, standar-standar yang dikeluarkan ICC pun telah banyak dimasukkan ke dalam kontrak-kontrak dagang yang dibuat oleh para pelaku bisnis.<sup>20</sup>

Dewasa ini, ICC memiliki enam belas komisi para ahli yang berasal dari sektor swasta.<sup>21</sup> Para ahli ini, terdiri dari berbagai bidang keahlian di bidang bisnis internasional. Keahlian bidang mereka antara lain mencakup teknis-teknis perbankan (jasa keuangan), perpajakan, hukum persaingan, telekomunikasi, HAKI (Hak Atas Kekayaan Intelektual), teknologi informasi, pengangkutan (udara dan laut), penanaman modal dan kebijakan perdagangan.<sup>22</sup>

Para ahli dalam komisi-komisi tersebut berperan cukup penting dalam merumuskan kebijakan, aturan-aturan, dan standar-standar yang digunakan atau diterapkan terhadap perdagangan internasional, termasuk kontrak internasional, meskipun sifatnya tidak mengikat. Maksud utama dengan adanya aturan-aturan tersebut adalah untuk mempermudah perusahaan-perusahaan atau para pedagang

---

<sup>17</sup> Huala Adolf (a.), *op.cit.*, hal.49.

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> *Ibid.*

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> *Ibid.*

di seluruh dunia untuk bertransaksi dagang dan mempermudah mereka membuat kontrak-kontrak dagang.<sup>23</sup> Aturan-aturan yang sifatnya tidak mengikat atau sukarela tersebut adalah sebagai berikut<sup>24</sup> :

- a. *ICC International Code on Sponsorship* (September 2003) ;
- b. *Copendium of ICC Rules on Children and Young People and Marketing* (April 2003) ;
- c. *ICC Rules for Expertise* (Januari 2003) ;
- d. *Paction-The Online Model Sales Contract Application Create, Negotiate and Sign Your Model Contracts Online* (2002) ;
- e. *ICC DOCDEX Rules* (Oktober 1997 dan Maret 2003) ;
- f. *ICC International Code of Sales Promotion* (Mei 2002) ;
- g. *GUIDEC II : General Usage for International Digitally Ensured Commerce* (Oktober 2001, dan *GUIDEC I* (6 November 1997) ;
- h. *Copendium of Rules for Users of The Telephone in Sales, Marketing and Research* (Juni 2001) ;
- i. *ICC International Code of Direct Marketing* (Septrember 1998 dan Juni 2001) ;
- j. *ICC International Code of Direct Selling* (Juni 1999) ;
- k. *ICC Rules of Conduct to Combat Extortion and Bribery* (1999) ;
- l. *ICC Recommended Code of Practice for Competition Authorities on Searches and Subpoenas of Computer Records* (16 Oktober 1998) ;
- m. *Model Clauses for use in Contracts involving Transborder Data Flows* (23 September 1998) ;
- n. *ICC Guidelines on Advertising and Marketing on the Internet* (April 1998) ;
- o. *The Rules of Arbitration of the ICC* (1 Januari 1998) ;
- p. *ICC International Code of Advertising Practice* (April 1997) ;
- q. *ICC International Customs Guidelines* (10 Juli 1997) ;
- r. *The Business Charter for Sustainable Development* (1996) ;
- s. *Rules for Pre-arbital referee* (1 Januari 1990) ;
- t. *The Uniform Customs and Practices for Documentary Credits* (UCP) 1933, 1994, dan 2000 ; dan
- u. *The International Commercial Terms (Incoterms)* (1936, 2000).

Salah satu bentuk aturan yang dikeluarkan oleh ICC sebagaimana disebutkan sebelumnya adalah *The International Commercial Terms* atau *Incoterms*. *Incoterms* digunakan sebagai panduan khusus yang dijadikan standarisasi persyaratan kontrak perdagangan secara umum yang dapat diterapkan

---

<sup>23</sup>*Ibid.*, hal.50.

<sup>24</sup>*Ibid.*

dalam suatu transaksi perdagangan di pasar internasional. *Incoterms* merupakan kodifikasi dari peraturan internasional untuk keseragaman interpretasi pasal-pasal kontrak dalam perdagangan internasional<sup>25</sup> yang telah diakui oleh pemerintah, otoritas hukum dan para pelaku perdagangan hampir di semua negara di dunia sebagai rujukan utama bagi penafsiran berbagai istilah yang biasa digunakan dalam transaksi komersial di dunia internasional.<sup>26</sup> Dalam penggunaannya, *Incoterms* tidak dengan sendirinya menjadi bagian dari kontrak, melainkan dapat menjadi bagian dari kontrak apabila para pihak berkeinginan untuk menggunakan *Incoterms* dengan secara khusus memasukkannya ke dalam kontrak.<sup>27</sup>

*Incoterms* ini merupakan perjanjian antara penjual dengan pembeli, dan bukan persoalan dari nakhoda maupun pemilik kapal.<sup>28</sup> Dalam *Incoterms*, penjual dan pembeli menetapkan hal-hal yang harus dilakukan dalam suatu persetujuan (*deal*) agar dapat memuaskan kedua belah pihak, yang dicantumkan dalam suatu kontrak, misalnya dalam hal transaksi, pembeli setuju untuk mengambil barang yang dibelinya dari pabrik milik penjual, mengumpulkan barang tersebut, memikul tanggung jawab serta biaya pengangkutan ke tempat tujuan. Sebaliknya, penjual dapat setuju untuk membawa barang yang dijualnya ke tempat pembeli.

*Incoterms* dibentuk untuk memberikan definisi baku secara universal mengenai istilah-istilah yang digunakan dalam transaksi perdagangan internasional, seperti misalnya CIF (*Cost Insurance and Freight*) dan FOB (*Free on Board*). Hal ini diperlukan karena dalam kegiatan transaksi perdagangan internasional akan terjadi pengiriman barang dari satu negara ke negara lain, dimana masalah pengiriman barang ini sangat penting karena menyangkut beberapa keadaan. Dalam proses pengiriman barang tersebut sangat mungkin akan timbul beberapa permasalahan seperti hilang atau rusaknya barang.

---

<sup>25</sup> R.P. Suyono, *Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (Jakarta : PPM, 2001), hal.305.

<sup>26</sup> *International Chamber of Commerce, Incoterms® 2010 ICC Rules for The Use of Domestic and International Trade Terms*, Edisi Bahasa Inggris dan Bahasa Indonesia, (Jakarta : ICC Services Publications Department, 2010), hal. 6.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*, hal.306.

Masalah pengiriman barang menyangkut beberapa hal seperti siapa yang berkewajiban untuk membayar ongkos angkut, biaya penimbunan, biaya asuransi, siapa yang menanggung resiko hilang dan rusaknya barang serta kapan resiko tersebut beralih dari penjual kepada pembeli.<sup>29</sup>

Disinilah peran penting *Incoterms* dalam transaksi perdagangan internasional dimana *Incoterms* berperan sebagai rujukan utama dalam membagi biaya dalam transaksi yang dilakukan dan tanggung jawab antara penjual dan pembeli.

Perekonomian sekarang ini telah memberikan akses yang lebih luas pada dunia usaha, mengingat semakin beraneka ragamnya jenis barang yang diperdagangkan dan semakin besar pula jumlah atau kuantitasnya dalam transaksi dagang internasional. Oleh karena itu, *Incoterms* akan memperlancar dan meningkatkan efisiensi transaksi dagang internasional dan juga mencegah terjadinya perselisihan dagang antar pihak-pihak yang bertransaksi.<sup>30</sup> Selain itu, resiko ketidakpastian yang disebabkan oleh perbedaan tafsir dan istilah yang digunakan dalam kontrak dapat dikurangi bahkan dihilangkan.<sup>31</sup>

*Incoterms* dipublikasikan pertama kali pada tahun 1936, dan hampir setiap sepuluh tahun sekali direvisi untuk menyesuaikan dengan kondisi perdagangan internasional terkini.<sup>32</sup> Revisi *Incoterms* terakhir dilakukan pada tanggal 27 September 2010 yang disebut *Incoterms® 2010 ICC Rules for The Use of Domestic and International Trade Terms* (yang selanjutnya disebut *Incoterms® 2010*), dimana *Incoterms® 2010* ini merupakan revisi dari *Incoterms 2000* dan efektif berlaku mulai tanggal 1 Januari 2011.<sup>33</sup>

Pada *Incoterms 2000*, menjelaskan interpretasi atas sekumpulan ketentuan atau sekumpulan istilah yang biasa digunakan di dalam suatu pelaksanaan perdagangan internasional, sehingga dapat mencegah dan mengurangi

---

<sup>29</sup> Shippey, *op.cit.*, hal.66.

<sup>30</sup> *International Chamber of Commerce, op.cit.*

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> Infoindo, "Danamon Kembangkan Trade Finance", [http://www.infoindo.com/index.php?option=com\\_content&view=article&d=1532:danamon-kembangkan-trade-finance&catid=59:finacial&Itemid=97](http://www.infoindo.com/index.php?option=com_content&view=article&d=1532:danamon-kembangkan-trade-finance&catid=59:finacial&Itemid=97), diakses pada 18 April 2011.

<sup>33</sup> *Ibid.*

kemungkinan ketidakpastian atau berbedanya interpretasi atas suatu ketentuan atau istilah yang digunakan. Dalam struktur *Incoterms* 2000, ketentuan-ketentuan dibagi menjadi grup-grup yang dibagi menjadi 4 (empat) klasifikasi yang berbeda.

Dimulai dari penamaannya yaitu ketentuan perdagangan dimana penjual menyediakan barang untuk pembeli ditempat kediamannya sendiri (disebut juga dengan kelompok E : *Ex Works*), kemudian kelompok yang kedua, dimana penjual dituntut untuk menyerahkan barang kepada pengangkut yang ditunjuk oleh pembeli (disebut juga dengan kelompok F : FCA, FAS, FOB), dilanjutkan dengan kelompok C dimana penjual diwajibkan untuk melakukan kontrak pengangkutan, namun tanpa resiko atas kehilangan atau kerusakan barang-barang serta biaya tambahan yang disebabkan oleh peristiwa yang mungkin terjadi setelah pengapalan dan selama dalam perjalanan (CFR, CIF, CPT, dan CIP), dan akhirnya kelompok D dimana penjual diwajibkan untuk memikul semua resiko dan biaya yang dibutuhkan untuk membawa barang ke negara tujuan (DAF, DES, DEQ, DDU, dan DDP).

Susunan pengklasifikasian dari ketentuan transaksi perdagangan internasional yang tercantum dalam *Incoterms* 2000 dapat diuraikan sebagai berikut :<sup>34</sup>

a. Group E – *Departure* (Pemberangkatan)

EXW - *Ex Works* (...disebut nama tempat), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Ex Works means that the seller delivers when he places the goods at the disposal of the buyer at the seller's premises or another named place (i.e. works, factory, warehouse, etc) not cleared for export and not loaded on any collecting vehicle.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang-barang, bila penjual telah menempatkan barang-barang tersebut untuk pembeli di tempat kediaman penjual atau di tempat lain yang ditentukan ( yaitu tempat kerja, pabrik, gudang, dan lain-lain), belum mengurus formalitas eksportnya dan juga tidak dimuat ke atas kendaraan pengangkut manapun.

---

<sup>34</sup> *International Chamber of Commerce, Incoterms* 2000, hal.8.

b. Group F – *Main Carriage Unpaid* (Angkutan Utama Belum Dibayar)

- (1) FCA - *Free Carrier* (...disebut nama tempat), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Free Carrier means that the seller delivers the goods, cleared for export, to the carrier nominated by the buyer at the named place. It should be noted that the chosen place of delivery has an impact on the obligations of loading and unloading the goods at that place. If delivery occurs at the seller's premises, the seller is responsible for loading. If delivery occurs at any other place, the seller is not responsible for unloading.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang-barang, yang telah mendapatkan izin ekspor, kepada pengangkut yang ditunjuk oleh pembeli di tempat yang disebutkan. Harus dicatat bahwa pemilihan tempat penyerahan mempunyai dampak kepada kewajiban muat bongkar barang-barang di tempat tersebut. Jika penyerahan terjadi di tempat penjual, maka penjual bertanggung jawab untuk memuat. Jika penyerahan terjadi di tempat lain, penjual tidak bertanggung jawab untuk membongkar barang tersebut.

- (2) FAS - *Free Alongside Ship* (...disebut nama pelabuhan), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Free Alongside Ship means that the seller delivers when the goods are placed alongside the vessel at the named port of shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of loss or damage to the goods from that moment.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang, bila barang-barang tersebut diletakkan di samping kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan. Hal ini berarti bahwa pembeli wajib memikul semua biaya dan semua resiko kehilangan atau kerusakan atas barang-barang mulai saat itu.



- (3) FOB - *Free On Board* (...disebut nama pelabuhan pengapalan), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Free On Board means that the seller delivers when the goods pass the ship's rail at the named port of shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of loss of or damage to the goods from that point.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang, bila barang-barang tersebut telah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan. Hal ini berarti bahwa pembeli wajib memikul semua biaya dan resiko atas kehilangan atau kerusakan barang mulai dari titik tersebut.

c. Group C – *Main Carriage* (Angkutan Utama Dibayar)

- (1) CFR - *Cost and Freight* (...disebut nama pelabuhan tujuan), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Cost and Freight means that the seller delivers when the goods pass the ship's rail in the port of shipment. The seller must pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination but the risk of loss of or damage to the goods, as well as any additional costs due to events occurring after the name of delivery, are transferred from the seller to the buyer.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang-barang, bila barang-barang tersebut telah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan. Penjual diwajibkan untuk membayar biaya-biaya dan ongkos angkut yang diperlukan untuk mengangkut barang-barang itu sampai ke pelabuhan tujuan yang disebut.

- (2) CIF - *Cost, Insurance and Freight* (...disebut nama pelabuhan tujuan), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Cost Insurance and Freight means that the seller delivers when the goods pass the ship's rail in the port of shipment. The seller must pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination but the risks of loss or damage to the goods, as well as any additional costs due to events occurring after the time of delivery, are transferred from the seller to the buyer. However, in CIF the seller also has to procure marine insurance against the buyer's risk of loss or damage to the goods during the carriage.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang-barang, bila barang-barang tersebut telah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan. Penjual diwajibkan untuk membayar semua biaya-biaya dan ongkos angkut yang diperlukan untuk mengangkut barang-barang sampai dengan ke pelabuhan tujuan yang disebut. Resiko kehilangan atau kerusakan atas barang-barang, termasuk setiap biaya sehubungan dengan peristiwa yang terjadi setelah waktu penyerahan tersebut berpindah dari penjual ke pembeli. Namun, dalam ketentuan CIF ini, penjual wajib pula menutup asuransi angkutan laut terhadap resiko rugi atau kerusakan atas barang-barang yang mungkin diderita oleh pembeli selama barang dalam perjalanan.

- (3) CPT - *Carriage Paid To* (...disebut nama pelabuhan tujuan), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Carriage paid to means that the seller delivers the goods to the carrier nominated by him but the seller must in addition pay the cost of carriage necessary to bring the goods to the named destination. This means that the buyer bears all risks and any other costs occurring after the goods have been so delivered.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang-barang kepada pengangkut yang ditunjuknya sendiri, dan penjual wajib pula untuk membayar ongkos angkut yang diperlukan untuk mengangkut barang-barang tersebut sampai ke tempat tujuan yang disebut. Hal ini berarti bahwa pembeli menanggung semua resiko dan membayar setiap ongkos yang timbul setelah barang-barang diserahkan.

- (4) CIP - *Carriage and Insurance Paid To* (...disebut nama pelabuhan tujuan), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Carriage and insurance paid to means that the seller delivers the goods to the carrier nominated by him, but the seller must in addition pay the cost of carriage necessary to bring the goods to the named destination. This means that the buyer bears all risks and any additional costs occurring after the goods have been so delivered. However, in CIP the seller also has to procure insurance against the buyer's risk of loss of or damage to the goods during the carriage.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang-barang kepada pengangkut yang ditunjuknya sendiri, tetapi penjual berkewajiban untuk membayar biaya pengangkutan yang diperlukan untuk mengangkut barang-barang sampai dengan ke tempat tujuan yang disebut. Hal ini berarti bahwa pembeli menanggung semua resiko dan membayar setiap biaya yang timbul, setelah barang-barang diserahkan. Namun dalam CIF, penjual juga wajib untuk menutup asuransi terhadap resiko kehilangan dan kerusakan atas barang dalam perjalanan.

d. Group D – *Arrival* (Sampai Tujuan)

- (1) DAF - *Delivered At Frontier* (...disebut nama tempat), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Delivered at frontier means that the seller delivers when the goods are placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport not unloaded, cleared for export, but not cleared for import at the named point and place at the frontier, but before the customs border of the adjoining country.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang-barang, bila barang-barang itu telah ditempatkan ke dalam kewenangan pembeli pada saat datangnya alat angkut, dalam

keadaan belum dibongkar, sudah diurus formalitas ekspornya , namun belum di urus formalitas impornya, berada di tempat atau pada titik yang disebut di wilayah perbatasan tetapi belum memasuki wilayah pabean dari negara yang bertetangga.

- (2) DES - *Delivered Ex Ship* (...disebut nama pelabuhan tujuan), yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Delivered Ex Ship means that the seller delivers when the goods are placed at the disposal of the buyer on board the ship not cleared for import at the named port of destination. The seller has to bear all the costs and risks involved in bringing the goods to be named port of destination before discharging.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang bila barang-barang itu ditempatkan ke dalam kewenangan pembeli di atas kapal, belum diurus formalitas ekspornya, di pelabuhan tujuan yang disebut. Penjual wajib untuk memikul semua biaya dan resiko yang terkait dengan pengangkutan barang-barang sampai ke pelabuhan tujuan yang disebut sebelum dibongkar.

- (3) DEQ - *Delivered Ex Quay* (...disebut nama pelabuhan tujuan). yang dalam *Incoterms* 2000 mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Delivered Ex Quay means that the seller delivers when the goods are placed at the disposal of the buyer not cleared for import an the quay (wharf) at the named port of destination. The seller has to bear all costs and risks involved in bringing the goods to the named port of destination and discharging the goods on the quay (wharf). The DEQ term requires the buyer to clear the goods for import and to pay for all formalities, duties, taxes, and other charges upon import.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang-barang itu ditempatkan ke dalam kewenangan pembeli di atas dermaga, belum diurus formalitas impornya, di pelabuhan tujuan yang disebut. Penjual wajib menanggung semua biaya dan resiko yang terkait dengan pengangkutan barang-barang sampai dengan ke pelabuhan tujuan yang disebut dan membongkar barang-

barang tersebut di atas dermaga. Dalam ketentuan DEQ menuntut pembeli untuk mengurus formalitas impor dan membayar semua biaya resmi, bea masuk, pajak-pajak, dan biaya-biaya lain yang dipungut atas impor.

- (4) DDU - *Delivered Duty Unpaid* (...disebut nama pelabuhan tujuan), yang dalam *Incoterms 2000* mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Delivered duty unpaid means that the seller delivers the goods to the buyer, not cleared for import, and not unloaded from any arriving means of transport at the named place of destination. The seller has to bear the costs and risks involved in bringing the goods there to, other than, where applicable, any duty (which term includes the responsibility for and the risks of the carrying out of customs formalities, and the payment of formalities, customs duties, taxes and other charges) for import in the country of destination. Such "duty" has to be borne by the buyer as well as any costs and risks caused by his failure to clear the goods for import in time.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang-barang kepada pembeli, belum mengurus formalitas impornya dan belum dibongkar dari atas alat angkut yang baru datang di tempat tujuan yang disebutkan. Penjual wajib menanggung semua biaya dan resiko yang terkait dengan pengangkutan barang-barang itu sampai ke tempat tujuan, kecuali bea masuk (istilah ini termasuk tanggung jawab mengurus formalitas pabean, pembayaran biaya resmi atau formalitas, bea masuk, pajak-pajak, dan biaya-biaya) yang diperlukan di negara tujuan. Bea masuk semacam itu harus ditanggung oleh pembeli termasuk semua biaya dan resiko yang disebabkan oleh kegagalannya mengurus formalitas impor pada waktunya.

- (5) DDP - *Delivered Duty Paid* (...disebut nama pelabuhan tujuan), yang dalam *Incoterms 2000* mempunyai pengertian sebagai berikut :

*Delivered duty paid means that the seller delivers the goods to the buyer, cleared for import, and not unloaded from any arriving means of transport at the named place of destination. The seller has to bear all*

*the costs and risks involved in bringing the goods thereto including, where applicable, any “duty” (which term includes the responsibility for and the risk of the carrying out of customs formalities and the payment of formalities, customs duties, taxes and other charges) for import in the country of destination.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang-barang kepada pembeli sudah diurus formalitas impornya, namun belum dibongkar dari atas alat angkut yang baru datang di tempat tujuan yang disebut. Penjual wajib memikul semua biaya-biaya dan resiko yang terkait dengan pengangkutan barang tersebut sampai dengan ke tempat tujuan, termasuk bea masuk maupun (istilah ini termasuk tanggung jawab mengurus formalitas pabean, pembayaran biaya resmi atau formalitas, bea masuk, pajak-pajak dan biaya-biaya lainnya) yang diperlukan di negara tujuan.

Setiap ketentuan yang terdapat dalam *Incoterms* 2000 tersebut memiliki arti dan pengertian yang berbeda-beda mengenai biaya, resiko, dan tanggung jawab di antara penjual dan pembeli.

Pada *Incoterms*® 2010 sebagai revisi dari *Incoterms* 2000, dijelaskan mengenai hak dan kewajiban pembeli dan penjual yang berhubungan dengan pengiriman barang yang meliputi proses pengiriman barang, penanggung jawab proses ekspor-impor, penanggung biaya yang timbul serta penanggung resiko bila terjadi perubahan kondisi barang yang terjadi akibat proses pengiriman.<sup>35</sup> Hal yang melatarbelakangi direvisinya *Incoterms* 2000 menjadi *Incoterms*® 2010 adalah sebagai berikut<sup>36</sup>:

- a. Perkembangan Global (*Global Developments*), dimana hal ini mencakup beberapa hal, yaitu :

- *Custom Free Zones*

---

<sup>35</sup>*Ibid.*

<sup>36</sup>*Incoterms* 2010 Videos Part 4, “Revision Rationale of Incoterm 2010”. <http://www.import-export-made-easy.com/incoterms-2010-video-2.html> , diakses pada 19 April 2011.

Bertambahnya kawasan dan berkembangnya jumlah perdagangan.

- *Electronic Communications*  
Meningkatnya pemakaian komunikasi elektronik seiring dengan berkembangnya teknologi dalam transaksi perdagangan internasional.
- *Changes to Transport Practices*  
Seiring dengan berkembangnya teknologi maka berkembang pula alat transport dalam pelaksanaan transaksi penyerahan barang dalam perdagangan internasional, dimana dalam *Incoterms* sebelumnya yaitu *Incoterms* 2000 dirasa kurang mengatur mengenai hal tersebut sehingga menimbulkan banyak permasalahan.
- *Security for Movement of Goods*  
Berkembangnya zaman, situasi dan kondisi yang sulit diprediksi, maka isu keamanan menjadi sangat penting dalam pengangkutan atau penyerahan barang.

b. *Update and Consolidate* (Teraktual dan Konsolidatif)

*Incoterms*® 2010 memberikan pengaturan terhadap hal-hal teraktual dalam pelaksanaan transaksi penyerahan barang perdagangan internasional saat ini. Selain itu *Incoterms*® 2010 ini juga mencakup hal-hal maupun pihak yang terlibat dalam praktik penyerahan barang dalam perdagangan internasional secara lebih menyeluruh. Dalam rangka menciptakan ketentuan dalam syarat penyerahan barang yang lebih teraktual dan menyeluruh, *Incoterms*® 2010 menjelaskan hal-hal yang diaturnya secara lebih ringkas (*simplify*), jelas (*clarify*), dan anti bias atau tidak bias gender (*gender neutral*).

c. *Explain and Reflect* (Menjelaskan dan Merefleksikan)

Di dalam *Incoterms*® 2010 digunakan istilah dan pemilihan kata yang jelas dan juga menjelaskan seperangkat *3 Letters Trade Terms* yang mencerminkan praktek *business to business* dalam kontrak penjualan barang. *Incoterms*® 2010 menguraikan tugas (*tasks*), biaya-biaya yang dikeluarkan (*costs*), serta risiko-risiko (*risks*) yang mungkin muncul selama proses penyerahan barang dari penjual kepada pembeli dalam perdagangan internasional.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka terdapat fitur-fitur baru di dalam *Incoterms* ® 2010, yaitu :

- a. Dua ketentuan *Incoterms* baru, yaitu DAT (*Delivered at Terminal*) dan DAP (*Delivered at Place*) yang menggantikan ketentuan DAF (*Delivered At*

*Frontier*), DES (*Delivered Ex Ship*), DEQ (*Delivered Ex Quay*), dan DDU (*Delivered Duty Unpaid*).

b. Berubahnya jumlah klasifikasi dari 11 ketentuan *Incoterms*® 2010.

Pada *Incoterms* 2000, ketentuan penyerahan barang dibagi menjadi 4 (empat) klasifikasi, yaitu *Groups of Letters*, diantaranya *E (departure)*, *C (main carriage)*, *F (main carriage unpaid)*, dan *D (arrival)*. Namun, pada *Incoterms*® 2010, klasifikasi dari ketentuan-ketentuan tersebut mengalami perubahan menjadi 11 ketentuan *Incoterms*® 2010 yang disajikan di dalam dua klasifikasi yang berbeda, yaitu :

1. Ketentuan untuk setiap moda atau beberapa moda transpor (*Rules for Any Mode or Modes of Transport*), yang terdiri dari :

a) EXW (*Ex Works*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>37</sup>:

*ExWorks means that the seller delivers when it places the goods at the disposal of the buyer at the seller's premises or at another named place (i.e., works, factory, warehouse, etc.*

Berdasarkan pengertian di atas dapat dikatakan bahwa dalam ketentuan EXW, penjual mengantarkan ketika ia menempatkan barang atas pengaturan pembeli di tempat penjual atau di tempat lain yang disebutkan (yaitu bengkel, pabrik, gudang, dan lain-lain).

b) FCA (*Free Carrier*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>38</sup> :

---

<sup>37</sup> *International Chamber of Commerce, op.cit.*, hal. 26.

<sup>38</sup> *Ibid.*, hal.40.



*Free Carrier means that the seller delivers the goods to the carrier or another person nominated by the buyer at the seller's premises or another named place.*

Berdasarkan pengertian di atas dapat dikatakan bahwa dalam ketentuan FCA, penjual mengantarkan barang kepada pengangkut atau orang lain yang ditunjuk oleh pembeli di tempat penjual atau tempat lain yang disebutkan.

- c) CPT (*Carriage Paid To*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>39</sup>:

*Carriage Paid To means the seller delivers the goods to the carrier or another person nominated by the seller at an agreed place (if any such place is agreed between the parties) and that the seller must contract for and pay the costs of carriage necessary to bring the goods to the named place of destination.*

Berdasarkan pengertian di atas dapat dikatakan bahwa dalam ketentuan CPT, penjual mengantarkan barang kepada pengangkut atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di tempat yang telah disepakati (jika terdapat tempat yang telah disepakati di antara para pihak) dan bahwa penjual wajib melakukan kontrak dan membayar ongkos pengangkutan yang diperlukan untuk membawa barang ke tempat tujuan yang disebutkan.

- d) CIP (*Carriage and Insurance Paid To*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>40</sup> :

*Carriage and Insurance Paid to means that the seller delivers the goods to the carrier or another person nominated by the seller at an agreed place (if any such place is agreed between the parties) and that the seller must contract for and pay the costs of carriage necessary to bring the goods to the named place of destination. The*

---

<sup>39</sup> *Ibid.*, hal.58.

<sup>40</sup> *Ibid.*, hal.72.

*seller also contracts for insurance cover against the buyer's risk of loss of or damage to the goods during the carriage.*

Berdasarkan pengertian di atas dapat dikatakan bahwa dalam ketentuan CPT, penjual mengantarkan barang kepada pengangkut atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di tempat yang telah disepakati (jika terdapat tempat yang telah disepakati di antara para pihak) dan bahwa penjual wajib melakukan kontrak dan membayar ongkos pengangkutan yang diperlukan untuk membawa barang ke tempat tujuan yang disebutkan. Penjual juga melakukan kontrak untuk asuransi terhadap resiko kehilangan atau kerusakan barang bagi pembeli selama pengangkutan.

- e) DAT (*Delivered at Terminal*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>41</sup> :

*Delivered at Terminal means that the seller delivers when the goods once unloaded from the arriving means of transport, are placed at the disposal of the buyer at a named terminal at the named port or place of destination. Terminal includes any places, whether covered or not, such as a quay, warehouse, container yard or road, rail or air cargo terminal. The seller bears all risks involved in bringing the goods to and unloading them at the terminal at the named port or place of destination.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual mengantarkan barang sesaat setelah dibongkar dari sarana transpor yang telah tiba yang ditempatkan atas pengaturan pembeli di terminal yang disebutkan, di pelabuhan atau di tempat tujuan yang disebutkan. Terminal disini termasuk setiap tempat, baik tertutup atau tidak tertutup, seperti dermaga, gudang, lapangan peti kemas atau terminal kargo angkutan darat, kereta api atau terminal kargo udara. Penjual menanggung semua resiko yang terjadi dalam

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, hal. 92.

membawa barang dan membongkarnya di terminal, di pelabuhan atau tempat yang disebutkan.

- f) DAP (*Delivered at Place*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>42</sup> :

*Delivered at Place means that the seller delivers when the goods are placed at the disposal of the buyer in the arriving means of transport ready for unloading at the named place of destination. The seller bears all risks involved in bringing the goods to the named place.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa ketentuan DAP berarti bahwa penjual mengantarkan barang ketika barang ditempatkan atas pengaturan pembeli pada sarana transpor yang tiba yang siap untuk dibongkar di tempat yang telah disebutkan. Penjual menanggung semua resiko dalam membawa barang ke tempat yang disebutkan.

- g) DDP (*Delivered Duty Paid To*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>43</sup> :

*Delivered Duty Paid to means that the seller delivers the goods when the goods are placed at the disposal of the buyer, cleared for import on the arriving means of transport ready for unloading at the named place of the destination. The seller bears all costs and risks involved in bringing the goods to the places of destination and has an obligation to clear the goods not only for export but also import, to pay any duty for both export and import and to carry out all customs formalities.*

Berdasarkan pengertian tersebut dapat dikatakan bahwa penjual mengantarkan barang ketika barang ditempatkan atas pengaturan pembeli, diselesaikan untuk impor pada sarana transpor yang tiba

---

<sup>42</sup> *Ibid.*, hal.106.

<sup>43</sup> *Ibid.*, hal.120.

yang siap untuk dibongkar di tempat tujuan yang disebutkan. Penjual menanggung semua biaya dan resiko dalam membawa barang ke tempat tujuan dan memiliki kewajiban untuk menyelesaikan izin barang tidak hanya untuk ekspor tetapi juga untuk impor, membayar bea baik untuk ekspor dan impor dan untuk melakukan semua prosedur kepabeanan.

2. Ketentuan Untuk Transpor Laut dan Perairan Sungai dan Danau, yang terdiri dari :

a) FAS (*Free Alongside Ship*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>44</sup> :

*Free Alongside Ship means that the seller delivers when the goods are placed alongside the vessel (e.g., on a quay or a barge) nominated by the buyer at the named port of shipment. The risk of loss or damage to the goods passes when the goods are alongside the ship and the buyer bears all costs from that moment onwards.*

Berdasarkan pengertian tersebut dapat dikatakan bahwa penjual mengantarkan barang ketika barang ditempatkan di samping kapal, (misalnya pada dermaga atau kapal tongkang) yang ditunjuk oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan. Risiko kehilangan atau kerusakan barang beralih ketika barang telah ditempatkan di samping kapal dan sejak saat itu pembeli menanggung semua biaya.

b) FOB (*Free on Board*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>45</sup> :

---

<sup>44</sup> *Ibid.*, hal.136.

<sup>45</sup> *Ibid.*, hal.150.

*Free on Board means that the seller delivers the goods on board the vessel nominated by the buyer at the named port of shipment or procures the goods already so delivered. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel, and the buyer bears all costs from that moment onwards.*

Berdasarkan pengertian tersebut maka dapat dikatakan bahwa penjual menyerahkan barang sampai di atas kapal yang ditunjuk atau ditentukan oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau mengadakan barang yang telah diserahkan. Resiko kehilangan atau kerusakan barang beralih ketika barang sudah ditempatkan di atas kapal dan sejak saat itu pembeli menanggung semua biaya yang timbul.

- c) CFR (*Cost and Freight*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>46</sup> :

*Cost and Freight means that the seller delivers the goods on board the vessel or procures the goods already so delivered. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel. The seller must contract for and pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination.*

Berdasarkan pengertian tersebut dapat dikatakan bahwa penjual mengantarkan barang di atas kapal atau mengadakan barang yang sudah tersedia untuk diantarkan. Risiko kehilangan atau kerusakan barang beralih pada saat barang sudah berada di atas kapal. Penjual wajib melakukan kontrak dan membayar biaya serta *freight* yang diperlukan untuk membawa barang ke pelabuhan tujuan yang disebutkan.

- d) CIF (*Cost Insurance and Freight*), yang dalam *Incoterms*® 2010 mempunyai pengertian sebagai berikut<sup>47</sup> :

---

<sup>46</sup> *Ibid.*, hal.164.

<sup>47</sup> *Ibid.*, hal.180.

*Cost Insurance and Freight means that the seller delivers the goods on board the vessel or procures the goods already so delivered. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel. The seller must contract for and pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination.*

Berdasarkan pengertian tersebut, maka dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang-barang di atas kapal. Risiko kehilangan atau kerusakan barang beralih ketika barang sudah berada di atas kapal. Penjual wajib melakukan kontrak dan membayar biaya dan *freight* yang diperlukan dalam membawa barang ke pelabuhan tujuan yang disebutkan.

c. Ketentuan untuk perdagangan domestik dan internasional (*Rules for Domestic and International Trade*)<sup>48</sup>

Ketentuan *Incoterms* secara tradisional telah digunakan dalam kontrak penjualan internasional di mana barang melintasi perbatasan negara dan dapat pula digunakan dalam perdagangan domestik.

d. Catatan petunjuk (*Guidance Note*)<sup>49</sup>

Di bagian awal setiap ketentuan di dalam *Incoterms*® 2010, terdapat catatan petunjuk yang menjelaskan landasan atau hal-hal dasar dari setiap ketentuan *Incoterms*® 2010, seperti kapan seharusnya ketentuan tersebut digunakan, kapan resiko beralih, dan bagaimana biaya dialokasikan antara penjual dan pembeli. Catatan petunjuk ini bukanlah bagian dari ketentuan *Incoterms*® 2010 yang berlaku sekarang, melainkan dimaksudkan untuk membantu pengguna *Incoterms*® 2010 secara akurat dan efisien.

---

<sup>48</sup> *Ibid.*, hal.17.

<sup>49</sup> *Ibid.*

e. Komunikasi Elektronik (*Electronic Communications*)

Versi *Incoterms* terdahulu dalam ketentuannya telah menetapkan dokumen-dokumen yang dapat digantikan oleh pesan EDI. Di dalam *Incoterms*® 2010 ini telah diatur mengenai dokumen-dokumen elektronik yang efeknya disamakan dengan dokumen komersial (di atas kertas), sepanjang para pihak menyetujui hal ini. Pengaturan ini memfasilitasi evolusi prosedur elektronik yang sangat dipengaruhi oleh perkembangan teknologi. Menurut *Incoterms*® 2010, dokumen komersial (di atas kertas) dapat digantikan oleh catatan elektronik misalnya dalam hal prosedur, kontrak jika pihak telah sepakat, atau bila format elektronik berlaku umum.

f. Pertanggungjawaban Asuransi (*Insurance Cover*)<sup>50</sup>

Di dalam *Incoterms*® 2010 adalah versi *Incoterms* pertama yang mengatur mengenai hal ini sejak adanya revisi dari *Institute Cargo Clauses* dan mempertimbangkan perubahan yang dibuat terhadap klausula-klausula yang dibuat. Ketentuan *Incoterms*® 2010 menempatkan informasi kewajiban yang berkaitan dengan asuransi dalam pasal A3/B3 yang berhubungan dengan kontrak pengangkutan dan asuransi. Ketentuan ini telah dipindahkan dari pasal-pasal yang lebih umum yang terdapat dalam pasal A10/B10 dari *Incoterms* 2000 dan mengubahnya dengan maksud untuk menjelaskan kewajiban para pihak.

g. Izin terkait keamanan dan informasi yang diisyaratkan untuk perizinan (*Security related clearances and information required for such clearances*).<sup>51</sup>

Meningkatnya kekhawatiran tentang keamanan yang terjadi saat ini dalam perpindahan barang, mensyaratkan verifikasi bahwa barang tidak menimbulkan ancaman. Oleh karena itu, di dalam *Incoterms*® 2010 telah mengatur kewajiban antara pembeli dan penjual untuk mendapatkan atau

---

<sup>50</sup> *Ibid.*, hal.18.

<sup>51</sup> *Ibid.*

memberikan bantuan dalam mendapatkan izin terkait keamanan perpindahan barang.

h. Pungutan penanganan terminal (*Terminal Handling Charges*)<sup>52</sup>

Berdasarkan ketentuan CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP dan DDP, penjual wajib membuat pengaturan untuk pengangkutan barang ke tempat tujuan yang disepakati. Sementara pengangkutan dibayar oleh penjual, pengangkutan itu sebenarnya dibayarkan oleh pembeli sebagai ongkos pengangkutan sesuai kebiasaan dimana biasa dimasukkan dalam total harga penjualan oleh penjual. Ongkos pengangkutan ini terkadang mencakup biaya penanganan dan pemindahan barang dalam pelabuhan atau fasilitas terminal peti kemas. Pengangkut atau operator terminal sangat mungkin membebankan biaya-biaya ini kepada pembeli yang menerima barang. Dalam hal ini, tentu pembeli akan menghindari untuk membayar layanan yang sama dua kali, yaitu pertama kepada penjual sebagai bagian dari total harga, kedua secara independen kepada pengangkut atau operator terminal. *Incoterms*® 2010 ini berusaha untuk mengatur pengalokasian biaya tersebut secara jelas di setiap ketentuan *Incoterms* yang relevan.

i. *String Sales*<sup>53</sup>

Dalam penjualan komoditas sebagai kebalikan dari penjualan barang manufaktur, kargo seringkali menjual barang-barang di dalam perjalanan selama transit (*down a string*). Ketika hal ini terjadi, penjual tidak menaikkan barang ke kapal karena barang tersebut sudah dikirimkan oleh penjual pertama dalam rentetan. Maka, penjual melaksanakan kewajibannya tidak dengan mengantarkan barang, tetapi dengan pengadaan barang yang telah dikirim. Untuk tujuan klarifikasi, *Incoterms*® 2010 mengatur kewajiban untuk mengadakan barang yang

---

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> *Ibid.*



dikirimkan sebagai alternatif kewajiban untuk mengirimkan barang dalam ketentuan *Incoterms*.

Dengan telah dikeluarkannya *Incoterms*® 2010 atas revisi *Incoterms* 2000, telah diatur beberapa hal yang baru yang sebelumnya belum diatur dan menutupi segala kekurangan yang ada di dalam *Incoterms* sebelumnya serta memudahkan para pihak yang melakukan transaksi bisnis internasional.

Kini dapat dikatakan bahwa perdagangan internasional merupakan usaha yang penuh resiko. Barang-barang atau komoditas yang diperjualbelikan telah melintasi batas negara baik yang melalui laut, darat, dan udara dari penjual kepada pembeli. Dalam pelaksanaan perdagangan internasional, barang-barang atau komoditas tersebut sebagian besar diangkut melalui laut.<sup>54</sup> Pengangkutan dari laut tidak begitu saja bebas dari resiko dan bahkan seringkali timbul permasalahan, seperti rancunya atau salah tafsirnya hak dan kewajiban para pihak dalam hal ini penjual dan pembeli yang melakukan transaksi dagang internasional, maupun mengenai barang yang diperjualbelikan, mulai dari barang menjadi susut, cacat atau berkurang yang menyebabkan ketidaksesuaian atas barang yang diperjualbelikan.

Berdasarkan beberapa ketentuan penyerahan barang dalam perdagangan internasional melalui laut, salah satu yang paling sering diterapkan adalah ketentuan FOB (*Free On Board*). Dalam ketentuan FOB, harus ditentukan tempat dimana barang yang akan dijual itu harus diserahkan secara fisik kepada pembeli, sedangkan di lain pihak, syarat penyerahan juga berarti penentuan biaya yang menjadi tanggung jawab penjual.<sup>55</sup> Berdasarkan hal inilah, Penulis merasa tertarik untuk mengetahui lebih lanjut mengenai ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010, sehingga Penulis mengambil judul **“Aspek Hukum Ketentuan *Free On Board* Menurut *Incoterms* 2000 (Studi Kasus Sengketa PT Indah Kiat Pulp & Paper v. PT Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans)”** sebagai judul bagi penelitian skripsi Penulis.

---

<sup>54</sup> Amir M.S., *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, (Jakarta : Penerbit PPM, 2003) hal.111.

<sup>55</sup> *Ibid*, hal.197.

## 1.2 Pokok Permasalahan

Pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

- a. Apa saja kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 ?
- b. Bagaimanakah implikasi yuridis ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 terhadap pengalihan risiko, biaya dan kepemilikan barang?
- c. Bagaimanakah pandangan pengadilan terhadap ketentuan FOB ?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan tersebut, maka pembahasan lebih lanjut mengenai keberadaan syarat penyerahan barang dengan FOB dalam penulisan ini mempunyai tujuan sebagai berikut :

- a. Tujuan Umum  
Untuk mengetahui aspek hukum *Free On Board* (FOB) menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010.
- b. Tujuan Khusus
  1. Untuk mengetahui kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010.
  2. Untuk mengetahui implikasi yuridis ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 terhadap pengalihan risiko, biaya dan kepemilikan barang.
  3. Untuk mengetahui pandangan pengadilan terhadap ketentuan FOB.

## 1.4 Kerangka Konseptual

Terdapat berbagai macam cara penyerahan barang dalam transaksi perdagangan internasional. Selain itu, penyerahan barang dalam perdagangan

internasional juga dapat menggunakan berbagai macam moda, diantaranya melalui darat, laut maupun udara. Namun demikian, penulis memberikan batasan permasalahan dalam tulisan ini hanya terhadap hal-hal yang berkaitan dengan ketentuan pengiriman barang (*legal delivery*) dalam transaksi perdagangan internasional yang menggunakan moda melalui laut yaitu ketentuan FOB berdasarkan ketentuan yang diatur menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010.

Berdasarkan batasan tersebut di atas, penulis memberikan definisi mengenai istilah-istilah tertentu yang berkaitan dengan pokok bahasan yang dikutip dari beberapa sumber agar bahasan tidak meluas, yaitu :

a. *Incoterms*

*Incoterms* adalah seperangkat peraturan internasional tentang pengertian syarat perdagangan sebagai acuan yang dapat digunakan oleh pelaku perdagangan internasional untuk memperoleh kepastian tentang rumusan tanggung jawab masing-masing pihak secara sederhana dan aman.<sup>56</sup>

b. FOB (*Free on Board*) adalah klausula yang mensyaratkan kepada penjual untuk mengantarkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau mengadakan barang yang diantarkan.<sup>57</sup>

c. Penjual adalah pihak yang menyerahkan benda dan hak milik atas benda. Penjual dapat berstatus pengusaha atau bukan pengusaha yang mewakili kepentingan diri sendiri atau pihak lain atau kepentingan badan hukum. Pengusaha adalah penjual yang menjalankan perusahaan.<sup>58</sup>

d. Pembeli, yaitu pihak yang membayar harga benda. Pembeli dapat berstatus pengusaha atau bukan pengusaha, yang dapat mewakili kepentingan diri sendiri atau pihak lain atau kepentingan badan hukum.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *op.cit.*, hal.140.

<sup>57</sup> *International Chamber of Commerce, op.cit.*, hal.150.

<sup>58</sup> C.S.T.Kansil, *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta : Aksara Baru, 1979), hal.44.

## 1.5 Metode Penulisan

Untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini, maka penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif dilakukan dengan cara meneliti bahan atau sumber pustaka berupa norma hukum tertulis atau hukum positif yang berlaku<sup>60</sup> yang dalam hal ini penulis menggunakan bahan-bahan pustaka yang berkaitan dengan kegiatan transaksi dagang internasional. Adapun dari segi sifat penelitian, maka penelitian ini adalah penelitian deskriptif, dimana penelitian ini akan memberikan penjelasan mengenai kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010, implikasi yuridis ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 terhadap pengalihan resiko, biaya dan kepemilikan barang, serta pandangan pengadilan mengenai ketentuan FOB.

Penelitian ini menggunakan jenis data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari kepustakaan.<sup>61</sup> Data sekunder terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, tertier. Bahan hukum primer adalah bahan-bahan yang isinya mempunyai kekuatan mengikat kepada masyarakat.<sup>62</sup> Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi sumber primer serta implementasinya<sup>63</sup>, dan bahan hukum tertier adalah bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap sumber primer atau sumber sekunder.<sup>64</sup> Bahan hukum primer dalam hal ini adalah *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010, yang dikeluarkan oleh ICC (*International Chamber of Commerce*) sebuah lembaga internasional yang mengeluarkan *standards and rules* yang salah satunya adalah *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 sebagai panduan

---

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> Sri Mamudji *et.al.*, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta : Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hal.10.

<sup>61</sup> *Ibid.*, hal.28.

<sup>62</sup> *Ibid.*, hal.30.

<sup>63</sup> *Ibid.*, hal.31.

<sup>64</sup> *Ibid.*

bagi masyarakat internasional yang melakukan transaksi dagang internasional, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Sedangkan untuk bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi bahan hukum primer serta implementasinya berupa buku-buku dan bahan hukum terkait, dan untuk bahan sumber tersier yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa kamus. Dalam melakukan analisis digunakan metode analisis data secara metode kualitatif, artinya yang dinyatakan dalam penelitian secara tertulis.<sup>65</sup> Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Dalam penulisan ini, penulis menguraikan permasalahan yang akan dibahas dalam lima bab yang sistematikanya adalah sebagai berikut :

Bab I berjudul Pendahuluan. Dalam bab ini berisi mengenai latar belakang, pokok permasalahan, tujuan penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II berjudul Kewajiban Penjual dan Pembeli dalam Ketentuan *Free on Board* (FOB) Menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010. Bab ini terdiri dari dua sub bab besar. Sub bab pertama membahas mengenai kewajiban penjual dan pembeli menurut ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Pada sub bab kedua membahas mengenai kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan *Free On Board* (FOB) menurut *Incoterms* 2000, dan pada sub bab ketiga membahas mengenai kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan *Free On Board* (FOB) menurut *Incoterms*® 2010.

Bab III berjudul Implikasi Yuridis Ketentuan *Free On Board* (FOB) Menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 Terhadap Pengalihan Risiko, Biaya dan Kepemilikan Barang. Bab ini terdiri dari beberapa sub bab. Sub bab pertama membahas mengenai implikasi yuridis terhadap pengalihan risiko dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms*® 2010. Pada sub bab kedua membahas

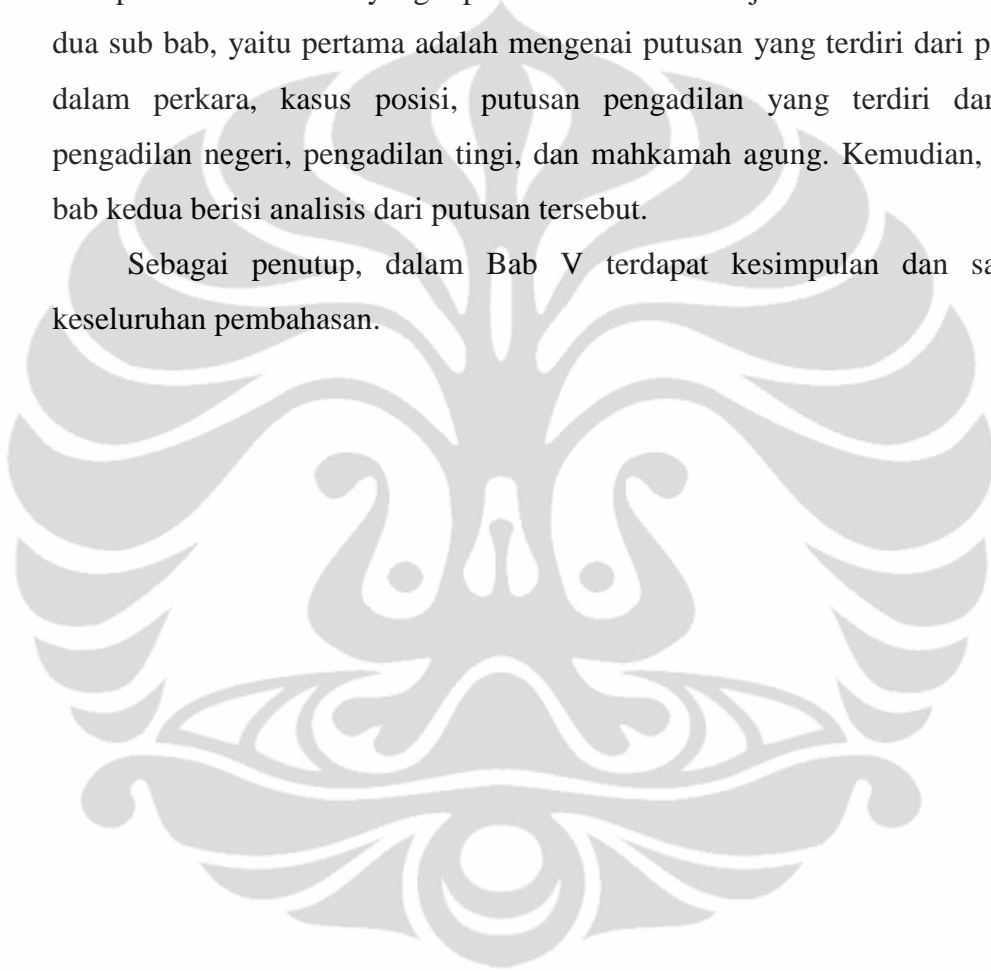
---

<sup>65</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum Cet.3*, (Jakarta:UI-Press,1986), hal.67.

mengenai implikasi yuridis terhadap biaya dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms*® 2010. Pada sub bab ketiga membahas mengenai implikasi yuridis terhadap kepemilikan barang dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms*® 2010.

Bab IV berjudul Pandangan Pengadilan Terhadap Ketentuan FOB (*Free On Board*). Bab ini berisi mengenai analisa putusan pengadilan yang perkaranya terdapat ketentuan FOB yang dipakai dalam transaksi jual beli. Bab ini terdiri dari dua sub bab, yaitu pertama adalah mengenai putusan yang terdiri dari para pihak dalam perkara, kasus posisi, putusan pengadilan yang terdiri dari putusan pengadilan negeri, pengadilan tinggi, dan mahkamah agung. Kemudian, pada sub bab kedua berisi analisis dari putusan tersebut.

Sebagai penutup, dalam Bab V terdapat kesimpulan dan saran dari keseluruhan pembahasan.



## BAB 2

### KEWAJIBAN PENJUAL DAN PEMBELI DALAM KETENTUAN FREE ON BOARD (FOB) MENURUT INCOTERMS 2000 DAN INCOTERMS ® 2010

Setiap disepakatinya perjanjian jual dalam transaksi bisnis, di dalamnya pasti terdapat hak dan kewajiban diantara para pihak yang terikat dalam transaksi tersebut. Sebelum memasuki pembahasan mengenai kewajiban penjual dan pembeli, ada baiknya mengulas sedikit mengenai jual beli. Jual beli adalah jual beli (perusahaan) yakni suatu perjanjian timbal balik antara penjual dan pembeli, dengan mana pihak penjual mengikatkan diri untuk menyerahkan suatu benda, sedangkan pihak pembeli mengikatkan diri untuk membayar harga benda sebagai yang sudah diperjanjikan.<sup>66</sup> Jual beli yang akan dibahas pada bab ini adalah jual beli yang dilakukan oleh perusahaan.

Menurut Zeylemaker, jual beli perusahaan adalah suatu perjanjian jual beli sebagai perbuatan perusahaan, yakni perbuatan pedagang atau pengusaha lainnya, yang berdasarkan perusahaannya atau jabatannya melakukan perjanjian jual beli.<sup>67</sup> Maka dapat dikatakan, jual beli perusahaan adalah perjanjian jual beli yang bersifat khusus. Kekhususan itu terletak pada beberapa hal, yaitu :

- a. Jual beli perusahaan merupakan suatu perbuatan perusahaan, yang menurut Polak merupakan perbuatan yang direncanakan terlebih dahulu untung ruginya dan segala sesuatu itu dicatat dalam pembukuan. Maka, perbuatan jual beli disini bukanlah untuk kepentingan sendiri sebagai konsumen, tetapi untuk kepentingan perusahaan atau jabatannya dalam perusahaan itu.<sup>68</sup>
- b. Para pihak dalam perjanjian, di mana salah satu pihak (penjual atau pembeli) atau kedua belah pihak merupakan pengusaha, yaitu orang atau badan hukum yang menjalankan perusahaan. Pihak tersebut belum tentu

---

<sup>66</sup> H.M.M Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 4 tentang Hukum Jual Beli Perusahaan*, (Jakarta : Djambatan, 1992), hal.1.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> *Ibid.*

berada di tempat atau wilayah yang sama dan kebanyakan bertempat tinggal saling berjauhan (beda negara).<sup>69</sup>

- c. Barang-barang yang diperjualbelikan, biasanya adalah barang dagangan atau barang-barang yang tidak untuk dipakai sendiri atau kepentingan konsumsi pribadi, melainkan untuk dijual lagi kepada orang lain atau untuk dipergunakan bagi kepentingan perusahaannya.<sup>70</sup>
- d. Pengangkutan merupakan sarana yang biasa dilakukan pada waktu penjual menyerahkan barang-barangnya kepada pembeli. Pengangkutan ini dapat melalui darat, laut, perairan darat, udara dan laut. Oleh karena barang-barang yang diangkut biasanya berjumlah besar dan berat, maka pengangkutan yang sering dipergunakan adalah pengangkutan laut.<sup>71</sup>
- e. Syarat-syarat dalam perjanjian jual beli perusahaan. Perjanjian jual beli perusahaan sering disertai dengan syarat-syarat, misalnya ketentuan FOB (*Free on Board*).<sup>72</sup>

Berdasarkan penjelasan tersebut kiranya dapat dipahami bahwa perjanjian jual beli seperti halnya perjanjian-perjanjian yang lain, menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihaknya yaitu penjual dan pembeli sebagai tanggung jawab mereka.

Pengertian hak, Kamus Besar Bahasa Indonesia memberikan definisi hak sebagai berikut, “Yang benar; milik; kepunyaan; kewenangan; kekuasaan untuk berbuat sesuatu; kekuasaan yang benar atas sesuatu atau untuk menuntut sesuatu.”.<sup>73</sup> Sedangkan, kata kewajiban berasal dari kata “wajib” yang menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia mempunyai pengertian sebagai berikut, “ harus melakukan ; tidak boleh tidak dilaksanakan/ditinggalkan; sudah semestinya;

---

<sup>69</sup> *Ibid.*, hal.2.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Cet.3*, (Jakarta : Balai Pustaka, 1990), hal.292.



harus.”.<sup>74</sup> Adapun pengertian kewajiban menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah sebagai berikut, “sesuatu yang harus dilaksanakan ; keharusan; yang harus dilaksanakan.”.<sup>75</sup>

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa hak adalah sesuatu yang dimiliki atau kewenangan yang dimiliki oleh seseorang untuk melakukan sesuatu dimana pelaksanaannya bergantung pada seseorang yang mempunyai hak tersebut apakah dia akan melakukan sesuatu itu atau tidak. Sedangkan pengertian kewajiban yang telah disebutkan sebelumnya, dapat diartikan sebagai suatu keharusan untuk melakukan sesuatu dan pantang untuk tidak melakukan sesuatu tersebut.

## **2.1 Kewajiban Penjual dan Pembeli Menurut Ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata)**

Dalam perjanjian jual beli, ada beberapa pihak yang terkait yakni penjual dan pembeli yang berbeda tempat dan kedudukannya maupun pihak-pihak lain yang berkepentingan, yakni sebagai berikut :

### **1. Pihak Penjual**

Pihak penjual, yaitu pihak yang menyerahkan benda dan hak milik atas benda. Penjual dapat berstatus pengusaha atau bukan pengusaha yang mewakili kepentingan diri sendiri atau pihak lain atau kepentingan badan hukum. Pengusaha adalah penjual yang menjalankan perusahaan.<sup>76</sup>

### **2. Pihak pembeli, yaitu pihak yang membayar harga benda. Pembeli dapat berstatus pengusaha atau bukan pengusaha, yang dapat mewakili kepentingan diri sendiri atau pihak lain atau kepentingan badan hukum.<sup>77</sup>**

---

<sup>74</sup> *Ibid.*, hal. 1006.

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> C.S.T.Kansil, *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta : Aksara Baru, 1979), hal.44.

<sup>77</sup> *Ibid.*

### 2.1.1 Kewajiban Penjual Menurut Ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

Sebelum membahas kewajiban penjual menurut ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), ada baiknya membahas mengenai jual beli menurut KUHPerdata. Jual beli menurut KUHPerdata adalah suatu perjanjian bertimbang balik dalam mana pihak yang satu (si penjual) berjanji untuk menyerahkan hak milik atas barang, sedang pihak lainnya berjanji untuk membayar harga yang terdiri atas sejumlah uang sebagai imbalan dari perolehan hak milik tersebut.<sup>78</sup> Hal ini diatur dalam pasal 1457 KUPerdata yang berbunyi sebagai berikut, “Jual beli adalah suatu perjanjian, dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk menyerahkan suatu kebendaan, dan pihak yang lain untuk membayar harga yang telah dijanjikan.”<sup>79</sup>

Perjanjian jual beli mempunyai unsur-unsur pokok, yaitu barang dan harga.<sup>80</sup> Sesuai dengan asas konsensualisme yang menjiwai hukum perjanjian perdata, bahwa perjanjian jual beli sudah dilahirkan pada detik tercapainya kata sepakat mengenai barang dan harga. Saat penjual dan pembeli sepakat tentang barang dan harga, maka lahirlah perjanjian jual beli yang sah. Sifat konsensual dari jual beli tersebut terdapat pada pasal 1458 KUHPerdata yang berbunyi sebagai berikut, “Jual beli dianggap sudah terjadi antara kedua belah pihak seketika setelah mereka mencapai sepakat tentang barang dan harga, meskipun barang itu belum diserahkan maupun harganya belum dibayar”.<sup>81</sup>

Asas konsensualisme itu sendiri dapat disimpulkan dari ketentuan yang mengatur syarat-syarat sahnya perjanjian yang terdapat pada pasal 1320 KUHPerdata, dimana syarat-syarat tersebut adalah sepakat, kecakapan, hal-hal tertentu dan sebab yang halal. Pasal 1320 KUHPerdata tersebut berbunyi sebagai berikut, “Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat, yaitu sepakat

---

<sup>78</sup> R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung : PT.Citra Aditya Bakti, 1995), hal.1.

<sup>79</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek]*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, (Jakarta : Pradnya Paramita, 2004), ps. 1457.

<sup>80</sup> Subekti, *op.cit.*, hal.2.

<sup>81</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1458.

mereka yang mengikatkan dirinya; kecakapan untuk membuat suatu perikatan; suatu hal tertentu; suatu sebab yang halal”. Menurut KUHPerdara, pihak penjual ada dua kewajiban utama, yaitu :

a. Menyerahkan hak milik atas barang yang diperjualbelikan

Kewajiban menyerahkan hak milik meliputi segala perbuatan yang menurut hukum diperlukan untuk mengalihkan hak milik atas barang yang diperjualbelikan dari si penjual kepada si pembeli. KUHPerdara mengenal tiga macam barang, yaitu barang bergerak, barang tetap dan barang “tak bertubuh” (yang dimaksud disini piutang atau *claim*), maka terdapat juga tiga macam penyerahan hak milik yang masing-masing berlaku untuk masing-masing barang tersebut, yaitu sebagai berikut :

- (1) Untuk barang bergerak cukup dengan penyerahan kekuasaan atas barang itu. Hal ini diatur dalam pasal 612 KUHPerdara yang menyatakan bahwa :

Penyerahan kebendaan bergerak, terkecuali yang tak bertubuh dilakukan dengan penyerahan yang nyata akan kebendaan itu oleh atau atas nama pemilik, atau dengan penyerahan kunci-kunci dari bangunan dalam mana kebendaan itu berada. Penyerahan tak perlu dilakukan, apabila kebendaan yang harus diserahkan, dengan alasan hak lain, telah dikuasai oleh orang yang hendak menerimanya.<sup>82</sup>

Berdasarkan bunyi pasal tersebut dapat dikatakan bahwa suatu penyerahan kekuasaan dapat dilakukan secara simbolis (dengan penyerahan kunci-kunci), dan penyerahan yang cukup dilakukan dengan suatu pernyataan bila barang sudah ada dalam kekuasaan pembeli (*traditio brevimanu* atau penyerahan dengan tangan pendek).<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 612.

<sup>83</sup> Subekti, *op.cit.*, hal. 9.

- (2) Untuk barang tetap (tak bergerak), penyerahan barang dilakukan dengan perbuatan yang dinamakan balik nama. Hal ini diatur dalam pasal 616 KUHPerdara yang dihubungkan dengan pasal 620 KUHPerdara. Pasal 616 KUHPerdara berbunyi, “Penyerahan atau penunjukkan akan kebendaan tak bergerak dilakukan dengan pengumuman akan akta yang bersangkutan dengan cara seperti ditentukan dalam pasal 620.”, sedangkan pasal 620 KUHPerdara menyatakan bahwa :

Dengan mengindahkan ketentuan-ketentuan termuat dalam tiga pasal lalu, pengumuman termaksud diatas dilakukan dengan memindahkan sebuah salinan otentik yang lengkap dari akta otentik atau keputusan yang bersangkutan ke kantor penyimpanan hipotik, yang mana dalam lingkungannya barang-barang tak bergerak yang harus diserahkan berada dan dengan membukukannya dalam register.

- (3) Penyerahan barang tak bertubuh dengan perbuatan yang dinamakan *cessie* sebagaimana diatur dalam pasal 613 KUHPerdara yang menyatakan bahwa :

Penyerahan akan piutang-piutang atas nama dan kebendaan tak bertubuh lainnya dilakukan dengan membuat sebuah akta otentik atau di bawah tangan, dengan mana hak-hak atas kebendaan itu dilimpahkan kepada orang lain. Penyerahan yang demikian bagi si berutang tiada akibatnya melainkan setelah penyerahan itu diberitahukan kepadanya secara tertulis, disetujui dan diakuinya. Penyerahan tiap-tiap piutang karena surat-bawa dilakukan dengan penyerahan surat itu; penyerahan tiap-tiap piutang karena surat-tunjuk dilakukan dengan penyerahan surat disertai dengan endosemen.<sup>84</sup>

Jual beli dalam KUHPerdara menganut sistem *obligatoir*<sup>85</sup> yang artinya bahwa perjanjian jual beli baru meletakkan hak dan kewajiban bertimbang balik antara kedua belah pihak (penjual dan pembeli), yaitu mewajibkan penjual untuk menyerahkan hak milik atas barang yang dijualnya sekaligus memberikan hak untuk menuntut pembayaran harga

<sup>84</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 613.

<sup>85</sup> Subekti, *op.cit.*, hal.11.

yang telah disetujui dan di sisi lain mewajibkan kepada si pembeli untuk membayar harga barang yang sesuai sebagai imbalan haknya untuk menuntut penyerahan hak milik atas barang yang dibelinya. Sifat *obligatoir* ini terdapat dalam pasal 1459 KUHPerdara yang menyatakan bahwa, “Hak milik atas barang yang dijual tidaklah berpindah kepada pembeli selama penyerahan belum dilakukan menurut ketentuan-ketentuan yang bersangkutan”.<sup>86</sup>

Penyerahan sendiri menurut KUHPerdara menganut sistem *causal*<sup>87</sup>, yakni suatu sistem yang menilai sahnyanya atau tidaknya penyerahan tersebut pada dua syarat, yaitu :

- 1) Sahnya titel yang menjadi dasar dilakukannya penyerahan, yaitu jual belinya.
- 2) Penyerahan tersebut dilakukan oleh orang yang berhak berbuat bebas terhadap barang yang diserahkan, yang dimaksud orang yang berbuat bebas disini adalah pemilik barang itu sendiri atau orang yang dikuasakan olehnya.

Apabila titel yang dimaksud tidak sah maupun orang yang memindahkan hak milik itu ternyata bukan orang yang berhak, maka penyerahan dianggap batal yang berarti penyerahan dianggap tidak pernah terjadi.

Menurut KUHPerdara, penyerahan itu sendiri berlaku ketentuan-ketentuan, yaitu biaya penyerahan barang ditanggung oleh penjual, sedangkan biaya pengambilan barang ditanggung oleh pembeli, apabila hal ini tidak diperjanjikan sebelumnya. Biaya penyerahan yang dimaksud adalah segala biaya yang diperlukan untuk membuat barangnya siap untuk diangkut ke tempat pembeli. Hal ini diatur dalam pasal 1476 KUHPerdara yang berbunyi sebagai berikut, “Biaya penyerahan dipikul oleh si penjual,

---

<sup>86</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1459.

<sup>87</sup> Subekti, *op.cit.*, hal.12.

sedangkan biaya pengambilan dipikul oleh si pembeli, jika tidak telah diperjanjikan sebaliknya.”<sup>88</sup>

Selain itu, terdapat ketentuan bahwa kewajiban menyerahkan suatu barang meliputi segala sesuatu yang menjadi perlengkapannya. Hal ini diatur dalam pasal 1482 KUHPerdara yang berbunyi sebagai berikut, “Kewajiban menyerahkan suatu barang meliputi segala sesuatu yang menjadi perlengkapannya serta dimaksudkan bagi pemakaiannya yang tetap, beserta surat-surat bukti milik, jika ada.”<sup>89</sup>

- b. Menanggung kenikmatan tentram atas barang tersebut dan menanggung terhadap cacat-cacat yang tersembunyi.

Kewajiban ini merupakan konsekuensi penjual atas jaminan yang diberikannya kepada pembeli bahwa barang yang dijual dan diserahkan tersebut adalah benar milik penjual itu sendiri yang bebas dari suatu beban atau tuntutan pihak lain. Hal ini dapat dilihat saat dalam kewajiban penjual untuk melakukan ganti rugi jika sampai ada gugatan dari pihak ketiga kepada pembeli. Namun, kedua belah pihak baik penjual maupun pembeli dapat memperjanjikan dengan janji-janji khusus untuk memperluas atau mengurangi kewajiban-kewajiban yang telah disebutkan di atas. Janji-janji khusus tersebut memperbolehkan mengadakan perjanjian bahwa penjual tidak wajib menanggung suatu apapun, misalnya. Namun untuk hal ini terdapat batasan-batasan tertentu yakni sebagai berikut :

- 1) Meskipun telah diperjanjikan bahwa penjual tidak akan menanggung suatu apapun, tetapi ia tetap bertanggungjawab atas akibat yang ditimbulkan oleh suatu perbuatan yang telah dilakukannya. Hal ini diatur dalam pasal 1494 KUHPerdara yang menyatakan bahwa :

Meskipun telah diperjanjikan bahwa si penjual tidak akan menanggung suatu apapun, namun ia tetap bertanggungjawab tentang

---

<sup>88</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1476.

<sup>89</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1482.

apa yang berupa akibat dari sesuatu perbuatan yang dilakukan olehnya, segala perjanjian yang bertentangan dengan hal ini adalah batal.<sup>90</sup>

- 2) Apabila dalam hal yang sama terjadi suatu penghukuman bagi pihak pembeli untuk menyerahkan barangnya kepada orang lain, maka penjual wajib mengembalikan uang yang telah dibayar sebelumnya oleh pembeli, kecuali pada waktu pembelian pembeli telah mengetahui bahwa akan ada penghukuman untuk menyerahkan barang yang dibelinya atau ada pernyataan bahwa pembeli akan menanggung untung dan ruginya.. Hal ini diatur dalam pasal 1495 KUHPerdara yang menyatakan bahwa :

Si penjual, dalam hal adanya janji yang sama, jika terjadi suatu penghukuman untuk menyerahkan barang yang dijual kepada seorang yang lain, diwajibkan mengembalikan harga pembelian, kecuali apabila si pembeli pada waktu pembelian dilukukan emnegtahui tentang adanya penghukuman untuk menyerahkan barang yang dibelinya, atau jika ia telah memberikan pernyataan akan memikul sendiri untung ruginya.<sup>91</sup>

Jika dijanjikan penanggungan atau tidak diperjanjikan sebelumnya, pembeli berhak untuk menuntut pengembalian uang harga pembelian, pengembalian hasil jika ia diwajibkan menyerahkan hasil tersebut kepada pemilik yang melakukan tuntutan penyerahan, biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan gugatan pembeli, dan penggantian kerugian serta biaya perkara mengenai pembelian dan penyerahannya.

Mengenai cacat-cacat yang tersembunyi, penjual wajib untuk menanggung cacat-cacat tersembunyi tersebut pada barang yang dijualnya, yang mana akibat cacat tersebut barang yang dijual tidak dapat dipakai untuk keperluan yang dimaksud atau mengurangi kinerja barang tersebut atau tidak berfungsi sama sekali, atau apabila

---

<sup>90</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1494.

<sup>91</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1495.

pembeli mengetahui cacad tersebut, maka pembeli tidak akan membeli barang tersebut.

### **2.1.2 Kewajiban Pembeli Menurut Ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)**

Pembeli hanya mempunyai satu kewajiban utama, yaitu pembayaran harga. Pembeli wajib membayar harga benda yang dibeli pada waktu dan di tempat yang ditetapkan dalam perjanjian. Hal ini diatur dalam 1513 KUHPerdata yang berbunyi, “Kewajiban utama pembeli adalah membayar harga pembelian pada waktu dan ditempat sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian.”. Tetapi, jika pada waktu mengadakan jual-beli tidak ditetapkan waktu dan tempat pembayaran, maka menurut pasal 1514 KUHPerdata, pembeli harus membayar pada waktu dan di tempat penyerahan dilakukan. Bunyi pasal tersebut adalah, “Jika pada waktu membuat perjanjian tidak ditetapkan tentang itu, si pembeli harus membayar di tempat dan pada waktu dimana penyerahan harus dilakukan”<sup>92</sup>.

Jika pembeli tidak membayar harga pembelian, maka hal tersebut merupakan suatu bentuk wanprestasi sehingga penjual dapat menuntut ganti-rugi atau pembatalan pembelian. Hal ini diatur dalam pasal 1266 dan pasal 1267 KUHPerdata, yang berbunyi sebagai berikut :

Pasal 1266 KUHPerdata menyatakan bahwa,

Syarat batal dianggap selalu dicantumkan dalam persetujuan-persetujuan yang bertimbal balik manakala salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya. Dalam hal demikian persetujuan tidak batal demi hukum, tetapi pembatalan harus dimintakan kepada Hakim. Permintaan ini juga harus dilakukan, meskipun syarat batal mengenai tidak dipenuhinya kewajiban dinyatakan di dalam perjanjian. Jika syarat batal dinyatakan dalam persetujuan, Hakim asalah leluasa untuk, menurut keadaan, atas permintaan si tergugat, memberikan suatu jangka waktu untuk masih juga memenuhi kewajibannya, jangka waktu mana namun itu tidak boleh dari satu bulan.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1514.

<sup>93</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1266.



Pasal 1267 KUHPerdara menyatakan bahwa,

Pihak terhadap siapa perikatan tidak dipenuhi, dapat memilih apakah ia, jika hal itu masih dapat dilakukan, akan memaksa pihak yang lain untuk memenuhi perjanjian, ataukah ia akan menuntut pembatalan perjanjian, disertai penggantian biaya kerugian dan bunga.<sup>94</sup>

## 2.2 Kewajiban Penjual dan Pembeli Dalam Ketentuan *Free On Board* (FOB) Menurut *Incoterms* 2000

Dalam *Incoterms* 2000, kewajiban-kewajiban dari penjual dibagi dalam beberapa macam hal yang berkaitan dengan penyerahan barang dalam kegiatan transaksi perdagangan internasional. Sedangkan, kewajiban-kewajiban dari pembeli dibagi dalam beberapa macam hal yang berkaitan dengan pengapalan dan penerimaan barang dalam kegiatan perdagangan internasional. Pengertian ketentuan FOB dalam *Incoterms* 2000 adalah sebagai berikut:<sup>95</sup>

*Free On Board means that the seller delivers when the goods pass the ship's rail at the named port of shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of loss of or damage to the goods from that point.*

Berdasarkan pengertian tersebut, dapat dikatakan bahwa penjual melakukan penyerahan barang, bila barang-barang tersebut telah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebutkan. Hal ini berarti bahwa pembeli wajib memikul semua biaya dan resiko atas kehilangan atau kerusakan barang mulai dari titik tersebut. Di dalam rumusan di atas terdapat kata “*when*” yang menekankan pada waktu dimana barang tersebut diserahkan, bukan tempatnya. Di dalam *Incoterms* 2000 telah diatur kewajiban-kewajiban dari penjual dan pembeli tersebut, yakni sebagai berikut:<sup>96</sup>

### 2.2.1 Kewajiban Penjual

<sup>94</sup> Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ps. 1267.

<sup>95</sup> *International Chamber of Commerce, Incoterms* 2000, hal. 49.

<sup>96</sup> *Ibid.*, hal.50.

1. Syarat Kesesuaian Barang dengan yang disebut dalam kontrak (Pasal A1)

Penjual wajib menyediakan barang-barang dan *commercial invoice* atau yang sejenisnya, sesuai dengan yang disebutkan dalam *sales contract* dan bukti-bukti atas kesesuaian lainnya yang mungkin dipersyaratkan dalam kontrak.

2. Perizinan, Pemberian Kuasa dan Formalitas-Formalitas (Pasal A2)

Penjual wajib mendapatkan setiap perizinan ekspor atau pemberian kuasa resmi lainnya dan menyelenggarakannya atas resiko dan biaya yang ditanggung sendiri, serta semua formalitas yang lazim diperlukan untuk melakukan ekspor barang.

3. Kontrak atas Pengangkutan dan Asuransi (Pasal A3)

a) Kontrak Pengangkutan

Penjual tidak diwajibkan untuk menyelenggarakan kontrak dengan perusahaan pengangkutan.

b) Kontrak Asuransi

Penjual tidak diwajibkan untuk menyelenggarakan kontrak dengan perusahaan asuransi untuk menutup resiko atas kehilangan dan kerusakan barang, kecuali, jika penjual atau pembeli menghendaki, dapat diperjanjikan lebih lanjut.

4. Pengiriman (Pasal A4)

Penjual wajib mengantarkan barang-barang pada tanggal atau pada waktu yang telah disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dan dengan cara yang lazim pada pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli.

#### 5. Pengalihan Resiko (Pasal A5)

Penjual wajib untuk menanggung semua resiko atas kehilangan atau kerusakan terhadap barang-barang sampai suatu waktu tertentu setelah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut.

#### 6. Pembagian Biaya (Pasal A6)

Penjual wajib untuk membayar :

- a) Semua biaya yang berkaitan dengan barang-barang sampai dengan suatu waktu tertentu setelah melewati batas pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut ;
- b) Semua biaya yang pada umumnya diperlukan untuk formalitas ekspor seperti biaya pajak, dan biaya-biaya lainnya yang harus dibayar atas pengiriman barang.

#### 7. Pemberitahuan Kepada Pembeli (Pasal A7)

Penjual wajib memberikan pemberitahuan yang mencukupi kepada pembeli (importir) apabila barang telah dikirimkan sesuai dengan pasal A4 yang mengatur mengenai kewajiban penjual untuk mengantarkan barang-barang pada tanggal atau pada waktu yang telah disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dan dengan cara yang lazim pada pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli.

#### 8. Bukti Pengiriman Barang, Dokumen Perjalanan atau Pesan Elektronik yang Serupa (Pasal A8)

Penjual wajib untuk menyediakan bukti-bukti pengiriman barang yang berkaitan dengan pasal A4 yaitu mengenai kewajiban penjual mengantarkan barang-barang pada waktu yang disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dengan cara yang lazim,

kepada pembeli, atas biaya yang ditanggung oleh penjual. Kecuali bahwa dokumen yang dimaksud di atas adalah dokumen perjalanan, penjual wajib memberikannya kepada pembeli, pada permintaan yang berikutnya, resiko-resko dan biaya-biaya, bantuan untuk memperoleh dokumen perjalanan untuk memperoleh dokumen perjalanan untuk kontrak pengangkutan.

Dalam hal antara penjual dan pembeli telah sepakat untuk berhubungan secara elektronik, dokumen tersebut dapat diganti dengan pesan EDI (*Electronic Data Interchange*).

#### 9. Pemeriksaan, Pengemasan, Penandaan (Pasal A9)

Penjual wajib membayar semua biaya untuk kegiatan pemeriksaan (seperti pemeriksaan kualitas, ukuran, berat dan penghitungan) yang diperlukan untuk pengiriman barang sesuai dengan pasal A4, yaitu mengenai kewajiban penjual mengantarkan barang-barang pada waktu yang disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dengan cara yang lazim.

Penjual atas biaya sendiri wajib menyediakan pengemasan yang pantas yang diperlukan terhadap pengiriman atas barang-barang (kecuali terhadap transaksi atas barang tertentu yang lazim dilakukan pengapalan tanpa dikemas).

#### 10. Kewajiban Lain (Pasal A10)

Penjual wajib memberikan kepada pembeli, pada permintaan yang berikutnya, resiko dan biaya, setiap bantuan untuk mendapatkan dokumen-dokumen atau pesan elektronik yang terkait (selain yang telah disebutkan dalam pasal A8, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyediakan bukti-bukti pengiriman barang) yang diterbitkan atau diserahkan di negara tempat pengapalan dan/atau tempat asalnya yang mana kemungkinan diperlukan oleh pembeli untuk mengimpor

barang, dan jika diperlukan oleh pembeli untuk mengimpor barang, dan jika diperlukan, untuk transit barang melalui negara lain.

Penjual juga diwajibkan, berdasarkan permintaan, untuk menyediakan informasi yang diperlukan oleh pembeli untuk memperoleh asuransi.

### 2.2.2 Kewajiban Pembeli

#### 1. Pembayaran (Pasal B1)

Pembeli wajib untuk membayar barang sesuai dengan harga yang telah ditetapkan di dalam *sales contract*.

#### 2. Perizinan, Pemberian Kuasa dan Formalitas (Pasal B2)

Pembeli wajib mendapatkan setiap perizinan impor atau pemberian kuasa resmi lainnya dan menyelenggarakannya atau resiko dan biaya yang ditanggung sendiri, serta semua formalitas yang lazim diperlukan untuk mendatangkan (impor) barang, dan jika diperlukan, untuk transit barang melalui negara lain.

#### 3. Kontrak atas Pengangkutan dan Asuransi (Pasal B3)

##### a) Kontrak Pengangkutan

Pembeli diwajibkan untuk mengadakan kontrak atas pengangkutan dengan biaya sendiri untuk mengangkut barang-barang dari pelabuhan pengapalan yang disebut dan telah ditentukan.

##### b) Kontrak Asuransi

Pembeli tidak diwajibkan untuk menyelenggarakan kontrak dengan perusahaan asuransi untuk menutup resiko atas kehilangan dan kerusakan barang. Kecuali jika penjual atau pembeli menghendaki dapat diperjanjikan lebih lanjut.

#### 4. Pengambilan Barang yang Dikirimkan (Pasal B4)

Pembeli wajib mengambil barang-barang yang telah dikirimkan oleh penjual, apabila pengiriman barang telah dilaksanakan sesuai dengan kewajiban penjual.

#### 5. Pengalihan Resiko (Pasal B5)

Pembeli wajib menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan atas barang-barang :

- a) Dimulai pada saat barang-barang tersebut telah melewati batas pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut dan ditentukan; dan
- b) Dimulai dari tanggal yang telah disepakati atau setelah tanggal daluwarsa atas waktu pengiriman yang telah disepakati yang timbul akibat gagalnya pembeli untuk memberikan pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7 yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk memberikan pemberitahuan yang cukup kepada penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman yang dibutuhkan, atau akibat kapal yang ditunjuk olehnya gagal untuk tiba tepat waktu, atau kapal tidak dapat mengambil barang-barang atau merapat untuk kargo lebih awal dibandingkan waktu yang telah disebutkan dalam pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7.

#### 6. Pembagian Biaya (Pasal B6)

Pembeli wajib membayar :

- a) Semua biaya yang berkaitan dengan barang-barang dimulai pada saat setelah melewati batas pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut dan ditentukan;

- b) Setiap biaya tambahan yang timbul, baik akibat kapal yang ditunjuk olehnya gagal untuk tiba tepat waktu atau kapal tidak dapat mengambil barang-barang atau merapat untuk kargo lebih awal dibandingkan waktu yang telah disebutkan dalam pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7 yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk memberikan pemberitahuan yang cukup kepada penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman yang dibutuhkan ; dan
- c) Semua biaya yang pada umumnya diperlukan untuk formalitas impor seperti biaya pajak dan biaya-biaya lainnya yang harus dibayar atas penyerahan barang, serta untuk transit barang melalui negara lain.

#### 7. Pemberitahuan Kepada Penjual (Pasal B7)

Pembeli wajib memberikan pemberitahuan yang cukup kepada Penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman yang dibutuhkan.

#### 8. Bukti Pengiriman Barang, Dokumen Perjalanan, atau Pesan Elektronik yang Serupa (Pasal B8)

Pembeli wajib menerima bukti pengiriman barang yang telah diserahkan sesuai dengan kewajiban penjual.

#### 9. Pemeriksaan Atas Barang-Barang (Pasal B9)

Pembeli wajib menanggung semua biaya atas setiap pemeriksaan atas barang-barang sebelum pengapalan, kecuali terhadap pemeriksaan yang diperintahkan oleh pemerintah dan negara penjual.

#### 10. Kewajiban Lain (Pasal B10)

Pembeli wajib menanggung semua biaya dan bea yang timbul dalam rangka memperoleh dokumen-dokumen atau pesan elektronik yang terkait seperti yang disebutkan dalam pasal A10 (yaitu mengenai kewajiban penjual untuk memberikan kepada pembeli, pada permintaan yang berikutnya, resiko dan biaya, setiap bantuan untuk mendapatkan dokumen-dokumen atau pesan elektronik yang terkait selain yang telah disebutkan dalam pasal A8, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyediakan bukti-bukti pengiriman barang, yang diterbitkan atau diserahkan di negara tempat pengapalan dan/atau tempat asalnya yang mana kemungkinan diperlukan oleh pembeli untuk mengimpor barang, dan jika diperlukan oleh pembeli untuk mengimpor barang, dan jika diperlukan, untuk transit barang melalui negara lain. Penjual juga diwajibkan, berdasarkan permintaan, untuk menyediakan informasi yang diperlukan oleh pembeli untuk memperoleh asuransi) dan mengganti setiap pembayaran yang telah dikeluarkan.

### **2.3 Kewajiban Penjual dan Pembeli Dalam Ketentuan *Free On Board* (FOB) Menurut *Incoterms*® 2010**

Seringkali perjanjian jual beli dalam transaksi perdagangan internasional menggunakan ketentuan *Incoterms* untuk memberikan dan menentukan tanggung jawab terhadap resiko dan biaya pengangkutan barang. Salah satu ketentuan penyerahan barang di dalam *Incoterms* adalah penyerahan barang dengan ketentuan *Free on Board* (FOB). Dalam pelaksanaan transaksi perdagangan internasional yang menggunakan syarat ketentuan FOB, harus ditentukan tempat dimana barang yang akan dijual itu harus diserahkan secara fisik kepada pembeli sedangkan di lain pihak, syarat penyerahan juga berarti penentuan biaya yang menjadi tanggung jawab penjual.<sup>97</sup> Menurut *Incoterms* ® 2010, pengertian FOB adalah sebagai berikut,

---

<sup>97</sup> Amir M.S, *op.cit.*, hal.197.



*Free on Board means that the seller delivers the goods on board the vessel nominated by the buyer at the named port of shipment or procures the goods already so delivered. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel, and the buyer bears all costs from that moment onwards.*<sup>98</sup>

Berdasarkan pengertian tersebut maka dapat dikatakan bahwa penjual mengantarkan barang sampai di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau mengadakan barang yang diantarkan. Resiko kehilangan atau kerusakan barang beralih ketika barang sudah ditempatkan di atas kapal dan sejak saat itu pembeli menanggung semua biaya. Selain itu, dalam rumusan ketentuan FOB tersebut terdapat kata “on”, yang menekankan penyerahan barang pada tempat yaitu di atas kapal. Hal ini sedikit berbeda dengan rumusan ketentuan FOB dalam *Incoterms* 2000 yang menekankan penyerahan barang pada waktu berdasarkan kata “when” pada rumusannya. Pernyataan tersebut menimbulkan kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh pihak-pihak yang terikat dalam perjanjian jual beli tersebut, dimana pihak-pihak yang dimaksud adalah penjual dan pembeli.

### **2.3.1 Kewajiban Penjual Dalam Ketentuan *Free On Board* (FOB) Menurut *Incoterms*® 2010**

Dalam *Incoterms*® 2010, pengaturan mengenai penjual diberi judul kewajiban penjual. Adapun kewajiban penjual dibagi dalam beberapa hal, yaitu sebagai berikut :

#### 1. Kewajiban Umum Penjual (Pasal A1)

Penjual wajib menyediakan dan menyerahkan barang dan *commercial invoice* sesuai dengan kontrak penjualan dan bukti lain yang sesuai yang disyaratkan dalam kontrak.

#### 2. Lisensi, Otorisasi, Izin Keamanan dan Prosedur lainnya (Pasal A2)

---

<sup>98</sup> *International Chamber of Commerce, op.cit.*, hal.150.

Penjual wajib memperoleh, atas resiko dan pengeluaran sendiri, setiap lisensi ekspor atau otorisasi resmi lainnya dan melakukan semua prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk ekspor barang.

### 3. Kontrak Pengangkutan dan Asuransi (Pasal A3)

#### a) Kontrak Pengangkutan

Penjual tidak memiliki kewajiban kepada pembeli untuk membuat kontrak pengangkutan. Namun, jika diminta oleh pembeli atau jika hal ini merupakan praktik komersial dan pembeli tidak memberikan instruksi yang berlawanan pada waktunya, penjual boleh melakukan kontrak pengangkutan dengan persyaratan yang umum berlaku atas resiko dan pengeluaran pembeli. Dalam hal lain, penjual dapat menolak untuk membuat kontrak pengangkutan dan jika menolak, segera memberi tahu pembeli.

#### b) Kontrak Asuransi

Penjual tidak memiliki kewajiban kepada pembeli untuk membuat kontrak asuransi. Namun, penjual wajib menyediakan kepada pembeli atas permintaan, resiko, dan pengeluaran pembeli (jika ada), informasi yang pembeli butuhkan untuk mendapatkan asuransi.

### 4. Pengantaran (Pasal A4)

Penjual wajib mengantarkan barang baik dengan menempatkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan, jika ada, ditunjukkan oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau dengan pengadaan barang. Di samping itu, penjual wajib mengantarkan barang pada tanggal yang disepakati atau dalam periode yang telah disepakati dan dengan cara yang biasa di pelabuhan.

Jika tidak ada titik muat yang spesifik yang telah ditunjukkan oleh pembeli, maka penjual dapat memilih titik dalam pelabuhan pengiriman yang disebutkan yang paling sesuai dengan tujuannya.

#### 5. Pengalihan Resiko (Pasal A5)

Penjual menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan pada barang sampai barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4 (yaitu mengenai kewajiban penjual untuk mengantarkan barang baik dengan menempatkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan) dengan pengecualian kehilangan atau kerusakan dalam situasi yang dijelaskan pada pasal B5 (yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan barang dari waktu barang diantarkan sebagaimana diuraikan dalam pasal A4).

#### 6. Alokasi Biaya (Pasal A6)

Penjual wajib membayar :

- a) Semua biaya yang berhubungan dengan barang, sampai barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4, selain yang terhutang oleh pembeli sebagaimana diuraikan dalam pasal B6 (yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk membayar semua biaya yang terkait sejak barang diserahkan dan membayar setiap biaya tambahan yang ditanggung).
- b) Biaya prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk ekspor, serta semua bea, pajak dan biaya lainnya yang terhutang pada saat ekspor.

#### 7. Pemberitahuan Kepada Pembeli (Pasal A7)

Penjual wajib, atas resiko dan pengeluarannya sendiri, memberikan kepada pembeli, pemberitahuan yang cukup bahwa barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4 (mengenai kewajiban penjual untuk mengantarkan barang baik dengan menempatkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan, jika ada, ditunjukkan oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau dengan pengadaan barang) atau bahwa kapal telah gagal untuk mengambil barang sesuai dengan waktu yang disepakati.

#### 8. Dokumen Pengantaran (Pasal A8)

Penjual wajib menyediakan kepada pembeli, atas pengeluaran penjual, dengan bukti biasa bahwa barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4 (mengenai kewajiban penjual untuk mengantarkan barang baik dengan menempatkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan, jika ada, ditunjukkan oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau dengan pengadaan barang). Kecuali bukti tersebut adalah dokumen transpor, penjual wajib memberikan bantuan kepada pembeli, atas permintaan, resiko dan pengeluaran pembeli, dalam mendapatkan dokumen transpor.

#### 9. Pemeriksaan-Penandaan-Pengemasan (Pasal A9)

Penjual wajib membayar biaya-biaya atas pemeriksaan operasional (seperti pemeriksaan kualitas, pengukuran, penimbangan, perhitungan) yang diperlukan untuk tujuan pengiriman barang sesuai dengan pasal A4 (yaitu mengenai kewajiban penjual untuk mengantarkan barang baik dengan menempatkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan, jika ada, ditunjukkan oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau dengan pengadaan barang), serta biaya atas setiap inspeksi pra-pengapalan yang diwajibkan oleh otoritas negara ekspor.

Penjual wajib, dengan pengeluarannya sendiri, mengemas barang, kecuali yang biasa dalam perdagangan tertentu untuk mengangkut jenis barang yang dijual tanpa dikemas. Penjual boleh mengemas barang dengan cara yang tepat sesuai dengan alat transpor, kecuali pembeli telah memberi tahu penjual persyaratan spesifik pengemasan sebelum kontrak penjualan disepakati. Kemasan wajib ditandai dengan tepat.

#### 10. Bantuan Informasi dan Biaya Terkait (Pasal A10)

Penjual wajib, pada waktu yang tepat, menyediakan atau memberikan bantuan untuk pembeli, atas permintaan, resiko dan pengeluaran pembeli, setiap dokumen dan informasi, termasuk informasi yang terkait dengan keamanan, yang dibutuhkan pembeli untuk impor barang dan/atau untuk transpor barang ke tujuan akhir.

Penjual wajib mengganti pembeli untuk semua biaya dan pungutan yang dikeluarkan pembeli dalam menyediakan atau memberikan bantuan dalam mendapatkan dokumen dan informasi sebagaimana diuraikan dalam pasal B10 (yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk memberitahu penjual persyaratan keamanan informasi pada waktu yang tepat, mengganti semua biaya yang dikeluarkan penjual dalam menyediakan atau memberikan bantuan dalam memperoleh dokumen dan informasi, menyediakan atau memberikan bantuan untuk penjual setiap dokumen dan informasi yang dibutuhkan penjual).

#### 2.3.2 Kewajiban Pembeli Dalam Ketentuan *Free On Board* (FOB) Menurut *Incoterms*® 2010

Dalam *Incoterms*® 2010, pengaturan mengenai pembeli diberi judul kewajiban pembeli. Adapun kewajiban pembeli dibagi dalam beberapa hal, yaitu sebagai berikut :

##### 1. Kewajiban Umum Pembeli (Pasal B1)

Pembeli wajib membayar harga barang sebagaimana tersedia dalam kontrak penjualan.

## 2. Lisensi, otorisasi, keamanan dan prosedur lainnya (Pasal B2)

Bergantung kepada pembeli untuk memperoleh, atas resiko dan pengeluaran sendiri, setiap lisensi impor atau otorisasi resmi lainnya dan melakukan semua prosedur kepabeanan untuk impor barang dan untuk pengiriman barang melalui setiap negara.

## 3. Kontrak Pengangkutan dan Asuransi (Pasal B3)

### a) Kontrak pengangkutan

Pembeli wajib melakukan kontrak dengan biaya sendiri untuk pengangkutan barang dari pelabuhan pengiriman yang disebutkan, kecuali kontrak pengangkutan dilakukan oleh penjual sebagaimana telah disebutkan dalam pasal A3 huruf a, yaitu mengenai ketidakwajiban penjual untuk membuat kontrak pengangkutan.

### b) Kontrak Asuransi

Pembeli tidak memiliki kewajiban kepada penjual untuk melakukan kontrak asuransi.

## 4. Pengambilalihan Barang (Pasal B4)

Pembeli berhak mengambilalih barang ketika barang telah diantarkan sebagaimana diuraikan dalam pasal A4, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyerahkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli.

## 5. Pengalihan Resiko (Pasal B5)

Pembeli menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan barang dari waktu barang diantarkan sebagaimana diuraikan dalam pasal A4, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyerahkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli.

Jika :

- a) pembeli gagal untuk memberitahukan penunjukan kapal sesuai dengan; atau
- b) kapal yang ditunjuk oleh pembeli gagal untuk tiba tepat waktu untuk memperkenankan penjual untuk memenuhi yang disebutkan dalam pasal A4, tidak dapat mengambil barang, atau menutup kargo lebih awal dari waktu yang diberitahukan sesuai dengan pasal B7, yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk melakukan pemberitahuan kepada penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman ;

maka, pembeli menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan barang ;

- (i) sejak tanggal yang disepakati, atau jika tidak ada tanggal yang disepakati ;
- (ii) dari tanggal diberitahu oleh penjual sesuai pasal A7 dalam periode yang telah disetujui, atau jika tidak ada tanggal tersebut telah diberitahu ;
- (iii) dari tanggal berakhirnya periode yang disepakati untuk pengiriman,

sepanjang barang telah dengan jelas diidentifikasi sebagai barang dalam kontrak.

## 6. Alokasi Biaya (Pasal B6)

Pembeli wajib membayar :

a) semua biaya terkait barang sejak barang telah diantarkan sebagaimana diuraikan dalam pasal A4, kecuali, biaya prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk ekspor serta semua bea, pajak, dan biaya lainnya yang terhutang pada saat ekspor sebagaimana dimaksud dalam pasal A6 huruf b, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk membayar biaya prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk ekspor, serta semua bea, pajak dan biaya lainnya yang terhutang pada saat ekspor;

b) setiap biaya tambahan yang ditanggung, baik karena :

(i) pembeli telah gagal untuk memberikan pemberitahuan yang tepat sesuai dengan pasal B7, yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk memberitahu kepada penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman, atau

(ii) kapal yang ditunjuk oleh pembeli gagal untuk tiba tepat waktu, tidak dapat mengambil barang, atau menutup kargo lebih awal dari waktu diberitahukan sesuai dengan pasal B7, yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk memberitahu kepada penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman ;

sepanjang barang telah dengan jelas diidentifikasi sebagai barang dalam kontrak, dan

c) semua bea, pajak dan biaya lainnya serta biaya melaksanakan prosedur kepabeanan yang terhutang atas impor barang dan biaya untuk transpor barang melalui tiap negara.

#### 7. Pemberitahuan kepada Penjual (Pasal B7)



Pembeli wajib memberitahukan kepada penjual pemberitahuan yang cukup mengenai nama kapal, titik pemuatan dan apabila diperlukan, waktu pengiriman yang dipilih dalam periode yang disepakati.

#### 8. Bukti Pengantaran (Pasal B8)

Pembeli berhak menerima bukti pengiriman yang disediakan sebagaimana yang diuraikan dalam pasal A8, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyediakan bukti bahwa barang telah diserahkan kepada pembeli.

#### 9. Inspeksi Barang (Pasal B9)

Pembeli wajib membayar biaya dari setiap inspeksi pra pengapalan yang diwajibkan, kecuali ketika inspeksi tersebut diwajibkan oleh otoritas negara eksportir.

#### 10. Bantuan Informasi dan Biaya Terkait (Pasal B10)

Pembeli wajib, pada waktu yang tepat, memberitahu penjual persyaratan keamanan informasi sehingga penjual bisa sesuai dengan pasal A10, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyediakan atau memberikan bantuan kepada pembeli atas permintaan, pengeluaran dan resiko pembeli, setiap dokumen dan informasi yang pembeli butuhkan.

Pembeli wajib mengganti kepada penjual semua biaya dan pungutan yang dikeluarkan oleh penjual dalam menyediakan atau memberikan bantuan dalam memperoleh dokumen dan informasi sebagaimana diuraikan dalam A10, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyediakan atau memberikan bantuan kepada pembeli atas permintaan, pengeluaran dan resiko pembeli, setiap dokumen dan informasi yang pembeli butuhkan.

Pembeli wajib, pada waktu yang tepat, menyediakan atau memberikan bantuan untuk penjual, atas permintaan, resiko, dan pengeluaran penjual, setiap dokumen dan informasi, termasuk informasi terkait keamanan, yang penjual butuhkan untuk transpor dan ekspor barang dan untuk transpor barang melalui setiap negara.

Agar lebih mudah, berikut tabel perbandingan mengenai kewajiban penjual dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 dan kewajiban pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 disajikan dalam tabel berikut ini.

**Tabel 2.1 Kewajiban Penjual Dalam Ketentuan FOB Menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010**

No.	<i>Incoterms</i> 2000	<i>Incoterms</i> ® 2010
1.	<p>Syarat Kesesuaian Barang dengan yang disebut dalam kontrak (Pasal A1)</p> <p>Penjual wajib menyediakan barang-barang dan <i>commercial invoice</i> atau yang sejenisnya, sesuai dengan yang disebutkan dalam <i>sales contract</i> dan bukti-bukti atas kesesuaian lainnya yang mungkin dipersyaratkan dalam kontrak.</p>	<p>Kewajiban Umum Penjual (Pasal A1)</p> <p>Penjual wajib menyediakan barang dan <i>commercial invoice</i> sesuai dengan kontrak penjualan dan bukti lain yang sesuai yang disyaratkan dalam kontrak.</p>
2.	Perizinan, Pemberian Kuasa dan Formalitas-Formalitas (Pasal A2)	Lisensi, Otorisasi, Izin Keamanan dan Prosedur lainnya (Pasal A2)

	<p>Penjual wajib mendapatkan setiap perizinan ekspor atau pemberian kuasa resmi lainnya dan menyelenggarakannya atas resiko dan biaya yang ditanggung sendiri, serta semua formalitas yang lazim diperlukan untuk melakukan ekspor barang.</p>	<p>Penjual wajib memperoleh, atas resiko dan pengeluaran sendiri, setiap lisensi ekspor atau otorisasi resmi lainnya dan melakukan semua prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk ekspor barang.</p>
3.	<p>Kontrak atas Pengangkutan dan Asuransi (Pasal A3)</p> <p>a) Kontrak Pengangkutan</p> <p>Penjual tidak diwajibkan untuk menyelenggarakan kontrak dengan perusahaan pengangkutan.</p> <p>b) Kontrak Asuransi</p> <p>Penjual tidak diwajibkan untuk menyelenggarakan kontrak dengan perusahaan asuransi untuk menutup resiko atas kehilangan dan kerusakan barang, kecuali, jika penjual atau pembeli menghendaki, dapat diperjanjikan lebih lanjut.</p>	<p>Kontrak Pengangkutan dan Asuransi (Pasal A3)</p> <p>a) Kontrak Pengangkutan</p> <p>Penjual tidak memiliki kewajiban kepada pembeli untuk membuat kontrak pengangkutan. Namun, jika diminta oleh pembeli atau jika hal ini merupakan praktik komersial dan pembeli tidak memberikan instruksi yang berlawanan pada waktunya, penjual boleh melakukan kontrak pengangkutan dengan persyaratan yang umum berlaku atas resiko dan pengeluaran pembeli. Dalam kasus kedua, penjual dapat menolak untuk membuat kontrak pengangkutan dan jika menolak, segera memberi tahu pembeli.</p>

		<p>b) Kontrak Asuransi</p> <p>Penjual tidak memiliki kewajiban kepada pembeli untuk membuat kontrak asuransi. Namun, penjual wajib menyediakan kepada pembeli atas permintaan, risiko, dan pengeluaran pembeli (jika ada), informasi yang pembeli butuhkan untuk mendapatkan asuransi.</p>
<p><b>4.</b></p>	<p><b>Pengiriman (Pasal A4)</b></p> <p>Penjual wajib mengantarkan barang-barang pada tanggal atau pada waktu yang telah disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dan dengan cara yang lazim pada pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli.</p>	<p><b>Pengantaran (Pasal A4)</b></p> <p>Penjual wajib mengantarkan barang baik dengan menempatkan barang di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan, jika ada, ditunjukkan oleh pembeli di pelabuhan pengiriman yang disebutkan atau dengan pengadaan barang. Dalam kasus kedua, penjual wajib mengantarkan barang pada tanggal yang disepakati atau dalam periode yang telah disepakati dan dengan cara yang biasa di pelabuhan.</p> <p>Jika tidak ada titik muat yang spesifik yang telah ditunjukkan oleh pembeli, penjual dapat memilih titik dalam pelabuhan pengiriman yang</p>

		disebutkan yang paling sesuai dengan tujuannya.
5.	<p>Pengalihan Resiko (Pasal A5)</p> <p>Penjual wajib untuk menanggung semua resiko atas kehilangan atau kerusakan terhadap barang-barang sampai suatu waktu tertentu setelah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut.</p>	<p>Pengalihan Resiko (Pasal A5)</p> <p>Penjual menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan pada barang sampai barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4 dengan pengecualian kehilangan atau kerusakan dalam situasi yang dijelaskan pada pasal B5.</p>
6.	<p>Pembagian Biaya (Pasal A6)</p> <p>Penjual wajib untuk membayar :</p> <p>a) Semua biaya yang berkaitan dengan barang-barang sampai dengan suatu waktu tertentu setelah melewati batas pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut ;</p> <p>b) Semua biaya yang pada umumnya diperlukan untuk formalitas ekspor seperti biaya pajak, dan biaya-biaya lainnya yang harus dibayar atas pengiriman barang.</p>	<p>Alokasi Biaya (Pasal A6)</p> <p>Penjual wajib membayar :</p> <p>a) Semua biaya yang berhubungan dengan barang, sampai barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4, selain yang terhutang oleh pembeli sebagaimana diuraikan dalam pasal B6 ;</p> <p>b) Biaya prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk ekspor, serta semua bea, pajak dan biaya lainnya yang terhutang pada saat ekspor.</p>
7.	Pemberitahuan Kepada Pembeli	Pemberitahuan kepada Pembeli

	<p>(Pasal A7)</p> <p>Penjual wajib memberikan pemberitahuan yang mencukupi kepada pembeli (importir) apabila barang telah dikirimkan sesuai dengan pasal A4 yang mengatur mengenai kewajiban penjual untuk mengantarkan barang-barang pada tanggal atau pada waktu yang telah disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dan dengan cara yang lazim pada pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli.</p>	<p>(Pasal A7)</p> <p>Penjual wajib, atas resiko dan pengeluarannya sendiri, memberikan kepada pembeli, pemberitahuan yang cukup bahwa barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4 atau bahwa kapal telah gagal untuk mengambil barang sesuai dengan waktu yang disepakati.</p>
8.	<p>Bukti Pengiriman Barang, Dokumen Perjalanan atau Pesan Elektronik yang Serupa (Pasal A8)</p> <p>Penjual wajib untuk menyediakan bukti-bukti pengiriman barang yang berkaitan dengan pasal A4 yaitu mengenai kewajiban penjual mengantarkan barang-barang pada waktu yang disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dengan cara yang lazim, kepada pembeli, atas biaya yang ditanggung oleh penjual. Kecuali bahwa dokumen yang dimaksud di atas adalah dokumen perjalanan, penjual wajib memberikannya kepada pembeli,</p>	<p>Dokumen Pengantaran (Pasal A8)</p> <p>Penjual wajib menyediakan kepada pembeli, atas pengeluaran penjual, dengan bukti biasa bahwa barang telah diantarkan sesuai dengan pasal A4. Kecuali bukti tersebut adalah dokumen transpor, penjual wajib memberikan bantuan kepada pembeli, atas permintaan, resiko dan pengeluaran pembeli, dalam mendapatkan dokumen transpor.</p>

	<p>pada permintaan yang berikutnya, resiko-resko dan biaya-biaya, bantuan untuk memperoleh dokumen perjalanan untuk memperoleh dokumen perjalanan untuk kontrak pengangkutan.</p> <p>Dalam hal antara penjual dan pembeli telah sepakat untuk berhubungan secara elektronik, dokumen tersebut dapat diganti dengan pesan EDI (<i>Electronic Data Interchange</i>).</p>	
<p><b>9.</b></p>	<p>Pemeriksaan, Pengemasan, Penandaan (Pasal A9)</p> <p>Penjual wajib membayar semua biaya untuk kegiatan pemeriksaan (seperti pemeriksaan kualitas, ukuran, berat dan penghitungan) yang diperlukan untuk pengiriman barang sesuai dengan pasal A4, yaitu mengenai kewajiban penjual mengantarkan barang-barang pada waktu yang disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dengan cara yang lazim.</p> <p>Penjual atas biaya sendiri wajib menyediakan pengemasan yang pantas yang diperlukan terhadap</p>	<p>Pemeriksaan, Penandaan, Pengemasan (Pasal A9)</p> <p>Penjual wajib membayar biaya-biaya atas pemeriksaan operasional (seperti pemeriksaan kualitas, pengukuran, penimbangan, perhitungan) yang diperlukan untuk tujuan pengiriman barang sesuai dengan pasal A4, serta biaya atas setiap inspeksi pra-pengapalan yang diwajibkan oleh otoritas negara ekspor.</p> <p>Penjual wajib, dengan pengeluarannya sendiri, mengemas barang, kecuali yang biasa dalam</p>

	<p>pengiriman atas barang-barang (kecuali terhadap transaksi atas barang tertentu yang lazim dilakukan pengapalan tanpa dikemas).</p>	<p>perdagangan tertentu untuk mengangkut jenis barang yang dijual tanpa dikemas. Penjual boleh mengemas barang dengan cara yang tepat sesuai dengan alat transpor, kecuali pembeli telah memberi tahu penjual persyaratan spesifik pengemasan sebelum kontrak penjualan disepakati. Kemasan wajib ditandai dengan tepat.</p>
<p><b>10.</b></p>	<p><b>Kewajiban Lain (Pasal A10)</b></p> <p>Penjual wajib memberikan kepada pembeli, pada permintaan yang berikutnya, resiko dan biaya, setiap bantuan untuk mendapatkan dokumen-dokumen atau pesan elektronik yang terkait (selain yang telah disebutkan dalam pasal A8, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyediakan bukti-bukti pengiriman barang) yang diterbitkan atau diserahkan di negara tempat pengapalan dan/atau tempat asalnya yang mana kemungkinan diperlukan oleh pembeli untuk mengimpor barang, dan jika diperlukan oleh</p>	<p><b>Bantuan Informasi dan Biaya Terkait (Pasal A10)</b></p> <p>Penjual wajib, pada waktu yang tepat, menyediakan atau memberikan bantuan untuk pembeli, atas permintaan, resiko dan pengeluaran pembeli, setiap dokumen dan informasi, termasuk informasi yang terkait dengan keamanan, yang dibutuhkan pembeli untuk impor barang dan/atau untuk transpor barang ke tujuan akhir.</p> <p>Penjual wajib mengganti pembeli untuk semua biaya dan pungutan yang dikeluarkan pembeli dalam</p>



<p>pembeli untuk mengimpor barang, dan jika diperlukan, untuk transit barang melalui negara lain.</p> <p>Penjual juga diwajibkan, berdasarkan permintaan, untuk menyediakan informasi yang diperlukan oleh pembeli untuk memperoleh asuransi.</p>	<p>menyediakan atau memberikan bantuan dalam mendapatkan dokumen dan informasi sebagaimana diuraikan dalam pasal B10.</p>
---	---

**Tabel 2.2 Mengenai Kewajiban Pembeli Dalam Ketentuan FOB Menurut *Incoterms 2000* dan *Incoterms*® 2010**

No.	Incoterms 2000	Incoterms® 2010
1.	<p>Pembayaran (Pasal B1)</p> <p>Pembeli wajib untuk membayar barang sesuai dengan harga yang telah ditetapkan di dalam <i>sales contract</i>.</p>	<p>Kewajiban Umum Pembeli (Pasal B1)</p> <p>Pembeli wajib membayar harga barang sebagaimana tersedia dalam kontrak penjualan.</p>

<p><b>2.</b></p>	<p>Perizinan, Pemberian Kuasa dan Formalitas (Pasal B2)</p> <p>Pembeli wajib mendapatkan setiap perizinan impor atau pemberian kuasa resmi lainnya dan menyelenggarakannya atau resiko dan biaya yang ditanggung sendiri, serta semua formalitas yang lazim diperlukan untuk mendatangkan (impor) barang, dan jika diperlukan, untuk transit barang melalui negara lain.</p>	<p>Lisensi, otorisasi, keamanan dan prosedur lainnya (Pasal B2)</p> <p>Terserah kepada pembeli untuk memperoleh, atas risiko dan pengeluaran sendiri, setiap lisensi impor atau otorisasi resmi lainnya dan melakukan semua prosedur kepabeanan untuk impor barang dan untuk transpor barang melalui setiap negara.</p>
<p><b>3.</b></p>	<p>Kontrak atas Pengangkutan dan Asuransi (Pasal B3)</p> <p>a) Kontrak Pengangkutan</p> <p>Pembeli diwajibkan untuk mengadakan kontrak atas pengangkutan dengan biaya sendiri untuk mengangkut barang-barang dari pelabuhan pengapalan yang disebut dan telah ditentukan.</p> <p>b) Kontrak Asuransi</p> <p>Pembeli tidak diwajibkan untuk menyelenggarakan kontrak dengan perusahaan asuransi untuk menutup</p>	<p>Kontrak Pengangkutan dan Asuransi (Pasal B3)</p> <p>a) Kontrak pengangkutan</p> <p>Pembeli wajib melakukan kontrak dengan pengeluaran sendiri untuk pengangkutan barang dari pelabuhan pengiriman yang disebutkan, kecuali kontrak pengangkutan dilakukan oleh penjual sebagaimana telah disebutkan dalam pasal A3 huruf a.</p> <p>b) Kontrak Asuransi</p> <p>Pembeli tidak memiliki kewajiban kepada penjual untuk melakukan kontrak asuransi.</p>

	resiko atas kehilangan dan kerusakan barang. Kecuali jika penjual atau pembeli menghendaki dapat diperjanjikan lebih lanjut.	
4.	<p>Pengambilan Kiriman (Pasal B4)</p> <p>Pembeli wajib mengambil barang-barang yang telah dikirimkan oleh penjual, apabila pengiriman barang telah dilaksanakan sesuai dengan kewajiban penjual.</p>	<p>Pengambilalihan (Pasal B4)</p> <p>Pembeli wajib mengambil alih barang ketika barang telah diantarkan sebagaimana diuraikan dalam pasal A4.</p>
5.	<p>Pengalihan Resiko (Pasal B5)</p> <p>Pembeli wajib menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan atas barang-barang :</p> <p>a) Dimulai pada saat barang-barang tersebut telah melewati batas pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut dan ditentukan; dan</p> <p>b) Dimulai dari tanggal yang telah disepakati atau setelah tanggal daluwarsa atas waktu pengiriman yang telah disepakati yang timbul akibat gagalnya pembeli untuk memberikan pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7 yaitu mengenai kewajiban pembeli untuk memberikan pemberitahuan</p>	<p>Pengalihan Resiko (Pasal B5)</p> <p>Pembeli menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan barang dari waktu barang diantarkan sebagaimana diuraikan dalam pasal A4.</p> <p>Jika :</p> <p>a) pembeli gagal untuk memberitahukan penunjukkan kapal sesuai dengan; atau</p> <p>b) kapal yang ditunjuk oleh pembeli gagal untuk tiba tepat waktu untuk memperkenankan penjual untuk memenuhi yang disebutkan dalam pasal A4, tidak dapat mengambil barang, atau menutup kargo lebih awal dari waktu yang diberitahukan sesuai dengan pasal B7 ; maka, pembeli menanggung semua</p>

<p>yang cukup kepada penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman yang dibutuhkan, atau akibat kapal yang ditunjuk olehnya gagal untuk tiba tepat waktu, atau kapal tidak dapat mengambil barang-barang atau merapat untuk kargo lebih awal dibandingkan waktu yang telah disebutkan dalam pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7.</p>	<p>resiko kehilangan atau kerusakan barang;</p> <p>(i) sejak tanggal yang disepakati, atau jika tidak ada tanggal yang disepakati ;</p> <p>(ii) dari tanggal diberitahu oleh penjual sesuai pasal A7 dalam periode yang telah disetujui, atau jika tidak ada tanggal tersebut telah diberitahu ;</p> <p>(iii) dari tanggal berakhirnya periode yang disepakati untuk pengiriman, sepanjang barang telah dengan jelas diidentifikasi sebagai barang dalam kontrak.</p>
<p><b>6. Pembagian Biaya (Pasal B6)</b></p> <p>Pembeli wajib membayar :</p> <p>a) Semua biaya yang berkaitan dengan barang-barang dimulai pada saat setelah melewati batas pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut dan ditentukan;</p> <p>b) Setiap biaya tambahan yang timbul, baik akibat kapal yang ditunjuk olehnya gagal untuk tiba tepat waktu atau kapal tidak dapat mengambil barang-barang atau merapat untuk kargo lebih awal dibandingkan waktu yang telah</p>	<p><b>Alokasi Biaya (Pasal B6)</b></p> <p>Pembeli wajib membayar :</p> <p>a) semua biaya terkait barang sejak barang telah diantarkan sebagaimana diuraikan dalam pasal A4, kecuali, biaya prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk ekspor serta semua bea, pajak, dan biaya lainnya yang terhutang pada saat ekspor sebagaimana dimaksud dalam pasal A6 huruf b ;</p> <p>b) setiap biaya tambahan yang ditanggung, baik karena :</p> <p>(i) pembeli telah gagal untuk memberikan pemberitahuan yang</p>

	<p>disebutkan dalam pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7 (mengenai kewajiban pembeli untuk memberikan pemberitahuan yang cukup kepada penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman yang dibutuhkan) ; dan</p> <p>c) Semua biaya yang pada umumnya diperlukan untuk formalitas impor seperti biaya pajak dan biaya-biaya lainnya yang harus dibayar atas penyerahan barang, serta untuk transit barang melalui negara lain.</p>	<p>tepat sesuai dengan pasal B7, atau</p> <p>(ii) kapal yang ditunjuk oleh pembeli gagal untuk tiba tepat waktu, tidak dapat mengambil barang, atau menutup kargo lebih awal dari waktu diberitahukan sesuai dengan pasal B7.</p> <p>sepanjang barang telah dengan jelas diidentifikasi sebagai barang dalam kontrak, dan ;</p> <p>c) semua bea, pajak dan biaya lainnya serta biaya melaksanakan prosedur kepabeanan yang terhutang atas impor barang dan biaya untuk transpor barang melalui tiap negara.</p>
7.	<p>Pemberitahuan Kepada Penjual (Pasal B7)</p> <p>Pembeli wajib memberikan pemberitahuan yang cukup kepada Penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman yang dibutuhkan.</p>	<p>Pemberitahuan kepada Penjual (Pasal B7)</p> <p>Pembeli wajib memberitahukan kepada penjual pemberitahuan yang cukup mengenai nama kapal, titik pemuatan dan apabila diperlukan, waktu pengiriman yang dipilih dalam periode yang disepakati.</p>

<p><b>8.</b></p>	<p>Bukti Pengiriman Barang, Dokumen Perjalanan, atau Pesan Elektronik yang Serupa (Pasal B8)</p> <p>Pembeli berhak menerima bukti pengiriman barang yang telah diserahkan sesuai dengan kewajiban penjual.</p>	<p>Bukti Pengantaran (Pasal B8)</p> <p>Pembeli berhak menerima bukti pengiriman yang disediakan sebagaimana yang diuraikan dalam pasal A8.</p>
<p><b>9.</b></p>	<p>Pemeriksaan Atas Barang-Barang (Pasal B9)</p> <p>Pembeli wajib menanggung semua biaya atas setiap pemeriksaan atas barang-barang sebelum pengapalan, kecuali terhadap pemeriksaan yang diperintahkan oleh pemerintah dar negara penjual.</p>	<p>Inspeksi Barang (Pasal B9)</p> <p>Pembeli wajib membayar biaya dari setiap inspeksi pra pengapalan yang diwajibkan, kecuali ketika kinspeksi tersebut diwajibkan oleh otoritas negara ekspor.</p>
<p><b>10.</b></p>	<p>Kewajiban Lain (Pasal B10)</p> <p>Pembeli wajib menanggung semua biaya danbea yang timbul dalam rangka memperoleh dokumen-dokumen atau pesan elektronik yang terkait seperti yang disebutkan dalam pasal A10 (yaitu mengenai kewajiban</p>	<p>Bantuan Informasi dan Biaya Terkait (Pasal B10)</p> <p>Pembeli wajib, pada waktu yang tepat, memberitahu penjual persyaratan keamanan infomasi sehingga penjual bisa sesuai dengan pasal A10.</p> <p>Pembeli wajib mengganti kepada penjual</p>

<p>penjual untuk memberikan kepada pembeli, pada permintaan yang berikutnya, resiko dan biaya, setiap bantuan untuk mendapatkan dokumen-dokumen atau pesan elektronik yang terkait selain yang telah disebutkan dalam pasal A8, yaitu mengenai kewajiban penjual untuk menyediakan bukti-bukti pengiriman barang, yang diterbitkan atau diserahkan di negara tempat pengapalan dan/atau tempat asalnya yang mana kemungkinan diperlukan oleh pembeli untuk mengimpor barang, dan jika diperlukan oleh pembeli untuk mengimpor barang, dan jika diperlukan, untuk transit barang melalui negara lain. Penjual juga diwajibkan, berdasarkan permintaan, untuk menyediakan informasi yang diperlukan oleh pembeli untuk memperoleh asuransi) dan mengganti setiap pembayaran yang telah dikeluarkan.</p>	<p>semua biaya dan pungutan yang dikeluarkan oleh penjual dalam menyediakan atau memberikan bantuan dalam memperoleh dokumen dan informasi sebagaimana diuraikan dalam A10.</p> <p>Pembeli wajib, pada waktu yang tepat, menyediakan atau memberikan bantuan untuk penjual, atas permintaan, risiko, dan pengeluaran penjual, setiap dokumen dan informasi, termasuk informasi terkait keamanan, yang penjual butuhkan untuk transpor dan ekspor barang dan untuk transpor barang melalui setiap negara.</p>
---	--

Berdasarkan kedua tabel tersebut, dapat terlihat bahwa tidak ada perbedaan mendasar yang mengubah isi dari kewajiban penjual ataupun pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010, karena dalam *Incoterms*® 2010 yang merevisi *Incoterms* 2000 hanya menegaskan atau memperjelas mengenai kewajiban penjual dan pembeli yang sudah ada sebelumnya.





## BAB 3

### IMPLIKASI YURIDIS KETENTUAN FREE ON BOARD (FOB) MENURUT INCOTERMS 2000 DAN INCOTERMS® 2010 TERHADAP PENGALIHAN RESIKO, BIAYA DAN KEPEMILIKAN BARANG

Oleh karena pengaturan mengenai kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 tidak jauh berbeda (dalam revisinya hanya menegaskan mengenai kewajiban-kewajiban yang sudah ada sebelumnya), maka implikasi yuridis yang ditimbulkan dari ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 terhadap pengalihan resiko, biaya dan kepemilikan barang adalah sama. Berikut penjelasannya.

#### 3.1 Implikasi Ketentuan FOB Terhadap Pengalihan Resiko

Perdagangan internasional merupakan usaha yang penuh resiko. Barang-barang dikirim melalui laut kepada pembeli yang belum dikenal sepenuhnya bonafiditas maupun integritas pimpinannya. Dalam pelaksanaan pengiriman itu barang-barang bisa rusak karena terhimpit, kehujanan, kepanasan, pengerasan, jatuh, tertimpa badai, basah, berkarat, meleleh, mencair, meragi dan sebagainya.<sup>99</sup> Singkatnya, barang bisa rusak selama dalam perjalanan karena sifat barang itu sendiri, maupun karena pengaruh alam. Selain itu, barang juga dapat hilang maupun susut karena ulah manusia, misalnya karena pencurian, pencolengan, penggelapan, dan ulah manusia yang kurang bertanggungjawab lainnya.<sup>100</sup> Bahkan dalam perjalanan dapat terjadi musibah yang lebih dahsyat, tidak saja barang yang rusak maupun susut tetapi juga bisa kapal pengangkut itu sendiri yang tenggelam beserta muatannya.<sup>101</sup> Semua ini menggambarkan sebagian risiko yang dihadapi dalam perdagangan internasional.<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> Amir M.S, *op.cit.*, hal. 147.

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> *Ibid.*

<sup>102</sup> *Ibid.*, hal.148.

Resiko adalah kewajiban untuk menanggung atau memikul kerugian sebagai akibat suatu peristiwa di luar kesalahannya.<sup>103</sup> Resiko di dalam pasal KUHPerdara diatur dalam pasal 1460 yang menyebutkan bahwa, “Jika barang yang dijual itu berupa benda yang sudah tertentu, maka barang itu sejak saat pembelian menjadi tanggungan si pembeli, meskipun penyerahan belum dilakukan, dan penjual berhak menuntut harganya”.<sup>104</sup> Berdasarkan pasal tersebut dapat dikatakan bahwa bila barang itu berwujud benda tertentu, artinya sudah tersendiri, terpisah dari lainnya, maka risiko berpindah saat perjanjian ditutup dengan sempurna.<sup>105</sup>

Selain pasal tersebut, dapat dilihat di dalam pasal 1462 KUHPerdara yang disebutkan bahwa, “Sebaliknya, jika barang-barang itu dijual menurut tumpukan, maka barang-barang itu menjadi tanggungan pembeli, meskipun belum ditimbang, dihitung atau diukur”.<sup>106</sup> Berdasarkan pasal tersebut dapat dikatakan bahwa apabila barang tersebut dijual per tumpuk, maka risiko beralih pada saat perjanjian ditutup dengan sempurna. Beralihnya risiko disini sama dengan bila barang yang dijual itu sudah tertentu, dimana tumpukan itu dianggap sudah disendirikan.<sup>107</sup>

Selanjutnya di dalam pasal 1461 KUHPerdara disebutkan bahwa, “Jika barang-barang tidak dijual menurut tumpukan, tetapi menurut berat, jumlah atau ukuran, maka barang-barang itu tetap atas tanggungan penjual, hingga barang-barang itu ditimbang, dihitung atau diukur”.<sup>108</sup> Berdasarkan pasal tersebut dapat dikatakan bahwa walaupun perjanjian sudah ditutup secara sempurna, tetapi risiko belum beralih karena barang-barang belum disendirikan dan baru dapat dikatakan disendirikan apabila barang-barang tersebut sudah ditimbang, dihitung atau diukur.

Berdasarkan uraian tersebut dapat terlihat jelas bahwa perbuatan menyendirikan barang-barang dalam peristiwa jual beli adalah suatu perbuatan

---

<sup>103</sup> H.M.N Purwosutjipto, *op.cit.*, hal.13.

<sup>104</sup> Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pasal 1460.

<sup>105</sup> H.M.N Purwosutjipto, *op.cit.*

<sup>106</sup> Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pasal 1462.

<sup>107</sup> H.M.N Purwosutjipto, *op.cit.*

<sup>108</sup> Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pasal 1461.

hukum yang mengakibatkan beralihnya risiko. Tetapi, ketentuan ini tidak bisa mengurangi berlakunya suatu syarat ketentuan dalam perjanjian jual beli perusahaan, yang menentukan bahwa risiko telah beralih kepada pembeli meskipun barang-barang belum disendirikan.

Dalam perjanjian jual beli dengan ketentuan FOB timbul suatu kebiasaan penyendirian barang secara sepihak, dimana proses penyendirian barang dilakukan oleh penjual tanpa turut sertanya pembeli.<sup>109</sup> Maka, beralihnya risiko seperti yang ditentukan dalam pasal 1460 KUHPerdara tidak terjadi pada jual beli yang menggunakan ketentuan FOB karena mungkin pada saat ditutupnya perjanjian jual beli, barang-barang belum dibuat atau belum ada.

Pada ketentuan FOB, pembeli harus menyediakan alat pengangkutan dan apabila alat pengangkutan disediakan oleh penjual maka penjual dianggap bertindak sebagai pemegang kuasa pembeli dengan segala konsekuensinya. Sehingga, beralihnya risiko pada ketentuan FOB, baru pindah pada saat barang diletakkan di atas kapal yang akan mengangkutnya. Hal ini diatur dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 yang menyebutkan bahwa penjual menanggung semua risiko kehilangan atau kerusakan pada barang sampai barang telah diantarkan<sup>110</sup> dan ditempatkan di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan atau di pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli pada tanggal yang disepakati.<sup>111</sup>

Dalam hal ini terdapat pengecualian, dimana pembeli harus menanggung semua risiko kehilangan dan kerusakan barang dari waktu barang diantarkan dan ditempatkan di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan atau di pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli pada tanggal yang disepakati, jika pembeli gagal untuk memberitahukan penunjukkan kapal, kapal yang ditunjuk pembeli gagal untuk tiba tepat waktu dimana penjual seharusnya melaksanakan kewajiban untuk mengantarkan barang, tidak dapat mengambil barang atau menutup kargo lebih awal dari waktu yang diberitahukan. Maka, berdasarkan hal tersebut,

---

<sup>109</sup> H.M.N Purwosutjipto, *loc.cit.*

<sup>110</sup> *International Chamber of Commerce, op.cit.*, hal.154.

<sup>111</sup> *Ibid.*

pembeli harus menanggung semua risiko kehilangan dan kerusakan barang sejak tanggal yang disepakati atau bila tidak ada tanggal yang disepakati maka dari tanggal yang diberitahu oleh penjual dalam waktu yang telah disetujui. Namun, apabila tidak terdapat pemberitahuan mengenai waktu yang disetujui, maka pembeli menanggung risiko dari tanggal berakhirnya periode atau waktu yang disepakati untuk pengiriman. Hal ini berlaku sepanjang barang telah dengan jelas teridentifikasi sebagai barang yang tercantum dalam kontrak.<sup>112</sup>

### 3.2 Implikasi Ketentuan FOB Terhadap Biaya

Kontrak perdagangan atau ekspor impor merupakan dasar hukum utama yang menimbulkan kewajiban penyerahan barang. Untuk memenuhi kewajiban penyerahan barang, biasanya diatur pula mengenai biaya-biaya yang nantinya akan ditanggung oleh kedua belah pihak, baik penjual maupun pembeli. Biaya-biaya tersebut biasanya terdiri dari biaya pengangkutan barang, biaya asuransi maupun biaya-biaya yang nantinya akan timbul dalam rangka penyerahan barang dari pihak penjual ke pihak pembeli.

Di dalam ketentuan FOB, biaya-biaya yang diatur baik menurut *Incoterms* 2000 maupun *Incoterms*® 2010, adalah biaya-biaya yang timbul yang ditanggung oleh penjual mulai dari tempat barang itu berada sampai diserahkan kepada pihak pembeli di atas kapal, sampai biaya-biaya yang timbul yang ditanggung pembeli setelah barang tersebut telah diserahkan dan ditempatkan di atas kapal. Biaya-biaya tersebut terdapat dalam isi kewajiban penjual dan kewajiban pembeli yang di atur menurut *Incoterms*, di antaranya adalah sebagai berikut:

- a. Biaya yang ditanggung penjual, yaitu :
  - 1) Biaya penyerahan barang dari tempat barang tersebut berada sampai ditempatkan di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli.
  - 2) Biaya lisensi yang diperlukan untuk mengekspor barang.
  - 3) Biaya yang timbul apabila barang tersebut hilang atau rusak pada saat proses pengangkutan barang dari tempat barang tersebut berada sampai ke atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli.

---

<sup>112</sup> *Ibid.*, hal.159.

- 4) Biaya yang dikeluarkan dalam rangka melakukan pemberitahuan kepada pembeli bahwa barang telah diantarkan atau kapal telah gagal untuk mengambil barang.
  - 5) Biaya yang timbul dalam menyediakan dokumen-dokumen terkait barang atau dokumen yang dipersyaratkan dalam kontrak.
  - 6) Biaya pemeriksaan, pengemasan, dan penandaan yang diperlukan untuk tujuan pengiriman atas barang-barang yang akan diserahkan kepada pihak pembeli.
  - 7) Biaya terkait setiap dokumen dan informasi yang dibutuhkan pembeli termasuk informasi yang terkait dengan keamanan terkait impor barang dan/atau untuk pengiriman barang-barang ke tempat atau tujuan akhir.
  - 8) Biaya dan pungutan yang dikeluarkan oleh pembeli dalam rangka mendapatkan dokumen dan informasi terkait pengiriman barang.
- b. Biaya yang ditanggung pembeli, yaitu :
- 1) Biaya atas harga barang yang ada dalam kontrak penjualan
  - 2) Biaya perizinan, lisensi, prosedur yang diperlukan untuk mengimpor atau biaya resmi lainnya terkait barang.
  - 3) Biaya yang dikeluarkan dalam rangka menyediakan pengangkutan atas barang yang akan diserahkan oleh penjual.
  - 4) Biaya asuransi apabila pembeli melakukan kontrak asuransi.
  - 5) Biaya yang timbul akibat hilangnya atau rusaknya barang jika pihak pembeli gagal untuk memberitahukan penunjukkan kapal, atau kapal gagal tiba tepat pada waktu yang diberitahukan.
  - 6) Biaya terkait barang sejak barang telah diantarkan atau diserahkan oleh pihak penjual kepada pihak pembeli termasuk biaya bea, pajak, dan biaya lainnya yang penjual bayar terlebih dahulu.
  - 7) Biaya tambahan yang ditanggung karena pembeli gagal untuk melakukan pemberitahuan mengenai nama kapal, tutuk pemuatan dan waktu pengiriman, atau kapal yang ditunjuk oleh pihak pembeli gagal untuk tiba pada waktu yang tepat.

- 8) Biaya dalam rangka melakukan pemberitahuan kepada pihak penjual mengenai nama kapal, titik pemuatan dan waktu pengiriman.
- 9) Biaya pra inspeksi pengapalan yang diwajibkan oleh otoritas negara eksportir.
- 10) Biaya pungutan yang penjual keluarkan dalam menyediakan atau memberikan bantuan dalam memperoleh dokumen dan informasi, termasuk informasi terkait keamanan yang penjual butuhkan untuk pengiriman dan ekspor barang melalui setiap negara.

Jadi, penjual membiayai pengangkutan barang tersebut mulai dari gudang penjual sampai di atas kapal. Selanjutnya, barang tersebut akan diambil oleh pembeli. Jadi, pembeli membiayai pemadatan barang itu dalam kapal, membayar premi asuransi, biaya pembongkaran barang di pelabuhan tujuan dan ongkos-ongkos lainnya sampai barang tersebut di gudang pembeli.

Dalam praktiknya sering terjadi hal-hal yang tidak sesuai dengan ketentuan FOB, yaitu mengenai alat pengangkutan dan asuransi. Pembeli yang tidak mempunyai perwakilan di negara penjual, sulit untuk mencari pengangkut yang baik dan perusahaan asuransi yang bonafid. Hal seperti ini harus diselesaikan sebelum barang-barang dimuat dalam kapal, karena dalam pengangkutan barang-barang melalui lautan, pengangkut baru bersedia untuk mengangkut bila barang-barang sudah diasuransikan. Karena asuransi harus ditutup di pelabuhan pemuatan, maka pembeli dapat meminta jasa penjual untuk mengasuransikan barang-barang tersebut atas nama dan tanggungan pembeli.

### **3.3 Implikasi Ketentuan FOB Terhadap Pengalihan Kepemilikan Barang**

Pada dasarnya, *Incoterms* tidak mengatur kapan beralihnya hak milik dari suatu barang itu beralih. Beralihnya suatu barang dari penjual kepada pembeli tergantung dari *governing law* yang disepakati. Dalam hal ini, apabila para pihak tidak menentukan pilihan hukum, implikasi ketentuan FOB terhadap pengalihan kepemilikan barang yang dibahas adalah berdasarkan KUHPerdara (untuk di negara Indonesia).

Hak milik atas barang, baru beralih kepada pembelinya bila sudah diadakan penyerahan menurut hukum, yang mana hal ini disebutkan dalam pasal 1459 KUHPerdara yang berbunyi, “Hak milik atas barang yang dijual tidaklah berpindah kepada si pembeli, selama penyerahannya belum dilakukan menurut pasal 612, 613 dan 616.”<sup>113</sup> Penyerahan barang tersebut terdapat dua jenis, yaitu penyerahan secara yuridis dan penyerahan nyata.<sup>114</sup> Bunyi dari pasal 612 dan pasal 613 KUH Perdata adalah sebagai berikut :

Pasal 612 KUHPerdara menyatakan bahwa :

Penyerahan kebendaan bergerak, terkecuali yang tak bertubuh, dilakukan dengan penyerahan yang nyata akan kebendaan itu oleh atau atas nama pemilik, atau dengan penyerahan kunci-kunci dari bangunan, dalam mana kebendaan itu berada. Penyerahan tak perlu dilakukan, apabila kebendaan yang harus diserahkan, dengan alasan hak lain telah dikuasai oleh orang yang menerimanya.

Pasal 613 KUHPerdara menyatakan bahwa :

Penyerahan akan piutang-piutang atas nama dan kebendaan tak bertubuh lainnya, dilakukan dengan jalan membuat sebuah akta otentik atau di bawah tangan, dengan mana hak-hak atas kebendaan itu dilimpahkan kepada orang lain.

Penyerahan yang demikian bagi si berutang tiada akibatnya, melainkan setelah penyerahan itu diberitahukan kepadanya, atau secara tertulis disetujui dan diakuinya.

Penyerahan tiap-tiap piutang karena surat bawa dilakukan dengan penyerahan surat itu, penyerahan tiap-tiap piutang karena surat tunjuk dilakukan dengan penyerahan surat disertai dengan endorsemen.

Berdasarkan pasal-pasal tersebut, ada beberapa jenis penyerahan mengenai benda bergerak, yaitu :

- a. penyerahan fisik, yaitu penyerahan barang dari tangan ke tangan ;
- b. penyerahan kunci gudang, dimana benda bergerak yang diserahkan itu disimpan ;
- c. penyerahan akta *cessie* atau endorsemen bagi benda bergerak tak bertubuh ;  
dan

<sup>113</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pasal 1459.

<sup>114</sup> H.M.N Purwosutjipto, *op.cit.*, hal.16.

- d. penyerahan dokumen, dimana pemegang dokumen ini berhak memiliki barang-barang yang disebut dalam dokumen bersangkutan.

Dokumen-dokumen yang dimaksud dalam butir d tersebut adalah surat berharga, yakni surat tanda bukti tuntutan utang, mengandung hak dan mudah dijualbelikan.<sup>115</sup> Untuk bersifat mudah dijualbelikan, dokumen itu harus berbentuk atas pengganti (*aan order*) atau atas pembawa (*aan toonder*). Dokumen-dokumen inilah yang mudah dialihkan kepada orang lain, yakni dengan diserahkan secara fisik saja atau dengan endorsemen.<sup>116</sup>

Dokumen utama dalam ketentuan FOB adalah konosemen atau *Bill of Lading* (B/L). Konosemen tersebut dilampiri dengan dokumen-dokumen pembantu yang isinya menjelaskan lebih lanjut tentang berat, ukuran, kualitas, keterangan dari sudut kesehatan dan lain-lain. Dokumen-dokumen pembantu yang dilampirkan pada konosemen ini berfungsi untuk memberi pembuktian bagi kepentingan pembeli, agar pembeli tidak ragu-ragu lagi tentang keadaan barang-barang yang dibelinya. Konosemen adalah dokumen pengangkutan yang merupakan tanda bukti penerimaan barang muatan, ditandatangani oleh pengangkut atau kuasanya yang memberikan hak kepada pemegangnya untuk menuntut penyerahan atas barang-barang sebagai yang disebut dalam konosemen itu.<sup>117</sup> Kedudukan konosemen tersebut sangat penting terutama bagi pembeli, karena tanpa konosemen pembeli tidak akan mendapatkan barang.

Dalam prakteknya, mengenai pemilikan dokumen ini, sering disertai syarat khusus, yaitu syarat pembayaran pada dokumen dan syarat penyerahan dengan dokumen.<sup>118</sup> Syarat khusus pembayaran pada dokumen yang disertakan pada ketentuan FOB mengakibatkan hak milik atas barang beralih di atas kapal pada saat pemuatan dan sesudah beralihnya hak milik itu, pembeli sudah menjadi pemilik barang dan penjual sudah tidak boleh lagi menguasai barang. Akibat dari keadaan ini, penjual mempunyai hak retensi terhadap dokumen yang artinya

---

<sup>115</sup> *Ibid.*, hal. 17.

<sup>116</sup> *Ibid.*

<sup>117</sup> *Ibid.*

<sup>118</sup> *Ibid.*, hal. 38.



penjual dapat menahan dokumen selama pembeli belum membayar.<sup>119</sup> Sedangkan pada syarat khusus penyerahan dengan dokumen yang disertakan pada ketentuan FOB, maka para pihak mengkehendaki agar penyerahan dokumen ini dipandang sebagai pindahnya hak milik. Dalam syarat ini, tidak ditetapkan bagaimana dan kapan pembayaran harus dilakukan. Pada intinya, hak milik pindah setelah dokumen diserahkan. Syarat ini tidak mempengaruhi risiko yang tetap pada saat pemuatan barang.

Perbedaan kedua syarat tersebut terletak pada beralihnya hak milik. Pada syarat khusus pembayaran pada dokumen, beralihnya hak milik terjadi pada saat yang sama dengan beralihnya risiko, yaitu di atas kapal pada saat pemuatan, sedangkan pada syarat khusus penyerahan dengan dokumen, beralihnya hak milik tidak bersama-sama dengan beralihnya risiko, melainkan pada saat dokumen diserahkan kepada pembeli.

Dalam pasal 1393 KUH Perdata mengatur mengenai tempat penyerahan dimana bunyi pasal tersebut adalah sebagai berikut :

Pembayaran harus dilakukan di tempat yang ditetapkan dalam perjanjian,; jika dalam perjanjian tidak ditetapkan suatu tempat, maka pembayaran yang mengenai suatu barang yang sudah ditentukan , harus terjadi di tempat dimana barang itu berada sewaktu perjanjiannya dibuat. Di luar hal tersebut, pembayaran harus dilakukan di tempat tinggal si berpiutang , selama orang ini terus menerus berdiam dalam keresidenan, dimana ia berdiam sewaktu perjanjian dibuat dan di dalam hal-hal lainnya di tempat tinggal si berutang.

Berdasarkan pasal tersebut, tempat penyerahan menurut ketentuan pasal 1393 KUH Perdata ada beberapa kemungkinan, yaitu :

- a. di tempat sebagai yang ditetapkan dalam perjanjian ;
- b. di tempat barang itu berada pada saat terjadinya perjanjian ;
- c. di tempat tinggal pembeli ;
- d. di tempat tinggal penjual.

---

<sup>119</sup> *Ibid.*, hal. 39.

Istilah pembayaran yang disebut dalam pasal 1393 KUH Perdata harus diartikan setiap penunaian kewajiban, maka setiap penyerahan adalah pembayaran.

Mengenai waktu penyerahan tidak diatur dalam undang-undang, karena biasanya hal demikian diatur dalam perjanjian yang bersangkutan. Pada umumnya penyerahan barang dari penjual kepada pembeli itu harus dihadiri oleh kedua belah pihak, baik penjual maupun pembeli. Saat yang dianggap saat penyerahan juga dipengaruhi oleh adanya syarat yang dipakai dalam perjanjian yang diperjanjikan. Namun, dalam hal penyerahan dengan memakai ketentuan FOB, biasanya pembeli dan penjual tidak dapat hadir karena jarak tempat yang sangat jauh dan dipisahkan dengan laut yang sangat luas. Maka, penyerahan dalam ketentuan FOB terjadi di atas kapal yang disediakan oleh pembeli di pelabuhan penjual. Dalam pelaksanaan penyerahan ini, pembeli atau penerima dapat menolak penyerahan barang tersebut apabila barang yang dikirimkan tersebut tidak memenuhi syarat sebagai yang telah ditentukan dalam perjanjian.

Menurut pasal 612 KUH Perdata barang bergerak harus diserahkan secara fisik, dimana pasal ini menganggap penyerahan kunci rumah atau gudang adalah penyerahan semua barang-barang yang ada dalam rumah atau gudang tersebut. Dalam jual beli perusahaan ada bentuk penyerahan lain, yaitu penyerahan dokumen dimana pemilik dokumen berhak menerima barang-barang yang disebut di dalam dokumen yang bersangkutan seperti yang sebelumnya diuraikan. Hal ini tercantum dalam pasal 517 a Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang intinya penyerahan dokumen berarti penyerahan barang-barang yang tersebut di dalamnya.

Penjual berkewajiban menyerahkan barangnya kepada pembeli (pasal 1474 KUHPerdata) dan agar hak milik barang itu beralih kepada pembeli, penyerahan itu harus dilakukan menurut hukum seperti yang telah disebutkan sebelumnya. Jadi, dapat dikatakan penyerahan menurut hukum merupakan syarat mutlak bagi peralihan hak milik.

Dalam ketentuan FOB, hak milik beralih pada saat pemuatan barang. Jadi, pemuatan barang di atas kapal bagi jual beli dengan menggunakan ketentuan FOB adalah penyerahan menurut hukum dimana penyerahan tersebut adalah termasuk pengalihan hak milik.



## BAB 4

### PANDANGAN PENGADILAN TERHADAP KETENTUAN FREE ON BOARD (FOB)

#### 4.1 Sengketa antara PT Indah Kiat Pulp & Paper Tbk. dengan PT Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans

Kasus ini merupakan kasus tentang tenggelamnya kapal saat pemuatan barang yang menyebabkan tenggelamnya kapal beserta muatannya (Putusan No.2170/ K/ Pdt/ 2007).

##### 4.1.1 Kasus Posisi

Pada awal bulan Juli 2004, PT Pabrik kertas Tjiwi Kimia (yang selanjutnya disebut PT TK) memesan *pulp* (jenis bahan bubur kertas) dari PT Indah Kiat Pulp & Paper Tbk. (yang selanjutnya disebut PT IKP) yang dituangkan dalam *order confirmation* tertanggal 7 Juli 2004. Untuk pengangkutan *pulp* tersebut, PT TK sebagai pembeli menunjuk PT Unggul Mitrabahari Lines (yang selanjutnya disebut PT UML) sebagai pihak pengangkut *pulp* dari tempat PT IKP di Perawang ke tempat PT TK melalui pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, sebagaimana dituangkan dalam *fixture note* yang ditandatangani oleh PT TK dan PT UML. Dalam *fixture note* tersebut disebutkan bahwa PT UML mengadakan *charter party* dalam rangka mencarter kapal bernama MV North Star milik PT Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans (yang selanjutnya disebut PT JT) untuk melaksanakan kewajiban pengangkutan.

Sengketa terjadi dikarenakan pada 9 (sembilan) Juli 2004 saat proses pemuatan barang ke dalam kapal, tiba-tiba kapal tersebut mengalami kebocoran di palka satu kemudian mengalami kemiringan sehingga diperbaiki oleh pihak kapal. Pada tanggal 12 (dua belas) Juli 2004 ketika akan dilanjutkan pemuatan barang ke dalam kapal, kapal tenggelam beserta dengan muatan yang sebagian telah dimasukkan ke dalam kapal. Hal ini terjadi karena kapal yang digunakan tidak laik laut dimana kapal tersebut sudah berkarat sehingga mengalami kebocoran. Selain itu, ternyata kapal tersebut juga tidak sesuai dengan jenis perairan yang

dilewati, yaitu perairan sungai dangkal yang seharusnya bagian bawah kapal bertipe runcing sehingga dapat lebih stabil, sedangkan kapal MV North Star tersebut bagian bawahnya bertipe rata.

Bermula dari sengketa inilah, PT IKP menggugat PT JT serta direktur utamanya yang bernama Agus Nusalim dan PT UML serta direktur utamanya yang bernama Mawardi Oei selaku pengangkut telah melakukan perbuatan melawan hukum dengan menyediakan kapal yang tidak laik laut dan meminta ganti rugi atas kerugian yang dideritanya, yaitu tidak dapat dipakainya pelabuhan PT IKP karena kapal yang tenggelam tersebut baru setelah 6 bulan dilakukan pengangkatan kapal oleh PT JT dan pada kurun waktu itulah arus bongkar muat barang dipelabuhan PT IKP terhambat kegiatan operasionalnya. Selain itu, penggantirugian atas *pulp* yang tenggelam serta pencemaran karena minyak yang keluar dari kapal yang tenggelam, dari pihak-pihak tersebut.

PT JT dan PT UML beserta direkturnya masing-masing mengajukan eksepsi yang menyatakan bahwa gugatan PT IKP kurang pihak karena tidak menyertakan nakhoda sebagai Tergugat. Hal ini disebabkan nakhoda bertanggung jawab akan segala sesuatu yang terjadi di kapal sebagaimana diatur dalam pasal 1 (12) UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran jo. Pasal 1 (14) PP No. 51 Tahun 2002, Pasal 15 UU No.21 Tahun 1992. Selain itu, gugatan PT TK terhadap direktur utama PT UML adalah salah pihak dan tidak mendasar, karena sesuai dengan Pasal 82 UU No.1 Tahun 1995, maka PT UML dapat digugat dan menggugat di muka pengadilan yang dalam hal tersebut akan diwakili oleh direksinya, sehingga gugatan yang ditujukan kepada Mawardi Oei adalah salah pihak.

Dalam eksepsinya, pihak-pihak yang digugat juga mengatakan bahwa PT IKP tidak mempunyai kualitas untuk mengajukan gugatan, karena pada dasarnya gugatan PT IKP berkaitan dengan pelaksanaan *fixture note* yang ditandatangani antara PT UML dengan PT TK, dimana PT IKP bukan sebagai pihak dalam perjanjian tersebut sehingga PT IKP tidak mempunyai dasar untuk mengajukan gugatan. Gugatan pun prematur dikarenakan tuduhan di dalam gugatan disebutkan bahwa PT UML dan direktur utamanya Mawardi Oei telah melakukan perbuatan melawan hukum yang disebabkan oleh tidak disediakannya kapal yang laik laut.

Hal ini tidak berdasar karena seharusnya tuduhan tersebut dilontarkan oleh PT TK sebagai pihak yang menunjukkannya.

Selain itu, gugatan PT IKP diajukan sebelum ada putusan dari instansi atau lembaga yang berwenang dalam hal ini mahkamah pelayaran Indonesia mengenai hasil pemeriksaan kelaikan kapal. Gugatan PT IKP pun dianggap kabur dalam eksepsi ini, dikarenakan dalam *order information* pihak PT TK memesan barang yang berupa *pulp* kepada Penggugat, jadi apabila ternyata PT TK melakukan wanprestasi maka seharusnya ia dijadikan pihak Tergugat bukan Turut Tergugat. Selain itu, dalam posita gugatan PT IKP telah menempatkan PT TK sebagai Turut Tergugat tetapi dalam petitum tidak ada permohonan agar PT TK taat dan tunduk pada putusan perkara.

### **Putusan Pengadilan Negeri Surabaya**

Pada tanggal 22 Maret 2006, Pengadilan Negeri Surabaya telah mengeluarkan putusan No.325/Pdt.G/2005/PN/SBY tersebut dengan amar putusan sebagai berikut :

Dalam Eksepsi :

- Menolak Eksepsi Tergugat I, II, III dan IV ;

Dalam Pokok Perkara :

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian ;
2. Menyatakan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV telah melakukan Perbuatan melawan hukum ;
3. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi materiil pertama sebesar USD 1.658.772,5 (satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua dollar Amerika Serikat koma lima sen);
4. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi materiil kedua sebesar Rp.1.799.555.502 (satu milyar tujuh ratus

sembilan puluh sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah) ;

5. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan yang telah dilaksanakan Jurusita Pengadilan Negeri Surabaya ;
6. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 672.000,- (enam ratus tujuh puluh dua ribu rupiah);
7. Menolak gugatan Penggugat untuk selebihnya.

### **Putusan Pengadilan Tinggi Surabaya**

Dalam tingkat ini, PT IKP memenangkan perkara tersebut, sehingga PT JT serta direktur utamanya dan PT UML serta direkturnya, juga PT TK sebagai Turut Tergugat mengajukan banding. Dalam tingkat banding Pengadilan Tinggi Surabaya mengeluarkan putusan No. 276/PDT/2006/PT.SBY. tanggal 14 Agustus 2006 memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Surabaya, yang amarnya sebagai berikut :

- Menerima permohonan banding dari Pihak Tergugat I, II, III dan IV/para Pembanding tersebut diatas ;
- Memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Surabaya tanggal 22 Maret 2006 Nomor : 325/Pdt.G/2005/PN.Sby. yang dimohonkan banding tersebut, sehingga amar lengkapnya berbunyi sebagai berikut :

Dalam Eksepsi :

- Menolak eksepsi dari Tergugat I, II, III dan IV ;

Dalam Pokok Perkara :

- Mengabulkan gugatan Penggugat/ Terbanding untuk sebagian ;

- Menyatakan Tergugat I dan Tergugat II/Pembanding telah melakukan perbuatan melawan hukum ;
- Menyatakan pihak Tergugat II dan Tergugat IV/Pembanding tidak dapat dibebani untuk membayar secara tanggung renteng bersama Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding atas semua kerugian yang diderita oleh Pihak Penggugat ;
- Menghukum Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding untuk membayar ganti rugi materiil pertama USD 1.658.772,5 (satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua dollar Amerika Serikat koma lima sen), kepada pihak Penggugat ;
- Menghukum Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding untuk membayar ganti rugi materiil kedua Rp. 1.799.555.502 (satu milyar tujuh ratus sembilan puluh sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah), kepada pihak Penggugat;
- Menyatakan sah dan berharga sita jaminan yang telah dilaksanakan Jurusita Pengadilan Negeri Surabaya, tertanggal 1 Pebruari 2006 Nomor: 325/Pdt.G/PN.Sby. tersebut ;
- Menolak gugatan Penggugat untuk selain dan selebihnya ;
- Menghukum pihak Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding untuk membayar semua biaya-biaya yang timbul dalam perkara ini untuk kedua tingkat peradilan yang dalam tingkat banding ditetapkan sebesar Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

### **Putusan Mahkamah Agung**

Dalam tingkat kasasi, kedua belah pihak baik penggugat maupun tergugat mengajukan kasasi, sehingga Mahkamah Agung dalam pertimbangannya menyatakan hal sebagai berikut :



Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat : bahwa alasan-alasan dari Pemohon Kasasi I tidak dapat dibenarkan, *Judex Facti* tidak salah menerapkan hukum karena :

- Tergugat II adalah sebagai pengangkut dan bukan agen, ia bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian pengangkutan ;
- Perjanjian jual beli barang antara Penggugat dengan turut Tergugat didasarkan atas *Free On Board* (FOB), yang berarti sampai dengan barang diterima oleh pengangkut di kapal adalah tanggung jawab penjual, *in casu* Penggugat. Pengangkut (Tergugat II) belum menerima penyerahan barang, dan kapal sudah lebih dulu tenggelam ;
- Pengangkut bertanggung jawab pada Turut Tergugat, sejak diterimanya barang sampai dengan diserahkan ;
- Tergugat I sebagai pemilik Kapal, bertanggung jawab atas kelaikan Kapal, ternyata kewajiban mana tidak diindahkan, kapal mengalami kerusakan dan kebocoran, sehingga mengakibatkan kapal karam. Tenggelamnya kapal diakibatkan langsung oleh keadaan kapal yang tidak laik berlayar.

Bahwa alasan-alasan dari Pemohon Kasasi II juga tidak dapat dibenarkan, karena Tergugat I sebagai pemilik kapal yang dicarter untuk barang tersebut, berkewajiban untuk memelihara/ menjaga kapal dalam keadaan laik berlayar, ternyata kapal mengalami kerusakan, karena karat sehingga menimbulkan kebocoran dan mengakibatkan kapal tenggelam ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata bahwa putusan *judex facti* dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh para Pemohon Kasasi : PT. INDAH KIAT PULP & PAPER Tbk. dan Pemohon Kasasi II : PT. PERUSAHAAN PELAYARAN JALANIDI TRANS tersebut harus ditolak.

### 4.1.2 Analisis Kasus

#### Asumsi

Dalam kasus ini telah disebutkan pernyataan *Free On Board* (FOB), tetapi tidak dinyatakan secara jelas apakah ketentuan penyerahan barang dengan FOB tersebut tunduk kepada *Incoterms*. Oleh karena itu, untuk mempermudah di dalam analisis, penulis mengasumsikan bahwa ketentuan FOB yang digunakan, tunduk pada *Incoterms*. Berdasarkan tahun terjadinya kasus, yaitu tahun 2004 maka *Incoterms* yang digunakan dalam analisis adalah *Incoterms 2000*.

#### Analisis

Berdasarkan kasus tersebut dapat dilihat bahwa PT TK selaku Turut Tergugat adalah pembeli yang memesan *pulp* kepada PT IKP selaku penjual dengan tunduk pada ketentuan *Free On Board* (FOB). Ketentuan FOB menurut *Incoterms 2000* mengandung pengertian sebagai berikut :

*Free on Board means that the seller delivers when the goods pass the ship's rail at the named port of shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of loss of or damage to the goods from that point. The FOB terms requires the seller to clear the goods for export. This term can be used only for sea or inland waterway transport. If the parties do not intend to deliver the goods across the ship's rail, the FCA term should be used.*<sup>120</sup>

Berdasarkan pengertian tersebut maka dapat dikatakan bahwa dalam ketentuan FOB, penjual berkewajiban mengantarkan barang melewati pagar kapal di pelabuhan yang disebutkan. Ini berarti, pembeli harus menanggung semua biaya-biaya dan resiko-resiko dari kerusakan barang sejak saat barang telah melewati pagar kapal.

Dalam kasus ini, PT IKP selaku penjual harus menyerahkan barang sampai melewati pagar kapal yang dalam hal ini menyerahkan dan menempatkan barang ke atas kapal bernama MV North Star yang telah ditunjuk oleh pembeli di pelabuhan yang disebut, yaitu di pelabuhan penjual atau di pelabuhan PT IKP di

<sup>120</sup>*International Chamber of Commerce, Incoterms 2000, op.cit., hal.49.*

Perawang. Hal ini juga telah sesuai dengan pasal A4 ketentuan FOB menurut *Incoterms 2000*, sebagai berikut:<sup>121</sup>

#### Pengiriman (Pasal A4)

Penjual wajib mengantarkan barang-barang pada tanggal atau pada waktu yang telah disepakati ke pelabuhan pengapalan yang disebutkan dan dengan cara yang lazim pada pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli.

Sedangkan, untuk pembeli dalam ketentuan FOB *Incoterms 2000*, pembeli salah satunya berkewajiban untuk mengadakan kontrak pengangkutan untuk mengangkut barang yang telah dipesan atau dibelinya dari penjual, seperti yang disebutkan dalam pasal B3 mengenai Kontrak atas Pengangkutan dan Asuransi yaitu sebagai berikut :<sup>122</sup>

#### a) Kontrak Pengangkutan

Pembeli diwajibkan untuk mengadakan kontrak atas pengangkutan dengan biaya sendiri untuk mengangkut barang-barang dari pelabuhan pengapalan yang disebut dan telah ditentukan.

#### b) Kontrak Asuransi

Pembeli tidak diwajibkan untuk menyelenggarakan kontrak dengan perusahaan asuransi untuk menutup resiko atas kehilangan dan kerusakan barang. Kecuali jika penjual atau pembeli menghendaki dapat diperjanjikan lebih lanjut.

Dihubungkan ke dalam kasus ini, pembeli yaitu PT TK telah mengadakan kontrak pengangkutan dengan PT UML untuk menyelenggarakan pengangkutan<sup>123</sup>, dimana selanjutnya PT UML melakukan *charter party*<sup>124</sup> untuk

<sup>121</sup> *International Chamber of Commerce, Incoterms 2000*, ps. A3, hal.50.

<sup>122</sup> *International Chamber of Commerce, Incoterms 2000.*, ps.B3, hal.51.

<sup>123</sup> Pengangkut dalam arti bab ini ialah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikutkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan. (Pasal 466 KUHD). Dalam rumusan pasal tersebut, terdapat kata “menyelenggarakan” pengangkutan, yang mempunyai pengertian bahwa pihak pengangkut tersebut tidak berarti hanya

mencarter kapal yang bernama MV North Star milik PT JT untuk mengangkut barang berupa *pulp* yang sebelumnya telah dipesan PT TK kepada PT IKP. Maka, ketentuan FOB untuk mengadakan kontrak pengangkutan yang menjadi kewajiban pembeli pun terpenuhi. Sedangkan untuk asuransi, pembeli dapat mengadakan kontrak dengan perusahaan asuransi, namun dalam kasus ini tidak disebutkan apakah pembeli mengadakan kontrak asuransi tersebut atau tidak.

Kenyataannya, setelah kapal telah tiba di pelabuhan penjual dan saat dilaksanakannya pemuatan barang, tiba-tiba kapal tersebut tenggelam beserta muatan *pulp* yang telah berhasil dimuat sebelumnya di dalam kapal tersebut.<sup>125</sup> Hal ini merupakan suatu resiko yang harus dihadapi penjual maupun pembeli yang dalam ketentuan *Incoterms* 2000, telah diatur di dalam pasal A5 dan pasal B5 yaitu sebagai berikut :

---

melakukan perbuatan pengangkutan sendiri, tetapi juga dapat memerintahkan kepada orang lain untuk melakukan perbuatan pengangkutan (H.M.N Porwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 5 Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, (Jakarta: Djambatan), hal.187). Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut (pasal 468 ayat 1 KUHD).

Adapun mengenai tanggung jawab pengangkut adalah wajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya (pasal 468 ayat 2) dan bertanggung jawab untuk perbuatan orang yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut (pasal 468 ayat 3).

<sup>124</sup> Isi dari *charter party* biasanya lebih merupakan kesepakatan mengenai pemberian kuasa. Mengenai pemberian kuasa ini juga terdapat definisinya di dalam pasal 1792 KUHPerdara yang berbunyi, “Pemberian kuasa adalah suatu perjanjian dengan mana seorang memberikan kekuasaan kepada orang lain, yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan.”

<sup>125</sup> Jenis-jenis kerugian, yaitu : *total loss* atau kerugian karena lenyap seanteronya, yang terdiri dari *actual total loss*, yang berarti kapal dan muatan secara fisik lenyap seanteronya dan *constructive total loss*, yang berarti apabila kapal dan muatan kehilangan seluruh sifatnya semula, sekalipun secara fisik tidak rusak.

## Pasal A5

### Pengalihan Resiko

Penjual wajib untuk menanggung semua resiko atas kehilangan atau kerusakan terhadap barang-barang sampai suatu waktu tertentu setelah melewati pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut.

## Pasal B5

### Pengalihan Resiko

Pembeli wajib menanggung semua resiko kehilangan atau kerusakan atas barang-barang :

- a) Dimulai pada saat barang-barang tersebut telah melewati batas pagar kapal di pelabuhan pengapalan yang disebut dan ditentukan; dan
- b) Dimulai dari tanggal yang telah disepakati atau setelah tanggal daluwarsa atas waktu pengiriman yang telah disepakati yang timbul akibat gagalnya pembeli untuk memberikan pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7, atau akibat kapal yang ditunjuk olehnya gagal untuk tiba tepat waktu, atau kapal tidak dapat mengambil barang-barang atau merapat untuk kargo lebih awal dibandingkan waktu yang telah disebutkan dalam pemberitahuan seperti yang diwajibkan pada pasal B7.

Dihubungkan dengan kasus ini, kapal tersebut adalah kapal yang ditunjuk oleh dan atau kuasa pembeli untuk mengangkut barang yang dalam hal ini *pulp*. Akibat kapal tersebut telah rusak dan tidak sesuai dengan perairan yang dilewati, maka disini yang bertanggung jawab adalah pembeli karena tidak dapat memenuhi kewajibannya untuk menyediakan kapal laik laut sehingga kapal tidak dapat mengambil barang-barang. Sedangkan, penjual dalam kasus ini telah memenuhi kewajibannya untuk menyerahkan dan mengantarkan barang ke dalam kapal yang ditunjuk oleh pembeli yaitu kapal bernama MV North Star.

Tenggelamnya kapal tersebut yang diakibatkan kapal tidak layak laut adalah sepenuhnya tanggung jawab pembeli sebagai pihak yang menunjuk pengangkut. Dengan adanya peristiwa ini, tentu saja hal tersebut merugikan penjual karena selain hilangnya barang yang menjadi barang dagangannya, tetapi juga tidak dapat

mendapat pembayaran karena konosemen atau *Bill of Lading*<sup>126</sup> tidak dapat diserahkan akibat tenggelamnya kapal dan muatannya.

Maka, dalam hal ini, PT IKP dapat menggugat PT TK selaku pembeli untuk mengganti segala kerugian akibat tidak dapatnya memenuhi kewajibannya yaitu menyediakan alat pengangkutan kapal yang laik laut. PT TK sebagai pembeli wajib mengganti kerugian penjual yaitu PT IKP yang telah kehilangan *pulpnya* beserta kerugian-kerugian yang timbul yang diakibatkan oleh kapal MV NorthStar milik pengangkut tersebut yang tenggelam di pelabuhan penjual. Dalam hal ini, PT TK dapat meminta kepada PT UML sebagai pihak yang pengangkut yang ditunjuknya sebagai pengangkut untuk mengganti kerugian yang dialami, dimana PT UML sendiri juga dapat meminta ganti rugi kepada PT JT selaku pemilik kapal MV North Star yang juga telah mengadakan *charter party* dengan PT UML guna melaksanakan pengangkutan, untuk mengganti segala kerugian yang dialami oleh Pembeli dan PT UML.

### **Analisis Putusan Pengadilan Negeri Surabaya**

Dalam putusan Pengadilan Negeri Surabaya No. No.325/ Pdt.G/2005/ PN/SBY, tanggal 22 Maret 2006 disebutkan bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Surabaya telah menolak eksepsi dari Tergugat, dimana salah satu eksepsi tersebut adalah PT IKP tidak mempunyai kualitas untuk mengajukan gugatan (*diskualifitoir exceptie*) yang pada dasarnya gugatan yang diajukan adalah berkaitan dengan pelaksanaan *fixture note* yang ditandatangani antara PT UML dengan turut PT TK, sehingga PT IKP bukan sebagai pihak dalam perjanjian tersebut sehingga tidak mempunyai dasar untuk mengajukan gugatan dan berdasarkan adagium *point d' interest d' action*, Yurisprudensi MA RI No. 294 K/Sip/1971 tanggal 7 Juli 1971, No. 2962 K/Pdt/1993 tanggal 28 Mei 1998, maka gugatan Penggugat harus dinyatakan tidak dapat diterima.

---

<sup>126</sup> Konosemen atau *Bill of Lading* adalah dokumen pengangkutan yang merupakan tanda bukti penerimaan barang muatan yang ditandatangani oleh pengangkut atau kuasanya yang memberikan hak kepada pemegangnya untuk menuntut penyerahan atas barang-barang sebagaimana yang disebut dalam konosemen itu.

Menurut penulis, eksepsi tersebut adalah benar dan seharusnya diterima dan dikabulkan oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Surabaya. Hal ini dikarenakan PT IKP tidak mempunyai hubungan hukum dengan PT JT sebagai pengangkut yang ditunjuk oleh PT TK sebagai pembeli. Seharusnya, apabila PT IKP tersebut ingin mengajukan gugatan dan menuntut ganti rugi atas kerugian yang dialaminya, maka gugatan itu seharusnya ditujukan kepada PT TK sebagai pembeli yang menunjuk pengangkut. Selain itu, PT IKP juga jelas mempunyai hubungan hukum dengan PT TK karena terlihat jelas dalam bukti *order information* pemesanan barang berupa *pulp*, bahwa PT TK sebagai pembeli menunjuk pengangkut untuk mengangkut barang dari pelabuhan PT IKP ke tempat PT TK. Sehingga, apabila pengangkut lalai dalam tugas atau melakukan kesalahan maka tanggung jawab akan hal tersebut akan jatuh kepada pihak yang menunjuknya yaitu PT TK karena PT IKP hanya berhubungan langsung atau mempunyai hubungan hukum dengan PT TK.

PT IKP tidak bisa menggugat kepada pihak pengangkut dalam hal ini PT JT beserta direktur utamanya dan PT UML beserta direktur utamanya, karena PT IKP tidak mempunyai hubungan hukum dengan pengangkut, melainkan PT TK lah yang mempunyai hubungan hukum dengan pengangkut. Hal ini ditegaskan dalam pasal 1340 KUHPerdara yang menyatakan sebagai berikut :

Pasal 1340 menyatakan bahwa :

Suatu perjanjian hanya berlaku antara pihak-pihak yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat membawa rugi kepada pihak-pihak ketiga; tak dapat pihak-pihak ketiga mendapat manfaat karenanya, selain yang diatur dalam pasal 1317.

Pasal 1340 KUHPerdara tersebut menjelaskan bahwa akibat hukum dari suatu perjanjian yang dibuat antara pihak hanya akan berlaku bagi pihak yang tersebut dalam perjanjian, oleh dan karenanya kapasitas PT IKP seharusnya tidak dapat berkedudukan sebagai Penggugat karena tidak ada suatu hubungan hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban PT JT kepada PT IKP, sehingga seharusnya gugatan dari PT IKP tidak dapat diterima.

Masalah kerugian yang diderita oleh PT IKP, seharusnya PT TK lah yang mengurus penggantian tersebut sebagai pihak yang menunjuk pengangkut.

Menurut penulis eksepsi tersebut menjadi hal yang paling mendasar apakah gugatan PT IKP berdasar atau tidak.

Selain itu, Penulis juga tidak setuju dengan amar putusan yang menyebutkan bahwa PT JT, Sdr. Agus Nusalim, PT UML dan Sdr. Mawardi Oey secara tanggung renteng membayar ganti rugi materiil yang diderita PT IKP. Dalam kasus ini yang memiliki hubungan hukum dalam perjanjian jual beli adalah PT IKP dan PT TK, dimana di dalam perjanjian tersebut hanya ditandatangani oleh PT IKP dan PT TK. Maka, seharusnya yang mengganti rugi kerugian tersebut adalah PT TK. Urusan dengan pengangkut adalah urusan pembeli atau PT TK sebagai pihak yang menunjuk pengangkut tersebut. Dan pengangkut tersebut hanya bertanggung jawab kepada PT TK bukan kepada PT IKP.

Selain itu, gugatan PT IKP terhadap direktur utama perusahaan pengangkutan adalah salah pihak dan tidak mendasar, seharusnya diterima oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Surabaya. PT UML sebagai badan hukum dapat bertindak sebagai subyek hukum berdasarkan Pasal 82 UU No.1 Tahun 1995, maka ia dapat digugat dan menggugat di muka pengadilan yang dalam hal tersebut akan diwakili oleh Direksinya (Sdr. Mawardi Oei), dengan demikian gugatan yang ditujukan kepada Sdr. Mawardi Oei adalah salah pihak.

Secara keseluruhan, putusan dari Pengadilan Negeri Surabaya, mempunyai satu pokok yang seharusnya ditolak sehingga gugatan tersebut tidak dapat diterima sepenuhnya, karena PT IKP sebenarnya tidak mempunyai hubungan hukum dengan PT JT sebagai pengangkut dan tidak mempunyai dasar untuk mengajukan gugatan.

### **Analisis Putusan Pengadilan Tinggi Surabaya**

Putusan Pengadilan Tinggi Surabaya pada intinya memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Surabaya yang telah disebutkan sebelumnya. Putusan Pengadilan Tinggi Surabaya menyatakan bahwa pihak PT UML dan Sdr. Mawardi Oey selaku direktur utama PT UML tidak dapat dibebani untuk membayar secara tanggung renteng bersama PT JT dan Sdr. Agus Nusalim selaku direktur utama PT JT atas semua kerugian yang diderita oleh PT IKP. Penulis



setuju dengan putusan tersebut, karena sudah disebutkan bahwa PT JT sebagai pemilik kapal tersebut memberi jaminan penuh kepada PT IKP atas seluruh kewajibannya. Jadi tidak seharusnya PT UML dan Sdr. Mawardi Oei selaku direktur utama PT UML ikut membayar ganti rugi materiil.

Hal ini telah diperjanjikan sebelumnya, dimana setelah kapal tenggelam PT JT telah menghubungi PT IKP yang intinya meminta PT JT untuk mengangkat muatan yang tenggelam, dimana untuk biaya pengangkatan muatan tersebut akan ditanggung oleh PT JT. Namun, tetap saja, atas kerugian yang dialami oleh PT IKP yang seharusnya bertanggung jawab adalah pihak pembeli dalam hal ini PT TK yang menunjuk pengangkut untuk mengangkut muatan.

### **Analisis Putusan Mahkamah Agung**

Menurut Penulis Keputusan Mahkamah Agung yang menyebutkan bahwa PT UML adalah sebagai pengangkut dan bukan agen maka ia bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian pengangkutan, adalah benar. Apabila dihubungkan dengan kasus, maka PT UML tersebut sebagai pihak pengangkut bertanggungjawab kepada pihak pembeli yaitu PT TK yang menunjuknya sebagai pengangkut. Selanjutnya, ketentuan perjanjian jual beli barang antara PT IKP dengan PT TK didasarkan atas FOB (*Free On Board*) yang berarti sampai dengan barang diterima oleh pengangkut di kapal adalah tanggung jawab penjual, *in casu* PT IKP. Pengangkut yang dalam hal ini PT UML belum menerima penyerahan barang dan kapal sudah lebih dulu tenggelam. Hal ini dikarenakan kapal yang ditunjuk oleh Pembeli tidak laik laut, sehingga penjual tidak bisa menunaikan kewajibannya.

Namun, indikasi atas putusan ini menyatakan bahwa PT IKP menanggung segala kerugian yang disebabkan oleh tenggelamnya kapal MV North Star yang telah ditunjuk oleh pembeli. Dalam hal ini, penyerahan barang belum terjadi maka segala sesuatu yang terjadi ataupun segala hal yang diderita termasuk kerugian-kerugian adalah tanggung jawab PT IKP sebagai pihak penjual. Dalam putusan Mahkamah Agung pun disebutkan bahwa pengangkut dalam hal ini PT UML bertanggung jawab kepada PT TK sejak diterimanya barang sampai dengan

diserahkan. Namun, PT UML sebagai pengangkut belum menerima penyerahan barang dari PT IKP karena muatan barang tersebut terlebih dahulu tenggelam, maka PT UML tidak bertanggung jawab atas barang muatan dalam hal ini *pulp* yang seharusnya diserahkan pengangkut kepada PT IKP.

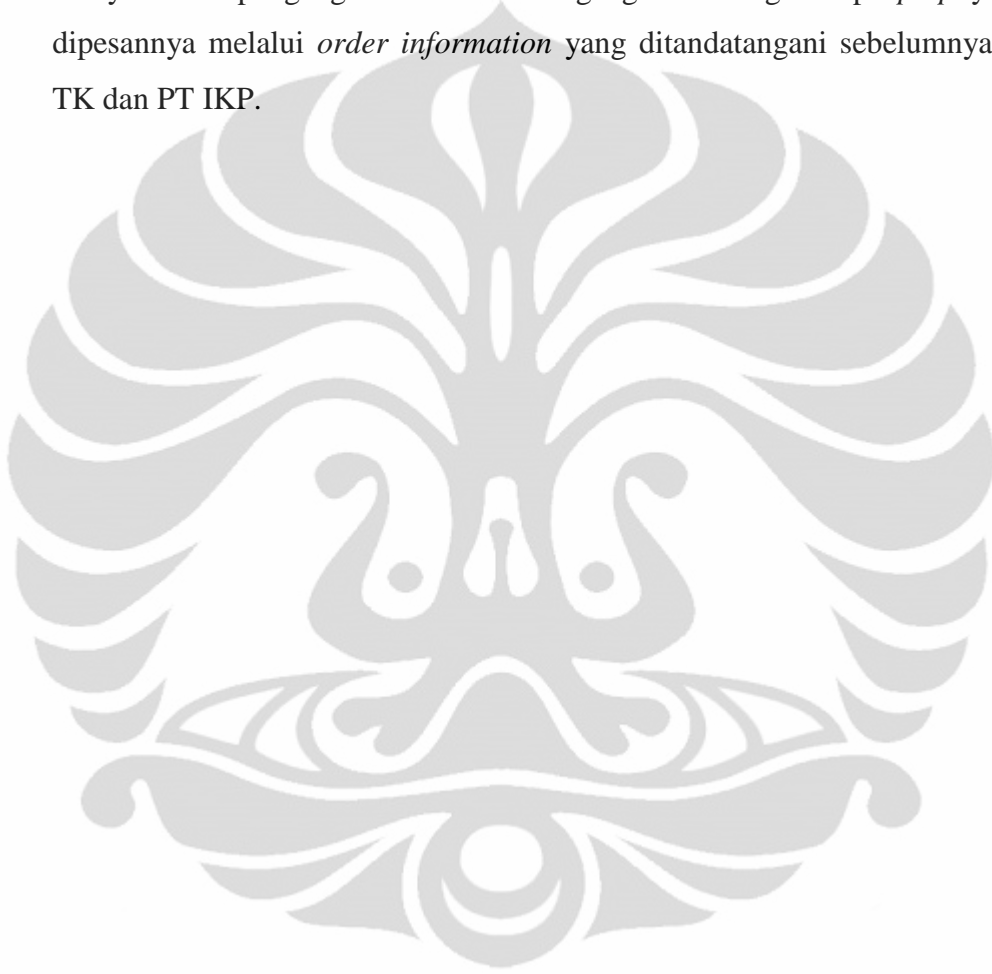
Menurut penulis, terdapat kesalahan tafsir di dalam Putusan Mahkamah Agung ini. Kesalahtafsiran tersebut adalah mengenai pengertian ketentuan FOB dimana disebutkan bahwa FOB berarti sampai dengan barang diterima oleh pengangkut di kapal adalah tanggung jawab penjual. Menurut Penulis, tafsiran Mahkamah Agung terhadap kalimat tersebut adalah segala sesuatu yang terjadi mulai dari barang tersebut di angkut dari tempat barang tersebut berada sampai menyerahkan barang tersebut di atas kapal pengangkut adalah tanggung jawab penjual. Putusan ini menganggap bahwa selama belum terjadi penyerahan barang kepada pengangkut oleh penjual dalam hal ini PT IKP, maka apabila terjadi sesuatu hal terhadap muatan adalah tanggung jawab penjual yaitu PT IKP itu sendiri.

Dalam hal ini, harus ditelusuri apakah hal yang mengakibatkan tidak dapat diserahkannya barang atau muatan dari penjual kepada pengangkut. Jika dihubungkan dengan kasus, pihak penjual yaitu PT IKP tidak dapat menyerahkan barang yang berupa *pulp* tersebut kepada pengangkut karena tenggelamnya kapal pengangkut karena kapal tersebut tidak laik laut, sehingga PT IKP tidak dapat menjalankan kewajibannya untuk menyerahkan barang tersebut kepada pihak pengangkut yang dalam hal ini pihak pengangkut tersebut adalah PT JT.

Berdasarkan hal tersebut, maka kerugian yang timbul yang diderita oleh PT IKP adalah tanggung jawab pembeli yaitu PT TK selaku pihak yang mengadakan kontrak pengangkutan atau menunjuk pihak pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang dalam hal ini dilaksanakan oleh PT JT. Maka, jelaslah yang mengakibatkan tidak dapat diserahkannya barang kepada pengangkut adalah kesalahan pengangkut itu sendiri, yang dalam hal ini pihak yang bertanggungjawab atas pengangkut tersebut adalah pembeli yaitu PT TK yang mempunyai hubungan hukum dengan PT IKP sebagai penjual.

Selanjutnya, dalam putusan Mahkamah Agung pun menyebutkan bahwa di lain hal, PT JT sebagai pemilik kapal bertanggung jawab atas kelaikan kapal.

Dalam hal ini, PT JT tidak menjalankan kewajibannya sebagaimana mestinya, sehingga PT JT wajib bertanggungjawab atas hal-hal yang terjadi dengan kapal tersebut kepada PT UML yang mengadakan *charter party* dengannya. Seterusnya, PT UML bertanggungjawab kepada PT TK yang menunjuknya sebagai pihak pengangkut dan PT TK pun bertanggungjawab kepada PT IKP dalam menyediakan pengangkutan untuk mengangkut barang berupa *pulp* yang telah dipesannya melalui *order information* yang ditandatangani sebelumnya oleh PT TK dan PT IKP.



## BAB 5

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan kajian dan analisis terhadap permasalahan-permasalahan sebagaimana yang disebut dalam Bab 1, maka penulis menyimpulkan sebagai berikut :

##### 5.1.1 Kewajiban penjual dan pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms*® 2010 adalah sebagai berikut :

- a. Kewajiban penjual dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 adalah menyediakan barang sesuai dengan kontrak yang disepakati dengan menyertakan *commercial invoice* atau bukti-bukti lain yang telah disyaratkan dalam kontrak yang disepakati dan mengantarkan barang tersebut dan menempatkannya pada kapal yang telah ditunjuk oleh pembeli dengan menanggung semua risiko dan biaya mulai barang diantar dari tempat penjual sampai menempati kapal yang telah ditunjuk pembeli. Selain itu, penjual juga mempunyai kewajiban untuk mengurus lisensi ekspor dan semua prosedur kepabeanan yang diperlukan untuk mengekspor barang, menyediakan segala dokumen yang diperlukan untuk keperluan ekspor, serta memberikan pemberitahuan serta informasi yang dibutuhkan pembeli untuk impor dan/atau transpor barang ke tujuan akhir.
- b. Kewajiban pembeli dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 adalah wajib membayar harga barang yang sesuai dengan kontrak yang disepakati, mengurus segala prosedur impor barang serta mengadakan kontrak pengangkutan guna mengangkut barang yang telah dipesan ke penjual dan melakukan pemberitahuan yang cukup mengenai nama kapal, titik pemuatan dan apabila diperlukan, waktu pengiriman yang dipilih dalam periode yang disepakati. Pembeli pun mempunyai kewajiban untuk menanggung segala biaya termasuk biaya tambahan dan risiko apabila barang sudah diantarkan dan menempati kapal yang telah ditunjuk olehnya.

Selain itu, pembeli wajib membayar inspeksi barang dan mengganti semua biaya dan pungutan yang dikeluarkan oleh penjual dalam menyediakan dan memberikan bantuan dalam memperoleh dokumen dan informasi yang dibutuhkan pembeli. Pembeli wajib, pada waktu yang tepat, menyediakan atau memberikan bantuan untuk penjual, atas permintaan, risiko, dan pengeluaran penjual, setiap dokumen dan informasi, termasuk informasi terkait keamanan, yang penjual butuhkan untuk transpor dan ekspor barang dan untuk transpor barang melalui setiap negara.

### **5.1.2 Implikasi Yuridis Ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010 Terhadap Pengalihan Resiko, Biaya dan Kepemilikan Barang adalah sebagai berikut :**

- a. Untuk pengalihan resiko dalam ketentuan FOB menurut *Incoterms* 2000 dan *Incoterms*® 2010, terjadi pada saat barang telah ditempatkan di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli pada titik pemuatan atau di pelabuhan yang ditunjuk oleh pembeli pada tanggal yang disepakati.
- b. Mengenai biaya, penjual menanggung semua biaya barang mulai dari gudang penjual sampai barang ditempatkan di atas kapal yang ditunjuk oleh pembeli. Selanjutnya, barang tersebut akan diambil oleh pembeli. Jadi, pembeli membiayai pemadatan barang itu dalam kapal, membayar premi asuransi, biaya pembongkaran barang di pelabuhan tujuan dan ongkos-ongkos lainnya sampai barang tersebut di gudang pembeli.
- c. Mengenai kepemilikan barang, pada dasarnya *Incoterms* tidak mengatur kapan beralihnya hak milik dari suatu barang itu beralih. Beralihnya suatu barang dari penjual kepada pembeli tergantung dari *Governing Law* yang disepakati. Pemuatan barang di atas kapal bagi jual beli dengan menggunakan ketentuan FOB adalah penyerahan menurut hukum dimana penyerahan tersebut adalah termasuk pengalihan hak milik. mengenai pemilikan dokumen ini, sering disertai syarat khusus, yaitu syarat pembayaran pada dokumen dan syarat penyerahan dengan dokumen. Syarat khusus pembayaran pada dokumen yang disertakan pada ketentuan FOB mengakibatkan hak milik atas barang beralih di atas kapal pada saat

pemuatan dan sesudah beralihnya hak milik itu, pembeli sudah menjadi pemilik barang dan penjual sudah tidak boleh lagi menguasai barang. Sedangkan pada syarat khusus penyerahan dengan dokumen yang disertakan pada ketentuan FOB, maka para pihak menghendaki agar penyerahan dokumen ini dipandang sebagai pindahnya hak milik. Dalam syarat ini, tidak ditetapkan bagaimana dan kapan pembayaran harus dilakukan. Pada intinya, hak milik pindah setelah dokumen diserahkan.

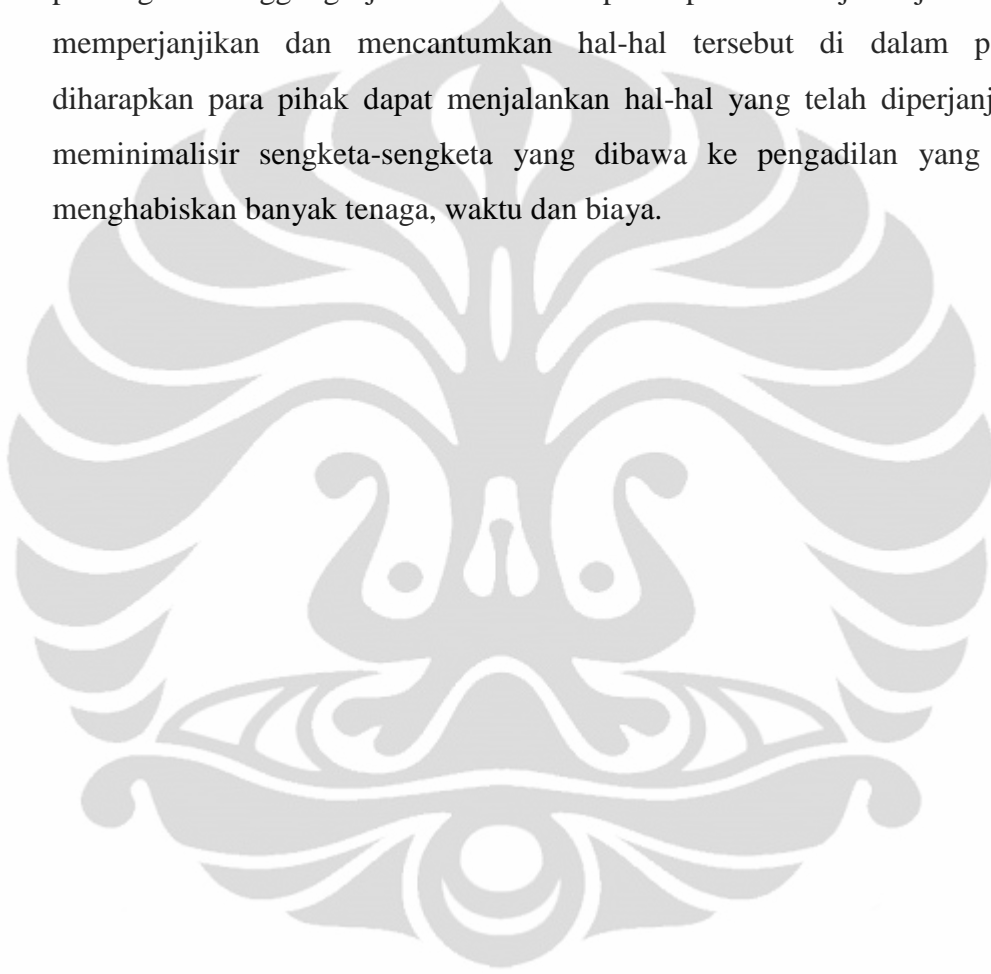
### 5.1.3 Pandangan Pengadilan Terhadap Ketentuan FOB

Pandangan pengadilan terhadap ketentuan FOB berdasarkan perkara tenggelamnya kapal saat pemuatan barang antara PT Indah Kiat Pulp & Paper Tbk. dengan PT Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans dengan Putusan No.2170/K/ Pdt/ 2007, mengindikasikan bahwa penerapan ketentuan FOB belum sesuai dengan *Incoterms*. Berdasarkan kasus yang telah dibahas dalam Bab 4, dapat dilihat bahwa pandangan Mahkamah Agung telah salah menerapkan ketentuan FOB tersebut. Namun, adapun substansi ketentuan FOB tersebut dapat dikesampingkan apabila telah diperjanjikan lain di dalam kontrak yang disepakati oleh para pihak yang membuatnya.

## 5.2 Saran

Dalam melaksanakan perjanjian jual beli dengan menggunakan ketentuan *Free On Board* (FOB) hendaknya dicantumkan bahwa ketentuan FOB tersebut tunduk pada suatu aturan tertentu atau tidak, misalnya tunduk pada *Incoterms*. Hal ini diperlukan agar adanya keseragaman pemahaman atau persamaan persepsi terhadap pengertian ketentuan tersebut agar para pihak dapat menjalankan kewajibannya sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati, misalnya mencantumkan dalam perjanjian atau kontrak bahwa ketentuan FOB yang digunakan tersebut tunduk pada *Incoterms*® 2010. Hal ini untuk menghindari perbedaan persepsi mengenai ketentuan yang digunakan serta memperjelas pembagian tanggung jawab yang berhubungan dengan risiko, biaya, dan lain-lain.

Dalam hal terjadi wanprestasi atau hal-hal di luar dugaan, seperti adanya kecelakaan, musnahnya barang muatan atau kapal yang digunakan tenggelam, atau hal yang lain, maka diharapkan agar sebelumnya para pihak mencantumkan dan memperjanjikan hal-hal atau keadaan-keadaan tersebut di dalam perjanjian dan mengatur apa-apa saja yang harus dilakukan bila hal tersebut terjadi, sehingga pembagian tanggung jawab diantara para pihak menjadi jelas. Dengan memperjanjikan dan mencantumkan hal-hal tersebut di dalam perjanjian, diharapkan para pihak dapat menjalankan hal-hal yang telah diperjanjikan dan meminimalisir sengketa-sengketa yang dibawa ke pengadilan yang tentunya menghabiskan banyak tenaga, waktu dan biaya.



## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Buku

Adolf, Huala. *Dasar-dasar Hukum Kontrak Internasional*, cet.3 Edisi Revisi, (Bandung : Refika Aditama Utama, 2010).

\_\_\_\_\_. *Hukum Ekonomi Internasional : Suatu Pengantar*, (Jakarta : Rajawali Pers, cet.3, 2002).

\_\_\_\_\_. *Hukum Perdagangan Internasional*, (Jakarta : Rajawali Pers, 2005).

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Cet.3*, (Jakarta : Balai Pustaka, 1990), hal.292.

Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Seri Hukum Bisnis : Transaksi Bisnis Internasional ( Ekspor Impor dan Imbal Beli)*, (Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2001), hal.5.

Gautama, Sudargo. *Hukum Dagang Internasional*, (Bandung : Alumni, 2004).

*International Chamber of Commerce, Incoterms 2000*, Paris : ICC Press, 1999.

\_\_\_\_\_. *Incoterms® 2010 ICC Rules for The Use of Domestic and International Trade Terms*, Edisi Bahasa Inggris dan Bahasa Indonesia, (Jakarta : ICC Services Publications Department, 2010).

Kansil, C.S.T. *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta : Aksara Baru, 1979).

M.S., Amir. *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*, (Jakarta : Penerbit PPM, 2003).

Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung : PT.Citra Aditya Bakti, 2008).



Purwosutjipto, H.M.M. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 4 tentang Hukum Jual Beli Perusahaan*, (Jakarta : Djambatan, 1992).

Reuvid, Jonathan .(ed.), *The Strategic Guide to International Trade* (London: Kogan Page,1997).

Shippey, Karla C. *Menyusun Kontrak Bisnis Internasional (Short Course In "International Contracts")*, diterjemahkan oleh Hesti Widyaningrum (Jakarta : PPM,2001).

Suyono, R.P. *Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (Jakarta : PPM, 2001).

Sri Mamudji *et.al.*,*Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta : Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hal.10.

Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum Cet.3*, (Jakarta:UI-Press,1986).

Subekti,R. *Aneka Perjanjian*, (Bandung : PT.Citra Aditya Bakti, 1995).

## **2. Artikel**

Erman Radjaguguk, "*Hukum Kontrak Internasional dan Perdagangan Bebas*", *Jurnal Hukum Bisnis* Vol.2, (1997).

## **3. Peraturan Perundang-undangan**

*Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek]*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, (Jakarta : Pradnya Paramita, 2004).

*Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan [Wetboek Van Koophandelen Faillissements Verordening]*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, (Jakarta : Pradnya Paramita, 2006).

#### 4. Internet

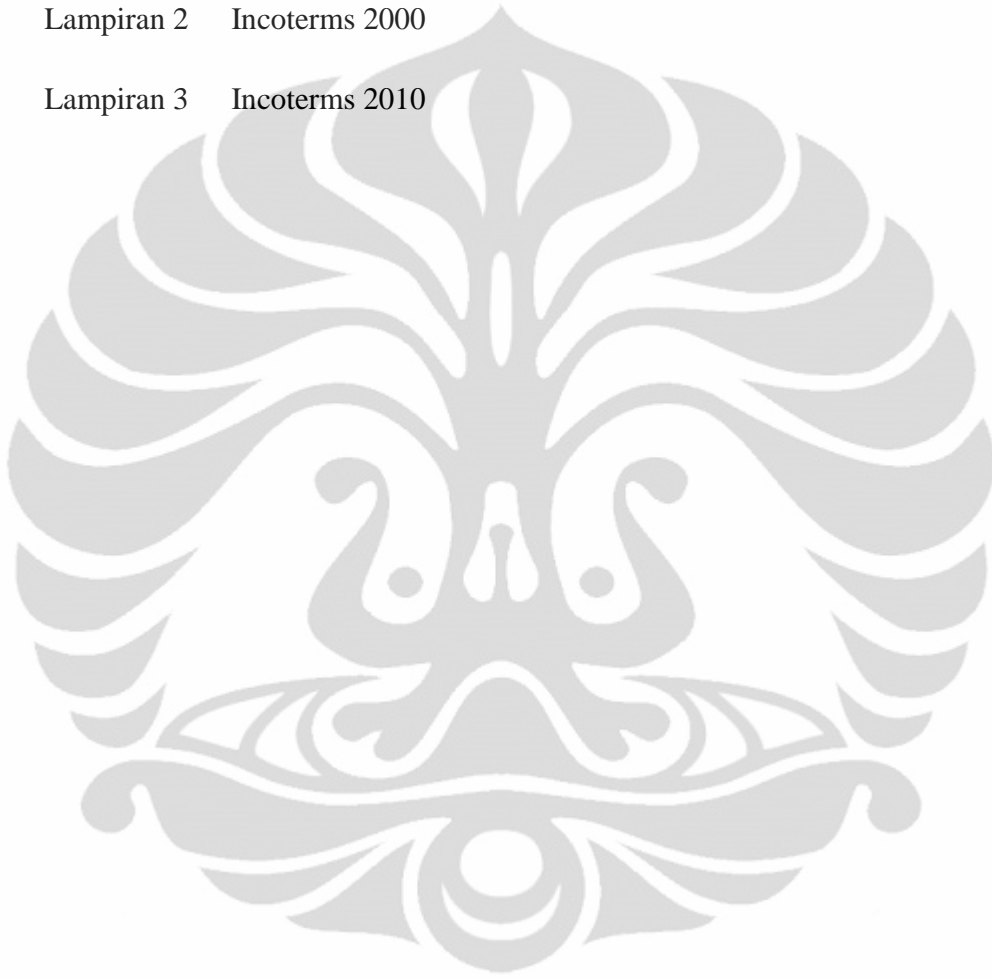
Infoindo, “Danamon Kembangkan Trade Finance”,  
[http://www.infoindo.com/index.php?option=com\\_content&view=article&d=1532:danamon-kembangkan-trade-finance&catid=59:finacial&Itemid=97](http://www.infoindo.com/index.php?option=com_content&view=article&d=1532:danamon-kembangkan-trade-finance&catid=59:finacial&Itemid=97) , diakses pada 18 April 2011.

Incoterms 2010 Videos Part 4, “Revision Rationale of Incoterm 2010”.  
<http://www.import-export-made-easy.com/incoterms-2010-video-2.html> , diakses pada 19 April 2011.



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Putusan No.2170 K/Pdt/2007 Sengketa antara P.T. Indah Kiat Pulp dan Paper Tbk. Dan P.T. Perusahaan Pelayaran Jalanidi Trans
- Lampiran 2 Incoterms 2000
- Lampiran 3 Incoterms 2010

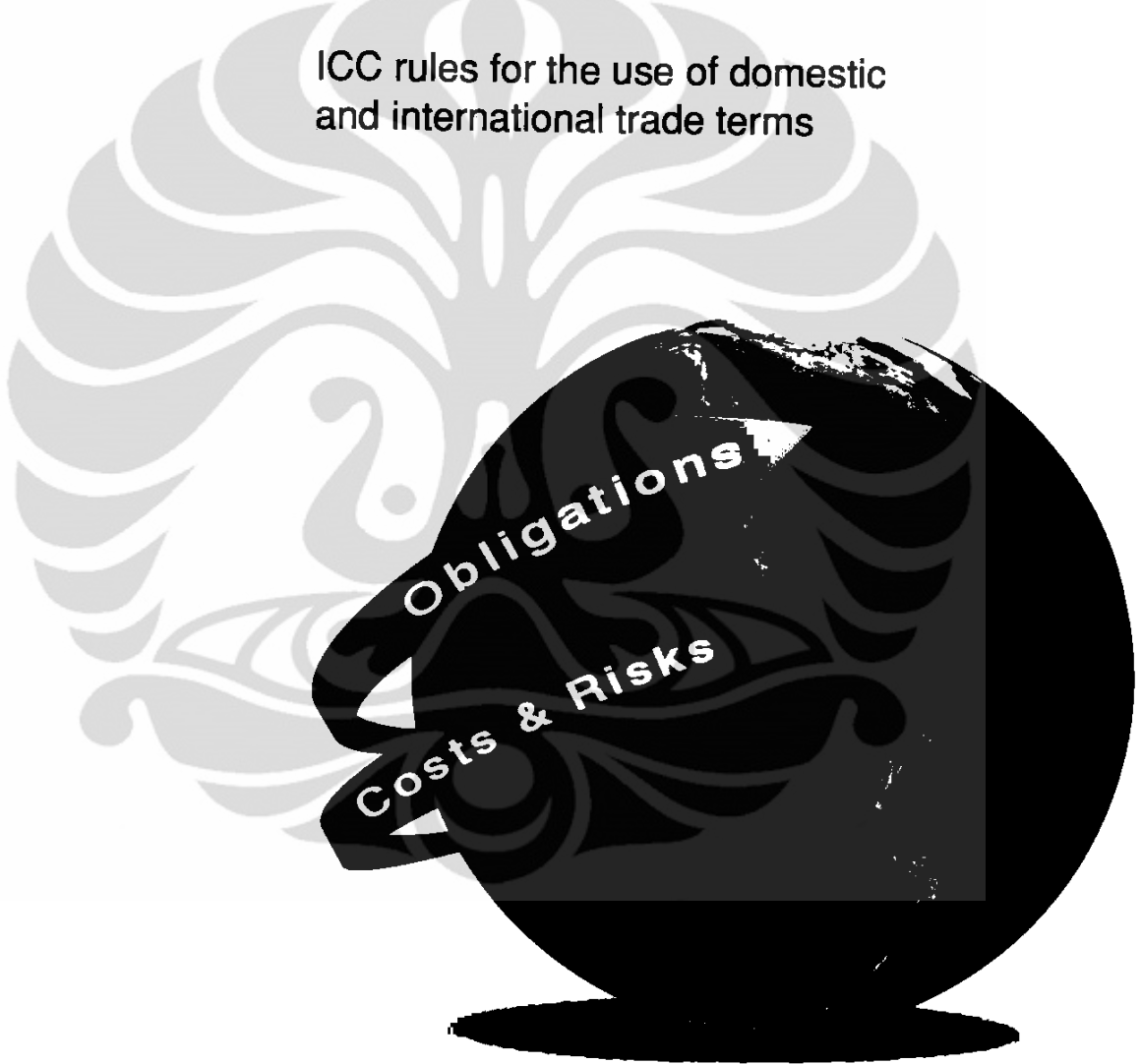




# Incoterms<sup>®</sup> 2010

by the International Chamber of Commerce (ICC)

ICC rules for the use of domestic  
and international trade terms



International Chamber of Commerce  
*The world business organization*

# Incoterms®

2010

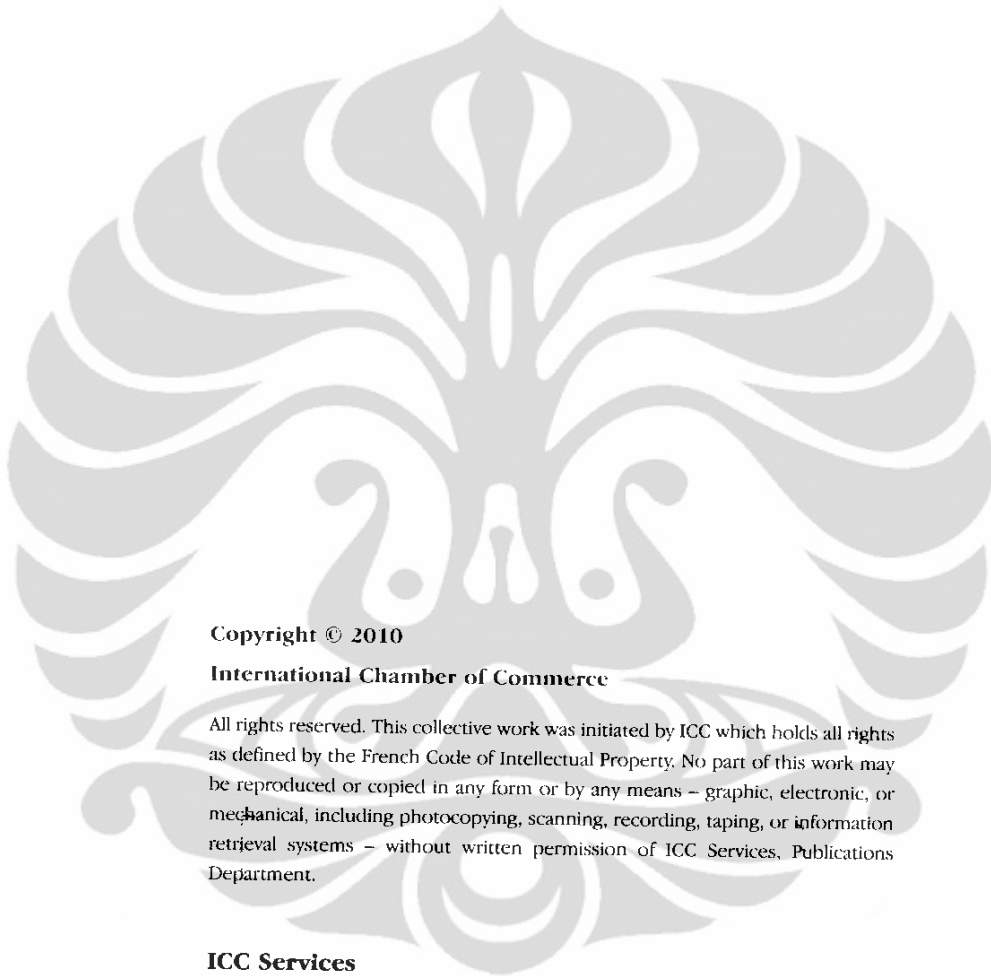
ICC rules  
for the use of domestic and  
international trade terms

Entry into force: 1 January 2011

<b>Material Processing</b>	
No. Barcode	1009495
No. SMF	: 42.0
Date	: 10 November 2010
Initial	: PKN



International Chamber of Commerce  
*The world business organization*



**Copyright © 2010**

**International Chamber of Commerce**

All rights reserved. This collective work was initiated by ICC which holds all rights as defined by the French Code of Intellectual Property. No part of this work may be reproduced or copied in any form or by any means – graphic, electronic, or mechanical, including photocopying, scanning, recording, taping, or information retrieval systems – without written permission of ICC Services, Publications Department.

**ICC Services**

**Publications**

38 Cours Albert 1er

75008 Paris

France

**ICC Publication No. 715E**

ISBN: 978-92-842-0080-1

[www.iccbooks.com](http://www.iccbooks.com)

---

## CONTENTS

---

Foreword	4
Introduction	5
<b>INCOTERMS® 2010</b>	
<b>Rules for any mode or modes of transport</b>	
EXW	15
FCA	23
CPT	33
CIP	41
DAT	53
DAP	61
DDP	69
<b>Rules for sea and inland waterway transport</b>	
FAS	79
FOB	87
CFR	95
CIF	105
Incoterms® 2010 Drafting Group	119
ICC Dispute Resolution	124
Copyright notice and synopsis of trademark usage rules	125
ICC at a glance	126
Other Incoterms® 2010 products	127
ICC publications for global business	128

FOREWORD

*By Rajat Gupta, ICC Chairman*

The global economy has given businesses broader access than ever before to markets all over the world. Goods are sold in more countries, in larger quantities, and in greater variety. But as the volume and complexity of global sales increase, so do possibilities for misunderstandings and costly disputes when sale contracts are not adequately drafted.

The Incoterms® rules, the ICC rules on the use of domestic and international trade terms, facilitate the conduct of global trade. Reference to an Incoterms® 2010 rule in a sale contract clearly defines the parties' respective obligations and reduces the risk of legal complications.

Since the creation of the Incoterms rules by ICC in 1936, this globally accepted contractual standard has been regularly updated to keep pace with the development of international trade. The Incoterms® 2010 rules take account of the continued spread of customs-free zones, the increased use of electronic communications in business transactions, heightened concern about security in the movement of goods and changes in transport practices. *Incoterms® 2010* updates and consolidates the 'delivered' rules, reducing the total number of rules from 13 to 11, and offers a simpler and clearer presentation of all the rules. *Incoterms® 2010* is also the first version of the Incoterms rules to make all references to buyers and sellers gender-neutral.

The broad expertise of ICC's Commission on Commercial Law and Practice, whose membership is drawn from all parts of the world and all trade sectors, ensures that the Incoterms® 2010 rules respond to business needs everywhere.

ICC would like to express its gratitude to the members of the Commission, chaired by Fabio Bortolotti (Italy), to the Drafting Group, which comprised Charles Debattista (Co-Chair, UK), Christoph Martin Radtke (Co-Chair, France), Jens Bredow (Germany), Johnny Herre (Sweden), David Lowe (UK), Lauri Railas (Finland), Frank Reynolds (US), and Miroslav Subert (Czech Republic), and to Asko Raty (Finland) for assistance with the images depicting the 11 rules.



## INTRODUCTION

The Incoterms®<sup>1</sup> rules explain a set of three-letter trade terms reflecting business-to-business practice in contracts for the sale of goods. The Incoterms rules describe mainly the tasks, costs and risks involved in the delivery of goods from sellers to buyers.

### How to use the Incoterms® 2010 rules

#### 1. Incorporate the Incoterms® 2010 rules into your contract of sale

If you want the Incoterms® 2010 rules to apply to your contract, you should make this clear in the contract, through such words as, “[*the chosen Incoterms rule including the named place, followed by*] Incoterms® 2010”.

#### 2. Choose the appropriate Incoterms rule

The chosen Incoterms rule needs to be appropriate to the goods, to the means of their transport, and above all to whether the parties intend to put additional obligations, for example such as the obligation to organize carriage or insurance, on the seller or on the buyer. The Guidance Note to each Incoterms rule contains information that is particularly helpful when making this choice. Whichever Incoterms rule is chosen, the parties should be aware that the interpretation of their contract may well be influenced by customs particular to the port or place being used.

#### 3. Specify your place or port as precisely as possible

The chosen Incoterms rule can work only if the parties name a place or port, and will work best if the parties specify the place or port as precisely as possible.

A good example of such precision would be:

**“FCA 38 Cours Albert 1er, Paris, France Incoterms® 2010”.**

Under the Incoterms rules Ex Works (EXW), Free Carrier (FCA), Delivered at Terminal (DAT), Delivered at Place (DAP), Delivered Duty Paid (DDP), Free Alongside Ship (FAS), and Free on Board (FOB), the named place is the place where delivery takes place and where risk passes from the seller to the buyer. Under the Incoterms rules Carriage Paid to (CPT), Carriage and Insurance Paid to (CIP), Cost and Freight (CFR) and Cost, Insurance and Freight (CIF), the named place differs from the place of delivery. Under these four Incoterms rules, the named

<sup>1</sup>“Incoterms” is a registered trademark of the International Chamber of Commerce.

place is the place of destination to which carriage is paid. Indications as to place or destination can helpfully be further specified by stating a precise point in that place or destination in order to avoid doubt or argument.

4. Remember that Incoterms rules do not give you a complete contract of sale

Incoterms rules *do* say which party to the sale contract has the obligation to make carriage or insurance arrangements, when the seller delivers the goods to the buyer, and which costs each party is responsible for. Incoterms rules, however, say nothing about the price to be paid or the method of its payment. Neither do they deal with the transfer of ownership of the goods, or the consequences of a breach of contract. These matters are normally dealt with through express terms in the contract of sale or in the law governing that contract. The parties should be aware that mandatory local law may override any aspect of the sale contract, including the chosen Incoterms rule.

### **Main features of the Incoterms® 2010 rules**

1. Two new Incoterms rules – DAT and DAP – have replaced the Incoterms 2000 rules DAF, DES, DEQ and DDU

The number of Incoterms rules has been reduced from 13 to 11. This has been achieved by substituting two new rules that may be used irrespective of the agreed mode of transport – DAT, Delivered at Terminal, and DAP, Delivered at Place – for the Incoterms 2000 rules DAF, DES, DEQ and DDU.

Under both new rules, delivery occurs at a named destination: in DAT, at the buyer's disposal unloaded from the arriving vehicle (as under the former DEQ rule); in DAP, likewise at the buyer's disposal, but ready for unloading (as under the former DAF, DES and DDU rules).

The new rules make the Incoterms 2000 rules DES and DEQ superfluous. The named terminal in DAT may well be in a port, and DAT can therefore safely be used in cases where the Incoterms 2000 rule DEQ once was. Likewise, the arriving "vehicle" under DAP may well be a ship and the named place of destination may well be a port: consequently, DAP can safely be used in cases where the Incoterms 2000 rule DES once was. These new rules, like their predecessors, are "delivered", with the seller bearing all the costs (other than those related to import clearance, where applicable) and risks involved in bringing the goods to the named place of destination.

2. Classification of the 11 Incoterms® 2010 rules

The 11 Incoterms® 2010 rules are presented in two distinct classes:

RULES FOR ANY MODE OR MODES OF TRANSPORT

EXW	EX WORKS
FCA	FREE CARRIER
CPT	CARRIAGE PAID TO
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO
DAT	DELIVERED AT TERMINAL
DAP	DELIVERED AT PLACE
DDP	DELIVERED DUTY PAID

RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT

FAS	FREE ALONGSIDE SHIP
FOB	FREE ON BOARD
CFR	COST AND FREIGHT
CIF	COST INSURANCE AND FREIGHT

The first class includes the seven Incoterms® 2010 rules that can be used irrespective of the mode of transport selected and irrespective of whether one or more than one mode of transport is employed. EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP and DDP belong to this class. They can be used even when there is no maritime transport at all. It is important to remember, however, that these rules *can* be used in cases where a ship *is* used for part of the carriage.

In the second class of Incoterms® 2010 rules, the point of delivery and the place to which the goods are carried to the buyer are *both* ports, hence the label “sea and inland waterway” rules. FAS, FOB, CFR and CIF belong to this class. Under the last three Incoterms rules, all mention of the ship’s rail as the point of delivery has been omitted in preference for the goods being delivered when they are “on board” the vessel. This more closely reflects modern commercial reality and avoids the rather dated image of the risk swinging to and fro across an imaginary perpendicular line.

### 3. Rules for domestic and international trade

Incoterms rules have traditionally been used in *international* sale contracts where goods pass across national borders. In various areas of the world, however, trade blocs, like the European Union, have made border formalities between different countries less significant. Consequently, the subtitle of the Incoterms® 2010 rules formally recognizes that they are available for application to both international and domestic sale contracts. As a result, the Incoterms® 2010 rules clearly state in a number of places that the obligation to comply with export/import formalities exists only where applicable.

Two developments have persuaded ICC that a movement in this direction is timely. Firstly, traders commonly use Incoterms rules for purely domestic sale contracts. The second reason is the greater willingness in the United States to use Incoterms rules in domestic trade rather than the former Uniform Commercial Code shipment and delivery terms.

### 4. Guidance Notes

Before each Incoterms® 2010 rule you will find a Guidance Note. The Guidance Notes explain the fundamentals of each Incoterms rule, such as when it should be used, when risk passes, and how costs are allocated between seller and buyer. The Guidance Notes are not part of the actual Incoterms® 2010 rules, but are intended to help the user accurately and efficiently steer towards the appropriate Incoterms rule for a particular transaction.

### 5. Electronic communication

Previous versions of Incoterms rules have specified those documents that could be replaced by EDI messages. Articles A1/B1 of the Incoterms® 2010 rules, however, now give electronic means of communication the same effect as paper communication, as long as the parties so agree or where customary. This formulation facilitates the evolution of new electronic procedures throughout the lifetime of the Incoterms® 2010 rules.

### 6. Insurance cover

The Incoterms® 2010 rules are the first version of the Incoterms rules since the revision of the Institute Cargo Clauses and take account of alterations made to those clauses. The Incoterms® 2010 rules place information duties relating to insurance in articles A3/B3, which deal with contracts of carriage and insurance. These provisions have been moved from the more generic articles found in articles A10/B10 of the

Incoterms 2000 rules. The language in articles A3/B3 relating to insurance has also been altered with a view to clarifying the parties' obligations in this regard.

#### 7. Security-related clearances and information required for such clearances

There is heightened concern nowadays about security in the movement of goods, requiring verification that the goods do not pose a threat to life or property for reasons other than their inherent nature. Therefore, the Incoterms® 2010 rules have allocated obligations between the buyer and seller to obtain or to render assistance in obtaining security-related clearances, such as chain-of-custody information, in articles A2/B2 and A10/B10 of various Incoterms rules.

#### 8. Terminal handling charges

Under Incoterms rules CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP, and DDP, the seller must make arrangements for the carriage of the goods to the agreed destination. While the freight is paid by the seller, it is actually paid *for* by the buyer as freight costs are normally included by the seller in the total selling price. The carriage costs will sometimes include the costs of handling and moving the goods within port or container terminal facilities and the carrier or terminal operator may well charge these costs to the buyer who receives the goods. In these circumstances, the buyer will want to avoid paying for the same service twice: once to the seller as part of the total selling price and once independently to the carrier or the terminal operator. The Incoterms® 2010 rules seek to avoid this happening by clearly allocating such costs in articles A6/B6 of the relevant Incoterms rules.

#### 9. String sales

In the sale of commodities, as opposed to the sale of manufactured goods, cargo is frequently sold several times during transit "down a string". When this happens, a seller in the middle of the string does not "ship" the goods because these have already been shipped by the first seller in the string. The seller in the middle of the string therefore performs its obligations towards its buyer not by shipping the goods, but by "procuring" goods that have been shipped. For clarification purposes, Incoterms® 2010 rules include the obligation to "procure goods shipped" as an alternative to the obligation to ship goods in the relevant Incoterms rules.

### **Variants of Incoterms rules**

Sometimes the parties want to alter an Incoterms rule. The Incoterms® 2010 rules do not prohibit such alteration, but there are dangers in so doing. In order to avoid any unwelcome surprises, the parties would need to make the intended effect of such alterations extremely clear in their contract. Thus, for example, if the allocation of costs in the Incoterms® 2010 rules is altered in the contract, the parties should also clearly state whether they intend to vary the point at which the risk passes from seller to buyer.

### **Status of this introduction**

This introduction gives general information on the use and interpretation of the Incoterms® 2010 rules, but does not form part of those rules.

### **Explanation of terms used in the Incoterms® 2010 rules**

As in the Incoterms 2000 rules, the seller's and buyer's obligations are presented in mirror fashion, reflecting under column A the seller's obligations and under column B the buyer's obligations. These obligations can be carried out personally by the seller or the buyer or sometimes, subject to terms in the contract or the applicable law, through intermediaries such as carriers, freight forwarders or other persons nominated by the seller or the buyer for a specific purpose.

The text of the Incoterms® 2010 rules is meant to be self-explanatory. However, in order to assist users the following text sets out guidance as to the sense in which selected terms are used throughout the document.

**Carrier:** For the purposes of the Incoterms® 2010 rules, the carrier is the party with whom carriage is contracted.

**Customs formalities:** These are requirements to be met in order to comply with any applicable customs regulations and may include documentary, security, information or physical inspection obligations.

**Delivery:** This concept has multiple meanings in trade law and practice, but in the Incoterms® 2010 rules, it is used to indicate where the risk of loss of or damage to the goods passes from the seller to the buyer.

**Delivery document:** This phrase is now used as the heading to article A8. It means a document used to prove that delivery has occurred. For many of the Incoterms® 2010 rules, the delivery document is a transport document or corresponding electronic record. However, with EXW, FCA, FAS and FOB, the delivery document may simply be a receipt. A delivery document may also have other functions, for example as part of the mechanism for payment.

**Electronic record or procedure:** A set of information constituted of one or more electronic messages and, where applicable, being functionally equivalent with the corresponding paper document.

**Packaging:** This word is used for different purposes:

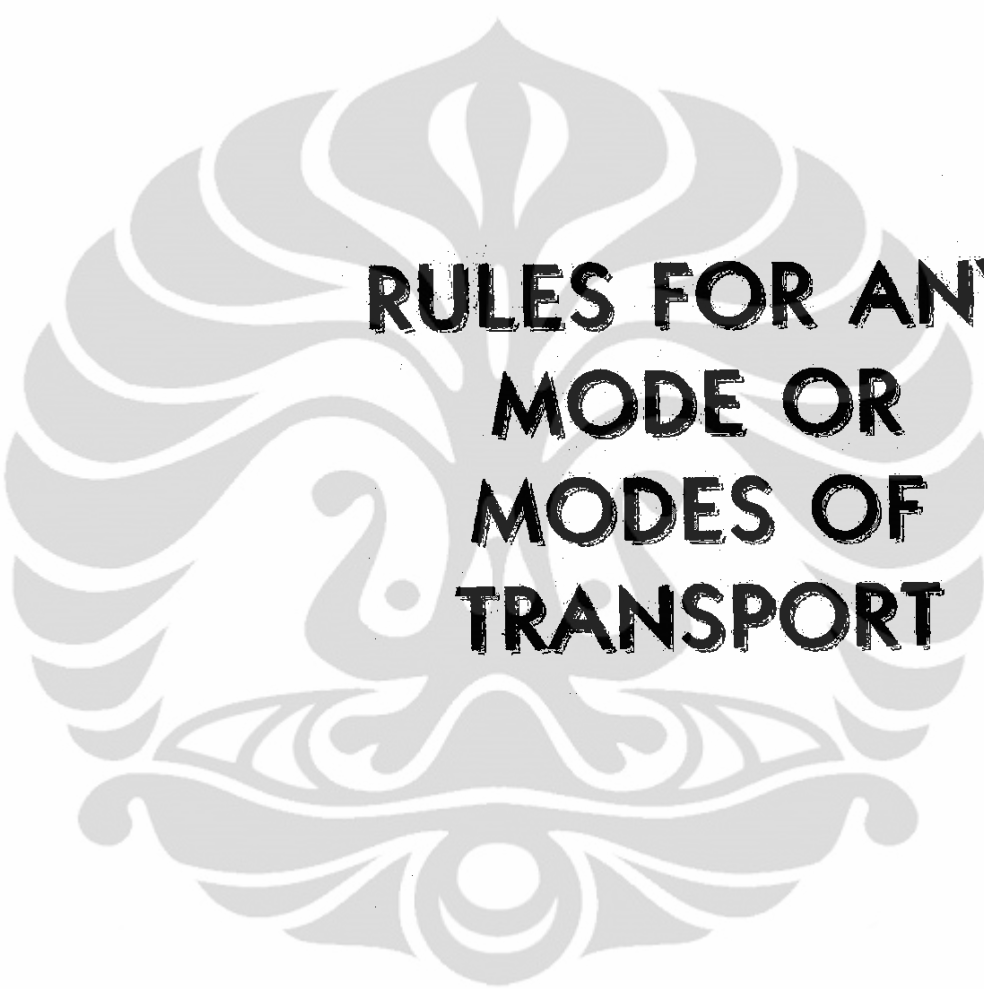
1. The packaging of the goods to comply with any requirements under the contract of sale.
2. The packaging of the goods so that they are fit for transportation.
3. The stowage of the packaged goods within a container or other means of transport.

In the Incoterms® 2010 rules, packaging means both the first and second of the above. The Incoterms® 2010 rules do not deal with the parties' obligations for stowage within a container and therefore, where relevant, the parties should deal with this in the sale contract.





---



**RULES FOR ANY  
MODE OR  
MODES OF  
TRANSPORT**



# EXW

## EX WORKS

**EXW** (insert named place of delivery) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule may be used irrespective of the mode of transport selected and may also be used where more than one mode of transport is employed. It is suitable for domestic trade, while FCA is usually more appropriate for international trade.

“Ex Works” means that the seller delivers when it places the goods at the disposal of the buyer at the seller’s premises or at another named place (i.e., works, factory, warehouse, etc.). The seller does not need to load the goods on any collecting vehicle, nor does it need to clear the goods for export, where such clearance is applicable.

The parties are well advised to specify as clearly as possible the point within the named place of delivery, as the costs and risks to that point are for the account of the seller. The buyer bears all costs and risks involved in taking the goods from the agreed point, if any, at the named place of delivery.

EXW represents the minimum obligation for the seller. The rule should be used with care as:

- a) The seller has no obligation to the buyer to load the goods, even though in practice the seller may be in a better position to do so. If the seller does load the goods, it does so at the buyer’s risk and expense. In cases where the seller is in a better position to load the goods, FCA, which obliges the seller to do so at its own risk and expense, is usually more appropriate.
- b) A buyer who buys from a seller on an EXW basis for export needs to be aware that the seller has an obligation to provide only such assistance as the buyer may require to effect that export: the seller is not bound to organize the export clearance. Buyers are therefore well advised not to use EXW if they cannot directly or indirectly obtain export clearance.
- c) The buyer has limited obligations to provide to the seller any information regarding the export of the goods. However, the seller may need this information for, e.g., taxation or reporting purposes.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk and expense, assistance in obtaining any export licence, or other official authorization necessary for the export of the goods.

Where applicable, the seller must provide, at the buyer's request, risk and expense, any information in the possession of the seller that is required for the security clearance of the goods.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer at the agreed point, if any, at the named place of delivery, not loaded on any collecting vehicle. If no specific point has been agreed within the named place of delivery, and if there are several points available, the seller may select the point that best suits its purpose. The seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any export and import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the export of the goods.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when A4 and A7 have been complied with.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4 with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must give the buyer any notice needed to enable the buyer to take delivery of the goods.

**A8 Delivery document**

The seller has no obligation to the buyer.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If the buyer fails to give notice in accordance with B7, then the buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must:

a) pay all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4;

b) pay any additional costs incurred by failing either to take delivery of the goods when they have been placed at its disposal or to give appropriate notice in accordance with B7, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods;

c) pay, where applicable, all duties, taxes and other charges, as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon export; and

d) reimburse all costs and charges incurred by the seller in providing assistance as envisaged in A2.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must, whenever it is entitled to determine the time within an agreed period and/or the point of taking delivery within the named place, give the seller sufficient notice thereof.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must provide the seller with appropriate evidence of having taken delivery.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the export and/or import of the goods and/or for their transport to the final destination.



**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, including inspection mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.



# FCA

## Free Carrier

**FCA** (insert named place of delivery) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule may be used irrespective of the mode of transport selected and may also be used where more than one mode of transport is employed.

“Free Carrier” means that the seller delivers the goods to the carrier or another person nominated by the buyer at the seller’s premises or another named place. The parties are well advised to specify as clearly as possible the point within the named place of delivery, as the risk passes to the buyer at that point.

If the parties intend to deliver the goods at the seller’s premises, they should identify the address of those premises as the named place of delivery. If, on the other hand, the parties intend the goods to be delivered at another place, they must identify a different specific place of delivery.

FCA requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence or other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of carriage. However, if requested by the buyer or if it is commercial practice and the buyer does not give an instruction to the contrary in due time, the seller may contract for carriage on usual terms at the buyer's risk and expense. In either case, the seller may decline to make the contract of carriage and, if it does, shall promptly notify the buyer.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods to the carrier or another person nominated by the buyer at the agreed point, if any, at the named place on the agreed date or within the agreed period.

Delivery is completed:

a) If the named place is the seller's premises, when the goods have been loaded on the means of transport provided by the buyer.

b) In any other case, when the goods are placed at the disposal of the carrier or another person nominated by the buyer on the seller's means of transport ready for unloading.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods and for their transport through any country.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer must contract at its own expense for the carriage of the goods from the named place of delivery, except when the contract of carriage is made by the seller as provided for in A3 a).

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4.

If no specific point has been notified by the buyer under B7 d) within the named place of delivery, and if there are several points available, the seller may select the point that best suits its purpose.

Unless the buyer notifies the seller otherwise, the seller may deliver the goods for carriage in such a manner as the quantity and/or nature of the goods may require.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4, with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6; and

b) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes, and other charges payable upon export.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If

a) the buyer fails in accordance with B7 to notify the nomination of a carrier or another person as envisaged in A4 or to give notice; or

b) the carrier or person nominated by the buyer as envisaged in A4 fails to take the goods into its charge,

then, the buyer bears all risks of loss of or damage to the goods:

- (i) from the agreed date, or in the absence of an agreed date,
- (ii) from the date notified by the seller under A7 within the agreed period; or, if no such date has been notified,
- (iii) from the expiry date of any agreed period for delivery,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4, except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes, and other charges payable upon export as referred to in A6 b);

b) any additional costs incurred, either because:

- (i) the buyer fails to nominate a carrier or another person as envisaged in A4, or
- (ii) the carrier or person nominated by the buyer as envisaged in A4 fails to take the goods into its charge, or
- (iii) the buyer has failed to give appropriate notice in accordance with B7,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods; and

**A7 Notices to the buyer**

The seller must, at the buyer's risk and expense, give the buyer sufficient notice either that the goods have been delivered in accordance with A4 or that the carrier or another person nominated by the buyer has failed to take the goods within the time agreed.

**A8 Delivery document**

The seller must provide the buyer, at the seller's expense, with the usual proof that the goods have been delivered in accordance with A4.

The seller must provide assistance to the buyer, at the buyer's request, risk and expense, in obtaining a transport document.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.



c) where applicable, all duties, taxes and other charges as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon import of the goods and the costs for their transport through any country.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must notify the seller of

a) the name of the carrier or another person nominated as envisaged in A4 within sufficient time as to enable the seller to deliver the goods in accordance with that article;

b) where necessary, the selected time within the period agreed for delivery when the carrier or person nominated will take the goods;

c) the mode of transport to be used by the person nominated; and

d) the point of taking delivery within the named place.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the proof of delivery provided as envisaged in A8.

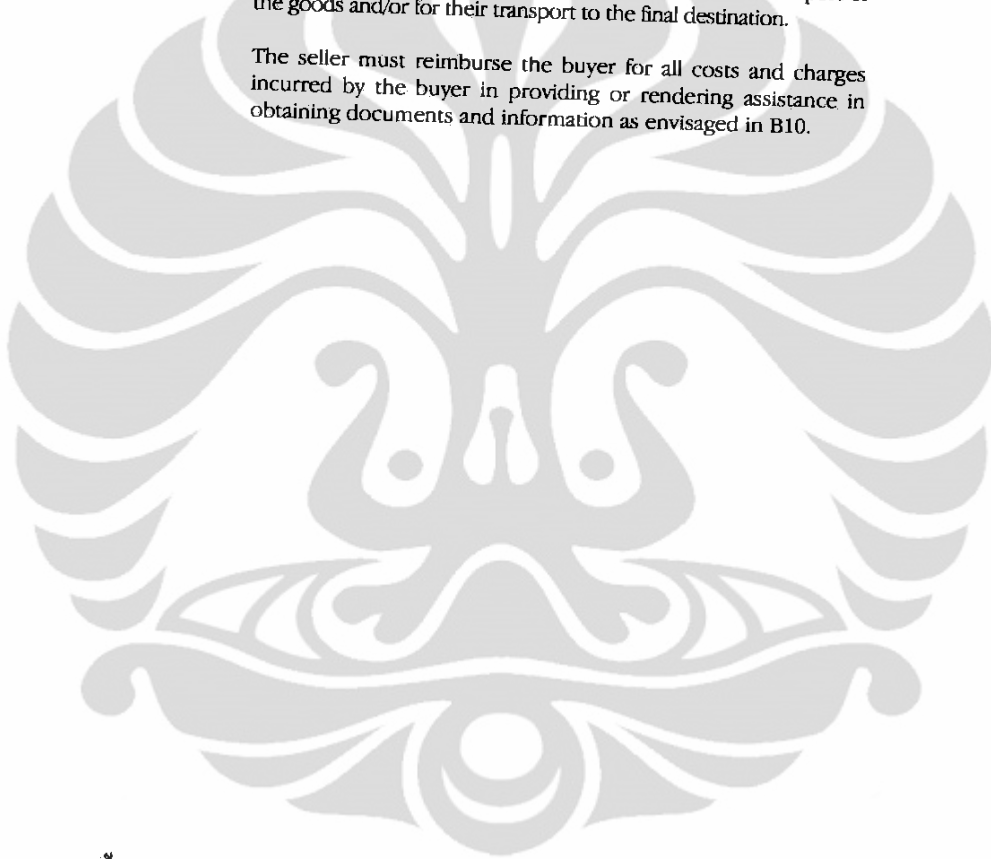
**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

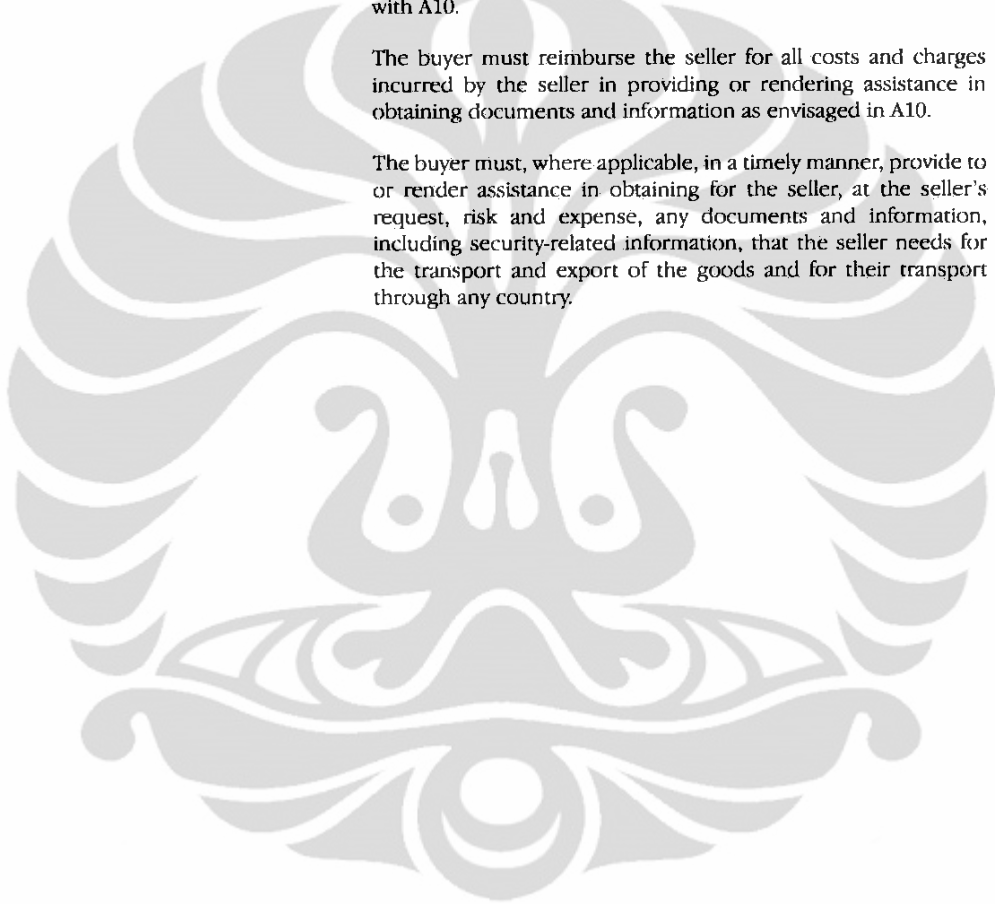


**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.





# CPT

## CARRIAGE PAID TO

CPT (insert named place of destination) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule may be used irrespective of the mode of transport selected and may also be used where more than one mode of transport is employed.

“Carriage Paid to” means that the seller delivers the goods to the carrier or another person nominated by the seller at an agreed place (if any such place is agreed between the parties) and that the seller must contract for and pay the costs of carriage necessary to bring the goods to the named place of destination.

When CPT, CIP, CFR or CIF are used, the seller fulfils its obligation to deliver when it hands the goods over to the carrier and not when the goods reach the place of destination.

This rule has two critical points, because risk passes and costs are transferred at different places. The parties are well advised to identify as precisely as possible in the contract both the place of delivery, where the risk passes to the buyer, and the named place of destination to which the seller must contract for the carriage. If several carriers are used for the carriage to the agreed destination and the parties do not agree on a specific point of delivery, the default position is that risk passes when the goods have been delivered to the first carrier at a point entirely of the seller’s choosing and over which the buyer has no control. Should the parties wish the risk to pass at a later stage (e.g., at an ocean port or airport), they need to specify this in their contract of sale.

The parties are also well advised to identify as precisely as possible the point within the agreed place of destination, as the costs to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure contracts of carriage that match this choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage related to unloading at the named place of destination, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

CPT requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence or other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods, and for their transport through any country prior to delivery.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller must contract or procure a contract for the carriage of the goods from the agreed point of delivery, if any, at the place of delivery to the named place of destination or, if agreed, any point at that place. The contract of carriage must be made on usual terms at the seller's expense and provide for carriage by the usual route and in a customary manner. If a specific point is not agreed or is not determined by practice, the seller may select the point of delivery and the point at the named place of destination that best suit its purpose.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods by handing them over to the carrier contracted in accordance with A3 on the agreed date or within the agreed period.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods and for their transport through any country.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance. However, the buyer must provide the seller, upon request, with the necessary information for obtaining insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4 and receive them from the carrier at the named place of destination.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4, with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6;

b) the freight and all other costs resulting from A3 a), including the costs of loading the goods and any charges for unloading at the place of destination that were for the seller's account under the contract of carriage; and

c) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export, and the costs for their transport through any country that were for the seller's account under the contract of carriage.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must notify the buyer that the goods have been delivered in accordance with A4.

The seller must give the buyer any notice needed in order to allow the buyer to take measures that are normally necessary to enable the buyer to take the goods.



**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If the buyer fails to give notice in accordance with B7, it must bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must, subject to the provisions of A3 a), pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4, except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes, and other charges payable upon export as referred to in A6 c);

b) all costs and charges relating to the goods while in transit until their arrival at the agreed place of destination, unless such costs and charges were for the seller's account under the contract of carriage;

c) unloading costs, unless such costs were for the seller's account under the contract of carriage;

d) any additional costs incurred if the buyer fails to give notice in accordance with B7, from the agreed date or the expiry date of the agreed period for dispatch, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods; and

e) where applicable, all duties, taxes and other charges, as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon import of the goods and the costs for their transport through any country, unless included within the cost of the contract of carriage.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must, whenever it is entitled to determine the time for dispatching the goods and/or the named place of destination or the point of receiving the goods within that place, give the seller sufficient notice thereof.

**A8 Delivery document**

If customary or at the buyer's request, the seller must provide the buyer, at the seller's expense, with the usual transport document[s] for the transport contracted in accordance with A3.

This transport document must cover the contract goods and be dated within the period agreed for shipment. If agreed or customary, the document must also enable the buyer to claim the goods from the carrier at the named place of destination and enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer or by notification to the carrier.

When such a transport document is issued in negotiable form and in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the transport document provided as envisaged in A8 if it is in conformity with the contract.

**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.



# CIP

## CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO CIP (insert named place of destination) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule may be used irrespective of the mode of transport selected and may also be used where more than one mode of transport is employed.

"Carriage and Insurance Paid to" means that the seller delivers the goods to the carrier or another person nominated by the seller at an agreed place (if any such place is agreed between the parties) and that the seller must contract for and pay the costs of carriage necessary to bring the goods to the named place of destination.

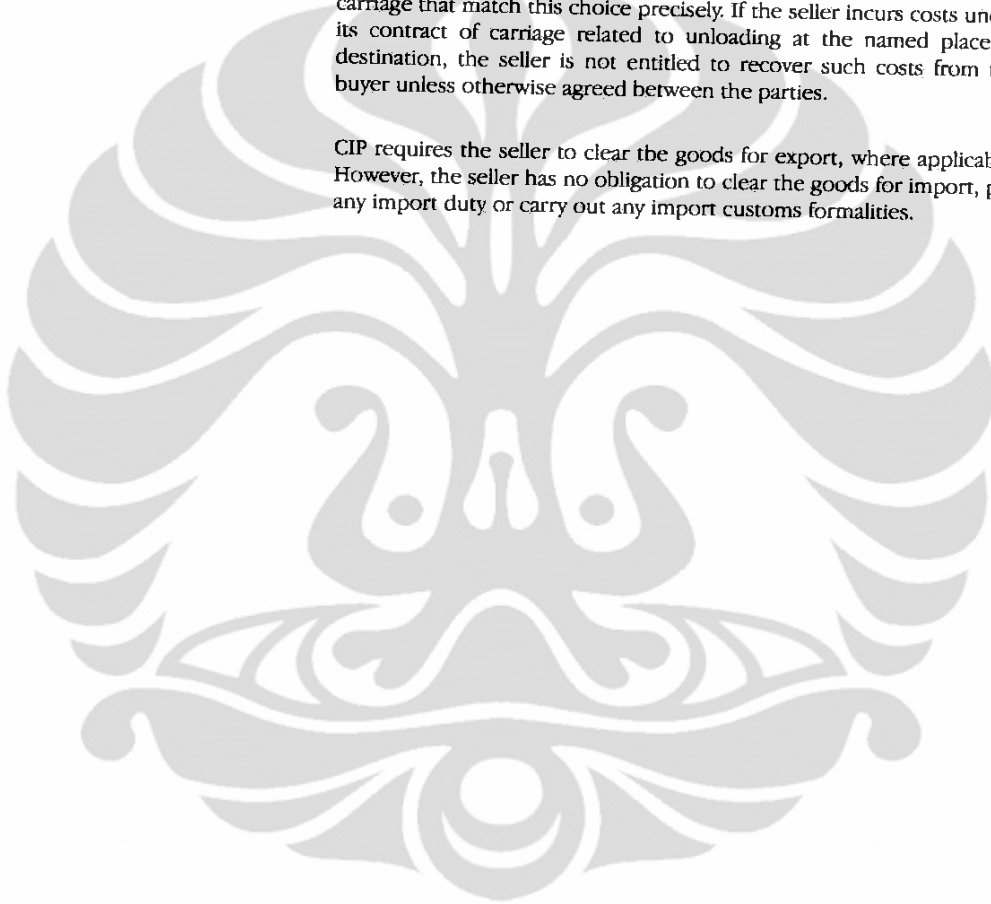
The seller also contracts for insurance cover against the buyer's risk of loss of or damage to the goods during the carriage. The buyer should note that under CIP the seller is required to obtain insurance only on minimum cover. Should the buyer wish to have more insurance protection, it will need either to agree as much expressly with the seller or to make its own extra insurance arrangements.

When CPT, CIP, CFR or CIF are used, the seller fulfils its obligation to deliver when it hands the goods over to the carrier and not when the goods reach the place of destination.

This rule has two critical points, because risk passes and costs are transferred at different places. The parties are well advised to identify as precisely as possible in the contract both the place of delivery, where the risk passes to the buyer, and the named place of destination to which the seller must contract for carriage. If several carriers are used for the carriage to the agreed destination and the parties do not agree on a specific point of delivery, the default position is that risk passes when the goods have been delivered to the first carrier at a point entirely of the seller's choosing and over which the buyer has no control. Should the parties wish the risk to pass at a later stage (e.g., at an ocean port or an airport), they need to specify this in their contract of sale.

The parties are also well advised to identify as precisely as possible the point within the agreed place of destination, as the costs to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure contracts of carriage that match this choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage related to unloading at the named place of destination, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

CIP requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.





**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence or other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods and for their transport through any country prior to delivery.



**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods and for their transport through any country.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller must contract or procure a contract for the carriage of the goods from the agreed point of delivery, if any, at the place of delivery to the named place of destination or, if agreed, any point at that place. The contract of carriage must be made on usual terms at the seller's expense and provide for carriage by the usual route and in a customary manner. If a specific point is not agreed or is not determined by practice, the seller may select the point of delivery and the point at the named place of destination that best suit its purpose.

**b) Contract of insurance**

The seller must obtain at its own expense cargo insurance complying at least with the minimum cover as provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses. The insurance shall be contracted with underwriters or an insurance company of good repute and entitle the buyer, or any other person having an insurable interest in the goods, to claim directly from the insurer.

When required by the buyer, the seller shall, subject to the buyer providing any necessary information requested by the seller, provide at the buyer's expense any additional cover, if procurable, such as cover as provided by Clauses (A) or (B) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses, and/or cover complying with the Institute War Clauses and/or Institute Strikes Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses.

The insurance shall cover, at a minimum, the price provided in the contract plus 10% (i.e., 110%) and shall be in the currency of the contract.

The insurance shall cover the goods from the point of delivery set out in A4 and A5 to at least the named place of destination.

The seller must provide the buyer with the insurance policy or other evidence of insurance cover.

Moreover, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs to procure any additional insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods by handing them over to the carrier contracted in accordance with A3 on the agreed date or within the agreed period.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance. However, the buyer must provide the seller, upon request, with any information necessary for the seller to procure any additional insurance requested by the buyer as envisaged in A3 b).

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4 and receive them from the carrier at the named place of destination.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4, with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6;

b) the freight and all other costs resulting from A3 a), including the costs of loading the goods and any charges for unloading at the place of destination that were for the seller's account under the contract of carriage;

c) the costs of insurance resulting from A3 b); and

d) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export, and the costs for their transport through any country that were for the seller's account under the contract of carriage.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must notify the buyer that the goods have been delivered in accordance with A4.

The seller must give the buyer any notice needed in order to allow the buyer to take measures that are normally necessary to enable the buyer to take the goods.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If the buyer fails to give notice in accordance with B7, it must bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must, subject to the provisions of A3 a), pay  
a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4, except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export as referred to in A6 d);

b) all costs and charges relating to the goods while in transit until their arrival at the agreed place of destination, unless such costs and charges were for the seller's account under the contract of carriage;

c) unloading costs, unless such costs were for the seller's account under the contract of carriage;

d) any additional costs incurred if it fails to give notice in accordance with B7, from the agreed date or the expiry date of the agreed period for dispatch, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods;

e) where applicable, all duties, taxes and other charges as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon import of the goods and the costs for their transport through any country, unless included within the cost of the contract of carriage; and

f) the costs of any additional insurance procured at the buyer's request under A3 and B3.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must, whenever it is entitled to determine the time for dispatching the goods and/or the named place of destination or the point of receiving the goods within that place, give the seller sufficient notice thereof.

**A8 Delivery document**

If customary or at the buyer's request, the seller must provide the buyer, at the seller's expense, with the usual transport document[s] for the transport contracted in accordance with A3.

This transport document must cover the contract goods and be dated within the period agreed for shipment. If agreed or customary, the document must also enable the buyer to claim the goods from the carrier at the named place of destination and enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer or by notification to the carrier.

When such a transport document is issued in negotiable form and in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4 as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the transport document provided as envisaged in A8 if it is in conformity with the contract.

**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.





# DAT

## DELIVERED AT TERMINAL

**DAT** (insert named terminal at port or place of destination)  
Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule may be used irrespective of the mode of transport selected and may also be used where more than one mode of transport is employed.

“Delivered at Terminal” means that the seller delivers when the goods, once unloaded from the arriving means of transport, are placed at the disposal of the buyer at a named terminal at the named port or place of destination. “Terminal” includes any place, whether covered or not, such as a quay, warehouse, container yard or road, rail or air cargo terminal. The seller bears all risks involved in bringing the goods to and unloading them at the terminal at the named port or place of destination.

The parties are well advised to specify as clearly as possible the terminal and, if possible, a specific point within the terminal at the agreed port or place of destination, as the risks to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure a contract of carriage that matches this choice precisely.

Moreover, if the parties intend the seller to bear the risks and costs involved in transporting and handling the goods from the terminal to another place, then the DAP or DDP rules should be used.

DAT requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence and other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods and for their transport through any country prior to delivery.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller must contract at its own expense for the carriage of the goods to the named terminal at the agreed port or place of destination. If a specific terminal is not agreed or is not determined by practice, the seller may select the terminal at the agreed port or place of destination that best suits its purpose.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must unload the goods from the arriving means of transport and must then deliver them by placing them at the disposal of the buyer at the named terminal referred to in A3 a) at the port or place of destination on the agreed date or within the agreed period.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the buyer must obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance. However, the buyer must provide the seller, upon request, with the necessary information for obtaining insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4 with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) in addition to costs resulting from A3 a), all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6; and

b) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes and other charges payable upon export and the costs for their transport through any country, prior to delivery in accordance with A4.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must give the buyer any notice needed in order to allow the buyer to take measures that are normally necessary to enable the buyer to take delivery of the goods.

**A8 Delivery document**

The seller must provide the buyer, at the seller's expense, with a document enabling the buyer to take delivery of the goods as envisaged in A4/B4.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If

a) the buyer fails to fulfil its obligations in accordance with B2, then it bears all resulting risks of loss of or damage to the goods; or

b) the buyer fails to give notice in accordance with B7, then it bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4;

b) any additional costs incurred by the seller if the buyer fails to fulfil its obligations in accordance with B2, or to give notice in accordance with B7, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods; and

c) where applicable, the costs of customs formalities as well as all duties, taxes and other charges payable upon import of the goods.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must, whenever it is entitled to determine the time within an agreed period and/or the point of taking delivery at the named terminal, give the seller sufficient notice thereof.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the delivery document provided as envisaged in A8.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.





# DAP

## DELIVERED AT PLACE

**DAP** (insert named place of destination) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule may be used irrespective of the mode of transport selected and may also be used where more than one mode of transport is employed.

“Delivered at Place” means that the seller delivers when the goods are placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport ready for unloading at the named place of destination. The seller bears all risks involved in bringing the goods to the named place.

The parties are well advised to specify as clearly as possible the point within the agreed place of destination, as the risks to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure contracts of carriage that match this choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage related to unloading at the place of destination, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

DAP requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities. If the parties wish the seller to clear the goods for import, pay any import duty and carry out any import customs formalities, the DDP term should be used.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence and other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods and for their transport through any country prior to delivery.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller must contract at its own expense for the carriage of the goods to the named place of destination or to the agreed point, if any, at the named place of destination. If a specific point is not agreed or is not determined by practice, the seller may select the point at the named place of destination that best suits its purpose.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer on the arriving means of transport ready for unloading at the agreed point, if any, at the named place of destination on the agreed date or within the agreed period.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the buyer must obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance. However, the buyer must provide the seller, upon request, with the necessary information for obtaining insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4, with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) in addition to costs resulting from A3 a), all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6;

b) any charges for unloading at the place of destination that were for the seller's account under the contract of carriage; and

c) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes and other charges payable upon export and the costs for their transport through any country, prior to delivery in accordance with A4.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must give the buyer any notice needed in order to allow the buyer to take measures that are normally necessary to enable the buyer to take delivery of the goods.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If

a) the buyer fails to fulfil its obligations in accordance with B2, then it bears all resulting risks of loss of or damage to the goods; or

b) the buyer fails to give notice in accordance with B7, then it bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4;

b) all costs of unloading necessary to take delivery of the goods from the arriving means of transport at the named place of destination, unless such costs were for the seller's account under the contract of carriage;

c) any additional costs incurred by the seller if the buyer fails to fulfil its obligations in accordance with B2 or to give notice in accordance with B7, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods; and

d) where applicable, the costs of customs formalities, as well as all duties, taxes and other charges payable upon import of the goods.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must, whenever it is entitled to determine the time within an agreed period and/or the point of taking delivery within the named place of destination, give the seller sufficient notice thereof.

**A8 Delivery document**

The seller must provide the buyer, at the seller's expense, with a document enabling the buyer to take delivery of the goods as envisaged in A4/B4.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the delivery document provided as envisaged in A8.

**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.





# DDP

## DELIVERED DUTY PAID

DDP (insert named place of destination) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule may be used irrespective of the mode of transport selected and may also be used where more than one mode of transport is employed.

“Delivered Duty Paid” means that the seller delivers the goods when the goods are placed at the disposal of the buyer, cleared for import on the arriving means of transport ready for unloading at the named place of destination. The seller bears all the costs and risks involved in bringing the goods to the place of destination and has an obligation to clear the goods not only for export but also for import, to pay any duty for both export and import and to carry out all customs formalities.

DDP represents the maximum obligation for the seller.

The parties are well advised to specify as clearly as possible the point within the agreed place of destination, as the costs and risks to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure contracts of carriage that match this choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage related to unloading at the place of destination, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

The parties are well advised not to use DDP if the seller is unable directly or indirectly to obtain import clearance.

If the parties wish the buyer to bear all risks and costs of import clearance, the DAP rule should be used.

Any VAT or other taxes payable upon import are for the seller's account unless expressly agreed otherwise in the sale contract.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export and import licence and other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods, for their transport through any country and for their import.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller must contract at its own expense for the carriage of the goods to the named place of destination or to the agreed point, if any, at the named place of destination. If a specific point is not agreed or is not determined by practice, the seller may select the point at the named place of destination that best suits its purpose.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer on the arriving means of transport ready for unloading at the agreed point, if any, at the named place of destination on the agreed date or within the agreed period.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the buyer must provide assistance to the seller, at the seller's request, risk and expense, in obtaining any import licence or other official authorization for the import of the goods.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance. However, the buyer must provide the seller, upon request, with the necessary information for obtaining insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4.

FAKULTAS HUKUM, EKONOMI & MANAJEMEN  
LIBRARY

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4, with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) in addition to costs resulting from A3 a), all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6;

b) any charges for unloading at the place of destination that were for the seller's account under the contract of carriage; and

c) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export and import as well as all duties, taxes and other charges payable upon export and import of the goods, and the costs for their transport through any country prior to delivery in accordance with A4.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must give the buyer any notice needed in order to allow the buyer to take measures that are normally necessary to enable the buyer to take delivery of the goods.

**A8 Delivery document**

The seller must provide the buyer, at the seller's expense, with a document enabling the buyer to take delivery of the goods as envisaged in A4/B4.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If

a) the buyer fails to fulfil its obligations in accordance with B2, then it bears all resulting risks of loss of or damage to the goods; or

b) the buyer fails to give notice in accordance with B7, then it bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4;

b) all costs of unloading necessary to take delivery of the goods from the arriving means of transport at the named place of destination, unless such costs were for the seller's account under the contract of carriage; and

c) any additional costs incurred if it fails to fulfil its obligations in accordance with B2 or to give notice in accordance with B7, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must, whenever it is entitled to determine the time within an agreed period and/or the point of taking delivery within the named place of destination, give the seller sufficient notice thereof.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the proof of delivery provided as envisaged in A8.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export or of import.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the transport of the goods to the final destination, where applicable, from the named place of destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

**B9 Inspection of goods**

The buyer has no obligation to the seller to pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export or of import.

**B10 Assistance with information and related costs**


The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport, export and import of the goods and for their transport through any country.







**RULES FOR SEA  
AND INLAND  
WATERWAY  
TRANSPORT**



# FAS

## FREE ALONGSIDE SHIP

**FAS** (insert named port of shipment) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule is to be used only for sea or inland waterway transport.

“Free Alongside Ship” means that the seller delivers when the goods are placed alongside the vessel (e.g., on a quay or a barge) nominated by the buyer at the named port of shipment. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are alongside the ship, and the buyer bears all costs from that moment onwards.

The parties are well advised to specify as clearly as possible the loading point at the named port of shipment, as the costs and risks to that point are for the account of the seller and these costs and associated handling charges may vary according to the practice of the port.

The seller is required either to deliver the goods alongside the ship or to procure goods already so delivered for shipment. The reference to “procure” here caters for multiple sales down a chain (‘string sales’), particularly common in the commodity trades.

Where the goods are in containers, it is typical for the seller to hand the goods over to the carrier at a terminal and not alongside the vessel. In such situations, the FAS rule would be inappropriate, and the FCA rule should be used.

FAS requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence or other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of carriage. However, if requested by the buyer or if it is commercial practice and the buyer does not give an instruction to the contrary in due time, the seller may contract for carriage on usual terms at the buyer's risk and expense. In either case, the seller may decline to make the contract of carriage and, if it does, shall promptly notify the buyer.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods either by placing them alongside the ship nominated by the buyer at the loading point, if any, indicated by the buyer at the named port of shipment or by procuring the goods so delivered. In either case, the seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port.

If no specific loading point has been indicated by the buyer, the seller may select the point within the named port of shipment that best suits its purpose. If the parties have agreed that delivery should take place within a period, the buyer has the option to choose the date within that period.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods and for their transport through any country.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer must contract, at its own expense for the carriage of the goods from the named port of shipment, except where the contract of carriage is made by the seller as provided for in A3 a).

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4 with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6; and

b) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes and other charges payable upon export.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must, at the buyer's risk and expense, give the buyer sufficient notice either that the goods have been delivered in accordance with A4 or that the vessel has failed to take the goods within the time agreed.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If

a) the buyer fails to give notice in accordance with B7; or

b) the vessel nominated by the buyer fails to arrive on time, or fails to take the goods or closes for cargo earlier than the time notified in accordance with B7;

then the buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4, except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes, and other charges payable upon export as referred to in A6 b);

b) any additional costs incurred, either because:

(i) the buyer has failed to give appropriate notice in accordance with B7, or

(ii) the vessel nominated by the buyer fails to arrive on time, is unable to take the goods, or closes for cargo earlier than the time notified in accordance with B7,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods; and

c) where applicable, all duties, taxes and other charges, as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon import of the goods and the costs for their transport through any country.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must give the seller sufficient notice of the vessel name, loading point and, where necessary, the selected delivery time within the agreed period.



**A8 Delivery document**

The seller must provide the buyer, at the seller's expense, with the usual proof that the goods have been delivered in accordance with A4.

Unless such proof is a transport document, the seller must provide assistance to the buyer, at the buyer's request, risk and expense, in obtaining a transport document.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.



**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the proof of delivery provided as envisaged in A8.

**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.





# FOB

## FREE ON BOARD

FOB (insert named port of shipment) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

This rule is to be used only for sea or inland waterway transport.

“Free on Board” means that the seller delivers the goods on board the vessel nominated by the buyer at the named port of shipment or procures the goods already so delivered. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel, and the buyer bears all costs from that moment onwards.

The seller is required either to deliver the goods on board the vessel or to procure goods already so delivered for shipment. The reference to “procure” here caters for multiple sales down a chain (‘string sales’), particularly common in the commodity trades.

FOB may not be appropriate where goods are handed over to the carrier before they are on board the vessel, for example goods in containers, which are typically delivered at a terminal. In such situations, the FCA rule should be used.

FOB requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.

**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence or other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of carriage. However, if requested by the buyer or if it is commercial practice and the buyer does not give an instruction to the contrary in due time, the seller may contract for carriage on usual terms at the buyer's risk and expense. In either case, the seller may decline to make the contract of carriage and, if it does, shall promptly notify the buyer.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods either by placing them on board the vessel nominated by the buyer at the loading point, if any, indicated by the buyer at the named port of shipment or by procuring the goods so delivered. In either case, the seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port.

If no specific loading point has been indicated by the buyer, the seller may select the point within the named port of shipment that best suits its purpose.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods and for their transport through any country.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The buyer must contract, at its own expense for the carriage of the goods from the named port of shipment, except where the contract of carriage is made by the seller as provided for in A3 a).

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4.

**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4 with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6; and

b) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If

a) the buyer fails to notify the nomination of a vessel in accordance with B7; or

b) the vessel nominated by the buyer fails to arrive on time to enable the seller to comply with A4, is unable to take the goods, or closes for cargo earlier than the time notified in accordance with B7;

then, the buyer bears all risks of loss of or damage to the goods:

- (i) from the agreed date, or in the absence of an agreed date,
- (ii) from the date notified by the seller under A7 within the agreed period, or, if no such date has been notified,
- (iii) from the expiry date of any agreed period for delivery,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4, except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export as referred to in A6 b);

b) any additional costs incurred, either because:

- (i) the buyer has failed to give appropriate notice in accordance with B7, or
- (ii) the vessel nominated by the buyer fails to arrive on time, is unable to take the goods, or closes for cargo earlier than the time notified in accordance with B7,

provided that the goods have been clearly identified as the contract goods; and

c) where applicable, all duties, taxes and other charges, as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon import of the goods and the costs for their transport through any country.



**A7 Notices to the buyer**

The seller must, at the buyer's risk and expense, give the buyer sufficient notice either that the goods have been delivered in accordance with A4 or that the vessel has failed to take the goods within the time agreed.

**A8 Delivery document**

The seller must provide the buyer, at the seller's expense, with the usual proof that the goods have been delivered in accordance with A4.

Unless such proof is a transport document, the seller must provide assistance to the buyer, at the buyer's request, risk and expense, in obtaining a transport document.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.



**B7 Notices to the seller**

The buyer must give the seller sufficient notice of the vessel name, loading point and, where necessary, the selected delivery time within the agreed period.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the proof of delivery provided as envisaged in A8.

**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.



# CFR

## COST AND FREIGHT

CFR (insert named port of destination) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

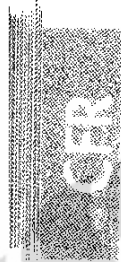
This rule is to be used only for sea or inland waterway transport.

“Cost and Freight” means that the seller delivers the goods on board the vessel or procures the goods already so delivered. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel. The seller must contract for and pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination.

When CPT, CIP, CFR or CIF are used, the seller fulfils its obligation to deliver when it hands the goods over to the carrier in the manner specified in the chosen rule and not when the goods reach the place of destination.

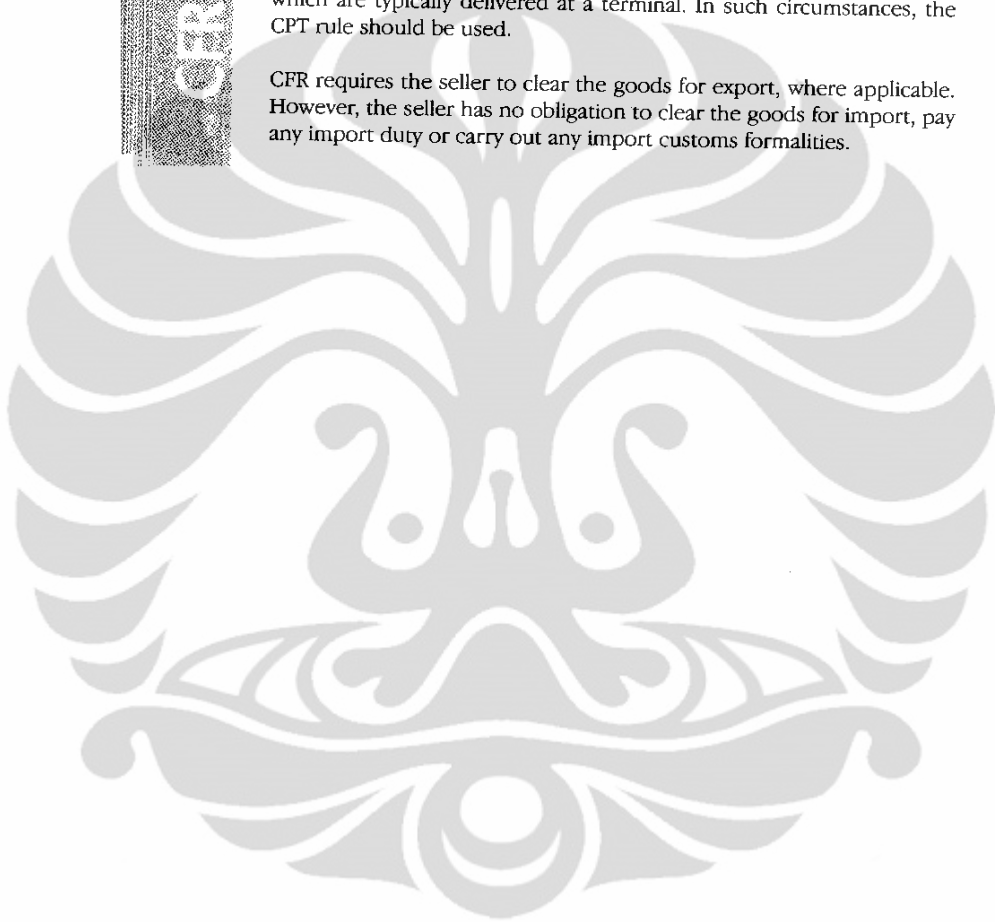
This rule has two critical points, because risk passes and costs are transferred at different places. While the contract will always specify a destination port, it might not specify the port of shipment, which is where risk passes to the buyer. If the shipment port is of particular interest to the buyer, the parties are well advised to identify it as precisely as possible in the contract.

The parties are well advised to identify as precisely as possible the point at the agreed port of destination, as the costs to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure contracts of carriage that match this choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage related to unloading at the specified point at the port of destination, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

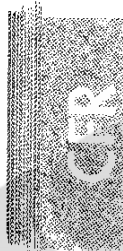


CFR may not be appropriate where goods are handed over to the carrier before they are on board the vessel, for example goods in containers, which are typically delivered at a terminal. In such circumstances, the CPT rule should be used.

CFR requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.







**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence or other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods.

**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller must contract or procure a contract for the carriage of the goods from the agreed point of delivery, if any, at the place of delivery to the named port of destination or, if agreed, any point at that port. The contract of carriage must be made on usual terms at the seller's expense and provide for carriage by the usual route in a vessel of the type normally used for the transport of the type of goods sold.

**b) Contract of insurance**

The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance. However, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs for obtaining insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods either by placing them on board the vessel or by procuring the goods so delivered. In either case, the seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port.

**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

**B1 General obligations of the buyer**

The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods and for their transport through any country.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

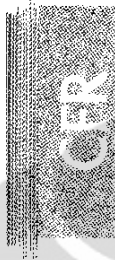
The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance. However, the buyer must provide the seller, upon request, with the necessary information for obtaining insurance.

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4 and receive them from the carrier at the named port of destination.



**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4, with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6;

b) the freight and all other costs resulting from A3 a), including the costs of loading the goods on board and any charges for unloading at the agreed port of discharge that were for the seller's account under the contract of carriage; and

c) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes and other charges payable upon export, and the costs for their transport through any country that were for the seller's account under the contract of carriage.

**A7 Notices to the buyer**

The seller must give the buyer any notice needed in order to allow the buyer to take measures that are normally necessary to enable the buyer to take the goods.



**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If the buyer fails to give notice in accordance with B7, then it bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for shipment, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must, subject to the provisions of A3 a), pay

a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4, except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes, and other charges payable upon export as referred to in A6 c);

b) all costs and charges relating to the goods while in transit until their arrival at the port of destination, unless such costs and charges were for the seller's account under the contract of carriage;

c) unloading costs including lighterage and wharfage charges, unless such costs and charges were for the seller's account under the contract of carriage;

d) any additional costs incurred if it fails to give notice in accordance with B7, from the agreed date or the expiry date of the agreed period for shipment, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods; and

e) where applicable, all duties, taxes and other charges, as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon import of the goods and the costs for their transport through any country unless included within the cost of the contract of carriage.

**B7 Notices to the seller**

The buyer must, whenever it is entitled to determine the time for shipping the goods and/or the point of receiving the goods within the named port of destination, give the seller sufficient notice thereof.

**A8 Delivery document**

The seller must, at its own expense, provide the buyer without delay with the usual transport document for the agreed port of destination.

This transport document must cover the contract goods, be dated within the period agreed for shipment, enable the buyer to claim the goods from the carrier at the port of destination and, unless otherwise agreed, enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer or by notification to the carrier.

When such a transport document is issued in negotiable form and in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

**B8 Proof of delivery**  
The buyer must accept the transport document provided as envisaged in A8 if it is in conformity with the contract.

**B9 Inspection of goods**  
The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.

**B10 Assistance with information and related costs**  
The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.



# CIF

## COST INSURANCE AND FREIGHT

CIF (insert named port of destination) Incoterms® 2010



### GUIDANCE NOTE

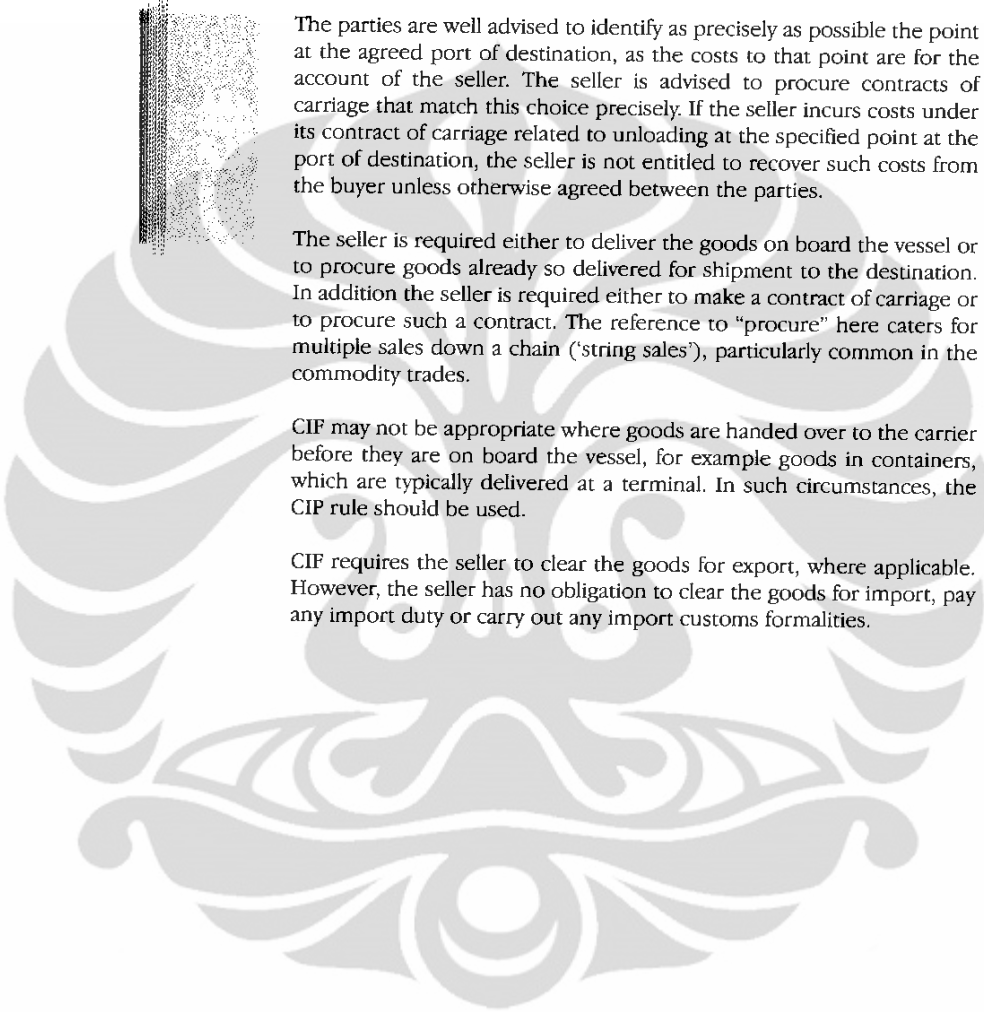
This rule is to be used only for sea or inland waterway transport.

“Cost, Insurance and Freight” means that the seller delivers the goods on board the vessel or procures the goods already so delivered. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel. The seller must contract for and pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination.

The seller also contracts for insurance cover against the buyer’s risk of loss of or damage to the goods during the carriage. The buyer should note that under CIF the seller is required to obtain insurance only on minimum cover. Should the buyer wish to have more insurance protection, it will need either to agree as much expressly with the seller or to make its own extra insurance arrangements.

When CPT, CIP, CFR, or CIF are used, the seller fulfils its obligation to deliver when it hands the goods over to the carrier in the manner specified in the chosen rule and not when the goods reach the place of destination.

This rule has two critical points, because risk passes and costs are transferred at different places. While the contract will always specify a destination port, it might not specify the port of shipment, which is where risk passes to the buyer. If the shipment port is of particular interest to the buyer, the parties are well advised to identify it as precisely as possible in the contract.



The parties are well advised to identify as precisely as possible the point at the agreed port of destination, as the costs to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure contracts of carriage that match this choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage related to unloading at the specified point at the port of destination, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

The seller is required either to deliver the goods on board the vessel or to procure goods already so delivered for shipment to the destination. In addition the seller is required either to make a contract of carriage or to procure such a contract. The reference to "procure" here caters for multiple sales down a chain ("string sales"), particularly common in the commodity trades.

CIF may not be appropriate where goods are handed over to the carrier before they are on board the vessel, for example goods in containers, which are typically delivered at a terminal. In such circumstances, the CIP rule should be used.

CIF requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import, pay any import duty or carry out any import customs formalities.



**A THE SELLER'S OBLIGATIONS**

**A1 General obligations of the seller**

The seller must provide the goods and the commercial invoice in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity that may be required by the contract.

Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**A2 Licences, authorizations, security clearances and other formalities**

Where applicable, the seller must obtain, at its own risk and expense, any export licence or other official authorization and carry out all customs formalities necessary for the export of the goods.



**B THE BUYER'S OBLIGATIONS**

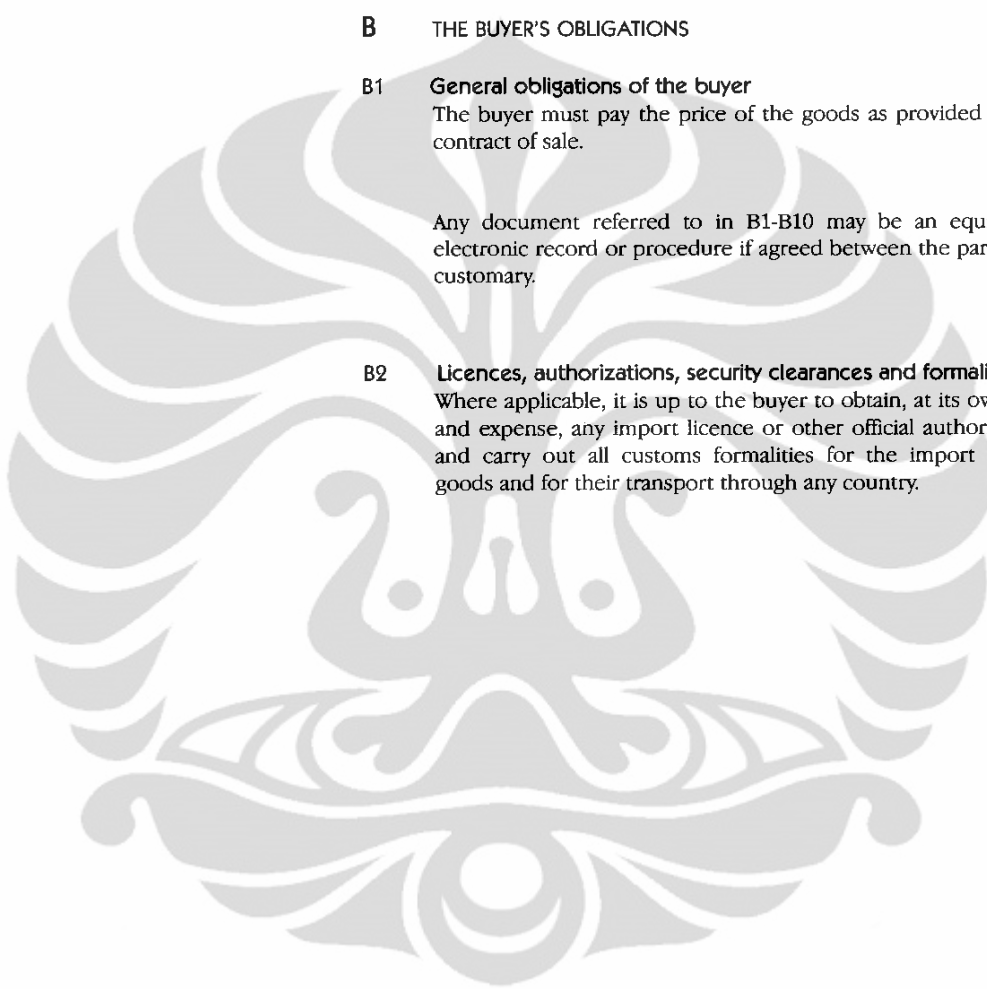
**B1 General obligations of the buyer**

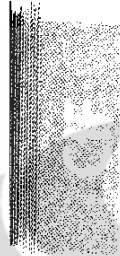
The buyer must pay the price of the goods as provided in the contract of sale.

Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.

**B2 Licences, authorizations, security clearances and formalities**

Where applicable, it is up to the buyer to obtain, at its own risk and expense, any import licence or other official authorization and carry out all customs formalities for the import of the goods and for their transport through any country.





**A3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

The seller must contract or procure a contract for the carriage of the goods from the agreed point of delivery, if any, at the place of delivery to the named port of destination or, if agreed, any point at that port. The contract of carriage must be made on usual terms at the seller's expense and provide for carriage by the usual route in a vessel of the type normally used for the transport of the type of goods sold.

**b) Contract of insurance**

The seller must obtain, at its own expense, cargo insurance complying at least with the minimum cover provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses. The insurance shall be contracted with underwriters or an insurance company of good repute and entitle the buyer, or any other person having an insurable interest in the goods, to claim directly from the insurer.

When required by the buyer, the seller shall, subject to the buyer providing any necessary information requested by the seller, provide at the buyer's expense any additional cover, if procurable, such as cover as provided by Clauses (A) or (B) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses and/or cover complying with the Institute War Clauses and/or Institute Strikes Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses.

The insurance shall cover, at a minimum, the price provided in the contract plus 10% (i.e., 110%) and shall be in the currency of the contract.

The insurance shall cover the goods from the point of delivery set out in A4 and A5 to at least the named port of destination.

The seller must provide the buyer with the insurance policy or other evidence of insurance cover.

Moreover, the seller must provide the buyer, at the buyer's request, risk, and expense (if any), with information that the buyer needs to procure any additional insurance.

**A4 Delivery**

The seller must deliver the goods either by placing them on board the vessel or by procuring the goods so delivered. In either case, the seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port.

**B3 Contracts of carriage and insurance**

**a) Contract of carriage**

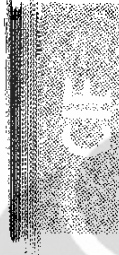
The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.

**b) Contract of insurance**

The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance. However, the buyer must provide the seller, upon request, with any information necessary for the seller to procure any additional insurance requested by the buyer as envisaged in A3 b).

**B4 Taking delivery**

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4 and receive them from the carrier at the named port of destination.



**A5 Transfer of risks**

The seller bears all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4, with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

**A6 Allocation of costs**

The seller must pay

a) all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4, other than those payable by the buyer as envisaged in B6;

b) the freight and all other costs resulting from A3 a), including the costs of loading the goods on board and any charges for unloading at the agreed port of discharge that were for the seller's account under the contract of carriage;

c) the costs of insurance resulting from A3 b); and

d) where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export, and the costs for their transport through any country that were for the seller's account under the contract of carriage.

**B5 Transfer of risks**

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If the buyer fails to give notice in accordance with B7, then it bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for shipment, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

**B6 Allocation of costs**

The buyer must, subject to the provisions of A3 a), pay

- a) all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4, except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export as referred to in A6 d);
- b) all costs and charges relating to the goods while in transit until their arrival at the port of destination, unless such costs and charges were for the seller's account under the contract of carriage;
- c) unloading costs including lighterage and wharfage charges, unless such costs and charges were for the seller's account under the contract of carriage;
- d) any additional costs incurred if it fails to give notice in accordance with B7, from the agreed date or the expiry date of the agreed period for shipment, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods;
- e) where applicable, all duties, taxes and other charges, as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon import of the goods and the costs for their transport through any country, unless included within the cost of the contract of carriage; and
- f) the costs of any additional insurance procured at the buyer's request under A3 b) and B3 b).



**A7 Notices to the buyer**

The seller must give the buyer any notice needed in order to allow the buyer to take measures that are normally necessary to enable the buyer to take the goods.

**A8 Delivery document**

The seller must, at its own expense provide the buyer without delay with the usual transport document for the agreed port of destination.

This transport document must cover the contract goods, be dated within the period agreed for shipment, enable the buyer to claim the goods from the carrier at the port of destination and, unless otherwise agreed, enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer or by notification to the carrier.

When such a transport document is issued in negotiable form and in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer.

**A9 Checking – packaging – marking**

The seller must pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) that are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A4, as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export.

The seller must, at its own expense, package the goods, unless it is usual for the particular trade to transport the type of goods sold unpackaged. The seller may package the goods in the manner appropriate for their transport, unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded. Packaging is to be marked appropriately.

**B7 Notices to the seller**

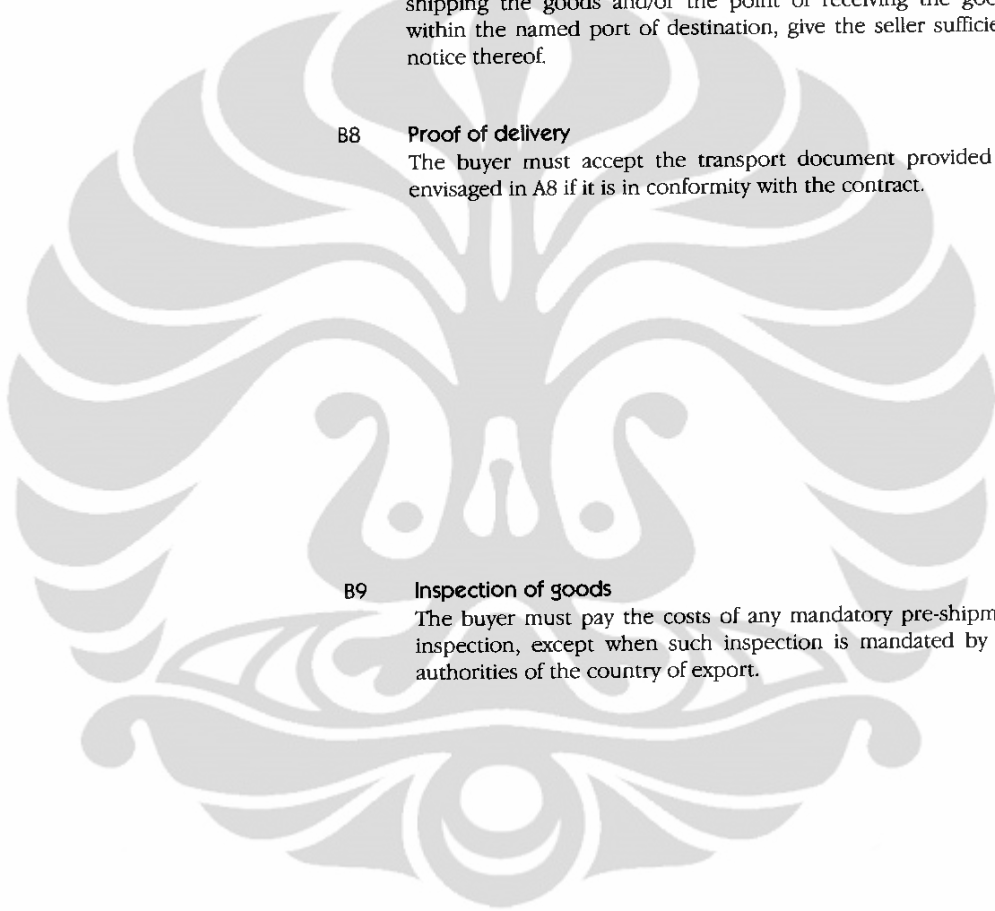
The buyer must, whenever it is entitled to determine the time for shipping the goods and/or the point of receiving the goods within the named port of destination, give the seller sufficient notice thereof.

**B8 Proof of delivery**

The buyer must accept the transport document provided as envisaged in A8 if it is in conformity with the contract.

**B9 Inspection of goods**

The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.



**A10 Assistance with information and related costs**

The seller must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the buyer needs for the import of the goods and/or for their transport to the final destination.

The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.

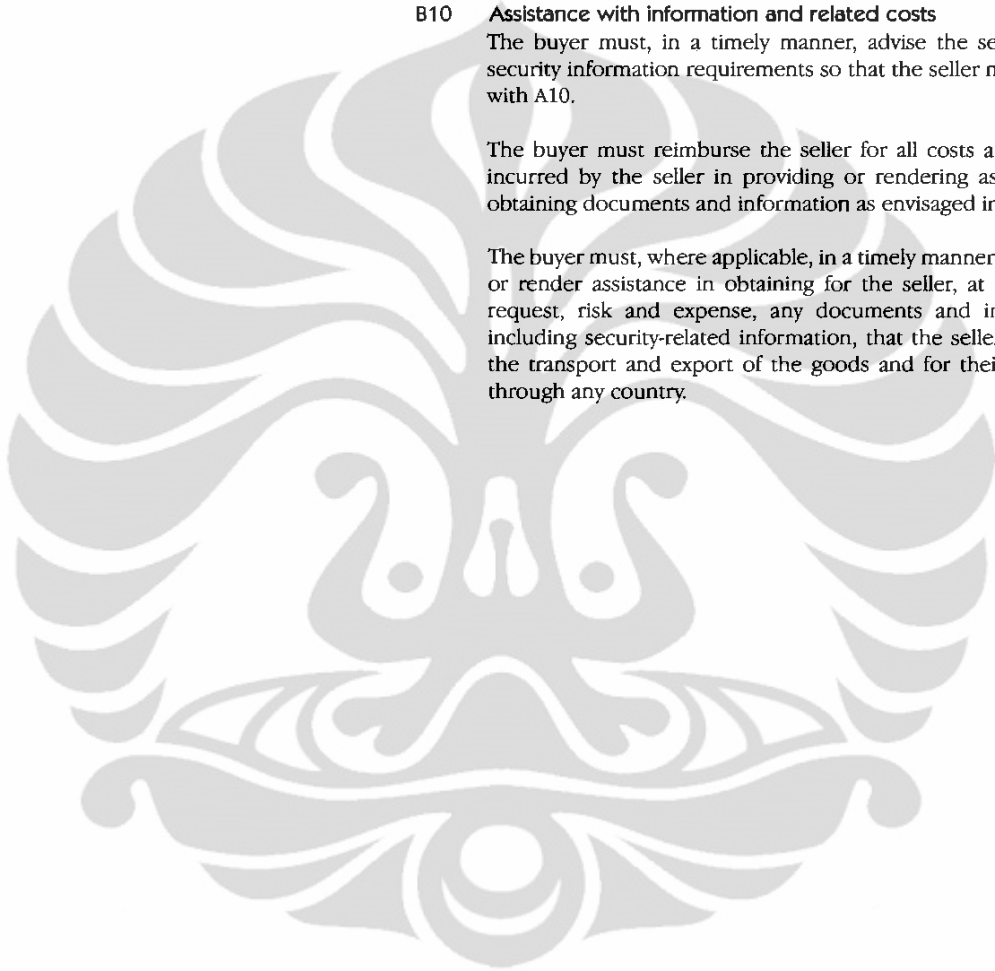


**B10 Assistance with information and related costs**

The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.

The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.

The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.



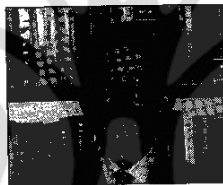


## INCOTERMS® 2010 DRAFTING GROUP

The Incoterms® 2010 rules were drafted by a select international group of ICC member experts, in consultation with the broader global ICC membership through the network of ICC national committees. The wide geographical and sectoral scope of the consultative process ensures that the Incoterms® 2010 rules reflect the current realities of international trade and respond to business needs everywhere.

### CO-CHAIRS

#### CHARLES DEBATTISTA



Charles Debattista is an active arbitrator in international trade disputes and takes appointments under ICC and other institutional rules. He is also a Registered European Lawyer with the Bar of England and Wales and accepts instructions as counsel before international arbitral tribunals.

Mr Debattista is also a professor of Commercial Law at the University of Southampton in the UK. He has written many books and articles on international sale contracts, the carriage of goods by sea and letters of credit. He is a member of ICC's Commercial Law and Practice Commission, of the Banking Commission and of the Transport Commission. He was Chair of the Incoterms 2000 Drafting Group and Co-Chair of the Incoterms® 2010 Drafting Group.

#### CHRISTOPH MARTIN RADTKE



Mr Radtke is a partner of the French law firm Lamy & Associés. He leads the firm's international team and specializes in international trade law, agency and distribution, EC law, French and German business law, international arbitration, and international litigation. Admitted at the French and the German Bar, Mr Radtke has published articles on international contract law and arbitration and has taught at the Paris-based Institut de Droit Comparé.

In addition to his role on the Incoterms® 2010 Drafting Group, Mr Radtke is Chair of the Commercial Law and Practice Commission of ICC France, and Vice-Chair of the French-German Lawyers' Association.

He lectures widely on the Incoterms rules and has contributed to ICC model contracts including the ICC Model Distributorship Contract and the Commercial Agency Contract, as well as to the ICC Legal Handbook on Global Sourcing Contracts.

## DRAFTING GROUP MEMBERS

### JENS BREDOW



Jens Bredow is the Secretary General of the German Institution of Arbitration in Cologne and an attorney in private practice, specializing in international trade law and arbitration. In addition, he serves as an adviser to the German Ministry of Justice as a participant in UNCITRAL's Working Party on Arbitration and Conciliation, and is also a lecturer at Bonn University. He is also an experienced arbitrator, serving frequently as chair or sole arbitrator in a range of international proceedings.

Mr Bredow, the former Director of ICC Germany, was also a member of the Drafting Groups that revised the Incoterms® rules in 1990 and 2000. He currently sits on the Incoterms rules Panel of Experts.

### JOHNNY HERRE



Professor Johnny Herre is a Supreme Court Justice at the Supreme Court of Sweden. Prior to joining the court, he spent many years as a Professor at the Stockholm School of Economics, where he served a term as Head of the Department of Law and from which he earned a Master of Science in Economics and Business and a PhD in Law, with a focus on damages in sale of goods law.

In addition to publishing widely on issues related to the sale of goods, contracts, the law of obligations and consumer law, Professor Herre has extensive experience in arbitration, including as arbitrator and chair of tribunals in international arbitral proceedings. A member of the Study Group on a European Civil Code for many years, he is currently Chair of ICC Sweden's group on Commercial Law and Practice.

**DAVID LOWE**

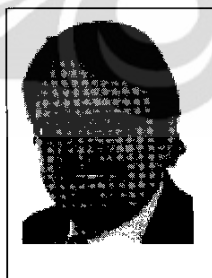


A partner at the London office of international law firm Wragge & Co LLP, David Lowe leads the firm's commercial contracts team. His expertise is in advising supply chain clients on the international supply of goods. In this capacity, he has advised:

- international retailers on sourcing products in the Far East;
- manufacturers of industrial products on international distribution networks;
- European distributors on import arrangements with international manufacturers;
- international commodity traders ranging from bulk cement to coal;
- European manufacturers and retailers on entering new international markets; and
- international suppliers entering the European market.

Mr Lowe's experience of advising buyers and sellers of manufactured goods (which are typically transported in containers) has shaped his contribution to Incoterms® 2010. Mr Lowe also chairs the ICC UK Commercial Law and Practice Committee.

**LAURI RAILAS**

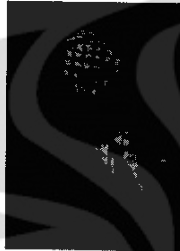


Lauri Railas, LL.M. (Helsinki and London), LL.D. (Helsinki), is an attorney-at-law at Krogerus Attorneys in Finland. He is a member of the Finnish Bar.

Dr Railas is the former Secretary General of ICC Finland and the former Secretary of the Arbitration Institute of the Central Chamber of Commerce of Finland. His experience and practice include international trade and transport law, marine insurance and electronic commerce. Dr Railas has been involved in trade

facilitation work under the auspices of the United Nations and has written books and articles on international trade law. In addition to Incoterms® 2010, Dr Railas has contributed to various ICC model contracts, including the ICC Model International Sale Contract. He is also the Co-Chair of the ICC Task Force on Public Procurement.

### FRANK REYNOLDS



Frank Reynolds is the President of International Projects Inc., a US-based international trading and consulting firm. Besides representing the US for the Incoterms® 2000 and Incoterms® 2010 revisions, he has written or co-authored 16 books on various international trade topics including ICC's *A to Z of International Trade* dictionary. He also has written over 300 columns for such international publications as the *Journal of Commerce*, *The Exporter* and ICC's *Documentary Credit Insight*.

Mr Reynolds has lectured throughout the US on such trade-related topics as the Incoterms® rules, documentary credits, US free-trade agreements, export and import procedures and the Harmonized System for over 25 years. He served on the US Commerce Department's District Export Council for 22 years, and his international projects received an *E Award for Export Excellence*. He also holds a customs broker licence from the US Department of Homeland Security, Customs and Border Protection.

### MIROSLAV SUBERT



Miroslav Subert holds a *juris doctor* degree from Charles University in Prague. A long-time expert on the Incoterms® rules, he worked for many years at senior management level in companies dealing with foreign trade, shipping and forwarding in the United Kingdom, Croatia, Belgium and the Czech Republic.

Dr Subert currently serves as a lecturer at a number of institutions in Prague, including the University of Economics, the Institute for Foreign Trade, Transport and Forwarding and the Perner Institute. He is the Vice-Chair of the Czech Society for Transport Law and a professional and legal adviser on foreign trade, transport and insurance to ICC Czech Republic. He has written widely on international trade issues, including books on international transport, sales and documentary credits, and is a regular contributor to professional publications and newspapers. Dr Subert wrote a guide to Incoterms rules in 2000 and has spearheaded the translation of recent versions of the Incoterms rules into Czech.

## ICC SECRETARIAT

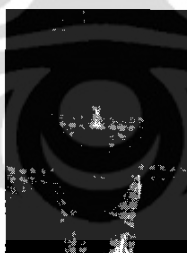
### EMILY O'CONNOR



Emily O'Connor is the Senior Policy Manager of the ICC Commission on Commercial Law and Practice and oversaw the development of *Incoterms® 2010*. She joined the ICC International Secretariat in Paris in 2006, after several years at the US Council for International Business in New York, where she managed intellectual property and competition law issues.

Ms O'Connor graduated from Columbia Law School in New York, first practising in the US State Department's Office of the Legal Adviser, focusing on International Court of Justice cases on the US application of the death penalty to foreign nationals. She then practised international corporate law at Debevoise & Plimpton, working on future flow equity issuances, mergers and acquisitions and a range of media deals, before moving to the international policy arena.

### SHANE DALY



Shane Daly is a graduate of the National University of Ireland, Galway and University College London, specializing in International Commercial Law with Dispute Resolution and International Public Law. He also holds a diploma from the Université de Poitiers. In addition to his work as an assistant to the Incoterms® 2010 Drafting Group, Mr Daly has contributed to other projects of the ICC Commission on Commercial Law and Practice, including model contracts on mergers and acquisitions and on subcontracting. He is to commence as a trainee solicitor in Dublin in 2011.

## ICC Dispute Resolution

Incorporating one or more of the Incoterms® rules into a contract does not in itself constitute an agreement to use ICC dispute resolution services. Contracting parties that wish to resort to one or more of these services in the event of a dispute should reach a specific and clear agreement to that effect. For this purpose, ICC offers suggested and standard clauses that parties may incorporate into their contracts. Failing this, parties should agree on the use of ICC rules in an exchange of correspondence.

ICC offers an array of services to help parties overcome disputes arising from international trade. These services respond to different needs and different situations. Each is governed by a set of rules defining a neutral procedure capable of accommodating cultural, linguistic and legal diversity, as well as the specificities of given sectors and activities.

Arbitration, administered by the ICC International Court of Arbitration, generally leads to a binding decision issued by a tribunal of one or three arbitrators. The decision is widely enforceable because of the legal recognition arbitration enjoys in almost all the world's trading nations.

Amicable dispute resolution embraces various methods of dispute resolution that seek a settlement by consensual means. The neutral third party and the parties to the dispute decide on the settlement technique to be used, which may be mediation, neutral evaluation, a mini-trial or a combination of different techniques.

Dispute boards are ongoing bodies set up for the duration of a contract to resolve disputes as and when they arise during the life of the contract. Different types of dispute boards are available, depending on the powers the parties wish to grant to the members of the board and the force of their determinations.

Expertise consists of engaging a specialist to give an opinion on a matter requiring specialist knowledge and skills, such as technical, financial or legal know-how. The services offered range from the search for a suitable expert to the complete administration of the expert's mission. A specific service called DOCDEX is offered for disputes relating to documentary credits, bank-to-bank reimbursements, collections and guarantees.

For further information, including all rules and clauses, visit our dispute resolution pages at [www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)



## Copyright notice and synopsis of trademark usage rules for *Incoterms® 2010*

Copyright ©2010 International Chamber of Commerce (ICC). All rights reserved.

ICC holds all copyright and other intellectual property rights in this collective work. No part of this work may be reproduced, copied, distributed, transmitted, translated or adapted in any form or by any means (whether graphic, electronic, or mechanical, and including, without limitation, photocopying, scanning, recording, taping, or by use of computer, the Internet or information retrieval systems) without the written permission of ICC through ICC Services, Publications Department.

“Incoterms” is a registered trademark of the International Chamber of Commerce.

Although ICC encourages and promotes the use of the Incoterms® rules by third parties in sales contracts in compliance with ICC’s copyright policy, “Incoterms” is not a generic term that may be used to designate any trade terms, but is a trademark used to designate only the terms devised by ICC and products and services from ICC.

Below are some rules on the correct usage of the “Incoterms” trademark:

- Use the trademark “Incoterms” to refer only to ICC’s Incoterms® rules and other Incoterms® products and services from ICC.
- In text, use “Incoterms” as an adjective, not a noun.
- Do not use “Incoterms” without the initial letter as a capital letter.
- Do not use “Incoterm” (without the final “s”). An individual term from the Incoterms® rules should be referred to as an Incoterms® rule, and never as an “Incoterm”.
- Use the registered trademark symbol ® next to the trademark “Incoterms”.
- Any use of the trademark “Incoterms” in association with products and services not from ICC requires a licence from ICC.

More information on the correct usage of ICC’s “Incoterms” trademark can be found on ICC’s website on the Incoterms® rules at [www.iccwbo.org/incoterms](http://www.iccwbo.org/incoterms)

## ICC at a glance

ICC is the world business organization, a representative body that speaks with authority on behalf of enterprises from all sectors in every part of the world.

The fundamental mission of ICC is to promote trade and investment across frontiers and help business corporations meet the challenges and opportunities of globalization. Its conviction that trade is a powerful force for peace and prosperity dates from the organization's origins early in the last century. The small group of far-sighted business leaders who founded ICC called themselves "the merchants of peace".

Because its member companies and associations are themselves engaged in international business, ICC has unrivalled authority in making rules that govern the conduct of business across borders. Although these rules are voluntary, they are observed in countless thousands of transactions every day and have become part of the fabric of international trade.

ICC also provides essential services, foremost among them the ICC International Court of Arbitration, the world's leading arbitral institution. Another service is the World Chambers Federation, ICC's worldwide network of chambers of commerce, fostering interaction and exchange of chamber best practice.

Business leaders and experts drawn from the ICC membership establish the business stance on broad issues of trade and investment policy as well as on vital technical and sectoral subjects. These include financial services, information technologies, telecommunications, marketing ethics, the environment, transportation, competition law and intellectual property.

ICC enjoys a close working relationship with the United Nations and other intergovernmental organizations, including the World Trade Organization, the G20 and the G8.

ICC was founded in 1919. Today it groups thousands of member companies and associations from over 120 countries. National committees work with their members to address the concerns of business in their countries and convey to their governments the business views formulated by ICC.

For more information, please visit [www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)

## Other Incoterms® 2010 products

Available in October 2010

### Guide to Incoterms® 2010

By Jan Ramberg  
ICC Pub. No. 720, 2010 edition  
ISBN: 978-92-842-0082-5

Guide to Incoterms® 2010 by renowned expert Jan Ramberg clarifies how the Incoterms® rules work together with other terms of a contract of sale and contracts for carriage, insurance and payment.

This publication will be invaluable for all those involved in international trade: exporters, importers, lawyers, freight forwarders.

### Incoterms® 2010 Wall Chart

ICC Pub. No. 716L, 2010 edition  
ISBN: 978-92-842-0090-0

This practical wallchart explains all 11 Incoterms® 2010 rules at a glance, ideal for classrooms, offices or as a gift for business partners.

### Incoterms® 2010

Bilingual English/French edition  
ICC Pub. No. 715EF  
ISBN: 978-92-842-0089-4

Bilingual editions in other languages are available from ICC national committees around the world. Please visit [www.incoterms.com](http://www.incoterms.com) or [www.iccbooks.com](http://www.iccbooks.com) for more information.

### Training

ICC Events runs training courses on the Incoterms® 2010 rules, as well as on international arbitration and negotiating international contracts for business people, corporate counsel, lawyers and legal practitioners involved in international trade.

[www.iccwbo.org/events](http://www.iccwbo.org/events)

### In the banking sector

#### Uniform Rules for Demand Guarantees (URDG)

ICC Pub. No. 758, 2010 edition  
ISBN: 978-92-842-0036-8

The ICC Uniform Rules for Demand Guarantees (URDG), first adopted in 1991, reflect international standard practice in the use of demand guarantees. Further, they balance the legitimate interests of all parties. Since their adoption, the URDG have gained international acceptance and official recognition by bankers, traders, industry associations and international organizations including UNCITRAL, FIDIC and the World Bank. Also available in French-English (bilingual edition)

Order at [www.iccbooks.com](http://www.iccbooks.com)

## ICC publications for global business

ICC's list of specialized publications covers a range of topics including international banking, international trade reference and rules (the Incoterms® rules), law and arbitration, counterfeiting and fraud, model commercial contracts and environmental issues.

ICC products are available from ICC national committees, which exist in over 90 countries around the world. Contact details for a national committee in your country are available at [www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)

You may also order ICC products online from the ICC Business Bookstore at [www.iccbooks.com](http://www.iccbooks.com), or purchase them at the ICC Secretariat, located at the address below.



International Chamber of Commerce  
*The world business organization*

### ICC Publications

38 Cours Albert 1er  
75008 Paris  
France  
Tel. +33 1 49 53 29 23  
Fax. +33 1 49 53 29 02  
e-mail [pub@iccwbo.org](mailto:pub@iccwbo.org)



# Incoterms® 2010

by the International Chamber of Commerce (ICC)

EXW  
FCA CPT  
CIP DAT DAP DDP  
FAS FOB CFR CIF

Incoterms® rules define the responsibilities of buyers and sellers for the delivery of goods under sale contracts. They are the authoritative rules for determining how costs and risks are allocated to the parties. Incoterms rules are regularly incorporated into sale contracts worldwide and have become part of the daily language of trade.

*Incoterms® 2010* contains the ICC rules for use of the 11 Incoterms trading terms. It takes into account the latest developments in commercial practice, and updates and consolidates some of the former rules. All sale contracts should make reference to the Incoterms® 2010 rules as the latest version of the Incoterms rules.

ICC has been writing and publishing the Incoterms rules for more than 70 years, providing importers, exporters, lawyers, transporters, insurers and students in the international arena with rules and guidance reflecting the latest developments in the trading environment.

---

The **International Chamber of Commerce**, the world business organization, based in Paris, is the global leader in the development of standards, rules and reference guides for international trade.

---



ICC Publication No. 715E  
ISBN : 978-92-842-0080-1  
ICC Business Bookstore  
iccbooks.com



9 789284 200801

Cover illustration: © iStockphoto.com



**P U T U S A N**

**No. 2170 K/Pdt/2007**

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA**

**MAHKAMAH AGUNG**

memeriksa perkara perdata dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara :

**PT. INDAH KIAT PULP & PAPER Tbk.**, diwakili oleh Wakil Presiden Direkturnya : **HENDRA JAYA KOSASIH**, berkedudukan di Plaza BII, Menara II Lt. 9, Jalan M.H. Thamrin No. 51 Jakarta, dalam hal ini memberikan kuasa kepada : **YOYO ARIFARDHANI, SH.,LL.M.**, dan kawan-kawan, para Advokad, berkantor di Jalan Haji Nawi Raya No. 49, Jakarta 12420,

Pemohon Kasasi I/Termohon Kasasi II dahulu Penggugat/ Terbanding,

**m e l a w a n :**

**PT. PERUSAHAAN PELAYARAN JALANIDI TRANS**, berkedudukan di Jalan Perak Timur 512 Blok A-5, Kodya Surabaya, Propinsi Jawa Timur,

Termohon Kasasi I/ Pemohon Kasasi II dahulu Tergugat I/ Pemanding,

**d a n :**

- 1. PT. UNGGUL MITRABAHARI LINES**, berkedudukan di Jalan Perak Timur No. 36 B Surabaya,
- 2. AGUS NUSALIM**, Direktur Utama PT. Pelayaran Jalamidi, Trans, bertempat tinggal di Jalan Perak Timur 512 Blok A-5 Surabaya,
- 3. MAWARDI, OEI**, Direktur Utama PT. Unggul Mitrabahari Lines, bertempat tinggal di Jalan Kencanasari Timur 2-G/12 Surabaya,
- 4. PT. PABRIK KERTAS TJIWI KIMIA Tbk.**, berkedudukan di Jalan Raya Surabaya - Mojokerto Km 44, Desa Kramat Temanggung, Kecamatan Tarik, Kabupaten Sidoarjo, Propinsi Jawa Timur,

para Turut Termohon Kasasi dahulu Tergugat II, III, IV dan Turut Tergugat/para Pemanding/Turut Terbanding ;

Hal. 1 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007









## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

20) Pemilik harus menyediakan penerangan yang baik dan seperlunya di kargo untuk memudahkan penyimpanan kargo yang layak dan sesuai tempat muat serta pembongkaran yang aman ditempat pembongkaran ;

21) Selama melakukan bongkar muat kargo Pemilik Kapal harus mengawasi semua pengepakan/pengemasan/pengamanan, penyimpanan kargo untuk menghindari risiko kerusakan terhadap kargo ;

26) Pemilik harus memastikan bahwa rute yang akan diambil dari tempat kapal terbalik atau oleng selama berlabuh yang mungkin dapat merusak kargo ;

6. Bahwa untuk menjamin pelaksanaan isi fixture note tersebut, Tergugat I sebagai Pemilik Kapal tersebut memberi jaminan penuh kepada Turut Tergugat atas seluruh kewajiban, baik kewajiban Tergugat I sendiri maupun kewajiban Tergugat II, sebagaimana dinyatakan dalam surat Tergugat I kepada Turut Tergugat yang ditandatangani di atas materai oleh Tergugat III sebagai Direktur Utama Tergugat I, dimana isi surat tersebut sebagai berikut:

"Reference is made that shipment of carriage July 07th 2004 between PT. UNGGUL MITRA BAHARI LINES and PT. TJIWI KIMIA performed by MV Northstar.

We as owner of MV North Star hereby confirm that we fully guarantee the performance of all terms and condition by PT. UNGGUL MITRA BAHARI LINES under above shipment of carriage.

Should any such obligation not fulfilled by PT. UNGGUL MITRA BAHARI LINES, We (PT. JALANADI TRANS) will fulfill these in accordance with and conditions of the fixture note."

Terjemahan :

"Referensi ini dibuat untuk pengangkutan tanggal 7 (tujuh) Juli 2004 antara PT. Unggul Mitra Bahari Lines dan PT. Tjiwi Kimia yang dijalankan oleh MV Northstar.

Kami sebagai pemilik MV Northstar dengan ini kami menjamin penuh dijalankannya seluruh syarat dan kondisi oleh PT Unggul Mitra Bahari Lines dibawah pengangkutan tersebut diatas ;

Apabila terdapat kewajiban-kewajiban yang tidak dipenuhi oleh PT. Unggul Mitra Bahari Lines, kami (PT Jalanadi Trans) akan memenuhinya sesuai dengan kondisi yang disyaratkan fixture notes."

Berdasarkan surat jaminan aquo, Tergugat I dan II secara tanggung renteng bertanggung jawab untuk menanggung segala akibat yang timbul dari

Hal. 4 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007





# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 3 Pengambilan minyak dari permukaan air sungai akibat tumpahan dari Kapal yang dilakukan masyarakat/nelayan sebanyak 20 (dua puluh) drum;
- 4 Pengamanan alur pelayaran oleh Syahbandar, Divisi Kepanduan dan Dinas Perhubungan Kabupaten Siak ;
- 5 Pemasangan beberapa lampu sorot dari atas dermaga ke sungai/lokasi tenggelamnya Kapal ;
- 6 Pengamanan tetap dari pihak Polri dan security dari Penggugat dengan membuat pos sementara di atas dermaga tempat lokasi tenggelamnya Kapal ;
- 7 Penyediaan mobil pemadam kebakaran sebanyak 2 (dua) unit ;

PARA TERGUGAT TELAH MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM DENGAN TIDAK MEMENUHI KEWAJIBANNYA SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG NO. 21 TAHUN 1992 TENTANG PELAYARAN JO. PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NO. 51 TAHUN 2000 TANGGAL 23 SEPTEMBER 2002 TENTANG PERKAPALAN.

PERBUATAN MELAWAN HUKUM YANG PERTAMA.

PARA TERGUGAT TIDAK MENYEDIAKAN KAPAL YANG LAIK LAUT.

13. Bahwa Tergugat I selaku pemilik Kapal MV Northstar berkewajiban menyediakan kapal yang laik laut dan memenuhi persyaratan keselamatan kapal sebagaimana diatur dalam UU NO. 21 Tahun 1992 jo PP No. 51 Tahun 2002 ;

14. Bahwa pemilik Kapal juga berkewajiban untuk memantau dan memelihara kapalnya dan menyediakan kapal yang baik sesuai dengan operasinya dari waktu ke waktu, hal ini sesuai dengan bunyi pasal 58 PP No. 51 Tahun 2002.

Bahwa Tergugat I, II, III dan IV sebenarnya mengetahui bahwa Kapal yang disediakan tidak laik laut atau tidak sesuai untuk operasi pengangkutan Pulp tersebut karena sebagaimana diuraikan diatas, pemuatan Pulp ke dalam Kapal sempat beberapa kali tertunda karena kondisi Kapal yang memprihatinkan sehingga perlu banyak perbaikan. Berdasarkan pengakuan Kapten Yohanes selaku Nahkoda Kapal yang menyatakan bahwa Kapal dibuat tahun 1975, dan bagian bawah Kapal tidak sesuai dengan kapal yang biasa digunakan pada pengangkutan sungai dangkal yang dasarnya meruncing sehingga lebih stabil.

Bahwa sesuai dengan jaminan Tergugat I kepada Turut Tergugat dan sesuai fixture note khususnya pasal 26, seharusnya Tergugat I, II, III dan IV

Hal. 6 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

seharusnya mengambil sikap lebih berhati-hati karena telah mengetahui rute yang akan dilalui dengan menyediakan kapal yang sesuai dengan rute yang akan ditempuh ;

BERDASARKAN URAIAN TERSEBUT DIATAS TELAH JELAS TERLIHAT BAHWA TERGUGAT I, II, III DAN IV MELANGGAR HUKUM KARENA TELAH CEROBOH, TIDAK HATI-HATI DAN CERMAT SERTA DENGAN ITIKAT BURUD TELAH MENYEDIAKAN KAPAL YANG TIDAK LAIK LAUT ATAU TIDAK SESUAI DENGAN RUTE YANG AKAN DILALUI ;

PERBUATAN MELAWAN HUKUM KEDUA :

TERGUGAT I, II, III DAN IV TELAH MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM KARENA TIDAK MELAKUKAN TINDAKAN SALVAGE/ PENGANGKATAN KAPAL DAN MUATAN YANG TENGGELAM.

15. Bahwa setelah Kapal tenggelam pada tanggal 12 (dua belas) Juli 2004, kemudian pada tanggal 14 (empat belas) Juli 2004 Tergugat I telah menulis surat kepada Penggugat yang pada intinya meminta Penggugat untuk melakukan penyelamatan muatan dan berjanji bahwa semua biaya akan ditanggung oleh Tergugat I ;

16. Bahwa sampai gugatan ini diajukan, Tergugat I belum memenuhi janjinya untuk menanggung biaya penyelamatan muatan yang telah dikeluarkan oleh Penggugat ;

17. Bahwa Penggugat telah beberapa kali mengirim surat kepada Tergugat I untuk melakukan tindakan salvage Kapal, namun tidak segera ada tanggapan, baru setelah 6 (enam) bulan yaitu tanggal 17 (tujuh belas) Mei Tergugat I melakukan salvage (pengangkatan atau pemindahan) Kapal ;

18. Bahwa lamanya penanganan Kapal (salvage) oleh para Tergugat menyebabkan kerugian pada Penggugat karena dalam kurun waktu tersebut Dermaga Penggugat tidak bisa digunakan untuk bongkar muat barang sehingga mempengaruhi proses produksi dan pengiriman barang ;

19. Bahwa perbuatan Tergugat I, II, III dan IV tidak segera menyingkirkan Kapal, penyelamatan barang angkutan serta pencegahan meluasnya pencemaran merupakan pelanggaran terhadap pasal 18 ayat (1), pasal 68 UU No. 21 Tahun 1992 sehingga merupakan perbuatan melawan hukum ;

20. Bahwa pada tanggal 21 (dua puluh satu) Juli 2004 pukul 13.00 wib minyak bahan bakar Kapal keluar lagi sehingga untuk mencegah meluasnya pencemaran, Penggugat mengambil tindakan mengerahkan masyarakat sekitar untuk mengambil minyak dari pinggir Oil Boom dan terkumpul 50 drum ;

Hal. 7 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

21. Bahwa perbuatan melawan hukum Tergugat I, II, III dan IV mengakibatkan kerugian pada Penggugat sebagai berikut :

Kerugian Materiil :

- Pulp yang tidak sempat diselamatkan 3.385,25 Admt dengan harga per ton US\$ 490 (empat ratus sembilan puluh Dolar Amerika Serikat) sehingga total berjumlah US\$ 1,658,772.5 (satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua koma lima sen);
- Penggugat harus melakukan Pulp dari Kapal, pembuangan minyak yang tumpah ke sungai, biaya safety, pemakaian alat-alat berat, biaya lembur pekerja, listrik dan laian-lain sebagaimana dirinci dalam gugatan yang jumlah keseluruhannya sebesar Rp. 1.799.555.502,- (satu milyar tujuh ratus sembilan puluh sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah);

Terhadap kerugian tersebut Penggugat mohon kepada Majelis agar Tergugat I, II, III dan IV dihukum untuk membayar ganti rugi sejumlah tersebut diatas ditambah dengan bunga sebesar 6% per tahun sejak gugatan didaftarkan.

PERBUATAN MELAWAN HUKUM KETIGA :

TERGUGAT I, II, III DAN IV TELAH MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM YAITU SELAMA HAMPIR 1 (SATU) TAHUN TELAH MENE-LANTARKAN/MEMBIARKAN ATAU TIDAK MEMINDAHKAN/ MENGANGKAT KAPAL MV NORTHSTAR YANG MENYEBABKAN ARUS BONGKAR MUAT BARANG DIPELABUHAN PENGGUGAT TERHAMBAT BAHKAN MENYE-BABKAN KERUGIAN AKIBAT TIDAK DAPAT DIPAKAINYA DERMAGA/ PELABUHAN PENGGUGAT.

22. Bahwa akibat tindakan Tergugat I, II, III dan IV menelantarkan/membiarkan atau tidak memindahkan/mengangkat kapal MV Northstar hampir 1 (satu) tahun menyebabkan arus bongkar muat barang dipelabuhan Penggugat terhambat bahkan menyebabkan kerugian akibat tidak dapat dipakainya dermaga/pelabuhan dengan perincian sebagaimana diuraikan dalam gugatan yang jumlah seluruhnya sebesar US\$ 366,420 (tiga ratus enam puluh enam ribu empat ratus dua puluh dollar AS), untuk itu mohon kepada Majelis Hakim untuk menghukum membayar ganti rugi sebesar US\$ 366,420 (tiga ratus enam puluh enam ribu empat ratus dua puluh dollar AS) ditambah bunga 6% per tahun sejak gugatan didaftarkan sampai dibayar lunas kerugian tersebut.

ALASAN DIGUGATNYA TERGUGAT III DAN IV

Hal. 8 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

23. Bahwa Tergugat III adalah Direktur Utama dari Tergugat I dan Tergugat IV adalah Direktur Utama dari Tergugat II, sehingga berdasarkan Pasal 85 ayat 2 UU No. 1 Tahun 1995 Tergugat III dan IV juga harus bertanggung jawab secara penuh dan pribadi karena telah bersalah atau lalai dalam melaksanakan tugasnya sehingga mengakibatkan kerugian pada diri Peggugat

24. Bahwa akibat dari tenggelamnya Kapal MV Northstar, Peggugat mendapat tudingan sebagai penyebab terjadinya pencemaran di kawasan Pelabuhan Perawang sehingga telah mencemarkan nam baik Peggugat, untuk itu Peggugat menuntut ganti rugi immateriil sebesar US\$ 1,000,000 (satu juta dollar AS) ;

25. Sita Jaminan.

Untuk menjamin agar gugatan Peggugat tidak sia-sia mohon kepada Majelis Hakim untuk meletakkan sita jaminan atas harta benda milik para Tergugat berupa :

- Sebuah Kapal bernama MV Northstar milik Tergugat I, berbendera Indonesia, produksi tahun 1975-Kurushima Dock yard Co. Ltd. Japan, Panjang Kapal 87, 50 meter, Lebar Kapal 15,20 meter ;
- Sebuah bangunan ruko milik Tergugat I, yang terletak di Jalan Perak Timur 512-Blok A5, Surabaya, berikut perlengkapan kantor dan inventaris yang berada dalam bangunan tersebut ;
- Sebuah bangunan ruko milik Tergugat II, yang terletak di Jalan Perak Timur No. 36 B, Surabaya, berikut perlengkapan kantor dan inventaris yang berada dalam bangunan tersebut ;
- Sebidang tanah dan bangunan rumah yang berdiri diatas tanah tersebut milik Tergugat IV, yang terletak di Jalan Kencanasari Timur 2E/12 Surabaya, berikut rumah tangga, furniture, televisi, komputer dan lain sebagainya yang berada dalam bangunan rumah tersebut ;

26. Permohonan pengenaan Uang Paksa (dwangsom).

Bahwa apabila Tergugat I, II, III dan IV terlambat memenuhi isi putusan ini maka mohon kepada para Tergugat untuk dihukum membayar uang paksa (dwangsom sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) setiap hari keterlambatannya ;

27. Bahwa oleh karena gugatan ini didasarkan pada bukti-bukti yang tidak diragukan lagi kebenarannya, maka mohon supaya putusan ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu meski ada upaya verzet, bantahan, banding, kasasi maupun upaya hukum lainnya (uitvoerbaar bij voorraad) ;

Hal. 9 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas para Penggugat mohon kepada Pengadilan Negeri Jakarta Surabaya agar terlebih dahulu meletakkan sita jaminan atas harta kekayaan Para Tergugat, dan selanjutnya menuntut kepada Pengadilan Negeri tersebut supaya memberikan putusan yang dapat dijalankan lebih dahulu sebagai berikut :

## DALAM POKOK PERKARA :

1. Mengabulkan gugatan Para Penggugat untuk seluruhnya;
2. Menyatakan sita jaminan yang diajukan oleh Penggugat adalah sah dan berharga ;
3. Menyatakan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV telah melakukan perbuatan melawan hukum ;
4. Menghukum dan memerintahkan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi materiil pertama sebesar US\$ 1,658,772.5 (satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua Dollar Amerika Serikat koma lima sen) kepada Penggugat ditambah bunga 6% (enam persen) per tahun terhitung sejak tanggal Surat Gugatan ini didaftarkan di Pengadilan Negeri Surabaya, sampai dengan dibayar lunas kerugian tersebut ;
5. Menghukum dan memerintahkan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi materiil kedua sebesar Rp. 1.799.555.502 (satu milyar tujuh ratus sembilan puluh sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah) kepada Penggugat ditambah bunga 6% (enam persen) per tahun terhitung sejak tanggal Surat Gugatan ini didaftarkan di Pengadilan Negeri Surabaya, sampai dengan dibayar lunas kerugian tersebut ;
6. Menghukum dan memerintahkan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi materiil ketiga sebesar sebesar US\$ 366,420 (tiga ratus enam puluh enam ribu empat ratus dua puluh dollar AS) yang dihitung semenjak tanggal 12 (dua belas) Juli 2004 sampai dengan Kapal MV Northstar tersebut diangkat/dipindahkan keluar dari pelabuhan milik Penggugat di Perawang yaitu tanggal 17 (tujuh belas) Mei 2005, ditambah bunga 6% (enam persen) per tahun terhitung sejak tanggal Surat Gugatan ini didaftarkan di Pengadilan Negeri Surabaya, sampai dengan dibayar lunas kerugian tersebut ;

Hal. 10 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

7. Menghukum dan memerintahkan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi immateriil sebesar US\$ 1,000,000 (satu juta dollar Amerika Serikat) kepada Penggugat ditambah bunga 6% (enam persen) per tahun terhitung sejak tanggal Surat Gugatan ini didaftarkan di Pengadilan Negeri Surabaya, sampai dengan dibayar lunas kerugian tersebut ;
8. Menghukum dan memerintahkan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV untuk membayar uang paksa (dwangsom) sebesar Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) untuk setiap hari keterlambatan dilaksanakannya putusan ini ;
9. Menyatakan putusan ini dapat dilaksanakan terlebih dahulu meskipun ada upaya verzet, perlawanan, banding, kasasi, maupun upaya hukum lainnya (uitvoerbaar bij voorraad) ;
10. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV untuk membayar biaya perkara ;

ATAU : Apabila Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (ex aequo et bono) ;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan tersebut Tergugat mengajukan eksepsi yang pada pokoknya atas dalil-dalil sebagai berikut :

#### **Tergugat I dan III :**

1. Bahwa gugatan Penggugat kurang pihak karena tidak menyertakan Nahkoda sebagai Tergugat, pada hal Nahkoda adalah pihak yang paling bertanggung jawab di kapal dalam hal terjadi kapal tenggelam ;
2. Bahwa jika Nahkoda turut dijadikan sebagai pihak dalam perkara ini, maka akan dapat dipastikan perihal kejadian yang sebenarnya yaitu apakah benar para Tergugat telah melakukan perbuatan melawan hukum atau tidak dalam tenggelamnya kapal ;
3. Bahwa Nahkoda bertanggung jawab akan segala sesuatu yang terjadi di Kapal diatur dalam Pasal 1 (12) UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran jo. Pasal 1 (14) PP No. 51 Tahun 2002, Pasal 15 UU No. 21 Tahun 1992 ;

#### **Tergugat II dan IV :**

A. Gugatan Penggugat Terhadap Tergugat IV adalah Salah Pihak (Error in Persona) ;

1. bahwa gugatan terhadap Tergugat IV (Oei Mawardi) selaku Direktur Utama Tergugat II adalah sangat tidak mendasar, terlebih lagi dalam gugatan disebutkan selaku Direktur atau sebagai pribadi seolah-olah

Hal. 11 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007





# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

telah memisahkan antara Tergugat IV sebagai Direktur dengan Tergugat II, sehingga gugatan terhadap Tergugat IV menjadi kabur ;

2. Bahwa Tergugat II sebagai badan hukum dapat bertindak sebagai subyek hukum berdasarkan Pasal 82 UU No. 1 Tahun 1995, maka ia dapat digugat dan menggugat di muka pengadilan yang dalam hal tersebut akan diwakili oleh Direksinya (Tergugat IV), dengan demikian gugatan yang ditujukan Tergugat IV salah pihak (error in persona) ;

## B. Penggugat Tidak Mempunyai Kualitas Untuk Mengajukan Gugatan (diskualifitoir exceptie)

1. Bahwa gugatan Penggugat pada dasarnya adalah berkaitan dengan pelaksanaan fixture note yang ditandatangani antara Tergugat II dengan turut Tergugat, Penggugat bukan sebagai pihak dalam perjanjian tersebut sehingga Penggugat juga tidak mempunyai dasar untuk mengajukan gugatan a quo ;
2. Bahwa berdasarkan adigium point d' interest d' action, Yurisprudensi MA RI No. 294 K/Sip/1971 tanggal 7 Juli 1971, No. 2962 K/Pdt/1993 tanggal 28 Mei 1998, maka gugatan Penggugat harus dinyatakan tidak dapat diterima ;

## C. Gugatan Penggugat Kurang Pihak (exceptie plurium litis consortium)

1. Bahwa tenggelamnya Kapal MV Northstar, maka pihak yang paling bertanggung jawab adalah Nahkoda Kapal, dimana Nahkoda sebagai pemimpin Kapal pada setiap peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang diperlukan untuk melakukan tugasnya (pasal 342 ayat 1 KUHD) ;
2. Bahwa oleh karena itu Penggugat tidak menyertakan Nahkoda sebagai pihak dalam perkara ini maka gugatan Penggugat tersebut menjadi kurang pihak, maka mengacu pada putusan Mahkamah Agung RI No. 78 K/Sip/1972 tanggal 11 Oktober 1972 dan No. 1421 K/Sip/1975 tanggal 8 Juni 1976, harus dinyatakan tidak dapat diterima ;

## D. Gugatan Penggugat Prematur

1. Bahwa dalam posita gugatan Penggugat disebutkan bahwa Tergugat II dan IV telah melakukan perbuatan melawan hukum karena telah menyediakan Kapal yang tidak laik laut, tuduhan tersebut tidak mendasar karena Penggugat bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan. Mestinya tuduhan tersebut dilontarkan oleh turut Tergugat, dan berdasarkan pasal

Hal. 12 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

459 KUHD turut Tergugat mempunyai hak untuk meminta jasa ahli guna memeriksa kelaikan Kapal, namun hal tersebut tidak dilakukan ;

2. Bahwa selain itu pada saat gugatan ini diajukan penggugat ke Pengadilan, belum ada suatu putusan dari Instansi atau lembaga yang berwenang (dalam hal ini Mahkamah Pelayaran Indonesia) yang menentukan pihak siapa yang bersalah atau bertanggung jawab atas tenggelamnya Kapal ;
3. Bahwa sampai gugatan ini diajukan ke Pengadilan terbukti belum pernah ada pemeriksaan ahli mengenai kelaikan Kapal, juga belum ada putusan dari instansi yang berwenang yang menentukan pihak mana yang bersalah dalam tenggelamnya Kapal, sehingga berdasarkan kedua hal tersebut diatas maka gugatan a quo belum saatnya untuk diajukan (premature), dan harus dinyatakan tidak dapat diterima ;

## E. Gugatan Penggugat Kabur (obscure libel)

1. Bahwa sebagaimana dinyatakan dalam order confirmation ternyata bahwa turut Tergugat/PT. Tjiwi Kimia tbk. memesan barang/pulp kepada Penggugat, jadi apabila ternyata turut Tergugat wanprestasi maka seharusnya ia dijadikan sebagai pihak tergugat, bukan turut Tergugat ;
2. Bahwa demikian juga dalam posita gugatan Penggugat telah menempatkan PT. Tjiwi Kimia tbk. sebagai turut Tergugat tetapi dalam petitum tidak ada permohonan untuk agar turut Tergugat taat dan tunduk pada putusan perkara a quo ;
3. Bahwa berdasarkan kedua uraian tersebut diatas, maka gugatan Penggugat menjadi kabur dan harus dinyatakan tidak dapat diterima ;

bahwa terhadap gugatan tersebut Pengadilan Negeri Surabaya telah mengambil putusan, yaitu putusan No. 325/Pdt.G/2005/PN.SBY. tanggal 22 Maret 2006 yang amarnya sebagai berikut :

### Dalam Eksepsi :

- Menolak Eksepsi Tergugat I, II, III dan IV ;

### Dalam Pokok Perkara :

1. Mengabulkan gugatan Penggugat untuk sebagian ;
2. Menyatakan Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV telah melakukan Perbuatan melawan hukum ;
3. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi materiil pertama sebesar

Hal. 13 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

USD 1.658.772,5 (satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua dollar Amerika Serikat koma lima sen) ;

4. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi materiil kedua sebesar Rp. 1.799.555.502 (satu milyar tujuh ratus sembilan puluh sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah) ;
5. Menyatakan sah dan berharga sita jaminan yang telah dilaksanakan Jurusita Pengadilan Negeri Surabaya ;
6. Menghukum Tergugat I, Tergugat II, Tergugat III dan Tergugat IV secara tanggung renteng untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 672.000,- (enam ratus tujuh puluh dua ribu rupiah) ;
7. Menolak gugatan Penggugat untuk selebihnya ;

Menimbang, bahwa dalam tingkat banding atas permohonan para Tergugat putusan Pengadilan Negeri tersebut telah diperbaiki oleh Pengadilan Tinggi Surabaya dengan putusan No. 276/PDT/2006/PT.SBY. tanggal 14 Agustus 2006 yang amarnya sebagai berikut :

- Menerima permohonan banding dari Pihak Tergugat I, II, III dan IV/para Pembanding tersebut diatas ;
- Memperbaiki putusan Pengadilan Negeri Surabaya tanggal 22 Maret 2006 Nomor : 325/Pdt.G/2005/PN.Sby. yang dimohonkan banding tersebut, sehingga amar lengkapnya berbunyi sebagai berikut :

DALAM EKSEPSI :

- Menolak eksepsi dari Tergugat I, II, III dan IV ;

DALAM POKOK PERKARA :

- Mengabulkan gugatan Penggugat/Terbanding untuk sebagian ;
- Menyatakan Tergugat I dan Tergugat II/Pembanding telah melakukan perbuatan melawan hukum ;
- Menyatakan pihak Tergugat II dan Tergugat IV/Pembanding tidak dapat dibebani untuk membayar secara tanggung renteng bersama Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding atas semua kerugian yang diderita oleh Pihak Penggugat ;
- Menghukum Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding untuk membayar ganti rugi materiil pertama USD 1.658.772,5 (satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua dollar Amerika Serikat koma lima sen), kepada pihak Penggugat ;
- Menghukum Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding untuk membayar ganti rugi materiil kedua Rp. 1.799.555.502 (satu milyar tujuh ratus sembilan puluh

Hal. 14 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah), kepada pihak Penggugat ;

- Menyatakan sah dan berharga sita jaminan yang telah dilaksanakan Jurusita Pengadilan Negeri Surabaya, tertanggal 1 Pebruari 2006 Nomor : 325/Pdt.G/PN.Sby. tersebut ;
- Menolak gugatan Penggugat untuk selain dan selebihnya ;
- Menghukum pihak Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding untuk membayar semua biaya-biaya yang timbul dalam perkara ini untuk kedua tingkat peradilan yang dalam tingkat banding ditetapkan sebesar Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah) ;

Menimbang, bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Tergugat IV dan V/Pembanding pada tanggal 17 Januari 2007 kemudian terhadapnya oleh Tergugat IV dan V, dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 18 Januari 2007, diajukan permohonan kasasi secara lisan pada tanggal 29 Januari 2007 sebagaimana ternyata dari akte permohonan kasasi No. 458/PDT.G/2005/PN.Jak.Sel. yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, permohonan mana diikuti oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 13 Pebruari 2007 ;

Menimbang, bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Tergugat II/Pembanding pada tanggal 14 Pebruari 2007 kemudian terhadapnya oleh Tergugat II, dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 13 Pebruari 2007, diajukan permohonan kasasi secara lisan pada tanggal 27 Pebruari 2007 sebagaimana ternyata dari akte permohonan kasasi No. 458/PDT.G/2005/PN.Jak.Sel. yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, permohonan mana diikuti oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 13 Maret 2007 ;

Menimbang, bahwa sesudah putusan terakhir ini diberitahukan kepada Tergugat I, III dan VI/Pembanding pada tanggal 13 Pebruari 2007 kemudian terhadapnya oleh Tergugat I, III dan VI, dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 20 dan 21 Pebruari 2007, diajukan permohonan kasasi secara lisan pada tanggal 27 Pebruari 2007 sebagaimana ternyata dari akte permohonan kasasi No. 458/PDT.G/2005/PN.Jak.Sel. yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, permohonan mana diikuti oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 13 Maret 2007 ;

Hal. 15 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

bahwa setelah itu oleh para Penggugat/para Terbanding yang pada tanggal 14 Maret 2007 telah diberitahu tentang memori kasasi dari para Tergugat/para Pembanding diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 26 Maret 2007 ;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi a quo beserta alasan-alasannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan seksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam undang-undang, maka oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formal dapat diterima ;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan para Pemohon Kasasi dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya ialah :

## **Pemohon Kasasi I :**

### **Keberatan Pertama**

Majelis Hakim Tingkat Banding sama sekali tidak mempertimbangkan bukti dan fakta hukum yang Pemohon Kasasi telah ajukan dalam persidangan Tingkat Pertama bahwa Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV bertindak sebagai pihak pengangkut kargo milik Pemohon Kasasi dan bukanlah sebagai agen atau perantara dari perusahaan pengangkutan kargo.

Majelis Hakim Tingkat Banding telah salah di dalam menafsirkan adanya bukti berupa *Fixture Note*.

1. Bahwa berdasarkan bukti P-2 *Fixture Note* yang telah disampaikan **Pemohon Kasasi** dalam persidangan Tingkat Pertama, terbukti bahwa *Fixture Note* tersebut telah ditandatangani oleh **Turut Tergugat/Turut Terbanding/Turut Termohon Kasasi dengan Termohon Kasasi II**. Bahwa hal tersebut merupakan bukti nyata bila **Termohon Kasasi II** bukanlah bertindak sebagai agen (Perantara) namun **Termohon Kasasi II** beserta **Termohon Kasasi IV** bertindak selaku pihak pengangkut kargo, sehingga adalah benar dan tepat menurut hukum apabila **Termohon Kasasi II** dan **Termohon Kasasi IV** ikut serta bertanggungjawab apabila terjadi sesuatu hal yang berkaitan dengan proses pengiriman pulp milik **Pemohon Kasasi** kepada PT.Pabrik Kertas Tjiwi Kimia, Tbk dahulu Turut Tergugat;
2. Bahwa adalah fakta dan diakui sendiri oleh **Termohon Kasasi II** dan **Termohon Kasasi IV** dalam jawabannya tertanggal 30 Agustus 2005 dalam hal 9 poin 4 dalam persidangan Tingkat pertama di Pengadilan Negeri Surabaya, bahwa dalam *Fixture Note* yang dijadikan dasar pengangkutan dalam perkara a quo bahwa **Termohon Kasasi II** dan **Termohon Kasasi IV** adalah pihak penyewa kapal milik **Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III** dan bukan bertindak sebagai agen (perantara) karena **Termohon**

Hal. 16 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Kasasi II dan Termohon Kasasi IV tidak dapat menyediakan kapal untuk mengangkut pulp milik Pemohon sesuai dengan order/perintah kerja dari Turut Tergugat/Turut Terbanding/Turut Termohon Kasasi kepada Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV;

3. Bahwa selain itu dalam jawaban Turut Termohon Kasasi/ Turut Tergugat tertanggal 30 Agustus 2005 pada halaman 1 point 2 ( Turut Termohon Kasasi adalah pihak dalam Fixture Note bersama dengan Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV) telah menyatakan dan mengakui secara tegas bahwa Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV adalah sebagai pihak pengangkut dan bukan agen (perantara), sehingga terbukti dalam proses persidangan Tingkat pertama Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV bersama-sama dengan Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III adalah sebagai pihak pengangkut kargo Pemohon Kasasi bersama dengan Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III;
4. Bahwa oleh karena Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV selaku pihak penyewa yang menyediakan sarana pengangkutan kepada Turut Tergugat/Turut Terbanding/Turut Termohon Kasasi dengan Termohon Kasasi II, maka Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV telah menyewa kapal milik Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III, sehingga berdasarkan hukum, tanggungjawab pengangkutan secara tanggung renteng, berada pada Termohon Kasasi I, II, III, dan IV secara bersama-sama;
5. Bahwa fakta hukum menyebutkan Termohon Kasasi IV adalah sebagai Direktur Pertama di Termohon Kasasi II adalah pihak yang menjalankan kegiatan operasional sehari-hari dan juga sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap keputusan-keputusan penting dari Termohon Kasasi II termasuk putusan yang dikeluarkan di dalam perkara a quo;
6. Bahwa sesuai dengan Pasal 85 Ayat (2) Undang-undang No.1 tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, maka Termohon Kasasi IV sebagai Direktur Utama dari Termohon Kasasi II harus bertanggungjawab penuh secara pribadi karena telah bersalah atau lalai dalam melaksanakan tugasnya;

#### Keberatan Kedua :

Bahwa Majelis Hakim Tingkat Banding telah salah di dalam menafsirkan fakta hukum adanya surat jaminan dari Termohon Kasasi I, yang dengan adanya surat jaminan tersebut bukan berarti Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV dilepaskan dari beban tanggungjawab sebagai pihak

Hal. 17 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



**pengangkut atas adanya kerugian yang telah diderita oleh Pemohon Kasasi sebagai pemilik kargo.**

1. Bahwa walaupun adanya surat jaminan dari **Termohon Kasasi I** kepada **Pemohon Kasasi** menurut hukum tidak secara otomatis **Termohon Kasasi II** dan **Termohon Kasasi IV** dapat melepaskan tanggungjawab apabila terjadi sesuatu hal yang merugikan pihak lain (**Pemohon Kasasi**), karena berdasarkan bukti Fixture Note (P-2) dan fakta hukum **Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV adalah sebagai pihak pengangkut yang memberikan order/perintah kepada Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III untuk mengangkut pulp milik Pemohon Kasasi yang akan dikirim kepada PT. Pabrik Kertas Tjiwi Kimia, Terbukti selaku Turut Termohon Kasasi;**

**Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV BERSAMA-SAMA DENGAN Termohon Kasasi I DAN Termohon Kasasi III TELAH TERBUKTI DALAM PERSIDANGAN Tingkat PERTAMA TELAH MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM KEPADA Pemohon Kasasi DENGAN TIDAK MENYEDIAKAN KAPAL YANG LAIK LAUT DAN TELAH LALAI UNTUK SEGERA MENGANGKAT BANGKAI KAPAL MV. NORTHSTAR YANG TENGGELAM.**

**Keberatan Ketiga :**

Majelis Hakim Tingkat Banding tidak mempertimbangkan bukti dan fakta hukum bahwa **Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV bersama-sama dengan Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III telah melakukan perbuatan melawan hukum kepada Pemohon Kasasi dengan tidak menyediakan kapal pengangkut yang laik laut.**

1. Bahwa **Termohon Kasasi II dan Termohon Kasasi IV** selaku pihak pengangkut kargo **Pemohon Kasasi** dengan menggunakan kapal **Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III** telah menyediakan kapal pengangkut yang **tidak laik laut** dan atau tidak sesuai untuk operasi pengangkutan pulp, sehingga pemuatan pulp beberapa kali sempat tertunda dikarenakan kondisi kapal yang memprihatinkan;
2. Bahwa berdasarkan adanya pengakuan dari Kapten Yohanes selaku Nakhoda Kapal MV. Northstar pada rapat tanggal 24 September 2004 menyatakan bahwa kapal MV. Northstar dibuat pada tahun 1975 dan bagian bawah kapal MV. Northstar tidak sesuai dengan kapal yang biasa/lazim dipakai untuk pengangkutan di sungai dangkal dimana bagian bawah kapal MV. Northstar bertipe rata (Panama), sedangkan seharusnya kapal yang dipakai untuk pengangkutan di perairan dangkal bagian bawahnya bertipe



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

meruncing (tipe Jepang), dimana tipe meruncing ini lebih stabil di perairan yang dangkal;

3. Bahwa berdasarkan Pasal 60 Ayat (7) Peraturan Pemerintah No.51 tahun 2000 menyatakan bahwa :

***“Setiap kapal harus mempunyai daya apung yang aman, dibangun dengan kompartemen-kompartemen, pintu-pintu, bukaan-bukaan, dan jendela-jendela kedap air serta memenuhi kriteria stabilitas sesuai dengan persyaratan bagi peruntukannya yang ditunjukkan dalam informasi stabilitas kapal “;***

4. Bahwa sesuai dengan jaminan **Termohon Kasasi I** sendiri kepada **Turut Termohon Kasasi** dan sesuai dengan Fixture Note seharusnya **Termohon Kasasi II, Termohon Kasasi IV** bersama-sama dengan **Termohon Kasasi I** dan **Termohon Kasasi III** harus mengetahui rute pengangkutan tersebut dan mengambil langkah yang sehati-hati mungkin dan secermat mungkin dalam penyediaan kapal juga harus menyediakan kapal sesuai dengan kondisi atau rute perjalanannya dari tempat pemuatan hingga tempat dibongkarnya. Sehingga telah terbukti di persidangan Tingkat Pertama **Termohon Kasasi II, Termohon Kasasi IV** bersama-sama dengan **Termohon Kasasi I** dan **Termohon Kasasi III** telah melakukan perbuatan melawan hukum yaitu dengan secara ceroboh, tidak hati-hati, tidak cermat serta dengan itikad buruk telah menyediakan kapal yang tidak laik laut untuk operasi pengangkutan pulp dari pelabuhan **Pemohon Kasasi** ke pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya sehingga mengakibatkan kerugian bagi **Pemohon Kasasi;**

**Keberatan Keempat :**

Majelis Hakim Tingkat Banding tidak mempertimbangkan bahwa **Termohon Kasasi II** dan **Termohon Kasasi IV** bersama-sama dengan **Termohon Kasasi I** dan **Termohon Kasasi III** telah terbukti di persidangan Tingkat pertama melakukan perbuatan melawan hukum dengan tidak melakukan tindakan salvage/pengangkatan kapal dan muatan yang tenggelam sehingga menyebabkan kerugian bagaimana **Pemohon Kasasi**.

1. Bahwa setelah kapal MV. Northstar milik **Termohon Kasasi I** yang telah disewa oleh **Termohon Kasasi II** tenggelam pada tanggal 12 Juli 2004, **Termohon Kasasi I** sebagai pemilik kapal menulis surat kepada **Pemohon Kasasi** yang intinya meminta kepada **Pemohon Kasasi** untuk melakukan penyelamatan muatan yang berada di kapal MV. Northstar dan berjanji bahwa semua biaya akan ditanggung oleh **Termohon Kasasi I;**

Hal. 19 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007





**Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia**  
[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

2. Bahwa karena lambatnya penanganan terhadap kapal MV. Northstar tersebut, **Termohon Kasasi II** ,**Termohon Kasasi IV** bersama-sama dengan **Termohon Kasasi I** dan **Termohon Kasasi III** telah lalai untuk segera mengangkat bangkai kapal MV. Northstar dari dermaga **Pemohon Kasasi**, hal tersebut telah menimbulkan kerugian terhadap **Pemohon Kasasi** yaitu selama kurun waktu (semenjak kapal MV. Northstar tenggelam sampai dengan dipindahkannya kapal tersebut), dermaga **Pemohon Kasasi** tempat kapal MV. Northstar tenggelam tidak dapat digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang, sehingga hal ini mempengaruhi proses produksi dan pengiriman barang, selain itu juga mengganggu jalur kapal yang akan berlayar dan berlabuh di pelabuhan **Pemohon Kasasi**, sehingga dapat membahayakan keselamatan berlayar kapal-kapal lainnya;
3. Bahwa seharusnya **Termohon Kasasi II** ,**Termohon Kasasi IV** bersama-sama dengan **Termohon Kasasi I** dan **Termohon Kasasi III** mengambil langkah secepatnya untuk penanggulangan kapal MV. Northstar yang karam tersebut, oleh karena sudah seharusnya dan sepatutnya mereka menyadari sangat banyak kerugian pada pihak **Pemohon Kasasi** dan pihak lainnya yang telah atau akan timbul akibat karamnya kapal MV. Northstar tersebut. Salah satu diantaranya dengan telah melalaikan kewajibannya untuk segera mengangkat kapal MV. Northstar, pencemaran terhadap sungai tidak dapat dihindari, akibat minyak yang tumpah dari kapal MV. Northstar dan akibat pulp yang tumpah dari kapal yang tenggelam tersebut;
4. Bahwa untuk mencegah meluasnya pencemaran tersebut, **Pemohon Kasasi** dengan itikad baik melakukan pengangkatan pulp yang tenggelam walaupun hal tersebut bukanlah kewajibannya dan sebisa mungkin melakukan sebagian *salvage* atau pengangkatan kapal, karena selain untuk menyelamatkan pulp yang masih bisa diselamatkan, **Pemohon Kasasi** juga merasa mempunyai kewajiban moral terhadap keselamatan pelayaran di sekitar dermaga dan merasa prihatin terhadap pencemaran yang telah dan akan timbul jika pulp tersebut dibiarkan saja di dalam air, **PADAHAL seluruh tindakan-tindakan yang telah dilakukan oleh Pemohon Kasasi tersebut adalah merupakan kewajiban dari Termohon Kasasi II, Termohon Kasasi IV bersama-sama dengan Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III;**

Hal. 20 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



**TERBUKTI DI DALAM PERSIDANGAN Tingkat PERTAMA BAHWA Termohon Kasasi II ,Termohon Kasasi IV, Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III SECARA BERSAMA-SAMA TIDAK MAU BERTANGGUNGJAWAB UNTUK MENGGANTI KERUGIAN YANG TELAH DIALAMI OLEH Pemohon Kasasi. HAL INI MEMBUKTIKAN BAHWA Termohon Kasasi I, II, III DAN IV SECARA BERSAMA-SAMA TELAH MELAKUKAN PERBUATAN MELAWAN HUKUM KEPADA Pemohon Kasasi.**

**Keberatan Kelima :**

**Majelis Hakim Banding tidak mempertimbangkan bukti dan fakta hukum yang Pemohon Kasasi telah sampaikan dalam persidangan Tingkat pertama bahwa Termohon Kasasi II,Termohon Kasasi IV bersama-sama dengan Termohon Kasasi I dan Termohon Kasasi III telah terbukti tidak bertanggungjawab terhadap kerugian yang telah di derita oleh Pemohon Kasasi.**

**Kerugian Materiil Pertama**

1. Bahwa **Pemohon Kasasi** telah menderita kerugian dari adanya pulp yang tidak sempat diselamatkan sehingga turut tenggelam sebanyak 3.385,25 ADMT dengan harga per ton US\$ 490 (empat ratus sembilan puluh dollar Amerika Serikat) sehingga total kerugian sebesar **US\$ 1.658.772,5 (satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua Dollar Amerika Serikat koma lima sen) (bukti P-7);**

**Kerugian Materiil Ke-dua**

2. Bahwa **Pemohon Kasasi** telah melakukan tindakan dan mengeluarkan biaya yang merupakan kewajiban dari **Termohon Kasasi II ,Termohon Kasasi IV** bersama-sama dengan **Termohon Kasasi I** dan **Termohon Kasasi III**, yaitu pembongkaran pulp dari kapal MV. Northstar, pembuangan minyak kapal MV. Northstar yang tumpah ke sungai, jasa penyelam, biaya safety, pemakaian alat-alat berat, peralatan-peralatan, biaya lembur para pekerja, listrik dan lain-lain sebesar **Rp. 1.799.555.502,- (satu miliar tujuh ratus sembilan puluh sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah) (bukti P-8);**

**Kerugian Materiil Ke-tiga :**

3. Bahwa **Pemohon Kasasi** juga telah menderita kerugian yang timbul akibat tidak dapat dipakainya dermaga **Pemohon Kasasi** di tempat kapal MV. Northstar tenggelam terhitung semenjak 12 Juli 2004 sampai dengan 17 Mei 2005, dengan kerugian sebesar **US\$ 366,420 (tiga ratus enam puluh enam ribu empat ratus dua puluh Dollar Amerika Serikat)(bukti P-9);**

Hal. 21 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



Pemohon Kasasi II :

II. Tentang adanya kesalahan penerapan hukum dan melanggar hukum yang berlaku.

Dalam Eksepsi;

1. Bahwa, memperhatikan terhadap pertimbangan hukum tentang Eksepsi dari **Pemohon dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat I dan Tergugat III dalam konvensi**, dengan singkat oleh Pengadilan Tinggi dipertimbangkan dengan menganggap dan menyetujui atas bunyi dan Putusan Pengadilan Negeri yang telah mengambil keputusan tentang eksepsi sebelumnya, sebagai masalah yang harus dipertimbangkan adalah, apakah tidak diikutsertakannya seorang Nakhoda sebagai subjek dalam Gugatan in casu, baik menurut hukum acara maupun hukum materiil tentang pertanggung jawaban pengangkutan barang yang diselenggarakan dengan angkutan kapal laut apakah bukan sebagai syarat mutlak ? dalam hal ini secara rinci tidaklah tersebutkan dengan tegas tentang penerapan hukumnya sebagai hal-hal yang dimaksud dalam berlakunya **Pasal 342 (2) KUHD**.
2. Bahwa, hubungan hukum antara **Pihak Pemohon I dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** dengan **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding I/Penggugat dalam Konvensi**, sangat tidak dipertimbangkan berdasarkan pertimbangan umum tentang apakah terdapatnya causalitas sebagai hubungan hukum, jika **Perjanjian Sewa Kapal** dan segala akibatnya hukumnya hanya dilakukan oleh **Pihak Pemohon I dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** dengan **Termohon II dalam Kasasi/Pembanding I/Tergugat II dalam Konvensi**, dalam hal ini tidaklah disinggung akan penerapan Pasal 1338 KUH Perdata (tentang akibat hukum dari suatu perjanjian yang dibuat antara pihak hanya akan berlaku bagi pihak yang tersebut dalam perjanjian), oleh dan karenanya kapasitas **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding I/Penggugat dalam Konvensi**, seharusnya dinyatakan tidak dapat berkedudukan selaku **Penggugat dalam Konvensi** oleh suatu sebab tidak adanya hubungan hukum yang menimbulkan hak maupun kewajiban dengan **Pemohon I dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** dan dinyatakan gugatan tidak dapat diterima. Akan hal tersebut maka sudah seharusnya dasar pertimbangan hukum dari hal tersebut lebih transparantif dan

Hal. 22 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

menentu dengan menerapkan adanya ketentuan hukum yang seharusnya dipedomani yaitu

- (a). Pendirian Mahkamah Agung RI (MARI) No 294K/Sip/1971 tentang “Gugatan harus diajukan oleh orang yang mempunyai hubungan hukum”
- (b). Yurisprudensi, Mahkamah Agung RI (MARI) No 2962K/Pdt/1993 tertanggal 28 Mei 1998 yang menyatakan bahwa : sebagai salah satu prinsip fundamental atas sahnya suatu gugatan secara formal adalah gugatan harus diajukan oleh pihak yang mempunyai kapasitas bertindak sebagai Penggugat, menurut hukum acara perdata orang yang mempunyai kapasitas mengajukan gugatan dalam suatu perkara perdata hanyalah orang yang mempunyai hubungan hukum dan kepentingan dengan apa yang disengketakan, apabila gugatan diajukan oleh orang yang tidak mempunyai kapasitas untuk memperkarakan suatu sengketa maka gugatan mengandung cacat error in person dalam bentuk dan kualifikasi inperson.

3. Bahwa, telah dan tidak dipertimbangkan menurut hukum secara benar, dalam perkara in casu subjek gugatan dalam Konvensi, yaitu apakah ditariknya **Pemohon I dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** sebagai Badan Hukum dan **Pemohon II dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat III dalam Konvensi** selaku perorangan yang merupakan subjek dalam gugatan hal tersebut mempunyai substansi yang berbeda-beda, mengingat pemahaman dari maksud dan bunyi Undang-Undang Nomor 1/1985 tentang Perseroan Terbatas dalam Pasal 85, haruslah dipahami pertanggungjawaban seorang Direksi tersebut berlaku dalam intern perusahaan atas tugas-tugasnya kepada RUPS, adapun dalam hal keluar sehubungan dengan terjadinya hubungan kontraktuil dengan pihak-pihak tertentu/pihak ketiga, hubungan tersebut hanyalah menyangkut Badan Hukum yang diwakilinya, hingga demikian gugatan Konvensi oleh **Termohon Kasasi I /Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**, dengan tidak tepat telah menarik **Pemohon Kasasi II/Pembanding/Tergugat III dalam Konvensi** sebagai subjek gugatan dengan mengedepankan prinsip; suatu Badan Hukum tidaklah akan bergerak jika tidak dijalankan oleh Perseronya atau Direksi, oleh dan karenanya sekali lagi dalam hal ini telah ternyata tidak terdapat hubungan hukum yang diciptakan oleh **Termohon I dalam**

Hal. 23 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



**Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**, akankah gugatan yang demikian itu dinyatakan sebagai gugatan yang telah sempurna atau memenuhi syarat dari suatu gugatan ?.

4. Bahwa, sebagai suatu kesimpulan gugatan yang diajukan oleh **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** telah rancu dalam hal menentukan subjek gugatan.

**Dalam pokok perkara;**

1. Bahwa, secara implisit hubungan hukum antara **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** dengan **Turut Termohon Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi** telah diakui dan dinyatakan oleh Majelis Pengadilan Tinggi sebagai hubungan hukum yang bersegi dua sebagai kontrak pemesanan/order confirmation tertanggal 7 Juli 2004, antara keduanya dengan dan tanpa melibatkan pihak lain tertentu. Dalam hal ini dapat diperhatikan pula tentang pengangkutan atas barang sebagaimana termaksud dalam pesanan, adalah sepenuhnya menjadi tanggungan **Pemesan**, sudah bukan lagi tanggungan **Termohon I dalam Kasasi /Terbanding/ Penggugat dalam Konvensi**, yang terbukti selanjutnya kontrak pengangkutan, adalah merupakan hubungan antara **Termohon II dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat II dalam Konvensi** dengan **Turut Termohon Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi**, dan tidak terdapatnya indikasi **Termohon Kasasi I/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** selaku pihak yang ada dalam kontrak pengangkutan, dari hal-hal tersebut sudah seharusnya dipertimbangkan **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** tidak lah berhak melakukan suatu tuntutan hukum sebagaimana maksud dalam gugatannya dan dinyatakan akan adanya haknya hanya terbatas akan tuntutan pemenuhan harga faktur barang kepada **Turut Termohon dalam Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi**, dengan demikian terhadap penerapan hukum yang manakah jika hal tersebut dibenarkan menurut pertimbangan Majelis Pengadilan Tinggi hingga kualitas **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**, untuk melakukan tuntutan haknya dengan melakukan gugatan terhadap **Pemohon I dan II dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dan III dalam Konvensi** maupun kepada **Termohon II dan III dalam Kasasi /Pembanding /Tergugat I dan IV dalam Konvensi**.

Hal. 24 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



2. Bahwa, **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**, menurut pertimbangan Pengadilan Tinggi sama sekali tidak dinyatakan sebagai **pemilik barang**, melainkan barang yang tersebut sebagai objek pengangkutan adalah sudah dinyatakan sebagai milik **Turut Termohon dalam Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi**, pertimbangan tersebut selengkapnya yang berbunyi : “bahwa didalam Fixture Note pula dimuat/ditentukan tentang kewajiban-kewajiban pemilik kapal (Tergugat I/Tergugat III) yang pada intinya pihak Tergugat I/Tergugat III menjamin semua persyaratan-persyaratan/ketentuan-ketentuan yang dibutuhkan dalam pelayaran/pengangkutan tersebut, sehingga barang milik Turut Tergugat tersebut akan sampai di tempat tujuan dengan selamat baik/sepurna dan tidak mengalami kerusakan”.

Dengan dinyatakannya pemilik barang adalah **Turut Termohon dalam Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi**, maka seharusnya tidak mempunyai implikasi bagi **Termohon I dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi/ Terbanding/ Penggugat dalam Konvensi**, hingga demikian tentang penerapan hukum atas hubungan yang telah menjadikan pihak **Termohon Kasasi I /Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** sebagai pihak yang berhak atas tuntutan kerugian adalah tidak dapat dibenarkan menurut hukum, yang pada umumnya diatur dalam segi-segi hukum Perjanjian **Pasal 1338 s/d 1340 KUH Perdata**.

3. Bahwa, dalam bunyi pertimbangan keputusan perkara in casu oleh Pengadilan Tinggi telah terdapat kekeliruan yang nyata dalam mencermati adanya hubungan hukum dan penerapan hukumnya, melalui pertimbangan hukum yang berbunyi : “Bahwa oleh karena antara pihak Turut Tergugat dengan Tergugat I/III, telah berhubungan langsung tanpa melalui pihak Tergugat II/IV, dalam Perjanjian Pengangkutan (Fixture Note) ini bukanlah sebagai Penyewa Kapal milik Tergugat I/Tergugat III akan tetapi hanyalah sebagai perantara antara Turut Tergugat dengan Tergugat I/III” dan selanjutnya dinyatakan “bahwa, oleh karena pihak Tergugat II dan Tergugat IV kedudukannya hanya sebagai perantara maka segala resiko bukan menjadi tanggungjawabnya”

Hal tersebut telah memposisikan kedudukan masing-masing para pihak dari posisi yang seharusnya, Majelis Pengadilan Tinggi tidaklah memperhatikan hal-hal yang termuat dari segi-segi Perjanjian

Hal. 25 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



Pelaksanaan Sewa Kapal maupun Perjanjian Pengangkutan Barang yang dengan jelas dapat diperhatikan dalam masing-masing Perjanjian termaksud adalah sebagai Perjanjian yang bersifat berdiri sendiri dan saling terpisah hubungan dari pihak-pihak yang melakukan Perjanjian tersebut, adapun masing-masing dapat diketahui dengan jelas **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** adalah sebagai Perusahaan Pelayaran bertindak selaku Pemberi Sewa Kapal dan **Termohon II dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat II dalam Konvensi** sebagai Perusahaan Pengangkutan Laut (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) selaku Penyewa Kapal, sebagai hubungan kontraktuil antara kedua pihak ini, telah umum berlaku atas ketentuan Charter Party baik dalam hal Charter menurut waktu ataupun menurut Perjalanan ( Pasal 453 s/d 565 KUHD), yang secara khusus berdasarkan Perjanjian angkutan laut No 22/JNT/V/2004, yang dibuat antara **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi**. Memberikan ketegasan bahwa **Termohon II dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat II dalam Konvensi** adalah sebagai Penyewa Kapal, dapat diperhatikan dengan dan adanya hubungan hukum yang dilakukan dari dan oleh keduanya, menimbulkan hak dan kewajiban masing-masing, dengan demikian terhadap Posisi Penyewa Kapal tidaklah pernah akan sama dengan posisi Perantara, untuk hal itulah tentang Pertimbangan Majelis Pengadilan Tinggi serta dalam hal cara menerapkan tentang hukum yang dipakai adanya hubungan yang demikian itu, tidaklah mempedomani atas ketentuan-ketentuan Hukum yang berlaku. Akan tetapi hanya mengacu atas Surat yang disampaikan oleh **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** sebagaimana bukti T2/4-1a telah meniadakan Perjanjian Utamanya, dalam hal ini kedudukan **Termohon II dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat II dalam Konvensi** selaku Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut, adalah terkait dengan ketentuan Pasal 518 KUHD yang berbunyi “ **Pencarter kapal adalah berhak, menerima barang-barang untuk pengangkutan dari orang-orang pihak ketiga atas syarat-syarat yang telah ditetapkan dalam charter party dan atas pembayaran upah yang boleh ditetapkannya sendiri** “.

Sebagai hal yang perlu untuk diperhatikan, adanya surat jaminan yang disampaikan kepada **Turut Termohon dalam Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi**, seharusnya dipandang



sebagai aksesoir atas Perjanjian yang tersebut sebagai **Fixture Note** / Perjanjian Pengangkutan Muatan Kapal Laut dan hanya dapat berlaku jika secara sungguh-sungguh terjadinya ketidakmampuan dari **Termohon II dalam Kasasi/Pembanding/Tergugat II dalam Konvensi**, setelah terjadinya tuntutan oleh pihak **Turut Termohon dalam Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi**, dan ternyata hingga Gugatan Konvensi diajukan dalam perkara In Casu, tuntutan Turut Termohon Kasasi belum pernah diajukan guna dan untuk menentukan kemampuan kewajiban atas **Termohon II dalam Kasasi/Pembanding/ Tergugat II dalam Konvensi**, sebagai analogi tentunya hal tersebut dapat dipersamakan dengan hal-hal yang berlaku sebagai Borgtocht (penjaminan suatu hutang / kewajiban bayar oleh pihak ketiga) sebagaimana maksud dan bunyi **Pasal 1820 s/d 1830 KUH Perdata**. Oleh dan karenanya telah menentukan posisi Perantara yang demikian itu menurut hukum adalah tidak tepat dan telah menyalahi hukum yang berlaku.

4. Bahwa, telah tidak cukup sebagai alasan hukum, jika telah dipertimbangkan oleh Pengadilan Tinggi apabila terjadi suatu kerusakan, kecelakaan ataupun barang tidak sampai ke tempat tujuan, menjadi tanggungan penuh atas **Pemohon I dan II dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dan II dalam Konvensi**, dengan selengkapnya berbunyi “ Bahwa, dengan hal tersebut, maka apabila terjadi kerusakan, kecelakaan ataupun barang tidak sampai ke tempat tujuan sesuai jaminan dari Pihak Tergugat I/III, maka kesalahan dan resiko ada pada Tergugat I/III bukan kepada Tergugat II/IV atas terbaliknya/tenggelamnya Kapal North Star milik dari Tergugat I/III, maka segala resiko/pertanggungjawaban yang berupa kerugian yang diderita oleh Pihak Penggugat dalam perkara ini menjadi tanggung jawab dari Tergugat I/ Tergugat III bukan tanggung jawab dari Tergugat II/ Tergugat IV “

Tentang tanggung jawab yang menyangkut resiko, pada dasarnya ditentukan oleh hal-hal yang terdapat dalam Perikatan masing-masing pihak, dengan adagium “ berlaku sebagai hukum atas pihak yang terikat didalamnya “, jika diperhatikan maka dasar Pertimbangan yang menjadi alasan penerapan hukum atas maksud dan pembebanan resiko telah menyimpang dari akibat hukum yang telah ditentukan oleh para pihak, beberapa ketentuan tentang resiko dalam peristiwa hukum yang terjadi

Hal. 27 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007





sebagaimana dalam perkara in casu, tidaklah pernah **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**, menerima pokok-pokok persetujuan sebagai bentuk kesepakatan tentang penanggungan atas terjadinya suatu resiko yang akan ditanggung oleh **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi**, hingga demikian penerapan hukum atas pertimbangan yang demikian itu tidak dapat dibenarkan dengan mengingat :

**Para pihak telah terdapat hubungan Hukum yang masing-masing telah terbatas atas kapasitasnya yaitu sebagai, Pemberi Sewa Kapal, Penyewa Kapal, sekaligus Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut dan Pemilik Barang sebagai objek muatan.**

5. Bahwa, sebagai beban tanggungan resiko **Pemohon I dan II dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dan III dalam Konvensi** oleh dan karena telah dinyatakannya melakukan Perbuatan Melawan Hukum, dan menanggung atas kerugian pertama sebesar US\$ 1.658.772,5 dan Rp. 1.799.555.502 sebagai kerugian kedua terhadap **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**, hal ini sangat tidak dipertimbangkan sebagai alasan hukum yang manakah terhadap dasar-dasar keputusan termaksud ?

#### **Tentang Perbuatan Melawan Hukum**

Dalam ketentuan Hukum Perdata yang menyangkut persoalan Perbuatan Melawan Hukum (onrechtmatigedaad), Pasal 1365 KUH Perdata memuat syarat mutlak yaitu : *perbuatan yang bertentangan dengan hukum, kesalahan (schuld), kerugian yang nyata, causal antara perbuatan dan kerugian*, terhadap hal ini seharusnya Majelis Pengadilan Tinggi, harus dengan cermat meneliti terhadap pertimbangan hukum yang semula telah diambil pada Pengadilan tingkat Pertama dalam hal terkait dinyatakannya oleh **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** dalam uraian Gugatan dalam Konvensinya No Perkara 325/Pdt.G/2005/PN SBY. Hal ke 9 yang memuat tentang : Para Tergugat telah melakukan Perbuatan Melawan Hukum dengan tidak memenuhi kewajibannya sesuai UU 21/1992 (tentang Pelayaran) jo Peraturan Pemerintah RI No 51 th 2000, dengan focus utama adalah **Tidak laiknya** kapal yang dipergunakan, atas hal ini oleh Majelis Tingkat Pertama sendiri dalam Pertimbangan Keputusannya telah dinyatakan dengan pertimbangan yang berbunyi “ Menimbang, bahwa dari fakta-fakta diatas telah nyata bahwa Kapal MV. Northstar buatan tahun 1975 dengan

Hal. 28 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



kondisi kapal berkarat yang tidak layak lagi untuk memuat barang“, dan sebagai indikasi telah nyata dan terbuktinya uraian Gugatan Penggugat yang termaksud dengan dan tanpa perhatian terhadap legalitas/dokumen shipping yang dimiliki oleh **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/ Tergugat I dalam Konvensi** yang diajukan dalam persidangan gugatan Konvensi sebagaimana **Bukti TI/III-1 tentang Sertifikat Keselamatan ( Certificate of Seaworthiness)** yang diterbitkan oleh Administrator Pelabuhan Semarang, **Bukti TI/III-3 tentang Surat Ijin Berlayar, Bukti TI/III-4 tentang Ship Particular, Bukti TI/III-5 tentang Survey Hidrografi PT. SUCOFINDO** dan masih berlaku saat pelaksanaan kontrak pengiriman barang yang dilakukan antara **Turut Termohon II dalam Kasasi/Pembanding/ Tergugat II dalam Konvensi dengan Turut Termohon dalam Kasasi /Turut Tergugat dalam Konvensi**, selaku pemilik barang. Dari hal-hal tersebut kiranya dapatlah dipahami, adanya bukti sertifikat kelaikan berlayar tersebut tidaklah dapat dipandang bahwa **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** telah melakukan perbuatan yang melawan hukum, sebagai penekanan dalam hal ini mohon agar dapat dibedakan dan dibandingkan dengan **kapal-kapal yang telah dinyatakan dalam status tidak laik operasi akan tetapi dipaksakan untuk beroperasi**, dan ketidak benaran kelaikan dari suatu kapal yang dioperasikan hanya dapat diajukan pada Mahkamah Pelayaran, akan tetapi Majelis Hakim Tingkat Pertama telah mengambil alih kompetensinya dalam menentukan laik atau tidaknya, dan selanjutnya hal demikian itu juga telah dipandang sebagai hal telah tepat oleh Pengadilan Tinggi dalam memutus perkara yang diajukan dalam tingkat Banding yang pada saat ini tengah dimohonkan **Kasasi oleh Pemohon I dan II dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dan III dalam Konvensi**, maka sudah seharusnya dalam Pertimbangan Hukum Majelis Pengadilan Tinggi untuk menguji ulang tentang terpenuhinya atas satu syarat dalam hal terjadinya Perbuatan Melawan Hukum, sehubungan dalam perkara in casu, **Pemohon I dan II dalam Kasasi / Pembanding/ Tergugat I dan III dalam Konvensi** telah dan melakukan perbuatan bertentangan dengan hukum.

Tentang adanya **kesalahan (schuld)** yang tersebut dalam Perbuatan Melawan Hukum, dalam pertimbangan Hukum sebagai dasar penanggungan resiko atas kesalahan Pemohon I dan II dalam

Hal. 29 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



Kasasi/Pemanding/Tergugat I dan III dalam Konvensi, perlu mendapatkan pertimbangan bahwa tergulingnya kapal di dermaga Pelabuhan Perawang harus tidak hanya dipandang dari segi Perbuatan Melawan Hukum sebagaimana maksud Gugatan Penggugat dalam Konvensi, melainkan lebih jauh harus turut diperhatikan tentang hal-hal sebagai **Force majeure (keadaan yang memaksa) Pasal 1244, 1245 dan 1444 KUH Perdata**, yang sangat terkait dengan hal-hal sehubungan Pelaksanaan Perjanjian baik yang dilakukan **Pemohon I dalam Kasasi /Pemanding/Tergugat I dalam Konvensi** dengan **Termohon II dalam Kasasi/Pemanding/ Tergugat I dalam Konvensi**, yang tidak dapat terlaksana oleh suatu sebab yang tidak diperkirakan dan bukan merupakan kesalahan baik sengaja atau kelalaian, dengan kata lain timbulnya prestasi yang tidak dapat diwujudkan oleh pihak yang melakukan Perjanjian, akibat suatu keadaan diluar kemampuan/perkiraan sebelum peristiwanya terjadi.

Dalam hal bagaimanakah peristiwa hukum yang terjadi tersebut dinyatakan sebagai suatu kesalahan jika telah diketahui umum, bahwa Peta Pelabuhan Perawang di Perairan Sungai Siak telah diketahui, berkedalaman 8 Meter (Bukti TI/III-12) yang oleh karenanya, menurut hitungan draft kapal adalah 6,75 meter, masih dapat disiangi, akan tetapi ketika Kapal telah merapat di Perawang penyebab kemiringan kapal oleh surutnya air yang tidaklah diperkirakan sebelumnya hingga hanya kedalamnya hanya 5 meter saja, akankah keadaan surutnya air dipersalahkan sebagai suatu kesalahan yang nyata? Terlebih berdasarkan bukti yang diajukan oleh Penggugat dalam Konvensi sendiri P11, terdapat hal-hal yang telah menetapkan adanya kewajiban **Termohon I dalam Kasasi/ Terbanding/ Penggugat dalam Konvensi** atas suatu kewajiban untuk memelihara fasilitas dermaga agar tetap layak untuk dioperasikan (SK Menhub No. KP 221 Tahun 2001 pada butir ke 5c), dapatlah dipahami keharusan ini berlaku, terlebih dengan tidak terpengaruh terjadinya surutnya air di Perairan Sungai Siak, jika surutnya air hingga hanya kedalaman 5 meter saja, telah nampak jika kewajiban memelihara tersebut telah terabaikan dan rawan akan hal-hal yang tidak diinginkan.

Dalam hal menyangkut **Kerugian yang ditimbulkan**, Majelis Pengadilan Tinggi dengan tidak cermat, telah menentukan hitungan kerugian sebagaimana yang telah diklaim oleh **Termohon I dalam Kasasi/**

Hal. 30 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



**Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**, sebagai beban kerugian, pada hal telah diketahui yang bersangkutan tidak mempunyai legal standing terhadap penuntutan atas kerugian yang termaksud dengan mengingat :

Dalam dokumen Pengapalan, **identitas Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** tidak termuat/ tercantum, sebagai Pemilik Barang melainkan yang tercantum adalah **Turut Termohon dalam Kasasi/Turut Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi**, adalah sebagai hal yang ironis sekali resiko kerugian tersebut dinyatakan sebagai hal yang harus ditanggung oleh **Pemohon I dan II dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dan III dalam Konvensi** kepada **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi**.

Penetapan tentang jumlah kerugian tersebut, menurut penghitungannya sangatlah tidak wajar, dengan adanya hal-hal yang sengaja terjadi pengkaburan kerugian, yang direkayasa hingga jumlah yang tidak wajar dan berlebihan yaitu :

**a. Pada Tuntutan Kerugian yang Pertama :**

(Muatan Pengapalan Barang)

Bahwa, muatan barang yang dimuat dalam Kapal hingga jumlah **3.385,25 Admt** dengan asumsi harga per ton US\$ 490 dengan total keseluruhan **US\$ 1.658.772,5** , telah dianggap **Rusak/Musnah secara keseluruhan**, dalam hal ini Majelis Pengadilan Tinggi telah tidak memperhatikan pada keadaan yang sebenarnya mengingat :

- Pada saat kapal mulai menunjukkan ketidakseimbangan dan mulai miring, air mulai masuk ke dalam palka, penyelamatan dan pengangkatan barang mulai terjadi hingga dengan cara melobangi dinding palka guna mengeluarkan muatan, untuk diangkat ke dermaga kembali, dan kondisi muatan dikemas bungkus plastik yang cukup terselamatkan dari basah air, perlu untuk diketahui **PULP** adalah jenis bahan kertas, bukan kertas yang jadi yang umumnya rawan jika tersentuh air.
- Penyelamatan dan pengangkatan barang dari kapal ke dermaga dilakukan bekerjasama dengan **PT. Teguh Abadi Setia Kawan**, dan setelah selesainya usaha-usaha tersebut, tentang besar ganti rugi yang harus ditanggung **Rp.271.000.000,-**(sekitar US\$ 30.090 dengan asumsi kurs dollar Rp. 9.000,-/per dollar) jumlah tersebut telah

Hal. 31 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

dipenuhi dan telah dibayar oleh **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi** bahkan pembayarannya melalui **Termohon I dalam Kasasi/Terbanding/Penggugat dalam Konvensi** sendiri, yang diterima oleh Sdr. **HALIM, SE (bukti TI/III-6)**

- Dari realisasi pembayaran ganti kerugian tersebut dapat diketahui bahwa, kerusakan atas barang muatan tidaklah dalam jumlah yang besar melainkan hanya sebagian kecil kurang lebih hanya 2 % dari Total keseluruhan muatan yaitu :

$$\frac{30.090}{1.658.772,5} \times 100 \%$$

Selain hal-hal tersebut, telah ternyata dalam gugatan Konvensi, tidak pernah disinggung adanya hal-hal yang menyangkut klaim asuransi pengangkutan yang menurut Perjanjian Angkutan Laut, telah dicantumkan adanya Asuransi Barang yang akan ditanggung Pemilik **Barang(Turut Termohon dalam Kasasi/Terbanding/Turut Tergugat dalam Konvensi)**, yang akan hal ini terhadap Polis Pertanggungannya maupun seberapa jauh pelaksanaan pembayaran klaim atas terjadinya resiko yang dijamin, dan larangan tentang penuntutan atas kedua kalinya atas suatu kerugian pada pihak selain penanggung asuransi, guna menghindari pemanfaat keadaan untuk mencari keuntungan yang sebesar-besarnya akibat keadaan yang force majeure.

Jika hal yang sebenarnya itu terjadi sebagai mana tersebut diatas, terhadap bunyi keputusan Pengadilan Tinggi yang berbunyi :

Menghukum Tergugat I dan Tergugat III/Pembanding untuk membayar ganti rugi materil pertama USD 1.658.772,5 (Satu juta enam ratus lima puluh delapan ribu tujuh ratus tujuh puluh dua Dollar Amerika Serikat koma lima sen) kepada Pihak Penggugat.

Keputusan yang demikian adalah sebagai keputusan dengan tidak memperhatikan, tentang ukuran resiko-resiko yang layak menurut nilai kepatutan terlebih jika mengacu pada ketentuan tentang penanggungan resiko atas terbitnya suatu Perikatan akibat adanya suatu Force Majeure (Overmacht) **Pasal 1264-1444 KUH Perdata.**

Hal. 32 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007



**b. Pada Tuntutan Kerugian Kedua** ( atas biaya-biaya yang dikeluarkan sehubungan usaha Penyelamatan Muatan).

Sebagai mana keseluruhan kerugian atas seluruh biaya yang diklaim telah dan ditanggung oleh Termohon I dalam Kasasi/ Terbanding/ Penggugat dalam Konvensi, hingga mencapai jumlah biaya sebesar **Rp.1.799.555.502,-**, yang terinci dalam 20 Pos biaya (sesuai uraian gugatan dalam Konvensi pada halaman 19) telah dengan serta merta oleh Majelis Pengadilan Tinggi dipertimbangkan dan diputuskan sebagai beban yang harus ditanggung oleh **Pemohon I dan II dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dan III dalam Konvensi** dengan tidak memperhatikan fakta maupun penerapan hukum yang pada umumnya dibenarkan sebagai pertanggung jawaban kewajiban mengingat :

- Jumlah total biaya tersebut, tidak ada pengurangan atas beberapa biaya yang telah dibayar lunas oleh **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi**, sehingga dapat dianggap bahwa kerugian biaya yang diklaim telah dikeluarkan oleh **Termohon I dalam Kasasi/ Terbanding/ Penggugat dalam Konvensi**, hanyalah bersifat sepihak dan tidak dapat dipertanggungjawabkan.

Adapun sejumlah biaya-biaya yang telah dikeluarkan oleh **Pemohon I dalam Kasasi /Pembanding/Tergugat I dalam Konvensi**, adalah sebagai berikut :

Jenis Biaya	Jumlah	Keterangan
Pemulihan Lingkungan Kepada BAPEDAL Kab. Siak.	260.000.000,-	Lunas/Bukti TI/III - 7
Kompensasi pada Himpunan Nelayan Kec. Tualang.	55.000.000,-	Lunas/Bukti TI/III - 8 & 8a
Pembiayaan Pemantauan Kualitas Sungai Siak.	30.000.000,-	Lunas/Bukti TI/III - 9
Pengangkatan Besi	10.000.000,-	Lunas/Bukti TI/III - 10
Pengangkatan Tiang Kapal dan Genset	10.000.000,-	Lunas/Bukti TI/III - 11
<b>Total</b>	<b>365.000.000,-</b>	



- Terhadap jumlah kerugian sebagai mana yang diajukan hingga 20 item pos biaya, ternyata jika diperhatikan atas bukti-bukti yang diajukan oleh ***Termohon I dalam Kasasi/ Terbanding/ Penggugat dalam Konvensi*** hanya terdapat jumlah biaya hingga sebesar **Rp.112.674.249,-** (mohon periksa Penjumlahan Bukti **P8(3), P8(4), P8(5), P8(7)1, P8(7)2, P8(7)3, P8(7)4, P8(9)1, P8(12), P8(12)1, P8(12)2, P8(12)3, P8(12)4, P8(12)5, P8(19), P8(19)1a, P8(19)1b, P8(19)1c, hanya bukti-bukti tersebutlah yang memuat dengan jelas memuat tentang pengeluaran ongkos/biaya.**

Adapun bukti lain tersebut hanya merupakan Tanda Terima Uang yang tidak ada kejelasan, uang apakah itu ? Sehingga sulit dianggap sebagai pengeluaran biaya yang dikeluarkan (mohon periksa Bukti Tanda Terima Uang ( **P8(1), P8(1)1a, P8(1)2a, P8(1)3a, P8(1)4a, P8(1)5a, P8(1)6a, P8(1)7a, P8(2), P8(2)1, P8(2)1b, P8(2)1d, P8(2)1e, P8(6),**

Dapat diketahui bahwa rekapitulasi biaya yang dimaksud dalam 20 (dua puluh) item tidak sesuai dengan kata lain ada suatu pembengkakan/overcost yang sengaja dimunculkan, hingga sulit untuk dimengerti dan membingungkan bahkan suatu pengkaburan uraian gugatan (obscuur libel), termasuk pos-pos biaya manakah atas bukti-bukti yang diajukan tersebut.

Jika mendasar pada penjumlahan biaya-biaya sebagai mana dalam pengajuan bukti, maka telah terjadi kelebihan bayar oleh ***Pihak Pemohon I dalam Kasasi /Pemanding/Tergugat I dalam Konvensi*** yaitu (Rp.365.000.000,- - Rp. 112.674.249,- = Rp.252.325.751) **Dua ratus lima puluh dua juta tiga ratus dua puluh lima ribu tujuh ratus lima puluh satu rupiah)**

Memperhatikan akan hal tersebut diatas, kiranya dapat dipastikan terhadap Dasar Pertimbangan dan bunyi keputusan, sebagai mana dalam amar putusan yang berbunyi :

*"Menghukum Tergugat I dan III / Pemanding untuk membayar ganti rugi materiil kedua sebesar Rp.1.799.555.502 (satu milyar tujuh ratus sembilan puluh sembilan juta lima ratus lima puluh lima ribu lima ratus dua rupiah) kepada Penggugat.*



Telah dengan keliru baik dalam hal causalitas, maupun penerapan hukum yang berlaku pada umumnya sebagai pembagian kewajiban beban biaya yang timbul menurut nilai kepatutan yang tidak saling memberatkan diantara pihak (hukum keseimbangan).

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat :

bahwa alasan-alasan dari Pemohon Kasasi I tidak dapat dibenarkan, Judex Facti tidak salah menerapkan hukum karena :

- Tergugat II adalah sebagai pengangkut dan bukan agen, ia bertanggung jawab sesuai dengan perjanjian pengangkutan ;
- perjanjian jual beli barang antara Penggugat dengan turut Tergugat didasarkan atas frieght on board (f.o.b), yang berarti sampai dengan barang diterima oleh pengangkut di kapal adalah tanggung jawab penjual, in casu Penggugat. Pengangkut (Tergugat II) belum menerima penyerahan barang, dan kapal sudah lebih dulu tenggelam ;
- Pengangkut bertanggung jawab pada turut Tergugat , sejak diterimanya barang sampai dengan diserahkan ;
- Tergugat I sebagai pemilik Kapal, bertanggung jawab atas kelaikan Kapal, ternyata kewajiban mana tidak diindahkan, kapal mengalami kerusakan dan kebocoran, sehingga mengakibatkan Kapal karam, Tenggelamnya Kapal diakibatkan langsung oleh keadaan Kapal yang tidak laik berlayar ;

bahwa alasan-alasan dari Pemohon Kasasi II juga tidak dapat dibenarkan, karena Tergugat I sebagai pemilik Kapal yang dicarter untuk barang tersebut, berkewajiban untuk memelihara/menjaga kapal dalam keadaan laik berlayar, ternyata Kapal mengalami kerusakan, karena karat sehingga menimbulkan kebocoran dan mengakibatkan kapal tenggelam ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata bahwa putusan judex facti dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh para Pemohon Kasasi I : **PT. INDAH KIAT PULP & PAPER Tbk.** dan Pemohon Kasasi II : **PT. PERUSAHAAN PELAYARAN JALANIDI TRANS** tersebut harus ditolak ;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi para Pemohon Kasasi ditolak, maka biaya perkara dalam tingkat kasasi ini dibebankan kepada para Pemohon Kasasi ;

Hal. 35 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007





# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang No. 4 Tahun 2004, Undang-Undang No. 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang No. 5 Tahun 2004 dan peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan ;

## MENGADILI :

Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi I : **PT. INDAH KIAT PULP & PAPER Tbk.** dan Pemohon Kasasi II : **PT. PERUSAHAAN PELAYARAN JALANIDI TRANS** tersebut ;

Menghukum para Pemohon Kasasi untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini sebesar Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah) ;

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari **Senin tanggal 31 Maret 2008** oleh **Atja Sondjaja,SH.**, Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, **H. Muhammad Taufik,SH.,MH.** dan **Dr. Mohammad Saleh,SH.,MH.**, Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum pada **hari itu juga** oleh Ketua Majelis beserta Hakim-Hakim Anggota tersebut dan dibantu oleh **Edy Pramono,SH.,MH.**, Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh para pihak ;

Hakim-Hakim Anggota :

**ttd/H. Muhammad Taufik,SH.,MH.**  
**ttd/Dr. Mohammad Saleh,SH.,MH.**

Ketua :

**ttd/Atja Sondjaja,SH.**

Panitera Pengganti :

Biaya-biaya :

- |                              |               |
|------------------------------|---------------|
| 1. Meterai .....             | Rp. 6.000,-   |
| 2. Redaksi .....             | Rp. 1.000,-   |
| 3. Administrasi kasasi ..... | Rp. 493.000,- |
| Jumlah .....                 | Rp. 500.000,- |

**ttd/Edy Pramono,SH.,MH.**

Untuk salinan  
MAHKAMAH AGUNG R.I.  
a.n. Panitera  
Panitera Muda Perdata,

MUH. DAMING SUNUSI,SH.,MH.

NIP 040030169

Hal. 36 dari 36 hal. Put. No. 2170 K/Pdt/2007