



UNDANG-UNDANG MALAYSIA

CETAKAN SEMULA

Akta 527

AKTA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT 1950

Mengandungi segala pindaan hingga 1 Januari 2006

Teks ini HANYALAH TERJEMAHAN oleh Jabatan Peguam Negara bagi Carriage of Goods by Sea Act 1950 [Act 527]. Melainkan jika dan sehingga ditetapkan sah di bawah subseksyen 7(1) Akta Bahasa Kebangsaan 1963/67 [Akta 32], teks ini bukan perundangan.

AKTA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT 1950

Pertama kali diperbuat	...	...	...	...	...	1950 (Ord. No. 13 tahun 1950)
Disemak	...	...	...	...	...	1994 (Akta 527 m.b.p. 12 Disember 1994)

UNDANG-UNDANG MALAYSIA

Akta 527

AKTA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT 1950

SUSUNAN SEKSYEN

Seksyen

1. Tajuk ringkas dan pemakaian
2. Pemakaian Kaedah-Kaedah
3. Waranti mutlak bagi kelayakan belayar tidak boleh dianggap tersirat dalam kontrak yang baginya Kaedah-Kaedah terpakai
4. Pernyataan tentang pemakaian Kaedah-Kaedah hendaklah dimasukkan dalam bil muatan
5. Ubah Suaian Artikel VI Kaedah-Kaedah berhubung dengan perdagangan tempatan
6. Ubah Suaian Kaedah 4 dan 5 Artikel III berhubung dengan kargo pukal
7. Kecualian dalam kuat kuasa
8. *(Ditinggalkan)*

JADUAL PERTAMA

UNDANG-UNDANG MALAYSIA

Akta 527

AKTA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT 1950

Suatu Akta yang berhubungan dengan Pengangkutan Barang melalui Laut.

[23 Mei 1950]

Tajuk ringkas dan pemakaian

1. (1) Akta ini bolehlah dinamakan Akta Pengangkutan Barang melalui Laut 1950.

(2) Akta ini hendaklah terpakai bagi Negeri-Negeri *Semenanjung Malaysia sahaja.

Pemakaian Kaedah-Kaedah

**2. Tertakluk pada Akta ini, Kaedah-Kaedah yang dinyatakan dalam Jadual Pertama (kemudian daripada ini disebut “Kaedah-Kaedah”) hendaklah berkuat kuasa berhubung dengan dan berkaitan dengan pengangkutan barang melalui laut dalam kapal yang membawa barang dari mana-mana pelabuhan di Malaysia ke mana-mana pelabuhan lain sama ada di dalam atau di luar Malaysia.

*NOTA—Semua sebutan mengenai “Malaysia Barat” hendaklah ditafsirkan sebagai sebutan mengenai “Semenanjung Malaysia”—lihat Akta Tafsiran (Pindaan) 1997 [Akta A996], subseksyen 5(2).

**NOTA—Kaedah-Kaedah yang disebut dalam seksyen ini dibuat oleh Persidangan Antarabangsa mengenai Undang-Undang Maritim yang diadakan di Brussels pada Oktober 1922 dan dipinda pada mesyuarat yang diadakan di Brussels pada Oktober 1923. Ia mula-mula diterima pakai dan digunakan terdahulu di Negeri-Negeri Melayu Bersekutu, Johor dan Negeri-Negeri Selat dan seterusnya diperluaskan untuk dipakai ke seluruh Persekutuan.

Waranti mutlak bagi kelayakan belayar tidak boleh dianggap tersirat dalam kontrak yang baginya Kaedah-Kaedah terpakai

3. Tidak boleh dianggap tersirat dalam apa-apa kontrak bagi pengangkutan barang melalui laut yang baginya Kaedah-Kaedah terpakai apa-apa aku janji mutlak oleh pengangkut barang itu untuk mengadakan kapal layak belayar.

Pernyataan tentang pemakaian Kaedah-Kaedah hendaklah dimasukkan dalam bil muatan

4. Tiap-tiap bil muatan, atau dokumen hak milik yang serupa, yang dikeluarkan di Malaysia yang mengandungi atau merupakan keterangan mengenai apa-apa kontrak yang baginya Kaedah-Kaedah terpakai hendaklah mengandungi suatu pernyataan nyata bahawa ia hendaklah mempunyai kuat kuasa tertakluk pada Kaedah-Kaedah tersebut sebagaimana yang terpakai menurut Akta ini.

Ubah Suaian Artikel VI Kaedah-Kaedah berhubung dengan perdagangan tempatan

5. Artikel VI Kaedah-Kaedah hendaklah, berhubung dengan—

- (a) pengangkutan barang melalui laut di dalam kapal layar yang mengangkut barang dari mana-mana pelabuhan di Malaysia ke mana-mana pelabuhan lain sama ada di dalam atau di luar Malaysia; dan
- (b) pengangkutan barang melalui laut di dalam kapal yang mengangkut barang dari mana-mana pelabuhan di Malaysia ke mana-mana pelabuhan lain di Malaysia,

mempunyai kuat kuasa seolah-olah Artikel tersebut merujuk kepada barang daripada mana-mana kelas dan bukannya kepada barang tertentu dan seolah-olah proviso kepada perenggan kedua Artikel tersebut telah ditinggalkan.

Ubah Suaian Kaedah 4 dan 5 Artikel III berhubung dengan kargo pukal

6. Jika di bawah kelaziman apa-apa perdagangan berat kargo pukal yang dimasukkan dalam bil muatan ialah sesuatu berat yang ditentukan atau diterima oleh pihak ketiga selain pengangkut atau pengirim dan hakikat bahawa berat sedemikian ditentukan atau diterima dinyatakan dalam bil muatan, maka, walau apa pun apa-apa jua dalam Kaedah-Kaedah itu, bil muatan itu tidak boleh disifatkan sebagai keterangan *prima facie* terhadap pengangkut bagi penerimaan barang bagi berat yang dimasukkan sedemikian dalam bil muatan, dan ketepatannya pada masa pengiriman tidak boleh disifatkan telah dijamin oleh pengirim.

Kecualian dalam kuat kuasa

7. Tiada apa-apa jua dalam Akta ini boleh menyentuh perjalanan kuat kuasa seksyen 289 hingga 294, termasuklah kedua-duanya, 359 dan 360 Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 [*Ord. 70 tahun 1952*], atau perjalanan kuat kuasa mana-mana undang-undang bertulis lain yang pada masa ini sedang berkuat kuasa yang mengehendkan liabiliti pemilik vesel yang belayar ke laut.

8. (*Ditinggalkan*).

JADUAL PERTAMA

[Seksyen 2]

KAEDAH-KAEDAH YANG BERHUBUNGAN DENGAN
BIL MUATAN

ARTIKEL I

TAKRIF

Dalam Kaedah-Kaedah ini ungkapan yang berikut mempunyai erti yang diberikan dengan ini kepadanya masing-masing:

- (a) “pengangkut” termasuklah pemilik atau pencarter yang membuat kontrak pengangkutan dengan pengirim;
- (b) “kontrak pengangkutan” hanya terpakai bagi kontrak pengangkutan yang dilindungi oleh suatu bil muatan atau apa-apa dokumen hak milik yang serupa, setakat dokumen itu berkaitan dengan pengangkutan barang melalui laut, termasuk apa-apa bil muatan atau apa-apa dokumen yang serupa sebagaimana yang disebut terdahulu yang dikeluarkan di bawah atau menurut suatu carter parti dari saat bil muatan atau dokumen hak milik yang serupa itu mengawal selia hubungan antara pengangkut dengan pemegang bil muatan atau dokumen hak milik yang serupa;
- (c) “barang” termasuklah apa-apa jua barangan, peralatan, dagangan, dan tiap-tiap jenis artikel, kecuali binatang hidup dan kargo yang melalui kontrak pengangkutan dinyatakan sebagai diangkut di atas dek dan diangkut sedemikian;
- (d) “kapal” ertinya apa-apa vesel yang digunakan bagi pengangkutan barang melalui laut;
- (e) “pengangkutan barang” merangkumi tempoh dari masa barang dimuatkan sehingga masa barang itu dipunggah daripada kapal.

ARTIKEL II

RISIKO

Tertakluk pada Artikel VI, di bawah tiap-tiap kontrak pengangkutan barang melalui laut pengangkut, berhubung dengan pemuatan, pengendalian, penyimpanan, pengangkutan, penjagaan, pemeliharaan, dan pemunggahan barang itu, hendaklah tertakluk pada tanggungjawab dan liabiliti, dan berhak kepada hak dan kekebalan yang dinyatakan kemudian daripada ini.

ARTIKEL III

TANGGUNGJAWAB DAN LIABILITI

1. Pengangkut hendaklah terikat, sebelum dan pada permulaan pelayaran, untuk menjalankan usaha yang wajar bagi—

- (a) menjadikan kapal itu layak belayar;
- (b) mengendalikan, melengkapkan, dan membekalkan kapal dengan sepatutnya;
- (c) menjadikan palka, ruang penyejukan dan dingin, dan semua bahagian lain pada kapal yang di dalamnya barang diangkut sesuai dan selamat bagi penerimaan, pengangkutan dan pemeliharaannya.

2. Tertakluk pada Artikel IV, pengangkut hendaklah dengan sepatutnya dan berhati-hati memuatkan, mengendalikan, mengatur muat, membawa, menyimpan, menjaga dan memunggah barang yang diangkut.

3. Selepas barang diterima dalam jagaannya, pengangkut itu, atau nakhoda atau ejen pengangkut itu, hendaklah, atas permintaan pengirim, mengeluarkan suatu bil muatan kepada pengirim itu yang menunjukkan antara lain—

- (a) tanda utama yang diperlukan bagi mengenal pasti barang sebagaimana yang sama diberikan secara bertulis oleh pengirim itu sebelum pemuatan barang itu bermula, dengan syarat tanda itu dicap atau ditunjukkan selainnya dengan jelas pada barang itu jika tidak bertutup, atau atas peti atau penutup yang mengandungi barang itu, mengikut apa-apa cara sebagaimana yang biasanya kekal boleh dibaca sehingga akhir pelayaran;
- (b) sama ada bilangan bungkusan atau harga, atau kuantiti, atau berat, mengikut mana-mana yang berkenaan, sebagaimana yang diberikan secara bertulis oleh pengirim itu;
- (c) susunan dan keadaan barang yang nyata:

Dengan syarat bahawa tiada pengangkut, nakhoda atau ejen pengangkut, boleh terikat untuk menyatakan atau menunjukkan dalam bil muatan apa-apa tanda, bilangan, kuantiti, atau berat yang dia mempunyai alasan yang munasabah untuk mengesyaki tidak tepat untuk menerangkan barang yang sebenarnya diterima, atau yang dia tidak mempunyai cara yang munasabah bagi memeriksanya.

4. Apa-apa bil muatan hendaklah menjadi keterangan *prima facie* tentang penerimaan oleh pengangkut barang sebagaimana yang diperihalkan mengikut perenggan 3(a), (b) dan (c).

5. Pengirim hendaklah disifatkan telah memberikan jaminan kepada pengangkut mengenai ketepatan tanda, bilangan, kuantiti, dan berat, pada masa pengiriman sebagaimana yang diberikan olehnya, dan pengirim itu hendaklah menanggung rugi pengangkut itu terhadap semua kerugian, kerosakan, dan perbelanjaan yang timbul atau akibat daripada ketidaktepatan butir-butir itu. Hak pengangkut bagi tanggung rugi itu tidak sama sekali mengehadkan tanggungjawab dan liabilitinya di bawah kontrak pengangkutan kepada mana-mana orang selain pengirim.

6. Melainkan jika notis kerugian atau kerosakan dan sifat am kerugian atau kerosakan itu diberikan secara bertulis kepada pengangkut atau ejennya di pangkalan pemunggaan sebelum atau pada masa pengalihan barang itu dalam jagaan orang yang berhak kepada penyerahan barang itu di bawah kontrak pengangkutan, atau, jika kerugian atau kerosakan itu tidak nyata, dalam masa tiga hari, pengalihan itu hendaklah menjadi keterangan *prima facie* mengenai penyerahan oleh pengangkut barang itu sebagaimana yang diperihalkan dalam bil muatan.

Notis secara bertulis tidak perlu diberikan jika keadaan barang itu telah pada masa penerimaannya menjadi perkara tinjauan atau pemeriksaan bersama.

Dalam apa-apa keadaan pengangkut dan kapal itu hendaklah dilepaskan daripada segala liabiliti berkenaan dengan kerugian atau kerosakan melainkan jika guaman dibawa dalam masa satu tahun selepas penyerahan barang itu atau tarikh barang itu sepatutnya diserahkan.

Dalam hal apa-apa kerugian atau kerosakan yang sebenar atau dikhuatiri pengangkut dan penerima hendaklah memberikan semua kemudahan yang munasabah antara satu sama lain bagi memeriksa dan mencatat barang itu.

7. Selepas barang dimuatkan bil muatan yang hendak dikeluarkan oleh pengangkut, nakhoda atau ejen pengangkut itu, kepada pengirim hendaklah, jika pengirim itu meminta sedemikian, menjadi suatu bil muatan “dikirim”, dengan syarat bahawa jika pengirim sebelum itu telah mengambil apa-apa dokumen hak milik barang itu, dia hendaklah menyerahkan dokumen hak milik itu terhadap pengeluaran bil muatan “dikirim” itu, tetapi pada pilihan pengangkut dokumen hak milik itu boleh diambil maklum di pelabuhan pengiriman oleh pengangkut, nakhoda, atau ejen itu dengan nama atau nama-nama kapal yang barang itu diangkut dan tarikh atau tarikh-tarikh pengiriman, dan apabila diambil maklum dokumen hak milik sedemikian hendaklah bagi maksud Artikel ini disifatkan sebagai suatu bil muatan “dikirim”.

8. Mana-mana klausa, waad atau perjanjian dalam kontrak pengangkutan yang melepaskan pengangkut atau kapal daripada liabiliti bagi kerugian atau kerosakan kepada atau yang berkaitan dengan barang yang timbul akibat kecuai, kesalahan atau kegagalan dalam kewajipan dan obligasi yang diberikan dalam Artikel ini atau mengurangkan liabiliti berkenaan selainnya diperuntukkan dalam Kaedah-Kaedah ini, hendaklah batal dan tidak sah dan tidak berkuat kuasa.

Faedah insurans atau klausa yang serupa hendaklah disifatkan sebagai klausa yang melepaskan pengangkut daripada liabiliti.

ARTIKEL IV

HAK DAN KEKEBALAN

1. Baik pengangkut mahupun kapal tidak bertanggung bagi kerugian atau kerosakan yang timbul atau akibat daripada ketaklayakan belayar melainkan jika disebabkan oleh kekurangan usaha yang wajar di pihak pengangkut untuk menjadikan kapal itu layak belayar, dan untuk memastikan bahawa kapal itu dikendalikan, dilengkapi dan dibekalkan dengan sepatutnya, dan untuk menjadikan palka, ruang penyejukan dan dingin dan semua bahagian lain pada kapal yang di dalamnya barang diangkut sesuai dan selamat bagi penerimaan, pengangkutan dan pemeliharaan barang itu mengikut perenggan 1 Artikel III.

Apabila kerugian atau kerosakan akibat daripada ketaklayakan belayar, beban membuktikan usaha yang wajar telah dijalankan adalah pada pengangkut atau orang lain yang menuntut pengecualian di bawah seksyen ini.

2. Baik pengangkut mahupun kapal tidak bertanggungjawab bagi kerugian atau kerosakan yang timbul atau akibat daripada—

- (a) perbuatan, pengabaian, atau keingkaran nakhoda, pelaut, malim, atau pekerja pengangkut dalam pengemudian atau pengurusan kapal itu;
- (b) kebakaran, melainkan jika disebabkan oleh kesalahan atau priviti sebenar pengangkut;
- (c) bencana, bahaya dan kemalangan di laut atau perairan terlayar lain;
- (d) bencana alam;
- (e) tindakan Perang;
- (f) tindakan musuh awam;
- (g) penangkapan atau fasal sekatan negara, pemerintah atau rakyat, atau rampasan di bawah proses undang-undang;
- (h) sekatan kuarantin;
- (i) perbuatan atau peninggalan pengirim atau pemilik barang, ejen atau wakilnya;
- (j) mogok atau sekat masuk atau penghentian kerja atau sekatan buruh daripada apa-apa jua sebab, sama ada sebahagian atau secara amnya;

- (k) rusuhan dan kekacauan awam;
- (l) penyelamatan atau percubaan untuk menyelamatkan nyawa atau harta di laut;
- (m) penyusutan pukal atau berat atau apa-apa kerugian atau kerosakan lain yang timbul daripada kecacatan yang sedia ada, kualiti atau keburukan barang;
- (n) pembungkusan yang tidak mencukupi;
- (o) tanda yang tidak mencukupi atau tidak memadai;
- (p) kecacatan pendam yang tidak dapat dikesan dengan usaha wajar;
- (q) apa-apa sebab lain yang timbul tanpa kesalahan atau priviti sebenar pengangkut itu, atau tanpa kesalahan atau pengabaian ejen atau pekerja pengangkut itu, tetapi beban pembuktian hendaklah pada orang yang menuntut faedah kecualian ini untuk menunjukkan bahawa kesalahan atau priviti sebenar pengangkut mahupun kesalahan atau pengabaian ejen atau pekerja pengangkut itu tidak menyumbang kepada kerugian atau kerosakan itu.

3. Pengirim tidak bertanggungjawab bagi kerugian atau kerosakan yang dialami oleh pengangkut atau kapal yang timbul atau akibat daripada apa-apa sebab tanpa perbuatan, kesalahan atau pengabaian pengirim, ejennya atau pekerjanya.

4. Apa-apa penyimpangan dalam penyelamatan atau percubaan untuk menyelamatkan nyawa atau harta di laut, atau apa-apa penyimpangan yang munasabah tidak boleh disifatkan sebagai pelanggaran atau pemungkiran Kaedah-Kaedah ini atau kontrak pengangkutan, dan pengangkut tidak bertanggung bagi apa-apa kerugian atau kerosakan akibat daripadanya.

5. Baik pengangkut mahupun kapal tidak dalam apa-apa keadaan bertanggung atau menjadi bertanggung bagi apa-apa kerugian atau kerosakan kepada atau berkaitan dengan barang dalam amaun yang melebihi £100 bagi setiap bungkusan atau unit, atau yang senilai dengan jumlah itu dalam mata wang lain, melainkan jika sifat dan nilai barang itu telah diisytiharkan oleh pengirim sebelum pengiriman dan dimasukkan dalam bil muatan.

Perisytiharan ini jika terkandung dalam bil muatan hendaklah menjadi keterangan *prima facie*, tetapi tidak mengikat atau muktamad ke atas pengangkut.

Melalui perjanjian antara pengangkut, nakhoda atau ejen pengangkut itu dengan pengirim itu amaun maksimum lain daripada yang disebutkan dalam perenggan ini boleh ditetapkan, dengan syarat bahawa amaun maksimum itu hendaklah tidak kurang daripada angka yang dinyatakan di atas.

Baik pengangkut mahupun kapal tidak bertanggungjawab dalam apa-apa keadaan bagi kerugian atau kerosakan kepada atau berkaitan dengan barang jika sifat atau nilainya telah diketahui tersilap nyata oleh pengirim dalam bil muatan.

6. Barang yang bersifat mudah terbakar, mudah meletup atau berbahaya bagi pengiriman yang pengangkut, nakhoda atau ejen pengangkut itu, belum bersetuju, dengan pengetahuan mengenai sifat dan ciri-cirinya, boleh pada bila-bila masa sebelum pemunggahan didaratkan di mana-mana tempat atau dimusnahkan atau dijadikan tidak berbahaya oleh pengangkut tanpa pampasan, dan pengirim barang itu hendaklah bertanggung bagi segala kerosakan dan perbelanjaan secara langsung atau tidak langsung yang timbul daripada atau akibat daripada pengiriman itu.

Jika apa-apa barang sedemikian yang dikirim dengan pengetahuan dan persetujuan sedemikian akan menjadi berbahaya kepada kapal atau kargo, barang itu boleh dengan cara yang sama didaratkan di mana-mana tempat atau dimusnahkan atau dijadikan tidak berbahaya oleh pengangkut tanpa liabiliti di pihak pengangkut kecuali bagi purata am, jika ada.

ARTIKEL V

PENYERAHAN HAK DAN KEKEBALAN, DAN PENAMBAHAN TANGGUNGJAWAB DAN LIABILITI

Pengangkut adalah bebas untuk menyerahkan keseluruhan atau sebahagian semua atau mana-mana hak dan kekebalannya atau untuk menambah apa-apa tanggungjawab dan liabilitinya di bawah Kaedah-Kaedah yang terkandung dalam mana-mana Artikel ini, dengan syarat penyerahan atau penambahan itu hendaklah dikandung dalam bil muatan yang dikeluarkan kepada pengirim.

Kaedah-Kaedah ini tidak terpakai bagi carter parti, tetapi jika bil muatan dikeluarkan dalam hal kapal di bawah suatu carter parti mereka hendaklah mematuhi terma Kaedah-Kaedah ini. Tiada apa-apa pun dalam Kaedah-Kaedah ini boleh dianggap menghalang dimasukkan dalam bil muatan mana-mana peruntukan yang sah mengenai purata am.

ARTIKEL VI

SYARAT-SYARAT KHAS

Walau apa pun Artikel sebelumnya, pengangkut, nakhoda atau ejen pengangkut itu, dan pengirim hendaklah berkenaan dengan apa-apa barang tertentu bebas untuk membuat apa-apa perjanjian dalam apa-apa terma mengenai tanggungjawab dan liabiliti pengangkut barang itu, dan mengenai hak dan kekebalan pengangkut berkenaan dengan barang itu, atau obligasinya mengenai kelayakan belayar, setakat ketetapan ini tidak bertentangan dengan dasar awam, atau penjagaan atau usaha pekerja atau ejennya berkenaan dengan pemuatan, pengendalian, penyimpanan, pengangkutan, penjagaan, pemeliharaan, dan pemunggahan barang yang diangkut melalui laut, dengan syarat bahawa dalam hal ini tiada bil muatan telah atau

hendaklah dikeluarkan dan bahawa terma yang dipersetujui hendaklah terkandung dalam suatu resit yang hendaklah menjadi dokumen tidak boleh niaga dan hendaklah ditandakan sedemikian.

Apa-apa perjanjian yang dibuat sedemikian hendaklah mempunyai kesan undang-undang sepenuhnya:

Dengan syarat bahawa Artikel ini tidak terpakai bagi pengiriman komersial biasa yang dibuat dalam perjalanan biasa perdagangan, tetapi hanya bagi pengiriman lain yang ciri-ciri atau keadaan harta itu hendaklah diangkut atau hal keadaan, terma dan syarat yang di bawahnya pengangkutan itu hendaklah dilaksanakan, adalah munasabah bagi mewajarkan suatu perjanjian khas.

ARTIKEL VII

HAD BAGI PEMAKAIAN KAEDAH-KAEDAH

Tiada apa-apa pun yang terkandung dalam Kaedah-Kaedah ini boleh menghalang pengangkut atau pengirim daripada membuat apa-apa perjanjian, ketetapan, syarat, tempahan atau pengecualian mengenai tanggungjawab dan liabiliti pengangkut atau kapal bagi kerugian atau kerosakan kepada atau berkaitan dengan penjagaan dan pemeliharaan dan pengendalian barang sebelum pemuatan pada dan selepas pemunggahan daripada kapal yang di atasnya barang itu diangkut melalui laut.

ARTIKEL VIII

PENGEHADAN LIABILITI

Kaedah-Kaedah ini tidak menyentuh hak dan obligasi pengangkut di bawah mana-mana statut yang pada masa ini sedang berkuat kuasa yang berhubungan dengan pengehadan liabiliti pemilik vesel yang belayar ke laut.

ARTIKEL IX

Unit mata wang yang disebut dalam Kaedah-Kaedah ini hendaklah dikira sebagai nilai emas.

JADUAL KEDUA

(Ditinggalkan)

UNDANG-UNDANG MALAYSIA**Akta 527****AKTA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT 1950****SENARAI PINDAAN**

Undang-undang
yang meminda

Tajuk ringkas

Berkuat kuasa
dari

—TIADA—

UNDANG-UNDANG MALAYSIA

Akta 527

AKTA PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT 1950

SENARAI SEKSYEN YANG DIPINDA

Seksyen

Kuasa meminda

Berkuat kuasa
dari

– TIADA –
