

# KONTRAK PENGANGKUTAN BARANGAN MELALUI LAUT: TANGGUNGAN TUANPUNYA KAPAL DI BAWAH *COMMON LAW*

Rosmawani Che Hashim'

*Dalam kontrak jualan antarabangsa terdapat pelbagai cara pengangkutan yang digunakan untuk mengangkut barangan sama ada melalui laut, udara atau darat. Di antara ketiga-tiga cara ini, sistem pengangkutan menggunakan kapal adalah yang paling popular diamalkan oleh penjual dan pembeli yang menetap di negara yang berlainan. Pengangkutan melalui darat dan udara tidak kurang juga penting tetapi kapasiti untuk membawa barang agak terhad terutama apabila barangan yang hendak diangkut atau diserahkan terlalu besar, berat atau dalam kuantiti yang banyak. Justeru itu, ramai pihak yang terlibat dalam kontrak jualan antarabangsa memilih untuk menggunakan cara pengangkutan melalui laut. Untuk memastikan barangan yang diangkut selamat sampai ke pelabuhan destinasi, ia memerlukan kapal pengangkut yang baik. Tanggungjawab ini terletak atas tuannya kapal untuk menyediakan kapal yang layak laut dan di samping itu terdapat juga tanggungan-tanggungan lain yang harus dipikul oleh tuannya kapal.*

## Pengenalan

Mengikut *Common Law*, terdapat tiga tanggungan utama yang dikenakan ke atas tuannya kapal dalam kontrak pengangkutan barangan melalui laut; iaitu tanggungan untuk menyediakan kapal yang layak laut (a *seaworthy vessel*), tanggungan untuk membawa barangan dengan kepantasan yang munasabah ke pelabuhan destinasi (*reasonable dispatch*) dan tanggungan untuk tidak melencong dari laluan yang telah dipersetujui dalam kontrak (*unjustifiable deviation*). Ketiga-tiga tanggungan ini merupakan tanggungan tersirat yang mesti dipatuhi oleh tuannya kapal dalam kontrak pengangkutan barang melalui laut.

Artikel ini akan membincangkan tanggungan-tanggungan tuannya kapal dalam kontrak pengangkutan barangan melalui laut dan kesan yang akan timbul sekiranya tanggungan ini tidak dipatuhi. Perbincangan akan merujuk kepada prinsip dan kes-kes *Common Law* yang berkaitan.

---

\* Puan Rosmawani Che Hashim, Pensyarah Undang-undang, Sekolah Pengurusan, Universiti Utara Malaysia.

## 1. TANGGUNGAN UNTUK MENYEDIAKAN KAPAL YANG LAYAK LAUT

Hakim Field dalam kes *Kopitoff v Wilson*<sup>1</sup> telah memutuskan bahawa dalam setiap kontrak pengangkutan laut terdapat tanggungan untuk menyediakan kapal yang sesuai bagi pelayaran, mampu menempuh bahaya semasa di lautan dan risiko lain yang mesti dihadapi sepanjang masa pelayaran. Tanggungan ini merupakan sesuatu yang mutlak dan sekiranya tuannya kapal gagal mematuhi, ia akan dipertanggungjawabkan tanpa mengambil kira sama ada kesilapan yang berlaku itu adalah tidak disengajakan.<sup>2</sup> Justeru itu, tuannya kapal mesti membuktikan bahawa ia bukan sahaja telah melakukan yang terbaik untuk menyediakan kapal yang sesuai tetapi kapal itu sendiri mesti benar-benar sesuai.<sup>3</sup> Sejauh mana tahap tanggungan ini harus dipikul oleh tuannya kapal bergantung kepada natur pelayaran, jenis barangan yang akan diangkut dan sebarang kemungkinan bahaya yang dihadapi dalam pelayaran.<sup>4</sup> Walau bagaimanapun tuannya kapal tidak diharapkan untuk menyediakan kapal yang sempurna dalam semua aspek. Kapal tidak semestinya mempunyai peralatan yang canggih dan terkini tetapi ia mestilah sesuai dengan jenis pelayaran, kargo dan juga keadaan cuaca semasa pelayaran.

Perlu ditekankan bahawa kelayakan kapal yang dimaksudkan bukan hanya terhad kepada keadaan fizikal kapal sahaja tetapi termasuklah kekuatan dan kecukupan pekerja, minyak yang mencukupi dan bekalan lain serta kemudahan yang sesuai untuk pengangkutan barang. Tuannya kapal tidak boleh melepaskan tanggungan ini dengan membuktikan bahawa ia telah mengambil langkah berjaga-jaga dengan mewakili kuasa kepada pekerja-pekerjanya. Walau bagaimanapun, jika tuannya kapal ingin mengurangkan tanggungan mutlak ini, ia boleh memasukkan satu peruntukan atau klausa yang nyata dalam kontrak pengangkutan untuk mengecualikan dirinya daripada bertanggungjawab. Peruntukan tersebut haruslah dinyatakan dengan jelas, terperinci dan tidak mengandungi maksud yang kabur. Dalam kes, *Nelson Line (Liverpool) Ltd v James & Sons Ltd*<sup>5</sup>, klausa pengecualian yang menyatakan bahawa 'tuannya kapal tidak akan bertanggungjawab terhadap kerosakan yang boleh dilindungi oleh insurans' diputuskan sebagai tidak memadai untuk melepaskan tuannya kapal daripada bertanggungjawab ke atas kerosakan barangan akibat kapal yang tidak layak laut. Begitu juga dalam kes *The Galileo*<sup>6</sup>, mahkamah telah memutuskan bahawa kenyataan 'di bawah perbelanjaan tuannya barang atau di bawah risiko tuannya barang' (at *shipper's expense and*

<sup>1</sup> (1876) 1 Q.B.D. 377, 380.

<sup>2</sup> Hakim Blackburn dalam kes *Steel v StateLine Steamship & Co* (1877) 3 App. Ca. 72, 86.

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

<sup>4</sup> *Virginia Carolina Chemical v Norfolk and North American Steam Shipping* (1912) 107 LT 320.

<sup>5</sup> [1908] AC 16.

<sup>6</sup> (1914) 111 LT 656.

*shipper's risk*) sebagai tidak mencukupi untuk mengecualikan tuannya kapal daripada tanggungan ini.<sup>7</sup>

Setelah tuannya kapal telah menyempurnakan tanggungannya untuk menyediakan keadaan kapal yang layak laut, ia juga bertanggung untuk memastikan kapal tersebut sesuai dan mampu untuk mengangkut barangan tertentu dengan selamat (kelayakan kargo). Contohnya, dalam kontrak mengangkut daging beku, kapal berkenaan mestilah mempunyai kelengkapan peti sejuk atau bilik pendingin yang baik supaya daging tersebut tidak rosak dalam masa pelayaran.<sup>8</sup> Persoalan timbul tentang bila tanggungan kelayakan kargo bermula. Kenyataan Hakim Channel boleh menghuraikan persoalan ini dalam kes *McFadden v Blue Star*<sup>9</sup>:-

*'Tanggung kelayakan kargo diperlukan pada permulaan pengisian barang ke dalam kapal, i.e kapal tersebut sesuai untuk menerima barang tertentu semasa tempoh pengisian barang ke dalam kapal. Kerosakan/kecacatan yang timbul selepas barang diisi bukanlah merupakan pelanggaran kewajipan.'*

Dalam kes tersebut, setelah barang diisi ke dalam kapal dengan selamat, seorang jurutera kapal telah membuka salah satu pintu dan gagal menutupnya dengan baik. Ini telah menyebabkan air melimpah masuk dan merosakkan barang milik plaintif. Mahkamah memutuskan oleh kerana penutupan pintu yang tidak berhati-hati itu berlaku selepas barang diisi ke dalam kapal, ia tidaklah merupakan pelanggaran kepada kewajipan kelayakan kargo.

Kesimpulannya, keadaan kapal yang sesuai terbahagi kepada dua aspek penting. Pertama, kapal, krew dan peralatan mestilah dalam keadaan baik dan mampu membawa barangan dengan selamat ketika berhadapan dengan bahaya di laut. Prinsip ini telah dinyatakan oleh Hakim Scrutton dalam kes *F.C Bradley & Sons v Federal Steam Navigation Co.*<sup>10</sup> Kes ini kemudiannya telah dirujuk dan dipersetujui oleh Hakim Clarke dalam kes *The Fjord Wind*<sup>11</sup> Kedua, kapal itu sendiri mestilah sesuai untuk mengangkut barangan.<sup>12</sup>

<sup>7</sup> Mahkamah biasanya akan lebih cenderung untuk menginterpretasikan klausa ini dengan interpretasi yang sempit/terhad – *Lihat, Wilson*, (1998).

<sup>8</sup> *Lihat, Owners of Cargo Per Moari King v Hughes* (1895) 2 QB 550 (CA).

<sup>9</sup> [1905] 1 KB 697.

<sup>10</sup> (1926) 24 LI.Rep.446, 454.

<sup>11</sup> (2000) 2 Lloyd's Rep. 191 at p. 197.

<sup>12</sup> *The Aquacharm* [1982] 1 Lloyd's Rep. 7, m.s. 11; *The Good Friend* [1984] 2 Lloyd's Rep. 586, 593, *The Kiti Rex* [1996] 2 Lloyd's Rep. 171 m.s. 184.

Sementara itu, beban bukti terhadap dakwaan keadaan kapal yang tidak selamat terletak atas pihak yang mendakwa. Dalam kebanyakan kes, tanggungan untuk membuktikan keadaan tersebut akan disokong oleh andaian yang dibuat mahkamah. Contohnya, kewujudan air dalam kapal atau lubang kapal selalunya dianggap oleh mahkamah sebagai satu bukti *prima facie* kepada keadaan kapal yang tidak selamat.

## **Kesan Perlanggaran Tanggungan Untuk Menyediakan Kapal Yang Layak Laut**

Sekiranya tuanpunya kapal telah melanggar tanggungan untuk menyediakan kapal yang layak laut, pihak yang mendakwa (sama ada penyewa kapal atau tuan punya barang) mempunyai dua hak iaitu sama ada membatalkan kontrak atau menuntut ganti rugi. Perkara ini bergantung kepada kerosakan yang ditanggung akibat perlanggaran tersebut. Jika barangan mengalami kerosakan sepenuhnya, pihak yang mendakwa berhak untuk membatalkan kontrak. Tetapi sekiranya kerosakan yang dialami tidak begitu serius, ia hanya berhak menuntut ganti rugi sahaja.

Dalam kes *Stanton v Richardson*<sup>13</sup>, sebuah kapal telah disewa untuk mengangkut gula. Alat untuk mengepam lebihan air yang memasuki kapal tidak berfungsi dengan berkesan menyebabkan gula tersebut basah dan rosak. Mahkamah memutuskan plaintif berhak membatalkan kontrak apabila dibuktikan bahawa alat pengepam tidak berfungsi dengan baik dan pengepam baru tidak dapat diganti dalam jangka masa yang munasabah.

Manakala dalam kes *Hong Kong Shipping Co..v Kawasaki*<sup>14</sup>, mahkamah telah menolak permohonan plaintif untuk membatalkan kontrak kerana menurut mahkamah penangguhan pelayaran kapal selama lima bulan ialah satu jangka masa yang tidak merugikan untuk mengecewakan tujuan carterparti selama 24 bulan.

## **2. TANGGUNGAN UNTUK MEMBAWA BARANGAN DENGAN KEPANTASAN YANG MUNASABAH KE PELABUHAN DESTINASI**

Tanggungan kedua yang dikenakan ke atas tuanpunya kapal dalam setiap kontrak pengangkutan laut ialah untuk membawa barangan dengan kepantasan yang munasabah. Ini bermaksud kapal mesti memulakan pelayaran, menyempurnakan kerja-kerja mengisi dan menurunkan barangan daripada kapal dalam masa yang telah dipersetujui dalam kontrak. Sekiranya tiada tempoh masa diperuntukkan dalam kontrak sama ada secara nyata atau tersirat, undang-undang mengandaikan bahawa kerja-kerja tersebut mestilah dilakukan dalam jangka masa yang munasabah. Oleh yang demikian, dalam kes sewaan

---

<sup>13</sup> (1874) 9 C.P.390.

<sup>14</sup> (1962) 2 O.B 26.

pelayaran," tanggungan mutlak tuanpunya kapal ialah untuk meneruskan pelayaran dalam masa yang telah dipersetujui manakala dalam kes sewaan semasa,<sup>16</sup> tanggungan mutlak tuanpunya kapal ialah untuk meneruskan pelayaran dengan paling pantas (paling laju).

### **Kesan Perlanggaran Tanggungan Untuk Membawa Barangan Dengan Kepantasan Yang Munasabah. (reasonable dispatch)**

Remedi yang akan diberikan kepada pihak yang mendakwa dalam kes perlanggaran kepada tanggungan ini juga bergantung kepada keadaan yang berlaku akibat kelewatan tuanpunya kapal. Sekiranya kelewatan yang berlaku tidak begitu lama, pihak yang mendakwa hanya berhak menuntut ganti rugi.<sup>17</sup> Sebaliknya, jika penangguhan yang terlalu lama sehingga mengakibatkan kerugian yang teruk dan mengecewakan kontrak, kontrak boleh dibatalkan oleh pihak yang mendakwa.

Dalam kes *Freeman v Taylor*<sup>18</sup>, sebuah kapal telah disewa untuk mengangkut barangan ke Cape Town. Mengikut perjanjian, selepas menurunkan barang di Cape Town, tuanpunya kapal dikehendaki menyambung pelayaran dengan kepantasan yang munasabah ke Bombay untuk mengisi barangan plaintif. Selepas menurunkan barang di Cape Town, tuanpunya kapal telah bertindak sendiri dengan mengisi barang untuk dibawa ke Mauritius dalam perjalanan ke Bombay. Akibat penyelewengan laluan pelayaran oleh tuanpunya kapal, kapal telah tiba tujuh minggu lewat di Bombay. Mahkamah memutuskan bahawa ketibaan kapal yang lewat selama tujuh minggu boleh mengecewakan tujuan pelayaran. Plaintif berhak membatalkan kontrak.

### **3. TANGGUNGAN UNTUK TIDAK MELENCONG DARI LALUAN YANG TELAH DIPERSETUJUI DALAM KONTRAK**

Tuanpunya kapal bertanggungjawab untuk menggunakan laluan yang dipersetujui dalam kontrak dan tidak boleh sama sekali melencong dari arah yang telah ditetapkan. Hakim Porter telah memutuskan dalam kes *Reardon Smith Line v Black Sea & Baltic Ins*<sup>19</sup> bahawa tanggungan tuanpunya kapal ialah untuk menggunakan laluan yang lazim di antara pelabuhan pengisian dan pelabuhan untuk menurunkan barangan dan andaian yang boleh dibuat ialah laluan geografi secara langsung.

---

<sup>15</sup> kapal disewa untuk suatu pelayaran tertentu.

<sup>16</sup> kapal disewa dalam suatu tempoh yang ditetapkan.

<sup>17</sup> *MacAndrew v Chapple* (1 866) L.R. 1 C.P 643.

<sup>18</sup> (1831) 8 Bing 124.

<sup>19</sup> [1939] AC 562; [1939] 3 ALL ER 444.

Selalunya, arah perjalanan pelayaran akan diperuntukkan dengan nyata dalam kontrak dan terdapat juga beberapa borang carter seragam yang menggariskan laluan tertentu. Walau bagaimanapun, sekiranya perkara ini tidak ditetapkan oleh kontrak, laluan yang terbaik untuk digunakan ialah laluan secara langsung di antara pelabuhan untuk mengisi barangan dan pelabuhan untuk menurunkan barangan. Justeru itu, apabila tuanpunya kapal secara sengaja tidak menggunakan laluan yang telah ditetapkan tanpa alasan yang munasabah, ia boleh dipersalahkan kerana telah melakukan pelencongan.

Pelencongan telah didefinisikan dalam kes *The Hill Harmony*<sup>20</sup> sebagai penyelewengan yang tidak munasabah dari arah yang diperuntukkan oleh kontrak (kecuali secara terpaksa). Sementara itu, Professor Tetley<sup>21</sup> menyatakan pelencongan sebagai sebagai 'pertukaran yang disengajakan dan tidak munasabah ke atas arah pelayaran dari segi geografi sebagaimana yang telah dipersetujui dalam kontrak'.

Pelencongan boleh dimaafkan sekiranya ia merupakan pertukaran yang munasabah dari arah geografi yang ditetapkan. Contohnya apabila arah perjalanan terpaksa ditukar demi keselamatan dan bertujuan untuk melindungi krew, kapal dan juga **kargo**.<sup>22</sup>

### **Pelencongan Yang Dibenarkan/Pelencongan yang munasabah mengikut Common Law**

Di bawah **Common Law** terdapat beberapa keadaan yang membenarkan pelencongan seperti berikut:-

- (a) Untuk menyelamatkan nyawa manusia atau untuk menyelamatkan kapal dalam bahaya yang boleh mengancam nyawa manusia dalam kapal tersebut.

Pelencongan yang bertujuan untuk menyelamatkan nyawa manusia dibenarkan dan melepaskan tuanpunya kapal dari bertanggung ke atas kerosakan barangan. Selain itu, pelencongan untuk menyelamatkan kapal dalam bahaya yang boleh mengancam nyawa manusia juga dibenarkan. Sebaliknya, pelencongan tidak dibenarkan sekiranya ia bertujuan semata-mata untuk menyelamatkan barangan dalam kapal.

---

<sup>20</sup> [1999] 2 Lloyd's Rep. 209 m.s. 217.

<sup>21</sup> Tetley (1998).

<sup>22</sup> Lihat, *Vision Air Flight Service, Inc. v M/V National Pride* 155 F.3d 1165 at p. 1175, note 12, (1999) AMC 1168 at p. 1183, note 12.

Dalam kes *Scaramangga v Stamp*<sup>33</sup>, kapal The Olympias telah menyimpang dari arah perjalanan yang dipersetujui dalam kontrak untuk memberi bantuan kepada kapal The Arion yang berada dalam bahaya. Di samping menyelamatkan krew kapal, The Olympias juga telah bersetuju untuk menyelamatkan barangan dalam kapal The Arion dengan bayaran sebanyak 1000 pound. Untuk tujuan tersebut The Olympias telah menarik The Arion ke pelabuhan. Malangnya dalam usaha itu, The Olympias sendiri telah karam dan barangan yang dibawanya hilang. Mahkamah memutuskan bahawa pelencongan untuk menyelamatkan nyawa manusia dalam kapal The Arion dibenarkan tetapi tuanpunya kapal The Qlympias bertanggungjawab ke atas kehilangan barang yang dibawanya kerana percubaan untuk menyelamatkan barangan dalam kapal The Orion tidak dibenarkan oleh undang-undang.

Berdasarkan keputusan kes di atas, pelencongan yang dibenarkan hendaklah semata-mata untuk menyelamatkan nyawa manusia sahaja dan selepas semua krew atau penumpang dalam kapal telah selamat, tuanpunya kapal mesti menyambung perjalanan mengikut arah yang telah ditetapkan. Pelencongan untuk menyelamatkan barangan tidak dibenarkan kecuali telah diperuntukkan dengan nyata dalam kontrak pengangkutan.

(b) Untuk mengelakkan bahaya kepada kapal atau kargo

Tuanpunya kapal berhak untuk menyimpang dari arah perjalanan yang dipersetujui untuk memastikan keselamatan kapal dan barang. Bahaya yang dimaksudkan ialah seperti ribut, ais dan faktor politik seperti peperangan. Keadaan ini telah diterangkan dalam kes *Kish v Taylor*<sup>24</sup>, di mana kapal telah diisi dengan barang yang melebihi had hingga menyebabkan ia menjadi tidak selamat untuk pelayaran (*unseaworthy*). Akibatnya, kapal terpaksa menyimpang dari arah perjalanan biasa dan singgah di pelabuhan untuk diperbaiki. Lord Atkin memutuskan bahawa pelencongan tersebut dibenarkan dan tuanpunya kapal berhak berbuat demikian demi untuk keselamatan pelayaran.

(c) Penyimpangan terpaksa dibuat kerana kesilapan pencarter

Tuanpunya kapal dibenarkan menyimpang ke pelabuhan persinggahan untuk menurunkan barangan yang berbahaya yang telah diisikan oleh penyewa tanpa pengetahuan tuanpunya kapal. Dalam kes *Wallems v Muller*<sup>25</sup>, tuanpunya kapal dibenarkan untuk menyimpang dan singgah ke pelabuhan untuk mendapatkan barangan

---

<sup>33</sup> (1880) 5 CPD 295.

<sup>4</sup> [1912] AC 604; ALL ER 681.

<sup>5</sup> [1927] 2 KB 99.

lain apabila pencarter telah melanggar tanggungan kontrak untuk mengisi barang sepenuhnya hingga menyebabkan ketidakseimbangan kepada kapal.

(d) Pelencongan untuk mendapatkan bekalan minyak

Mahkamah telah memutuskan dalam kes *Reardon Smith Line Ltd v Black Sea and Baltic General Insurans Co Ltd*<sup>26</sup>, kapal dibenarkan menyimpang dari laluan yang telah ditetapkan untuk mendapatkan bekalan minyak yang mencukupi. Untuk mengelakkan masalah, lebih baik satu klausa yang nyata dimasukkan dalam kontrak yang memberi kelonggaran kepada tuannya kapal untuk menyimpang daripada laluan asal bagi tujuan memperoleh bekalan minyak.

Kenyataan hakim dalam kes *America Toronto Elevators v Colonial S.S Ltd*,<sup>27</sup> boleh digunakan sebagai justifikasi untuk menyokong pelencongan bagi tujuan ini, yang mana sekiranya berlaku penangguhan semasa pemunggahan barang dan minyak yang telah dibekalkan semasa awal pelayaran mungkin tidak mencukupi, tuannya kapal boleh menyimpang untuk mendapatkan bekalan minyak yang murah.

Walau bagaimanapun, pelencongan untuk mendapatkan bekalan minyak tidak dibenarkan sekiranya tuannya kapal telah gagal membekalkan minyak yang secukupnya di awal pelayaran. Ini telah diputuskan oleh Lord Sumner dalam kes *United States Shipping Board v Bunge Born Ltd*.<sup>28</sup>

Di samping keadaan-keadaan yang diuraikan di atas, terdapat juga beberapa keadaan lain yang mana pelencongan dibenarkan. Ia termasuklah pelencongan untuk mengelakkan mogok, peperangan dan juga kesesakan yang serius di pelabuhan untuk menurunkan barangan.

### **Kesan Perlanggaran Tanggungan Untuk Tidak Menyimpang**

Tanggungan untuk tidak menyimpang dari laluan yang telah dipersetujui merupakan satu syarat dalam kontrak. Justeru itu, sekiranya tuannya kapal melanggar tanggungan ini, tuannya barang berhak sama ada membatalkan kontrak dan menuntut ganti rugi atau menuntut ganti rugi sahaja.

---

<sup>26</sup> [1939] AC.

<sup>27</sup> [1950] Ex. C.R.37.

<sup>28</sup> (1925) 42 TRL 175 .



Apabila tuanpunya barang memilih untuk membatalkan kontrak, tuanpunya kapal tidak lagi berhak untuk menggunakan sebarang klausa pengecualian yang diperuntukkan dalam perjanjian kontrak untuk melindungi **dirinya**.<sup>29</sup> Selain itu, tuanpunya kapal tidak berhak untuk menuntut fret<sup>30</sup> kerana pelencongan yang tidak munasabah merupakan satu pelanggaran yang serius mengikut **Common Law**. Pihak yang melakukan pelanggaran tidak dapat dilindungi dan segala faedah yang terkandung dalam klausa pengecualian dalam kontrak pengangkutan akan terhapus.

Sebaliknya, jika tuanpunya barangan memilih untuk tidak membatalkan kontrak atau hanya menuntut gantirugi sahaja, tuanpunya kapal boleh menggunakan faedah di bawah terma-terma kontrak. Pemilihan yang dibuat oleh tuanpunya barang (untuk tidak menggunakan hak membatalkan kontrak) mestilah nyata, jelas, terperinci dan tidak kabur.

## KESIMPULAN

Perbincangan mengenai tanggungan-tanggungan yang dinyatakan di atas secara keseluruhannya merujuk kepada tuanpunya kapal. Harus diingat, tuanpunya kapal hanya akan bertanggung sekiranya ia sendiri yang mengendalikan pelayaran. Secara praktikal, tuanpunya kapal lazimnya akan menyewakan kapal miliknya kepada mana-mana pihak lain untuk mengendalikan sendiri kapal berkaitan. Dalam keadaan demikian, tanggungan untuk menghantar barangan dengan kelajuan yang munasabah dan untuk tidak menyimpang dari laluan yang telah ditetapkan oleh kontrak akan berpindah kepada sipembawa kapal tersebut. Justeru itu, adalah menjadi perkara penting untuk mengenal pasti pihak yang mengendalikan kapal semasa pelanggaran syarat berlaku.

Sementara itu, tanggungan untuk menyediakan kapal yang layak laut merupakan satu tanggungan mutlak tuanpunya kapal. Dengan kata lain, tuanpunya kapal tidak boleh menafikan liabiliti ini dengan menunjukkan bahawa ia telah berhati-hati dalam mewakili kuasanya kepada pekerja-pekerja yang mahir dan mempunyai kepakaran. Dalam masa yang sama, tuanpunya kapal boleh meringankan tanggungan mutlak ini dengan memasukkan satu klausa nyata dalam kontrak pengangkutan untuk tujuan melepaskan dirinya dari bertanggung dalam keadaan-keadaan tertentu. Pernyataan klausa nyata tersebut mestilah terang dan jelas. Walau bagaimanapun, sama ada ia boleh dikuatkuasakan atau tidak bergantung kepada interpretasi yang diberikan oleh mahkamah.

---

<sup>29</sup> *Thorley v Orchids SS Co (1907)96 LT 488; 1 KB 66.*

<sup>30</sup> *Ibid.*

## BIBLIOGRAFI

Wilson, J.F. (1998). *Carriage of goods by sea* (3<sup>rd</sup> Ed.). London: Pitman Publishing.

Tetley, W. (1998). *Marine cargo claims*, (3<sup>rd</sup> Ed.). Toronto: Blais.

*Geographic Deviation*. [Online]. Available:  
<http://tetley.law.mcgill.ca/ch.35htm>. (January 8, 2001).

Shipping Law Newsletter, No. 19, Winter Edition. (1999). Simmons & Simmons.

Hughes, A.D. (1994). *Casebook on carriage of goods by sea*. London: Blackstone Press Ltd.

Ademuni-Odeke. (1999). *Law of international trade*. London: Blackstone Press Ltd.

Carr. (1999). *Principle of international trade law*. (2<sup>nd</sup> Ed.). London: Cavendish Publishing Ltd.

Lakshman Marasinghe. (1998). *Principle of international trade law*. Butterworth Asia.