

(2019) UUM/15/4

21/12/11

## **PERANAN DAN FUNGSI BIL MUATAN DALAM KONTRAK PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT DAN KONTRAK CIF**

Oleh  
Profesor Madya Hj Hairuddin Hj Megat Latif  
Bil Muatan Di Bawah Kontrak Pengangkutan Barang Melalui Laut

Also found at [2002] CLJ i

### **Sejarah Bil Muatan**

Mengenai bilakah bil muatan mula digunakan tidak dapat dipastikan dengan tepat walaupun pengangkutan barangan melalui laut telah bermula beribu-ribu tahun yang lampau.<sup>1</sup> Di antara rujukan terawal mengenai penyimpanan rekod-rekod barangan yang dimuatkan dalam kapal ialah "The Ordonnance Maritim of Trani"<sup>2</sup> 1063.<sup>3</sup> Seorang penulis Perancis menyatakan dalam satu dokumen "Le Feuro Real" 1255, terdapat peruntukan yang mengkehendaki empunya kapal memasukkan dalam daftar semua barangan yang dimuatkan ke atas kapal dengan menyatakan sifat dan kuantiti barangan.<sup>4</sup> Dalam satu manuskrip abad keempat belas yang terdapat di Paris iaitu "Customs of The Sea", ada disebut mengenai buku daftar yang mesti disimpan oleh kerani kapal.<sup>5</sup> Manuskrip berkenaan juga menyatakan pedagang-pedagang yang belayar bersama barangan mereka hendaklah memberitahu kerani kapal sebaik-baik sahaja kapal mula berlayar mengenai barangan yang tidak dimasukkan secara bertulis dalam daftar. Empunya kapal tidak akan bertanggungjawab ke atas barangan yang tidak direkodkan. Rekod-rekod barangan ini termasuklah akaun-akaun penerimaan dan bayaran. Rekod-rekod inilah yang dikatakan permulaan bil muatan.

Penggunaan bil muatan mula meluas dalam pertengahan abad keenam belas. Dalam satu dokumen "Le Guidon de la Mer", bil muatan ditakrifkan sebagai satu pengakuan yang dibuat oleh nakhoda kapal mengenai bilangan dan kuantiti barangan di atas kapal.<sup>6</sup> Rangkaikata yang berbunyi "one of them being accomplished, the others shall be void" juga mula timbul dalam tempoh masa ini. Menurut Godwin, penggunaan bil muatan dilaporkan buat pertama kali digunakan dalam tahun 1599.<sup>7</sup>

### **Definisi**

Berdasarkan rujukan-rujukan yang dibuat terhadap akta-akta yang sedang berkuatkuasa tiada terdapat peruntukan yang mentakrifkan bil muatan. Sebagai contoh, walaupun The Carriage of Goods by Sea Act 1950 adalah satu statut mengenai bil muatan, tiada satu peruntukan yang memberi takrifan bil muatan. Malahan statut-statut yang terdapat di England juga seperti Bills of Lading Act 1855 (yang telah dimansuhkan pada tahun 1992), Carriage of Goods by Sea Act 1972 dan akta yang boleh dikatakan terbaharu iaitu Carriage of Goods by Sea Act 1992, tiada terdapat peruntukan mengenai takrifan bil muatan. Walaupun

demikian, Hamburg Rules 1978,8 dalam art. 1 ada memberi takrif bil muatan seperti berikut:

Bill of lading means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision that the goods are to be delivered to the order of the named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

#### Fungsi Dan Peranan Bil Muatan

Bil muatan mengandungi tiga fungsi iaitu:

- a) Sebagai keterangan atau bukti mengenai terma kontrak pengangkutan laut;
- b) Sebagai satu penerimaan barangan dari segi kuantiti dan kondisi; dan
- c) Sebagai satu dokumen hak milik.

#### (a) Sebagai Keterangan Atau Bukti Mengenai Terma Kontrak Pengangkutan Laut

Pada kebiasaannya, kontrak pengangkutan yang sebenarnya adalah dibuat sebelum bil muatan dikeluarkan. Ia lazimnya dibuat apabila pelanggan menempah ruang di atas kapal. Walaupun demikian, persetujuan diantara pelanggan dan pihak empunya kapal atau ejen penghantaran yang dikatakan sebagai kontrak pengangkutan itu, lazimnya adalah tertakluk kepada bil muatan empunya kapal yang seragam. Oleh yang demikian, bil muatan merupakan keterangan atau bukti kukuh mengenai terma kontrak pengangkutan itu. Apabila bil muatan dipindahkan kepada pihak ketiga, ia akan merupakan kontrak antara empunya kapal dan penerima pindahan itu dan kandungan- kandungannya tidak boleh lagi dicabar. Dalam kes *Leduc v. Ward*<sup>9</sup> sebuah kapal telah melencong ke Glasgow dan hilang. Indorsi bil muatan berkaitan membawa tuntutan atas alasan tidak serah-hantar barangan terbabit. Mahkamah memutuskan bahawa keterangan yang menunjukkan sebelum barangan dimuatkan ke atas kapal, pengirim barangan telah bersetuju mengenai pelencongan ke Glasgow tidak boleh diterima untuk mengubah kontrak dalam bil muatan. Prinsip ini dipakai dalam tuntutan antara empunya kapal dan indorsi bil muatan.

#### (b) Sebagai Satu Penerimaan Barangan

##### (i) Sebagai satu penerimaan mengenai kuantiti

Bil muatan adalah merupakan bukti penerimaan kargo dari segi kuantiti, kondisi dan kualitinya. Dari segi kuantiti, sekiranya bil mencatatkan 1,000 bandela kain telah dimuatkan ke atas kapal, maka ini merupakan keterangan yang kukuh bahawa pada hakikatnya 1,000 bandela kain telahpun dimuatkan ke atas kapal tersebut. Sekiranya empunya kapal mahu mengatakan hanya 700 bandela kain

sahaja telah diterimanya, maka beban pembuktian adalah terletak atasnya. Sungguhpun begitu di bawah Common Law, menurut kaedah Grant v. Norway<sup>10</sup> jika empunya kapal boleh membuktikan bahawa tiada langsung kargo telah dimuatkan ke atas kapal sama sekali, atau hanya sebahagian sahaja dari kargo telah dimuatkan ke atas kapalnya, maka penerima pindahan bil tidak akan mempunyai apa-apa remedi terhadapnya berkaitan dengan barangan yang tidak pernah dimuatkan ke atas kapal itu.

(ii) Sebagai Satu Penerimaan Mengenai Kualiti Dan Kondisi

Sekiranya bil mencatatkan sebuah kargo telah dimuatkan dalam keadaan baik dan sempurna (shipped in apparent good order and condition), maka, dalam apa-apa tuntutan terhadap empunya kapal, dia adalah diestop dari menafikan bahawa kargo berkenaan tidak dalam keadaan baik dan sempurna. Sebaliknya jika bil mencatatkan kualiti dan kondisi tidak diketahui (quality and condition unknown), mahkamah akan mentafsirkan fasal seperti ini secara "contra proferentum" yang mana selalunya menghalang empunya kapal bergantung kepada fasal ini.

(c) Bil Muatan Sebagai Satu Dokumen Hak Milik

Apabila barangan dijual berdasarkan terma c.i.f, serah-hantar bil muatan bersama-sama dokumen lain, pada kebiasaannya akan memindahkan pemunyaan barangan tersebut kepada pembeli. Maka, bil muatan boleh bertindak selaku dokumen hak milik dan seperti kata Bowen LJ "... it is the key which, in the hands of the rightful owner, is intended to unlock the door of the warehouse, floating or fixed, in which the goods may chance to be."<sup>11</sup> Maka bil berkenaan memberi hak kepada pembeli mengambil barangan terlibat dari kapal pembawa di pelabuhan destinasi. Dalam keadaan di atas pemilikan atas bil muatan itu adalah semacam pemilikan terhadap barangan disisi undang-undang.

Dalam konteks kontrak pengangkutan, pengindorsan bil muatan akan memindahkan semua hak-hak dan kewajipan-kewajipan dibawah kontrak pengangkutan kepada indorsee berdasarkan s. 1 Bills of Lading Act 1855. Peruntukan s. 1 Akta berkenaan berbunyi:

Every consignee of goods named in a bill of lading and every indorsee of a bill of lading, to whom the property in the goods therein mentioned shall pass upon or by reason of such consignment or indorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.

Bills of Lading Act 1855 telah dimansuhkan dan digantikan oleh Carriage of Goods By Sea Act 1992. Pemansuhan ini dibuat disebabkan beberapa kelemahan yang terdapat pada Bills of Lading Act itu. Oleh itu, pada masa kini, Carriage of

Goods By Sea Act 1992 adalah akta yang menentukan siapakah orang yang mempunyai hak membawa tuntutan dibawah kontrak pengangkutan.

### **Bil Muatan Dibawah Kontrak CIF**

Sejaran Kontrak c.i.f.

Menurut Sassoon<sup>12</sup> istilah "c.i.f" pertama kali dilaporkan dalam tahun 1826 dan 1871 dalam kes-kes Tregelles v. Sewell<sup>13</sup> dan Ireland v. Livingston.<sup>14</sup> Pada peringkat awal, istilah ini disebut sebagai c.f & i. Keباikan kontrak c.i.f diantaranya ialah penjual tidak perlu bimbang mengenai kehilangan atau kerosakan barangan sebelum bayaran dibuat kerana barangan itu telahpun diinsurankan. Penjual juga mudah mendapatkan kemudahan kewangan dan kad kredit. Di pihak pembeli pula, ia tidak perlu bersusah payah menempah ruang kapal dan tidak perlu mengambil insurans atas barangan. Pembeli juga mudah memperolehi kemudahan kewangan dan kredit.

Kewujudan kebaikan-kebaikan di atas menyebabkan kontrak c.i.f mula mendapat tempat dan secara perlahan-lahan menggantikan peranan kontrak f.o.b terutamanya dalam perdagangan antarabangsa. Zaman kegemilangan c.i.f ini berlangsung sehinggalah berlakunya perang dunia pertama. Selepas perang dunia pertama dan akhir tahun dua puluhan kontrak c.i.f mula berkurangan disebabkan faktor-faktor sukarnya menempah ruang kapal, harga barangan yang sentiasa berubah-ubah dan ketidakpastian dari segi fret.

Bermula dari akhir tahun dua puluhan kepentingan kontrak c.i.f kembali menonjol disebabkan dunia perkapalan telah kembali pulih.<sup>13a</sup> Selepas perang dunia kedua, sekali lagi peranan kontrak c.i.f mula menurun dan tempatnya diambil alih oleh kontrak f.o.b. Ini disebabkan faktor timbulnya negara-negara perkapalan yang baru dan berkembangnya industri insuran di negara-negara yang baru merdeka. Bagi tujuan melindungi kadar pertukaran matawang asing dan menyokong industri dalam negara (khususnya industri perkapalan dan insurans) kerajaan-kerajaan tertentu lebih menggalakkan penjualan atau pengekspotan barangan berdasarkan kontrak f.o.b. Walaupun demikian, dalam kontrak-kontrak persendirian, terma kontrak yang manakah akan didigunapakai bergantung kepada persetujuan-persetujuan pihak yang berkontrak.

### **Definisi**

C.i.f adalah bermaksud kos, insuran dan fret (cost, insurance and freight). Ini membawa pengertian apabila penjual atau pengekspot menyatakan harga barangan, ia termasuk kos pengangkutan barangan melalui laut dan kos insuran marin atas barangan itu. Kontrak c.i.f bolehlah ditakrifkan sebagai satu kontrak dimana penjual mengaku membuat penghantaran barangan dengan kapal ke destinasi yang dinamakan dan mengambil insuran berdasarkan terma lazim dalam perdagangan semasa barangan dalam transit.

Di bawah kontrak ini penjual tidaklah memberi jaminan bahawa barangan akan sampai ke destinasiya, sebaliknya ia hanya bersetuju mendapatkan dan mengemukakan dokumen-dokumen tertentu kepada pembeli atas perbelanjaannya sendiri. Dokumen-dokumen itu pada kebiasaannya adalah terdiri daripada bil muatan yang membuktikan pemuatan barangan di pelabuhan yang dipersetujui serta barangan itu menepati kontrak, polisi insuran yang melindungi barangan semasa pelayaran di laut dan invois komersial berkaitan barangan.

Apabila penjual mengemukakan dokumen-dokumen di atas kepada pembeli, maka penjual berhak mendapatkan bayaran walaupun barangan itu belum sampai ke destinasiya. Pembeli juga wajib membayar sebaik-baik sahaja dokumen-dokumen di atas dikemukakan kepadanya sekalipun barang berkaitan hilang atau rosak semasa dalam pelayaran. Sekiranya pembeli berhasrat membawa tuntutan atas kehilangan atau kerosakan barangan, maka pihak yang sepatutnya dituntut ialah pengangkut barangan atau pihak insuran terbabit. Berdasarkan sebab-sebab inilah, ada pihak berpendapat bahawa kontrak c.i.f bukanlah kontrak jualan barangan sebaliknya lebih merupakan kontrak jualan dokumen berkaitan dengan barangan. Akan tetapi, pendapat di atas tidak dipersetujui oleh Mahkamah Rayuan dalam kes yang sama dimana Bankes LJ berkata:

I am not able to agree with that view of the contract, that it is a sale of document relating to goods. I prefer to look upon it as a contract for the sale of goods to be performed by the delivery of documents.<sup>15</sup>

Daripada perbincangan di atas, adalah jelas, dalam kontrak c.i.f penjual atau pengeksport berhak mendapat bayaran atas barangan yang dijualnya setelah ia memperolehi dokumen-dokumen yang telah dipersetujui (satu darinya semestinya bil muatan) dan mengemukakan dokumen-dokumen berkenaan kepada pembeli atau pengimport.

### **Fungsi Bil Muatan**

Seperti yang telah dinyatakan sebelum ini, dalam kontrak c.i.f, bil muatan boleh bertindak selaku dokumen hakmilik. Serah-hantar bil muatan kepada pembeli, kebiasaannya akan memindahkan pemunyaan barangan tersebut kepada pembeli. Dalam kes *Clemens Horst v. Biddell Bros*<sup>16</sup> satu kontrak telah dibuat untuk menjual sejenis tumbuhan (hops) yang akan dimuatkan ke dalam kapal dari San Francisco ke London, c.i.f tunai bersih. Pembeli berkenaan enggan membayar barangan sehingga barangan itu telah diserahkan kepadanya. Mahkamah memutuskan bahawa pemilikan bil muatan adalah disisi undang-undang semacam pemilikan terhadap barangan dan bahawa di bawah c.i.f, penjual adalah berhak mendapatkan bayaran apabila barangan dimuatkan ke dalam kapal dan mengemukakan dokumen hakmilik kepada pembeli.

Dalam kes *Sanders Bros v. Maclean & Co.*<sup>17</sup> pembeli berkaitan enggan membayar harga barangan kerana hanya dua dari tiga bil-bil muatan telah dikemukakan kepadanya. Mahkamah memutuskan bahawa selain dari keadaan-keadaan yang khusus, pengemukakan satu bil muatan adalah memadai.

Serah-hantar barangan kepada seseorang tanpa bil muatan akan terjumlah sebagai tort konversi sekalipun penerima merupakan konsaini yang dinamakan atau pemunya sebenar. Jika konsaini telah membuat sandaran atas bil kepada pihak bank bagi memperolehi satu pinjaman, sandaran itu tidak memindahkan pemunyaan kargo kepada bank berkenaan. Sungguhpun begitu, sekiranya empunya kapal menyerahkan kargo kepada konsaini tanpa pengemukakan bil muatan, pihak bank boleh membawa tuntutan tort konversi kerana seorang penerima sandaran mempunyai hakmilik mencukupi untuk membawa tuntutan berkenaan.

Pada kebiasaannya, pengindorsan dan serah-hantar bil muatan akan memindahkan pemunyaan barangan yang disebut dalam bil kepada indorsi sekiranya keempat-empat syarat berikut dipenuhi:

- i. Bil itu dari segi zahirnya mestilah boleh pindah;
- ii. Barangan mestilah dalam transit pada ketika pengindorsan dibuat;
- iii. Bil itu mestilah diusulkan oleh seorang yang mempunyai hakmilik yang sah; dan
- iv. Pengindorsan mestilah disertakan dengan niat memindahkan pemunyaan barangan yang dinyatakan dalam bil.

#### Syarat-syarat Bil Muatan Yang Sah

Bagi memastikan satu bil muatan itu sah dan tidak boleh ditolak oleh pembeli/pengimport, ia mestilah memenuhi syarat-syarat berikut:

- i. Bil muatan bersih (clean bill of lading);
- ii. Tarikh bil hendaklah betul;
- iii. Bil muatan telah muat atau terima untuk pemuatan (shipped bill of lading or received for shipment bill); dan
- iv. Bil mestilah tidak cacat.

#### i. Bil Muatan Bersih (Clean Bill Of Lading)

Menurut Salmon H bil muatan bersih adalah bermaksud seperti berikut:

I incline to the view... that a clean bill of lading is one that does not contain any reservation as to the apparent good order or condition of the goods, or packing.<sup>18</sup>

Ayat-ayat yang biasa digunakan untuk melayakkan bil itu dipanggil bil bersih ialah misalnya:

shipped in apparent good order and condition dan clean on board.

Sekiranya bil muatan mencatatkan kerosakan atau kecacatan terhadap barangan atau pembungkusan, maka pembeli berhak menolak bil berkenaan. Dalam kes *Cehave v. Bremer Handelsgesellschaft*<sup>19</sup> bil muatan mencatatkan perkataan-perkataan "some heating damage to cargo." Mahkamah memutuskan bahawa pembeli berhak menolak bil muatan berkaitan.

Prinsip bil muatan bersih hanya dipakai terhadap kondisi barangan pada tarikh atau masa pemuatannya. Dalam kes *Golodetz v. Crzarnikow Rionda*<sup>20</sup> satu kontrak jualan gula C & F di sebuah pelabuhan Iran telah dibuat berdasarkan peraturan-peraturan Persatuan Gula Bersih. Peraturan berkaitan menetapkan bil muatan bersih. Satu bil muatan bagi sebahagian dari gula berkaitan telah dikemukakan selepas ia dimuatkan ke atas kapal yang mana gula berkenaan telah rosak disebabkan api. Gula terbabit telah dikeluarkan dari kapal dan dimusnahkan. Bil muatan itu telah dicatatkan "Cargo covered by the bill of lading has been discharged (at loading port) damaged by fire ... " Pembeli kemudiannya menolak bill berkenaan. Mahkamah memutuskan bahawa pembeli tidak boleh menolak bil berkenaan kerana kerosakan itu berlaku setelah barangan itu selesai dimuatkan ke kapal.

## ii. Bil Muatan Mestilah Ditarikhkan Dengan Betul

Prinsip undang-undang menegaskan bahawa barangan hendaklah dimuatkan ke dalam kapal dalam masa yang ditetapkan. Tarikh atau tempoh masa pemuatan barangan ke kapal hendaklah dinyatakan dalam bil muatan. Sekiranya bil ditarikhkan secara salah dan barangan dimuatkan di luar tempoh masa yang dipersetujui, pembeli berhak menolak bil berkenaan. Dalam kes *Weis v. Produce Brokers*<sup>21</sup> satu kontrak c.i.f 250 tan kacang putih China, pemuatan Januari Shanghai telah dibuat. Kapal berkaitan dijangka bersedia dimuatkan pada Januari tetapi ia lewat tiba. Barangan telah selesai dimuatkan pada 2 Februari tetapi bil muatan ditarikhkan pada 29 Januari. Mahkamah memutuskan pembeli berhak menolak dokumen-dokumen berkenaan kerana ia tidak mengesahkan pemuatan pada bulan Januari dengan betul.

Apakah kedudukan undang-undang sekiranya bil ditarikhkan secara salah tetapi barangan telah dimuatkan dalam tempoh masa yang betul? Dalam kes *United Baltic v. Burgett*<sup>22</sup> satu kontrak c.i.f kacang putih China muatan bulan Januari atau Februari telah dimeterai. Bil muatan telah ditarikhkan pada 31 Januari walaupun barangan selesai dimuatkan pada 2 atau 4 Februari. Mahkamah memutuskan bahawa bil muatan itu boleh diterima kerana ia merupakan amalan

biasa bahawa bil akan menyatakan barangan telah diterima untuk muatan pada 31 Januari. Ia merupakan satu kebenaran bahawa barangan telah diterima pada 31 Januari. Tambahan pula, barangan telah dimuatkan ke kapal dalam tempoh masa kontrak.

iii. Bil Muatan Telah Muat Atau Bil Muatan Telah Diterima Untuk Muatan (Shipped Bill Of Lading Or Received For Shipment Bill)

Tertakluk kepada perjanjian nyata dan tersirat, bil muatan yang dikemukakan mestilah satu bil muatan telah muat. Prinsip ini telah ditegaskan oleh mahkamah dalam kes *Diamond Alkali Export Corpn. v. Bourgeois*<sup>23</sup> di mana Hakim McCardie menyatakan seperti berikut:

Lord Phillimore in reading the advice of the Privy Council (in *The Malborough Hill v. Cowan & Sons* [1921] 1 AC 444) said:

There can be no difference in principle between the owner, master or agent acknowledging that he has received the goods on his wharf, allotted portion of quay, or his storehouse awaiting shipment, and his acknowledging that the goods have been actually put over the ship's rail'. With the deepest respect I venture to think that there is a profound difference between the two, both from a legal and a business point of view ... If the view of Privy Council is carried to its logical conclusion, a mere receipt for goods at a dock warehouse for future shipment might well be called bill of lading.<sup>24</sup>

iv. Bil Muatan Mestilah Tidak Cacat

Bil muatan dikatakan cacat jika kuantiti yang dicatatkan tidak menepati kuantiti yang telah dipersetujui dalam kontrak. Bil muatan mestilah menepati kuantiti yang telah dipersetujui dalam kontrak. Kes *Re Keighley Maxsted (No. 2)*<sup>25</sup> adalah mengenai jualan lebih kurang 3,000 tan gandum (10 peratus lebih atau kurang). Penjual telah memuatkan 4,000 tan gula ke kapal *Bombay* diliputi oleh empat bil muatan: dua untuk 250 tan tiap-tiap satu dan dua untuk 1,750 tan tiap-tiap satu. Sekiranya bil-bil ini digabungkan ia masih tidak menepati kuantiti yang dipersetujui walaupun ada kelonggaran 10%. Mahkamah memutuskan pembeli berhak menolak bil berkenaan.

Dalam kontrak CIF penjual adalah bertanggungjawab membayar fret. Oleh itu bil muatan mestilah dicatat 'fret telah dibayar'. Dalam kes *Soproma Spa v. Marine And Animal By-Products Corpn.*<sup>26</sup> mahkamah memutuskan bil muatan yang dicatatkan 'fret pungut' (freight collect) adalah tidak boleh diterima.

Kes *Soproma* adalah mengenai satu kontrak 500 tan 'chilean fish fullmeal' akan dimuatkan C & F *Savona*. Surat kredit bank menetapkan penjual mestilah mengemukakan dokumen-dokumen berikut: 1. inois komersial; 2. senarai berat; 3. sijil kesihatan menunjukkan barangan itu bebas dari salmonella; 4. sijil-sijil asal, analisa dan kuantiti; 5. satu set penuh bil-bil muatan atas kapal yang



ditandakan 'fret telah dibayar'. Surat melampirkan dokumen-dokumen mendeskripsikan barangan sebagai: "500 chilean fish fullmeal 70% protein, 10% Max. Fat, 2% Max Salt, 2% Max. Sand, 10% Max. Moisture." Mahkamah memutuskan bahawa dokumen- dokumen yang dikemukakan adalah tidak menepati surat kredit atas alasan-alasan berikut:

1. Bil muatan mendeskripsikan barangan sebagai "Chilean Fishmeal"; kandungan protein dinyatakan dalam sijil analisa ialah 69.7% dan dalam sijil kualiti adalah 67% minima; sijil kesihatan merujuk kepada 'Fishmeal' tetapi tidak membuat rujukan kepada salmonella. Oleh itu, sijil kesihatan dan sijil analisa serta sijil kualiti adalah tidak menepati syarat surat kredit. Sungguhpun begitu deskripsi dalam bil muatan boleh diterima kerana ianya tidak bertentangan dengan deskripsi tepat dan penuh barangan di dalam invoice komersial.
2. Bil muatan yang dikemukakan dicatat 'freight collect'. Ini tidak boleh diterima.
3. Bil muatan dikonsain terus kepada bank penjual walaupun sepatutnya ia ikut perintah (dalam bentuk boleh niaga).

Bil muatan juga mestilah menyebut bahawa barangan akan dibawa ke pelabuhan destinasi yang telah dipersetujui dan sekiranya telah ditetapkan akan melalui laluan yang telah dipersetujui. Dalam kes *Shipton, Anderson & Co v. John Weston Co*<sup>27</sup> mahkamah memutuskan bil muatan berkaitan tidak sah kerana ia memberi kebebasan yang sangat luas kepada pengangkut untuk melencong dari laluan dipersetujui.

Bagaimanakah kedudukan undang-undang sekiranya pindaan-pindaan atau pemadaman dibuat tanpa ada pemalsuan dari segi fakta? Persoalan ini telah diputuskan dalam kes-kes *Re Saloman & Co and Naudszus*<sup>28</sup> dan *S.I.A.T Di Dal Ferro v. Tradax Overseas* S.A<sup>29</sup>.

Dalam kes *Re Salomon & Co* seorang penjual gandum dalam kontrak c.i.f telah mengemukakan satu bil muatan dan sijil pemeriksaan yang pada asalnya menyatakan gandum berkaitan telah dimuatkan dalam ruangan 2 dan 3 kapal. Kenyataan ini kemudiannya dipinda untuk menunjukkan bahawa gandum telah dimuatkan dalam ruangan 3 dan 4 kapal. Pindaan-pindaan telah dibuat sebelum bil muatan diisukan dan sebelum sijil pemeriksaan diedarkan. Penjual juga mengemukakan sijil insurans yang tidak dipinda dan menyatakan bahawa gandum telah dimuatkan dalam ruangan dalam 3 dan 4 kapal. Mahkamah memutuskan bahawa pembeli tidak berhak menolak bil muatan berkenaan. Walaupun begitu, Hakim Phillimore dalam kes ini berpendapat seperti berikut:

In the class of cases, a man specially requires a good marketable title. He is probably dealing largely on borrowed money, and he is possibly buying to sell again. In either case he requires not only documents that would satisfy him but documents which he can compel others to take as being satisfactory.<sup>30</sup>

Pendapat hakim Phillimore telah dipersetujui oleh mahkamah dalam S.I.A.T Di Dal Ferro v. Tradax Overseas S.A<sup>31</sup> dimana bil muatan pada mulanya tidak memperuntukkan pemuatan ke destinasi yang dinyatakan dalam kontrak jualan. Ia kemudiannya dipinda selepas barangan tiba ke destinasi ditetapkan bagi menyatakan destinasi tersebut. Mahkamah memutuskan bahawa pembeli tidak perlu menerima bil yang telah dipinda kerana tiada bukti kuasa membuat pindaan bagi pihak pengangkut. Tambahan pula, pembeli berhak kepada dokumen-dokumen yang menyaksikan satu kontrak pengangkutan yang diperuntukkan dari masa pemuatan (from the time shipment) bagi pengangkutan barangan ke destinasi yang ditetapkan dalam kontrak jualan.

## **Penutup**

Dari perbincangan di atas beberapa perbezaan fungsi bil muatan di bawah kontrak pengangkutan dan kontrak c.i.f yang dikenalpasti adalah seperti berikut:

1. Dalam kontrak pengangkutan bil muatan boleh digunakan untuk memperolehi posessi ke atas barangan. Sesiapa yang memiliki posessi bil muatan boleh menggunakannya untuk menuntut barangan di dermaga atau gudang. Pengemukaan bil muatan melayakkan pemegang bil memperolehi barangan. Manakala dibawah kontrak c.i.f pengemukaan bil muatan dan dokumen-dokumen lain dianggap sebagai penyempurnaan kontrak yang melayakkan pemegang bil mendapatkan harga barangan.

2. Kecacatan bil muatan dibawah kontrak pengangkutan tidak akan mengurangkan keberkesanan fungsi-fungsinya. Sebagai contoh jika bil itu bukan bil muatan bersih, fungsinya sebagai dokumen hakmilik tidak terjejas. Dengan lain perkataan, pemegang masih boleh menuntut barangan dari gudang. Begitu juga fungsinya sebagai bukti kontrak pengangkutan tidak berkurangan. Sebaliknya, dibawah kontrak c.i.f, sekiranya bil itu bukan bil muatan bersih, kecacatan ini akan menjejaskan fungsinya sebagai dokumen boleh niaga. Ini adalah kerana bil yang mencatatkan barangan tidak dalam keadaan baik dan sempurna semasa dimuatkan ke kapal, biasanya akan ditolak oleh pembeli atau pihak-pihak berikutnya.

Nota :

\* Artikel ini telah dibentangkan sebagai kertas kerja dalam Seminar Kebangsaan Undang-undang Koporat anjuran Institut Perundangan Korporat, UUM di Hotel Quality Kuala Lumpur pada 14 Julai 2001.

\*\* Dip. (Public Admin) UiTM, LLB (Hons.) Malaya, LLM (International Law) Nottingham Pensyarah Undang-undang Bahagian Undang-undang Sekolah Pengurusan Universiti Utara Malaysia

1. Nabi Noh barangkali adalah orang terawal yang menggunakan kapal untuk mengangkut orang dan berbagai-bagai muatan.

2. Trani adalah sebuah bandar di Itali.
3. Alan Mitchelhill, 1990. Bills of Lading: Law and Practice, London, ms 1.
4. Desjardins dalam bukunya "Droit Commercial Maritime" (Paris 1885). Dipetik dari Alan Mitchelhill, Ibid., hlm. 1.
5. Alan Mitchelhill, op. cit., hlm.1.
6. Ibid., hlm i. Dokumen "Le Guidon de la Mer" disebut juga oleh Hakim McCardie dalam kes Diamond Alkali Export Corporation v. FI. Bourgeois [1921] 3 KB 443, hlm. 449. Hakim McCardie juga mengambil takrif bil muatan dari dokumen ini.
7. A.P Godwin, 1980. "Documents as it affects Carriers Liability" dalam MLJ 1 lxxxviii, ms lxxxix.
8. Hamburg Rules adalah merupakan semakan kepada Hague Rules 1924 dan Hague Visby Rules 1968 yang dilakukan oleh Suruhanjaya Bangsa-bangsa Bersatu mengenai Undang-undang Perdagangan Antarabangsa (UNCITRAL).
9. [1888] 20 QBD 475.
10. [1851] 50 LJC P 93.
11. Sanders v. Maclean [1883] 11 QBD 327, hlm. 341. Perbincangan lebih mendalam mengenai fungsi bil di bawah kontrak c.i.f akan dibuat dalam topik B kertas kerja ini.
12. David M. Sassoon, 1967. "The Origin of F.O.B and C.I.F Terms" dalam J.B.L 32, ms 34.
13. [1862] 7 H & N 574.
- 13a. Lihat penghakiman Lord Wright dalam kes Smyth & Co. Ltd v. Bailey Son & Co. Ltd. [1940] 3 All ER 60, ms 67.
14. Scrutton H dalam Arnhold Karberg & Co v. Blythe Green Jourdain & Co. [1915] 2 KB 379, ms 388.
15. Bankes LJ dalam Arnhold Karberg & Co. v. Blythe Green Jourdain & Co. [1916] 1 KB 495, ms 510.
16. [1912] AC 18.
17. [1883] 11 QBD 327.

18. British Imex Industries Ltd v. Midland Bank Ltd. [1958] 1 QB 52, ms 55.
19. [1976] QB 44.
20. [1980] 1 WLR 495.
21. [1921] 7 LIL Rep 211.
22. [1921] 8 LIL Rep 190.
23. [1921] 3 KB 443.
24. Ibid., ms 452.
25. [1894] 70 LT 155.
26. [1966] 1 Lloyd's Rep. 367.
27. [1922] 10 LIL Rep 762.
28. [1899] 81 LT 325.
29. [1980] 1 Lloyd's Rep. 53.
30. Re Salomon & Co., op. cit., ms 329.
31. [1980] 1 Lloyd's Rep. 53.

Copyright © 2001 CLJ Legal Network Sdn Bhd (192353 V)  
All rights reserved.  
Email: enquiries@cljlaw.com Phone: (603)-4270-5400