

The legal liability of the maritime carrier for the transport of live animals in Libyan maritime law (a comparative study)

Khiri Mftah Salem *

Department of Private Law, Faculty of Law, Al-Zaytuna University, Tarhuna, Libya

K.shadola@azu.edu.ly

المسؤولية القانونية للناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية في
القانون البحري الليبي (دراسة مقارنة)

خيري مفتاح سالم *

قسم القانون الخاص ، كلية القانون ، جامعة الزيتونة ، ترهونة ، ليبيا.

Received: 18-05-2026	Accepted: 17-06-2026	Published: 01-07-2026
	Copyright: © 2026 by the authors. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).	

الملخص:

تناولت هذه الدراسة موضوع المسؤولية القانونية للناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية في القانون البحري الليبي، وذلك في إطار دراسة مقارنة، نظراً لما يثيره هذا النوع من النقل من إشكالات قانونية وفنية تختلف عن نقل البضائع العادية، فالحيوانات الحية تُعد محلاً ذا طبيعة خاصة، لأنها تتأثر أثناء الرحلة البحرية بعوامل متعددة، مثل التهوية، والتغذية، ودرجة الحرارة، والازدحام، وطريقة الشحن والتفريغ، والرعاية الصحية والبيطرية، ومن ثم لا يكفي تطبيق القواعد العامة لعقد النقل البحري دون مراعاة الخصوصية العملية والفنية لهذا النوع من الشحن.

وقد هدفت الدراسة إلى بيان ماهية عقد النقل البحري للحيوانات الحية وطبيعته القانونية، وتحليل التزامات الناقل البحري في هذا المجال، خاصة الالتزام بإعداد سفينة صالحة لنقل الحيوانات، وتوفير الرعاية اللازمة لها أثناء الرحلة، وتسليمها في ميناء الوصول بالحالة المناسبة، كما سعت الدراسة إلى تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق بالحيوانات الحية، سواء تمثلت في النفوق، أو الإصابة، أو نقص القيمة، أو التأخير في التسليم، مع بيان حدود هذه المسؤولية ووسائل دفعها في ضوء القانون البحري الليبي والقواعد المقارنة.

الكلمات الدالة: المسؤولية القانونية، الناقل البحري، الحيوانات الحية، القانون البحري الليبي، عقد النقل البحري.

Abstract:

This study examines the legal liability of maritime carriers for the transport of live animals under Libyan maritime law, employing a comparative approach. This is due to the unique legal and technical challenges

inherent in this type of transport, which differ from those of ordinary goods. Live animals are considered to have a special nature, as they are affected during sea voyages by numerous factors, including ventilation, nutrition, temperature, crowding, loading and unloading methods, and veterinary care. Therefore, applying the general rules of maritime transport contracts is insufficient without considering the specific practical and technical characteristics of this type of transport.

The study aims to clarify the nature and legal character of maritime transport contracts for live animals, analyze the maritime carrier's obligations in this area, particularly the obligation to prepare a vessel suitable for transporting animals, provide necessary care during the voyage, and deliver them in suitable condition at the port of destination. Furthermore, the study seeks to establish the basis of the maritime carrier's liability for damages that may befall live animals, whether in the form of death, injury, depreciation, or delays in delivery, while also outlining the limits of this liability and the means of redressing it under Libyan maritime law and comparative legal principles.

Keywords: Legal liability, maritime carrier, live animals, Libyan maritime law, maritime transport contract.

المُقَدِّمَةُ:

يُعد النقل البحري من أهم صور النقل التجاري الدولي، نظرًا لما يتميز به من قدرة على نقل كميات كبيرة من البضائع عبر المسافات الطويلة وبتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى. وقد أولى المشرع الليبي عناية خاصة بالنشاط البحري من خلال إصدار القانون البحري الليبي (المملكة الليبية المتحدة، 1953)، الذي نظم جوانب متعددة تتعلق بالسفينة، والملاحة، وعقد النقل البحري، ومسؤولية الناقل، بما يجعله الإطار التشريعي الأساسي الذي يُرجع إليه عند بحث المسؤولية القانونية الناشئة عن النقل البحري داخل النظام القانوني الليبي (دولة ليبيا، 1991). غير أن التطور العملي في صور النقل البحري أظهر أن بعض أنواع البضائع لا تخضع للقواعد العامة بسهولة، ومن أبرزها الحيوانات الحية، لأنها ليست بضائع جامدة يمكن التعامل معها بذات المعايير الفنية والقانونية المطبقة على السلع العادية، بل هي كائنات حية تتأثر بالتهوية، والتغذية، والرعاية، والازدحام، والحرارة، وطول مدة الرحلة، وطريقة الشحن والتفريغ.

وتزداد أهمية هذا الموضوع لأن نقل الحيوانات الحية بحرًا يؤثر إشكالات قانونية وفنية في وقت واحد؛ فمن الناحية القانونية يثور التساؤل حول مدى خضوع الحيوانات الحية لأحكام عقد النقل البحري للبضائع، ومدى التزام الناقل بالمحافظة عليها وتسليمها سليمة إلى المرسل إليه (جمهورية مصر العربية، 1990؛ المملكة الأردنية الهاشمية، د.ت). ومن الناحية الفنية، يتطلب هذا النوع من النقل اشتراطات خاصة تتعلق بتجهيز السفينة، وتوفير المساحات المناسبة، والتهوية، والمياه، والعلف، والرعاية أثناء الرحلة، وتجنب تعرض الحيوانات للإجهاد أو النفوق أو الإصابة (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). ولذلك لا يكفي في هذا المجال الرجوع إلى قواعد النقل البحري وحدها، بل يلزم الربط بينها وبين الاشتراطات الفنية والصحية الخاصة بنقل الحيوانات الحية، وبخاصة ما يتعلق بنقل الماشية بالسفن وفق القواعد الفنية المقارنة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019).

إشكالية الدراسة

تتمثل إشكالية الدراسة في أن القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري وُضعت أساسًا لتنظيم نقل البضائع بمعناها التجاري المعتاد، بينما تثير الحيوانات الحية طبيعة خاصة تجعلها أكثر عرضة للتلف أو النفوق أو الإصابة أثناء الرحلة البحرية. فالحيوانات الحية قد تتضرر بسبب سوء التهوية، أو نقص التغذية، أو عدم ملائمة أماكن الإيواء داخل السفينة، أو طول الرحلة، أو سوء عمليات الشحن والتفريغ، أو إهمال الرعاية أثناء النقل. وهنا يثور التساؤل الرئيسي: إلى أي مدى يستطيع القانون البحري الليبي استيعاب هذه الخصوصية عند تقرير مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية عدة تساؤلات؛ منها: ما الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للحيوانات الحية؟ وهل تُعامل الحيوانات الحية كبضائع عادية أم كبضائع ذات طبيعة خاصة؟ وما حدود التزام الناقل البحري في المحافظة عليها أثناء الرحلة؟ وهل تقوم مسؤولية الناقل بمجرد تحقق الضرر، أم يلزم إثبات خطئه؟ وما الحالات التي يستطيع فيها الناقل دفع المسؤولية عنه، كالقوة القاهرة، أو العيب الذاتي في الحيوان، أو خطأ الشاحن، أو عدم كفاية التعليمات المقدمة له؟ وتزداد هذه الإشكالية وضوحًا عند المقارنة مع قواعد هامبورغ وقواعد روتردام، إذ إن الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري حاولت تنظيم مسؤولية الناقل البحري بطريقة أكثر تفصيلاً (لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي [UNCITRAL]، 1978، 2008)، بما يسمح بالاستفادة منها في تقييم مدى كفاية النصوص الوطنية.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف الآتية:

1. بيان ماهية عقد النقل البحري للحيوانات الحية وطبيعته القانونية، وتحديد ما إذا كان يخضع للقواعد العامة لعقد النقل البحري للبضائع أم يحتاج إلى معاملة قانونية خاصة بسبب طبيعة محل النقل.
2. تحليل التزامات الناقل البحري عند نقل الحيوانات الحية، ولا سيما الالتزام بتوفير سفينة صالحة للنقل، والعناية بالحيوانات أثناء الرحلة، واتباع الاشتراطات الفنية والصحية اللازمة لنقلها بأمان.
3. تحديد أساس مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية، سواء تمثلت هذه الأضرار في النفوق، أو الإصابة، أو نقص القيمة، أو التأخير في التسليم، مع بيان الحالات التي تتحقق فيها هذه المسؤولية.
4. دراسة حدود مسؤولية الناقل البحري ووسائل دفعها في ضوء القانون البحري الليبي والدراسة المقارنة، وخاصة قواعد هامبورغ وقواعد روتردام، والاشتراطات الفنية الخاصة بنقل الماشية الحية بالسفن.

أهمية الدراسة

تتجلى أهمية هذه الدراسة في ثلاثة جوانب رئيسية:

- **أولاً: الأهمية العلمية،** إذ تسعى الدراسة إلى تناول موضوع دقيق لم يحظَ باهتمام كافٍ في الدراسات القانونية العربية، وهو مسؤولية الناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية. فغالبية الدراسات الخاصة بالنقل البحري تركز على نقل البضائع التقليدية أو الحاويات أو البضائع الخطرة، بينما يحتاج نقل الحيوانات الحية إلى معالجة خاصة تجمع بين قواعد القانون البحري وقواعد الرفق بالحيوان والاشتراطات الفنية للنقل (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014).
- **ثانياً: الأهمية القانونية،** حيث تبرز الدراسة مدى كفاية القانون البحري الليبي في معالجة المسؤولية الناشئة عن نقل الحيوانات الحية، وتكشف الحاجة إلى قراءة النصوص الوطنية في ضوء القواعد الدولية المقارنة ("تطور التنظيم القانوني"، 2024)، خاصة أن قواعد هامبورغ وقواعد روتردام تناولت التزامات ومسؤولية الناقل البحري بصورة يمكن الاستفادة منها عند تطوير التشريع أو تفسير النصوص القائمة (خليفة، 2023).
- **ثالثاً: الأهمية العملية،** إذ إن نقل الحيوانات الحية بحرًا يرتبط بمصالح اقتصادية وغذائية وتجارية مهمة، كما يرتبط بمسائل الصحة الحيوانية وسلامة الشحنات وحماية أطراف عقد النقل. ومن ثم فإن تحديد مسؤولية الناقل البحري بدقة يساعد على تقليل المنازعات، وحماية الشاحن والمرسل إليه، وتحسين مستوى الالتزام بالاشتراطات الفنية الخاصة بالنقل، بما يحقق التوازن بين مصلحة التجارة البحرية ومصلحة حماية الحيوانات الحية أثناء النقل.

منهجية الدراسة

تعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي المقارن. ويتمثل المنهج التحليلي في دراسة النصوص القانونية ذات الصلة بمسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الليبي (المملكة الليبية المتحدة، 1953)، وتحليل مضمون

الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل، وبيان مدى انطباقها على نقل الحيوانات الحية. كما تعتمد الدراسة على تحليل القواعد الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع، وبخاصة قواعد هامبورغ (UNCITRAL، 1978) وقواعد روتردام (خليفة، 2023)، من أجل الوقوف على الاتجاهات الحديثة في تنظيم مسؤولية الناقل البحري.

أما المنهج المقارن، فيظهر من خلال مقارنة موقف القانون البحري الليبي ببعض القواعد والتشريعات والاتفاقيات المقارنة ("تطور التنظيم القانوني"، 2024)، سواء في نطاق النقل البحري (جمهورية مصر العربية، 1990) أو في نطاق الاشتراطات الفنية الخاصة بنقل الحيوانات الحية (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). وتساعد هذه المقارنة على بيان أوجه القوة والقصور في التنظيم القانوني الليبي، وتقديم مقترحات عملية يمكن أن تسهم في تطوير المعالجة التشريعية لمسؤولية الناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية.

المبحث الأول: الإطار القانوني لعقد النقل البحري للحيوانات الحية

يُعد عقد النقل البحري من العقود التجارية المهمة التي تقوم عليها حركة التجارة الدولية والداخلية، نظرًا لما يتيح النقل البحري من قدرة كبيرة على نقل البضائع والأموال والمنقولات عبر المسافات الطويلة. وإذا كان الأصل في عقد النقل البحري أنه ينصب على نقل البضائع من ميناء إلى آخر مقابل أجر، فإن نقل الحيوانات الحية يثير خصوصية قانونية وفنية واضحة؛ لأن محل النقل هنا لا يتمثل في بضاعة جامدة أو سلعة قابلة للتخزين العادي، وإنما في كائن حي يتأثر بدرجة الحرارة، والتهوية، والتغذية، والازدحام، والرعاية البيطرية، وطريقة الشحن والتفريغ، وطول مدة الرحلة البحرية (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). ومن ثم فإن عقد النقل البحري للحيوانات الحية لا يمكن فهمه من خلال القواعد العامة للنقل البحري وحدها، بل ينبغي النظر إليه بوصفه عقدًا ذا طبيعة خاصة تجمع بين الاعتبار التجارية والبحرية والصحية والإنسانية (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014).

وبناءً على ذلك، يتناول هذا المبحث مطلبين رئيسيين: يخصص المطلب الأول لبيان ماهية عقد النقل البحري للحيوانات الحية وطبيعته القانونية، أما المطلب الثاني فيتناول التزامات الناقل البحري في نقل الحيوانات الحية، سواء من حيث إعداد السفينة، أو استلام الحيوانات، أو العناية بها أثناء الرحلة، أو تسليمها في ميناء الوصول.

المطلب الأول: ماهية عقد النقل البحري للحيوانات الحية وطبيعته القانونية

أولاً: مفهوم عقد النقل البحري بوجه عام

يقوم عقد النقل البحري، في صورته العامة، على اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل البحري بنقل بضائع معينة بطريق البحر من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، مقابل أجر يلتزم بها الشاحن أو صاحب المصلحة في البضاعة. ويتميز هذا العقد بأنه عقد تجاري في أغلب صورته، كما أنه عقد رضائي يقوم على توافق إرادة الطرفين، وإن كان إثباته في العمل البحري يرتبط غالبًا بوثائق ومستندات مهمة، وعلى رأسها سند الشحن أو وثيقة النقل. وقد نظم القانون البحري الليبي (المملكة الليبية المتحدة، 1953) أحكام النشاط البحري باعتباره الإطار التشريعي الأساسي للملاحة البحرية في ليبيا، ومن خلاله يمكن الرجوع إلى القواعد العامة لعقد النقل البحري ومسؤولية الناقل والالتزامات المتصلة بالسفينة والرحلة البحرية.

ويختلف عقد النقل البحري عن غيره من عقود النقل في أن تنفيذه يتم في بيئة بحرية ذات مخاطر خاصة، مثل اضطراب البحر، وتأخر الرحلة، ومخاطر الشحن والتفريغ، ومخاطر الملاحة، وما قد يصاحبها من أضرار تصيب البضائع ("تطور التنظيم القانوني"، 2024). ولذلك اتجهت التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية إلى تنظيم مسؤولية الناقل البحري بطريقة تراعي طبيعة هذا النشاط. وقد سعت قواعد هامبورغ إلى وضع نظام قانوني موحد ينظم حقوق والتزامات الناقل والشاحن والمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع

(UNCITRAL، 1978)، وهو ما يجعلها ذات قيمة مهمة في الدراسة المقارنة، خاصة عند بحث مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير.

ويُستفاد من قواعد روتردام في هذا الجانب أنها قدمت تنظيمًا حديثًا لمسؤولية الناقل عن البضائع في إطار عقد النقل الدولي، كما اهتمت بفترة مسؤولية الناقل والتزاماته في تسلم البضاعة ونقلها وتسليمها (خليفة، 2023). ورغم أن هذه القواعد ليست مخصصة للحيوانات الحية وحدها، فإنها تفيد في تطوير فهم مسؤولية الناقل البحري الليبي، خاصة عند بحث التلف الجزئي أو التأخير أو إخلال الناقل بالتزاماته المهنية ("تطور التنظيم القانوني"، 2024).

ثانيًا: خصوصية الحيوانات الحية كمحل لعقد النقل البحري

إذا كان محل عقد النقل البحري في الأصل هو البضاعة، فإن الحيوانات الحية تُعد من قبيل البضائع ذات الطبيعة الخاصة. فهي قابلة للنقل والتداول التجاري، وقد تكون محلًا للبيع والاستيراد والتصدير، لكنها تختلف عن البضائع العادية في أنها كائنات حية تحتاج إلى شروط خاصة أثناء الرحلة (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014). فالبضائع الجامدة قد تتلف بسبب الرطوبة أو الكسر أو الحرارة، أما الحيوانات الحية فقد تموت أو تمرض أو تفقد قيمتها بسبب نقص التهوية، أو عدم توفير الغذاء والماء، أو سوء التكديس، أو الازدحام، أو الإجهاد، أو سوء التعامل أثناء الشحن والتفريغ (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019).

ومن هنا، فإن إدراج الحيوانات الحية ضمن نطاق عقد النقل البحري يقتضي النظر إليها من زاويتين متكاملتين: الأولى تجارية، باعتبارها محلًا لعقد النقل، والثانية فنية وصحية، باعتبارها كائنات حية لا يتحقق تسليمها السليم بمجرد وصولها ماديًا إلى ميناء الوصول، بل يلزم أن تصل في حالة صحية مقبولة وبما لا يؤدي إلى نفوقها أو إصابتها أو نقص قيمتها (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). وهذا ما يميز عقد النقل البحري للحيوانات الحية عن نقل البضائع العادية؛ إذ إن العناية المطلوبة من الناقل لا تنحصر في منع الضياع أو التلف الظاهر، بل تمتد إلى توفير ظروف ملائمة للحياة أثناء الرحلة البحرية.

ثالثًا: الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للحيوانات الحية

يتسم عقد النقل البحري للحيوانات الحية بطبيعة قانونية مركبة. فهو من ناحية عقد نقل بحري يخضع للقواعد العامة المنظمة للنقل البحري في القانون البحري الليبي (المملكة الليبية المتحدة، 1953)، ومن ناحية ثانية عقد ذو محل خاص، لأن الحيوانات الحية لا يمكن مساواتها تمامًا بالبضائع العادية (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014). ومن حيث التكيف، يمكن اعتبار هذا العقد عقدًا تجاريًا إذا تم في إطار نشاط تجاري أو استيراد أو تصدير أو توريد ماشية أو حيوانات لأغراض اقتصادية. كما أنه عقد ملزم للجانبين؛ إذ يلتزم الناقل بنقل الحيوانات والعناية بها وتسليمها، في حين يلتزم الشاحن بدفع الأجرة، وتسليم الحيوانات في حالة صالحة للنقل، وتقديم البيانات والمستندات والشهادات الصحية اللازمة، وإبلاغ الناقل بالاحتياجات الخاصة لهذه الحيوانات. وقد تتداخل في هذا العقد عدة أطراف، مثل الشاحن، والناقل، والمرسل إليه، والوكيل الملاح، وإدارة الميناء، والسلطات البيطرية، وهو ما يجعل تحديد المسؤولية عند وقوع الضرر أمرًا يحتاج إلى تحليل دقيق لدور كل طرف.

وتظهر الطبيعة الخاصة لهذا العقد كذلك من حيث معيار تنفيذ الالتزام. فالناقل في نقل البضائع العادية يلتزم غالبًا بالمحافظة على البضاعة من الهلاك أو التلف أو التأخير (UNCITRAL، 1978)، أما في نقل الحيوانات الحية فيلتزم بما هو أكثر من ذلك، أي توفير الظروف الملائمة لبقاء الحيوانات في حالة سليمة طوال الرحلة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). فإذا تسلم الناقل الحيوانات في حالة جيدة ثم وصلت نافقة أو مصابة أو هزيلة بسبب سوء التهوية أو نقص الرعاية أو عدم ملائمة أماكن

الإيواء، فإن ذلك يثير مسؤوليته متى ثبت أن الضرر يرجع إلى إخلاله بالتزاماته، أو إلى تقصيره في اتخاذ الاحتياطات التي تفرضها طبيعة النقل.

رابعاً: تمييز عقد النقل البحري للحيوانات الحية عن العقود القريبة منه

ينبغي التمييز بين عقد النقل البحري للحيوانات الحية وبعض العقود القريبة منه. فهو يختلف عن عقد البيع الذي ينصب على نقل ملكية الحيوانات من البائع إلى المشتري، لأن عقد النقل لا ينقل الملكية، بل يهدف إلى إيصال الحيوانات من مكان إلى آخر. كما يختلف عن عقد الإيداع أو الحراسة، لأن الغرض الرئيس منه هو النقل البحري، وإن كان يتضمن عنصر العناية والحفظ أثناء الرحلة. كذلك يختلف عن عقد التأمين البحري، لأن التأمين يهدف إلى تغطية المخاطر المالية المترتبة على الضرر، بينما عقد النقل ينشئ التزاماً مباشراً في ذمة الناقل بالمحافظة على الحيوانات وتسليمها.

ومع ذلك، قد تتداخل هذه العقود عملياً. فقد يكون هناك عقد بيع دولي للحيوانات، وعقد نقل بحري، ووثيقة تأمين، وشهادات صحية وبيطرية، وترتيبات مينائية. فإذا وقع ضرر أثناء الرحلة، فإن تحديد المسؤولية يتوقف على معرفة المرحلة التي وقع فيها الضرر، والطرف الذي كان يسيطر على الحيوانات في تلك المرحلة، وما إذا كان الضرر بسبب عيب ذاتي في الحيوان، أو بسبب خطأ الشاحن، أو بسبب تقصير الناقل، أو بسبب ظروف بحرية لا يمكن دفعها.

خامساً: أثر الطبيعة الخاصة للحيوانات الحية في تفسير عقد النقل

إن الطبيعة الخاصة للحيوانات الحية يجب أن تنعكس على تفسير عقد النقل البحري. فإذا وجد غموض في شروط العقد، أو في مدى التزام الناقل بالرعاية، فينبغي تفسير الالتزامات بما يحقق الغرض العملي من العقد، وهو وصول الحيوانات حية وسليمة بقدر الإمكان. فلا يكفي أن يقول الناقل إنه نقل الحيوانات إلى ميناء الوصول إذا كان النقل قد تم في ظروف غير ملائمة أدت إلى نفوق عدد كبير منها أو إصابتها (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). كما لا يجوز للشاحن أن يلقي كامل العبء على الناقل إذا كان قد سلم الحيوانات في حالة مرضية أو لم يقدم التعليمات أو المستندات اللازمة (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026).

ومن هنا فإن عقد النقل البحري للحيوانات الحية يقوم على نوع من التعاون بين الشاحن والناقل. فالشاحن مطالب بتجهيز الحيوانات للنقل وتقديم بياناتها وشهاداتها، والناقل مطالب بتوفير السفينة الصالحة والمكان المناسب والرعاية الضرورية أثناء الرحلة. وإذا أخل أحد الطرفين بالتزامه، فقد يؤثر ذلك في قيام المسؤولية أو توزيعها أو إعفاء الناقل منها جزئياً أو كلياً، بحسب ظروف الواقعة.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري في نقل الحيوانات الحية

أولاً: الالتزام بإعداد سفينة صالحة لنقل الحيوانات الحية

يُعد الالتزام بإعداد سفينة صالحة للنقل من أهم التزامات الناقل البحري (المملكة الليبية المتحدة، 1953). ولا تعني صلاحية السفينة هنا مجرد صلاحيتها للملاحة البحرية بوجه عام، بل تعني أيضاً صلاحيتها لنوع الشحنة التي ستقلها ("تطور التنظيم القانوني"، 2024). فإذا كانت الشحنة حيوانات حية، وجب أن تكون السفينة مجهزة بطريقة تسمح بنقلها في ظروف مناسبة، من حيث أماكن الإيواء، والتهوية، وتوفير المياه والعلف، وتسهيل الرعاية والمراقبة، ومنع الازدحام، وتجنب الانزلاق أو الإصابة أثناء حركة السفينة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019).

ويترتب على ذلك أن الناقل لا يستطيع الاكتفاء بالقول إن السفينة صالحة للإبحار إذا كانت غير ملائمة لنقل الحيوانات الحية. فالصلاحية المطلوبة في هذا النوع من النقل صلاحية خاصة، ترتبط بطبيعة الحيوان وعدده ومدة الرحلة وظروف المناخ والموانئ التي تمر بها السفينة (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). فإذا قبل الناقل نقل الحيوانات الحية على سفينة غير مجهزة أو في

أماكن لا تتوافر فيها التهوية أو الحماية المناسبة، فإن ذلك قد يشكل إخلالاً بالتزام جوهري يترتب عليه مسؤوليته عن النفوق أو الإصابة أو نقص القيمة.

وتفيد الاشتراطات الفنية الخاصة بنقل الماشية الحية بالسفن في بيان الحد الأدنى من المتطلبات التي ينبغي مراعاتها، مثل تنظيم أماكن التحميل، ومساحات الحيوانات، وطريقة تثبيتها، ووسائل التهوية، والنظافة، وإزالة المخلفات، والرعاية أثناء الرحلة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). ورغم أن هذه الاشتراطات قد تكون صادرة في إطار خليجي مقارن، فإنها تصلح كمعيار فني يستأنس به عند تقدير ما إذا كان الناقل قد بذل العناية المطلوبة في نقل الحيوانات الحية.

ثانياً: الالتزام بتسليم الحيوانات وفحص ظاهر حالتها

يلتزم الناقل عند تسليم الحيوانات الحية باتخاذ قدر مناسب من العناية في فحص ظاهر حالتها والتأكد من مطابقة عددها وبياناتها لما يرد في مستندات النقل (UNCITRAL، 2008). ولا يقصد بذلك أن يتحول الناقل إلى طبيب بيطري أو جهة صحية، ولكن عليه أن يلاحظ الحالة الظاهرة للحيوانات، وأن يتحفظ إذا كانت هناك علامات واضحة على المرض أو الضعف أو عدم الصلاحية للنقل (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014). فإذا تسلم الناقل الحيوانات دون تحفظ رغم وجود عيوب ظاهرة، فقد يصعب عليه لاحقاً التمسك بأن الضرر كان سابقاً على النقل، إلا إذا أثبت ذلك بدليل واضح.

كما يجب على الشاحن أن يقدم للناقل البيانات الصحيحة المتعلقة بعدد الحيوانات ونوعها وحالتها والاحتياجات الخاصة بها، وأن يقدم الشهادات الصحية والبيطرية المطلوبة بحسب القواعد المعمول بها في ميناء الشحن وميناء الوصول (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). فإذا قدم الشاحن بيانات غير صحيحة أو أخفى مرضاً أو عيباً في الحيوانات، فقد يكون ذلك سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها. أما إذا كانت البيانات سليمة والحيوانات صالحة للنقل عند التسليم، ثم وقع الضرر أثناء الرحلة، فإن قرينة المسؤولية قد تتجه نحو الناقل متى ثبت أن الضرر حدث في فترة حراسته أو سيطرته على الحيوانات.

ثالثاً: الالتزام بالعناية بالحيوانات أثناء الرحلة البحرية

يُعد الالتزام بالعناية بالحيوانات أثناء الرحلة من أهم الالتزامات الخاصة في عقد النقل البحري للحيوانات الحية. فالحيوانات ليست بضاعة تودع في عنبر ثم تترك حتى الوصول، وإنما تحتاج إلى متابعة مستمرة. وتشمل هذه العناية توفير التهوية الكافية، والمياه، والعلف، والنظافة، ومراقبة حالة الحيوانات، والتعامل مع الحالات المرضية أو المصابة، وتقليل التوتر والإجهاد، وعدم تعريضها لظروف تؤدي إلى نفوقها أو إلحاق أذى بها (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019).

ويختلف معيار العناية بحسب نوع الحيوانات المنقولة. فنقل الأغنام والماعز قد يختلف عن نقل الأبقار أو الخيول أو الحيوانات الأخرى، كما تختلف الاحتياجات بحسب مدة الرحلة والمناخ وعدد الحيوانات والمساحات المتاحة (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). ولذلك يجب على الناقل أن يتخذ التدابير التي تفرضها طبيعة الرحلة وطبيعة الحيوانات، وأن يستعين بالعاملين المؤهلين أو المختصين عند الحاجة. وإذا كانت الرحلة طويلة أو الحيوانات كثيرة العدد، فإن العناية المطلوبة تصبح أشد، لأن احتمال الضرر يكون أكبر.

وتظهر أهمية هذا الالتزام في أنه يمثل الحد الفاصل بين تنفيذ الناقل لعقد النقل بصورة سليمة وبين إخلاله به. فإذا ثبت أن النفوق أو الإصابة كان نتيجة نقص التهوية، أو انعدام المياه، أو سوء توزيع الحيوانات، أو عدم تنظيف أماكنها، أو ترك الحيوانات المريضة دون عناية، فإن ذلك يشكل إخلالاً واضحاً بالالتزام بالعناية. أما إذا أثبت الناقل أنه وفر الظروف المناسبة، وأن الضرر يرجع إلى عيب ذاتي في الحيوانات أو مرض كامن أو سبب أجنبي لا يد له فيه، فقد يستطيع دفع المسؤولية عنه.

رابعاً: الالتزام بالمحافظة على الحيوانات من وقت التسليم حتى التسليم

تمتد مسؤولية الناقل البحري غالباً خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسته، أي من وقت تسلمه لها إلى وقت تسليمها ("تطور التنظيم القانوني"، 2024). وفي نقل الحيوانات الحية، تكتسب هذه الفترة أهمية خاصة؛ لأن الضرر قد يقع في أي مرحلة: أثناء الشحن، أو أثناء وجود الحيوانات على السفينة، أو أثناء الرحلة، أو عند التفريغ. لذلك يجب تحديد نطاق سيطرة الناقل بدقة لمعرفة ما إذا كان الضرر يدخل في حدود مسؤوليته.

ويُعنى من القواعد الدولية المقارنة، وبخاصة قواعد هامبورغ، أن مسؤولية الناقل ترتبط بالفترة التي تكون فيها البضائع في عهده، وأنه يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا وقع أثناء تلك الفترة، ما لم يثبت سبباً يعفيه من المسؤولية (UNCITRAL، 1978). ويستفاد من ذلك في موضوع الحيوانات الحية أن الناقل يكون مسؤولاً عن المحافظة عليها أثناء سيطرته عليها، مع مراعاة خصوصية هذا النوع من النقل. ولا يقتصر الالتزام بالمحافظة على منع السرقة أو الضياع، بل يشمل المحافظة على الحالة الصحية والقيمة التجارية للحيوانات. فقد تصل الحيوانات حية ولكن في حالة هزال شديد أو إصابات أو أمراض تقلل قيمتها أو تمنع قبولها في ميناء الوصول، وفي هذه الحالة يثور التساؤل حول ما إذا كان الضرر راجعاً إلى النقل أو إلى حالة سابقة. وهنا تكون المستندات الصحية وتقارير الفحص عند الشحن والوصول ذات أهمية كبيرة في إثبات المسؤولية أو نفيها.

خامساً: الالتزام بالتسليم في ميناء الوصول

يلتزم الناقل في نهاية الرحلة بتسليم الحيوانات إلى المرسل إليه أو صاحب الحق في استلامها في ميناء الوصول (المملكة الليبية المتحدة، 1953). ويجب أن يتم التسليم في الوقت والمكان وبالطريقة المتفق عليها أو المتعارف عليها، وبما يحافظ على سلامة الحيوانات أثناء التفريغ. فالتفريغ مرحلة شديدة الحساسية في نقل الحيوانات الحية، لأن سوء التعامل في هذه المرحلة قد يؤدي إلى إصابات أو نفوق أو هروب أو اضطراب في الشحنة.

ويجب على الناقل أن يتعاون مع سلطات الميناء والجهات البيطرية والمرسل إليه لضمان تفريغ الحيوانات بطريقة سليمة. كما يجب عليه ألا يؤخر التسليم دون مبرر، لأن التأخير في تسليم الحيوانات الحية قد يؤدي إلى أضرار أكبر مما يحدث في البضائع العادية. فكل ساعة إضافية قد تعني استمرار الحيوانات في ظروف مجهدة أو نقصاً في الغذاء والماء أو زيادة احتمال المرض والنفوق.

وإذا رفض المرسل إليه استلام الحيوانات بسبب نفوق جزء منها أو إصابة بعضها أو عدم مطابقتها للمستندات، فقد ينشأ نزاع حول سبب الضرر. وفي هذه الحالة يكون على كل طرف إثبات ما يدعيه. فإذا أثبت المرسل إليه أن الحيوانات سلمت للناقل سليمة ووصلت متضررة، فإن ذلك يقوي جانب مسؤوليته (جمهورية مصر العربية، 1990). أما إذا أثبت الناقل أن الحيوانات كانت مريضة أو غير صالحة للنقل منذ البداية، أو أن الضرر وقع بسبب تعليمات الشاحن أو سبب أجنبي، فقد يخفف ذلك مسؤوليته أو ينفيها.

سادساً: الالتزام بمراعاة القواعد الصحية والبيطرية

ويُستأنس في هذا المجال بنظم الرفق بالحيوان والاشتراطات الفنية المعتمدة في بعض التشريعات المقارنة، التي تؤكد ضرورة نقل الحيوانات بطريقة تضمن سلامتها وعدم تعريضها للألم أو الضرر غير المبرر (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014). ومن الناحية القانونية، قد يؤدي الإخلال بالقواعد الصحية إلى نتائج خطيرة، منها رفض الشحنة، أو إعدام الحيوانات المصابة، أو فرض غرامات، أو مطالبة الناقل أو الشاحن بالتعويض (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). ولذلك ينبغي أن يكون عقد النقل واضحاً في تحديد الطرف المسؤول عن المستندات الصحية، والطرف المسؤول عن الرعاية أثناء الرحلة، والطرف الذي يتحمل تبعه رفض الشحنة إذا كان الرفض راجعاً إلى عيب صحي سابق أو إلى إهمال أثناء النقل.

سابعاً: الالتزام بعدم الإخلال بسلامة الميناء والرحلة البحرية

يرتبط نقل الحيوانات الحية كذلك بأمن الميناء وسلامة السفينة والطاقم. فوجود الحيوانات على متن السفينة يتطلب تنظيمًا خاصًا حتى لا تؤثر حركتها أو مخلفاتها أو أمراضها أو طريقة تحميلها في سلامة السفينة أو الطاقم أو البيئة البحرية. ويبرز هنا دور التشريعات الليبية المنظمة للموانئ (دولة ليبيا، 1970)، وقوانين تنظيم وزارة النقل البحري (دولة ليبيا، 1975)، والقوانين المتعلقة بالربابنة وضباط الملاحة (دولة ليبيا، 1974)؛ إذ تكمل هذه التشريعات الإطار العام للقانون البحري الليبي، وتؤكد أن النقل البحري لا يتم بمعزل عن تنظيم إداري ومينائي يهدف إلى سلامة الملاحة والموانئ.

ثامناً: أثر التزامات الشاحن في تحديد مسؤولية الناقل

رغم أن هذا المطلب يركز على التزامات الناقل، فإن نقل الحيوانات الحية لا يمكن أن ينجح دون التزامات مقابلة تقع على الشاحن (UNCITRAL، 2008). فالشاحن يجب أن يقدم الحيوانات في حالة صحية صالحة للنقل، وأن يقدم البيانات الصحيحة، وأن يلتزم بالتعليمات البيطرية، وأن يبين للناقل أي ظروف خاصة تتعلق بالحيوانات (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). فإذا أخفى الشاحن مرضاً أو قدم عدداً غير صحيح أو لم يوفر المستندات الصحية، فقد يكون هو المتسبب في الضرر أو شريكاً فيه.

وتفيد الدراسة المقارنة في هذا السياق بأن مسؤولية الناقل لا تقوم على إطلاقها في كل حالة نفوق أو إصابة، بل يجب بحث سبب الضرر ("تطور التنظيم القانوني"، 2024). فإذا كان الضرر راجعاً إلى خطأ الناقل أو تقصيره، قامت مسؤوليته. أما إذا كان الضرر راجعاً إلى عيب ذاتي في الحيوان، أو مرض سابق، أو خطأ الشاحن، أو عدم كفاية التعليمات، أو قوة قاهرة، فقد يكون للناقل دفع المسؤولية عنه. وهذا ما يجعل تحديد الالتزامات في عقد النقل البحري للحيوانات الحية أمراً ضرورياً لتقليل النزاعات.

ويتضح من هذا المبحث أن عقد النقل البحري للحيوانات الحية هو عقد ذو طبيعة خاصة، يجمع بين أحكام النقل البحري للبضائع والاعتبارات الفنية والصحية الخاصة بالحيوانات الحية. فهو لا يخرج من حيث الأصل عن كونه عقد نقل بحري، لكنه يتميز بأن محله كائنات حية تحتاج إلى رعاية وتهئية ومتابعة مستمرة. ومن ثم فإن الناقل البحري لا يلتزم بمجرد نقل الحيوانات من ميناء إلى آخر، بل يلتزم بإعداد سفينة صالحة لهذا النوع من النقل، وتسليم الحيوانات وفحص ظاهر حالتها، والعناية بها أثناء الرحلة، والمحافظة عليها حتى التسليم، ومراعاة الاشتراطات الصحية والبيطرية والفنية ذات الصلة.

كما تبين أن القانون البحري الليبي يمثل الأساس الوطني لدراسة عقد النقل البحري، بينما توفر قواعد هامبورغ وقواعد روتردام إطاراً مقارناً مهماً لفهم حقوق والتزامات الناقل والشاحن والمرسل إليه. كذلك تساعد اشتراطات نقل الماشية الحية بالسفن ونظم الرفق بالحيوان على بيان الطبيعة الخاصة لهذا النوع من النقل، وما يفرضه من التزامات عملية على الناقل. وبناءً عليه، يمهّد هذا المبحث للمبحث التالي، الذي يتناول نطاق مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية، من حيث أساس المسؤولية، وحالات تحققها، وحدودها، ووسائل دفعها في الدراسة المقارنة.

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالحيوانات الحية

بعد بيان الإطار القانوني لعقد النقل البحري للحيوانات الحية، تبرز أهمية تحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي قد تلحق بهذه الحيوانات أثناء الرحلة البحرية. فالمسؤولية في هذا المجال لا تُفهم فقط من خلال القواعد العامة لمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وإنما يجب فهمها في ضوء الطبيعة الخاصة للحيوانات الحية بوصفها كائنات قابلة للتأثر بالظروف المحيطة بها أثناء النقل، مثل التهوية، ودرجة الحرارة، والغذاء، والماء، والازدحام، والرعاية البيطرية، وطريقة الشحن والتفريغ.

ومن ثم، فإن الضرر في نقل الحيوانات الحية قد يأخذ صوراً متعددة؛ فقد يتمثل في نفوق الحيوانات كلها أو بعضها، أو إصابتها، أو انخفاض وزنها أو قيمتها التجارية، أو رفضها من السلطات البيطرية في ميناء الوصول، أو تأخر تسليمها بما يؤدي إلى تدهور حالتها الصحية. وتزداد هذه الإشكالات أهمية في الدراسة المقارنة؛ لأن الاتفاقيات الدولية، مثل قواعد هامبورغ وقواعد روتردام، قدمت تصوراً أكثر تفصيلاً لمسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو التأخير (خليفة، 2023)، كما أن اشتراطات نقل الماشية الحية بالسفن تضيف معياراً فنياً يمكن الاسترشاد به عند تقدير مدى عناية الناقل بالحيوانات أثناء الرحلة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). وبناءً على ذلك، يتناول هذا المبحث مطلبين: الأول عن أساس مسؤولية الناقل البحري وحالات تحققها، والثاني عن حدود مسؤولية الناقل ووسائل دفعها في الدراسة المقارنة.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري وحالات تحققها

أولاً: الأساس العام لمسؤولية الناقل البحري

تقوم مسؤولية الناقل البحري، في أصلها، على فكرة الالتزام بالمحافظة على محل النقل منذ تسلمه وحتى تسليمه إلى صاحب الحق في ميناء الوصول ("تطور التنظيم القانوني"، 2024). فإذا تسلم الناقل الشحنة في حالة سليمة، ثم وصلت تالفة أو ناقصة أو متأخرة، فإن ذلك يثير مسؤوليته متى كان الضرر قد وقع خلال الفترة التي كانت فيها الشحنة في عهده. ويُفهم هذا أساس من القواعد العامة للنقل البحري في القانون البحري الليبي (المملكة الليبية المتحدة، 1953)، ومن الاتجاه المقارن الذي تقرره الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع (جمهورية مصر العربية، 1990).

غير أن تطبيق هذا الأساس على الحيوانات الحية يحتاج إلى قدر من الدقة؛ لأن الحيوانات لا تتلف بالطريقة ذاتها التي تتلف بها البضائع الجامدة. ومع ذلك، فإن قبول الناقل البحري نقل الحيوانات الحية يعني أنه قبل التعامل مع محل نقل ذي طبيعة خاصة. وبالتالي، يلتزم باتخاذ الاحتياطات التي تتناسب مع هذه الطبيعة. فإذا أهمل في توفير سفينة صالحة لنقل الحيوانات، أو لم يراعِ الاشتراطات الفنية اللازمة، أو ترك الحيوانات دون رعاية أثناء الرحلة، فإن مسؤوليته تقوم عند تحقق الضرر. وقد أكدت اشتراطات نقل الماشية الحية بالسفن ضرورة مراعاة ظروف خاصة عند النقل، مثل أماكن وضع الحيوانات، والتهوية، والمساحات، والنظافة، والرعاية أثناء النقل، وهي أمور يمكن الاستناد إليها كمعايير فنية لتقدير مدى الالتزام بالعناية المطلوبة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019).

ثانياً: مسؤولية الناقل عن نفوق الحيوانات

يُعد نفوق الحيوانات أثناء النقل البحري من أخطر صور الضرر التي يمكن أن تلحق بالشحنة. والنفوق قد يكون كلياً، إذا ماتت جميع الحيوانات المنقولة، أو جزئياً، إذا نفق بعضها فقط. وفي الحالتين، يثور التساؤل عن سبب النفوق: هل يرجع إلى خطأ الناقل، أم إلى سبب خارج عن إرادته؟

إذا كان النفوق ناتجاً عن سوء التهوية داخل السفينة، أو نقص المياه والغذاء، أو تكديس الحيوانات بصورة غير مناسبة، أو ارتفاع درجة الحرارة دون اتخاذ احتياطات، أو سوء الشحن والتفريغ، فإن مسؤولية الناقل تكون قائمة؛ لأن هذه الأسباب تدخل في نطاق الالتزامات التي يجب عليه مراعاتها عند نقل الحيوانات الحية (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). فالناقل لا يلتزم فقط بتحريك السفينة، بل يلتزم بتهيئة ظروف النقل بما يسمح بوصول الحيوانات حية وسليمة بقدر الإمكان.

أما إذا ثبت أن النفوق يرجع إلى مرض سابق في الحيوانات، أو عيب ذاتي فيها، أو عدم صلاحيتها للنقل منذ البداية، أو خطأ الشاحن في تقديم بيانات غير صحيحة، فقد يستطيع الناقل دفع المسؤولية (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). لكن عبء الإثبات هنا يكون مهماً؛ إذ لا يكفي أن يدعي الناقل أن الحيوانات كانت ضعيفة أو مريضة، بل يجب أن يثبت ذلك بالمستندات أو

التقارير البيطرية أو التحفظات التي أثبتتها عند الشحن. فإذا تسلم الحيوانات دون تحفظ، ثم ادعى بعد وصولها نافقة أن سبب النفوق كان سابقاً على النقل، فقد يكون موقفه ضعيفاً ما لم يقدم دليلاً واضحاً. وتفيد قواعد هامبورغ في هذا السياق من حيث تقرير مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا وقع أثناء وجود البضائع في عهده، ما لم يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه جميع التدابير المعقولة لتجنب الواقعة ونتائجها (UNCITRAL، 1978). ويمكن الإفادة من هذا المعيار في نقل الحيوانات الحية؛ فإذا أثبت الناقل أنه وفر التهوية والرعاية والغذاء والماء، وأن النفوق وقع بسبب مرض داخلي أو سبب لا يمكن دفعه، فقد يكون له دفع جدي للمسؤولية.

ثالثاً: مسؤولية الناقل عن إصابة الحيوانات أو نقص قيمتها

لا يقتصر الضرر في نقل الحيوانات الحية على النفوق، بل قد تصل الحيوانات إلى ميناء الوصول وهي مصابة أو هزيلة أو فاقدة لجزء من قيمتها التجارية. فقد تتعرض الحيوانات لكدمات أو كسور أو جروح بسبب سوء التحميل، أو بسبب انزلاقها داخل السفينة، أو بسبب ضيق أماكن الإيواء، أو بسبب عدم الفصل بين الحيوانات بطريقة مناسبة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). كما قد تصل الحيوانات في حالة إجهاد شديد نتيجة نقص التهوية أو الغذاء، مما يؤدي إلى انخفاض وزنها أو تراجع قيمتها. وفي هذه الحالات، تقوم مسؤولية الناقل إذا ثبت أن الإصابة أو نقص القيمة يرجع إلى إخلاله بالتزام العناية. فالعبارة ليست بمجرد وصول الحيوانات حية، وإنما بوصولها في حالة تتفق مع الغرض من النقل. فإذا كانت الحيوانات مخصصة للبيع أو الذبح أو التربية، فإن وصولها في حالة صحية متدهورة قد يمثل تلفاً جزئياً أو نقصاً في القيمة يستوجب التعويض. ويجب هنا الاعتماد على تقارير الفحص البيطري عند الشحن وعند الوصول، وعلى مقارنة الحالة التي كانت عليها الحيوانات وقت التسليم للناقل بالحالة التي وصلت بها إلى المرسل إليه (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). ويُستفاد من قواعد روتردام في هذا الجانب أنها قدمت تنظيمًا حديثاً لمسؤولية الناقل عن البضائع في إطار عقد النقل الدولي، كما اهتمت بفترة مسؤولية الناقل والتزاماته في تسلم البضاعة ونقلها وتسليمها (خليفة، 2023). ورغم أن هذه القواعد ليست مخصصة للحيوانات الحية وحدها، فإنها تفيد في تطوير فهم مسؤولية الناقل البحري الليبي، خاصة عند بحث التلف الجزئي أو التأخير أو إخلال الناقل بالتزاماته المهنية ("تطور التنظيم القانوني"، 2024).

رابعاً: مسؤولية الناقل عن التأخير في تسليم الحيوانات الحية

يُعد التأخير في تسليم الحيوانات الحية ضرراً مستقلاً قد يترتب عليه نتائج خطيرة. فالبضائع العادية قد تتأثر بالتأخير من حيث القيمة السوقية أو الالتزامات التجارية، أما الحيوانات الحية فقد تتدهور صحتها بسبب طول مدة الرحلة أو طول بقائها في السفينة أو الميناء. وقد يؤدي التأخير إلى نقص وزنها، أو إصابتها بالإجهاد، أو رفضها من الجهات الصحية، أو زيادة تكاليف الرعاية والغذاء (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026).

وتقوم مسؤولية الناقل عن التأخير إذا لم يسلم الحيوانات في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول بحسب ظروف الرحلة، وكان التأخير راجعاً إلى سبب يدخل في نطاق سيطرته أو إدارته (UNCITRAL، 1978). أما إذا كان التأخير راجعاً إلى قوة قاهرة، أو إغلاق ميناء، أو أمر من السلطات العامة، أو ظروف بحرية استثنائية لا يمكن توقعها أو دفعها، فقد يستطيع الناقل دفع المسؤولية.

خامساً: مسؤولية الناقل أثناء عمليات الشحن والتفريغ

تمثل عمليات الشحن والتفريغ مرحلة مهمة في نقل الحيوانات الحية. فقد تكون الحيوانات سليمة قبل الشحن، لكنها تتعرض للإصابة أثناء إدخالها إلى السفينة بسبب سوء استخدام الممرات أو الرافعات أو الأدوات، أو بسبب العنف في التعامل معها، أو بسبب عدم ملائمة أماكن التحميل (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). وتتحدد مسؤولية الناقل في هذه المرحلة بحسب ما إذا كانت عمليات الشحن والتفريغ

داخلة في نطاق التزامه أو تحت إشرافه أو ضمن الفترة التي تكون فيها الحيوانات في عهده (UNCITRAL، 2008). فإذا كان الناقل أو تابعوه هم من يتولون الشحن أو التفريغ، أو كانت الحيوانات قد سلمت فعلياً إلى الناقل قبل الشحن، فإنه يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تقع بسبب خطأ في هذه العمليات. أما إذا كان الشاحن أو المرسل إليه أو جهة مستقلة هي التي تتولى الشحن أو التفريغ، فقد تختلف المسؤولية بحسب ظروف الواقعة وشروط العقد.

سادساً: مسؤولية الناقل عن مخالفة القواعد الصحية والبيطرية

قد تنشأ مسؤولية الناقل البحري كذلك بسبب مخالفة القواعد الصحية أو البيطرية المتعلقة بنقل الحيوانات الحية. فالنقل البحري للحيوانات لا يرتبط فقط بعقد خاص بين الناقل والشاحن، بل يتصل كذلك بالصحة العامة، وسلامة الثروة الحيوانية، ومنع انتقال الأمراض، والرفق بالحيوان. وقد تؤدي مخالفة القواعد الصحية إلى نتائج خطيرة، مثل رفض دخول الحيوانات إلى ميناء الوصول، أو فرض الحجر عليها، أو إعدامها إذا ثبت إصابتها بأمراض معدية (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026).

ويُستأنس في هذا المجال بنظم الرفق بالحيوان والاشتراطات الفنية المعتمدة في بعض التشريعات المقارنة، التي تؤكد ضرورة نقل الحيوانات بطريقة تضمن سلامتها وعدم تعريضها للألم أو الضرر غير المبرر (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014). وهذه القواعد، وإن كانت ليست كلها جزءاً مباشراً من القانون الليبي، إلا أنها تمثل معياراً حديثاً يمكن أن يفيد في تقييم مدى كفاية العناية الواجبة عند نقل الحيوانات الحية بحرًا ("تطور التنظيم القانوني"، 2024).

المطلب الثاني: حدود مسؤولية الناقل البحري ووسائل دفعها في الدراسة المقارنة

أولاً: فكرة حدود المسؤولية في النقل البحري

لا تعني مسؤولية الناقل البحري أنه يضمن سلامة الحيوانات في جميع الأحوال ضماناً مطلقاً (المملكة الليبية المتحدة، 1953). فالنقل البحري بطبيعته محفوف بمخاطر متعددة، كما أن الحيوانات الحية لها طبيعة ذاتية قد تجعلها أكثر عرضة للمرض أو النفوق حتى مع بذل قدر من العناية. لذلك تقرر التشريعات والاتفاقيات المقارنة حدوداً لمسؤولية الناقل، وتمنحه وسائل معينة لدفع المسؤولية إذا أثبت أن الضرر لا يرجع إلى خطئه أو تقصيره (جمهورية مصر العربية، 1990).

وتقوم فكرة حدود المسؤولية على تحقيق التوازن بين مصلحة الشاحن والمرسل إليه في حماية الشحنة، ومصلحة الناقل في عدم تحميله تبعاً لأضرار لا يستطيع منعها. فإذا كان الناقل قد بذل العناية المطلوبة، واتخذ التدابير المناسبة، ووقع الضرر بسبب عيب ذاتي في الحيوان أو قوة قاهرة أو خطأ الشاحن، فلا يكون من العدل تحميله كامل المسؤولية. أما إذا وقع الضرر بسبب سوء إدارته أو إهماله، فإن حدود المسؤولية لا ينبغي أن تتحول إلى وسيلة للإفلات من التعويض.

وقد عالجت قواعد هامبورغ وقواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري من خلال ربط المسؤولية بفترة وجود البضاعة في عهده، مع السماح له بدفع المسؤولية إذا أثبت اتخاذ التدابير المعقولة أو وجود سبب يعفيه (UNCITRAL، 1978؛ خليفة، 2023). ويصلح هذا الاتجاه كإطار مقارن لدراسة القانون البحري الليبي وتطوير تطبيقاته على نقل الحيوانات الحية ("تطور التنظيم القانوني"، 2024).

ثانياً: العيب الذاتي في الحيوان كوسيلة لدفع المسؤولية

من أهم وسائل دفع مسؤولية الناقل في نقل الحيوانات الحية التمسك بالعيب الذاتي في الحيوان (UNCITRAL، 1978). والمقصود بالعيب الذاتي أن يكون الضرر راجعاً إلى طبيعة داخلية في الحيوان نفسه، مثل مرض كامن، أو ضعف سابق، أو عدم قابليته لتحمل الرحلة، أو حالة صحية لا تظهر بسهولة عند الشحن (الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2014). فإذا أثبت الناقل أن النفوق أو الإصابة يرجع إلى هذا العيب، فقد تنتفي مسؤوليته أو تخفف. لكن التمسك بالعيب الذاتي لا يكون مقبولاً بصورة

مطلقة؛ فالناقل يجب أن يثبت أن الضرر يرجع فعلاً إلى حالة الحيوان السابقة، وأنه لم يساهم بإهماله في تفاقم الضرر (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026).

ثالثاً: خطأ الشاحن أو عدم كفاية تعليماته

قد يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى خطأ الشاحن (UNCITRAL، 2008). فقد يقوم الشاحن بتسليم حيوانات غير صالحة للنقل، أو يقدم بيانات غير صحيحة عن عددها أو نوعها أو حالتها الصحية، أو لا يقدم التعليمات اللازمة لرعايتها، أو لا يوفر المستندات والشهادات البيطرية المطلوبة (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026). وفي هذه الحالات، لا يكون من العدل تحميل الناقل كامل المسؤولية إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لخطأ الشاحن.

غير أن خطأ الشاحن لا يعفي الناقل إلا في الحدود التي يكون فيها هذا الخطأ هو السبب المنتج للضرر. فإذا كان الشاحن قد قصر في بعض البيانات، لكن الناقل كان يعلم بطبيعة الحيوانات وقبل نقلها دون اتخاذ احتياطات، فقد تتحقق مسؤولية مشتركة. وقد يؤدي ذلك إلى توزيع المسؤولية بين الطرفين بحسب مساهمة كل منهما في حدوث الضرر.

وتفيد الدراسة المقارنة هنا في أن القواعد الدولية لا تنظر إلى مسؤولية الناقل بمعزل عن التزامات الشاحن (خليفة، 2023). فالشاحن ليس طرفاً سلبياً في عقد النقل، بل عليه التزامات تتعلق بتسليم البضاعة في حالة مناسبة، وتقديم البيانات، وتمكين الناقل من تنفيذ التزامه. وهذا الأمر أكثر أهمية في نقل الحيوانات الحية، لأن الناقل يحتاج إلى معلومات دقيقة عن طبيعة الحيوانات واحتياجاتها الصحية والغذائية.

رابعاً: القوة القاهرة والسبب الأجنبي

القوة القاهرة أو السبب الأجنبي من وسائل دفع مسؤولية الناقل البحري (المملكة الليبية المتحدة، 1953). ويقصد بها الحادث الذي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه، ويكون خارجاً عن إرادة الناقل. وقد يتمثل ذلك في عاصفة بحرية استثنائية، أو إغلاق مفاجئ للميناء، أو قرار من السلطات، أو حادث ملاحى غير متوقع، أو وباء مفاجئ لا يد للناقل فيه.

لكن في نقل الحيوانات الحية يجب التفرقة بين سبب أجنبي أدى إلى التأخير أو تعذر الرحلة، وبين إهمال الناقل في رعاية الحيوانات بعد وقوع هذا السبب. فقد يتعرض الناقل لعاصفة تؤخر الرحلة، وهذا قد يكون سبباً أجنبياً، لكن إذا أهمل أثناء فترة التأخير في توفير الغذاء والماء والتهوية، فإنه يسأل عن الضرر الناتج عن هذا الإهمال (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). لذلك لا يكفي إثبات القوة القاهرة وحدها، بل يجب إثبات أن الناقل تعامل مع آثارها بعناية معقولة.

وتتفق هذه الفكرة مع الاتجاه المقارن الذي يشترط من الناقل اتخاذ التدابير المعقولة لتجنب الضرر أو تقليل نتائجه (UNCITRAL، 1978). فالسبب الأجنبي لا يعفي من كل التزام إذا كان بالإمكان تقليل الضرر. ولذلك يجب على الناقل في حالة الطوارئ أن يبذل عناية خاصة لحماية الحيوانات الحية من تفاقم الضرر.

خامساً: مخاطر البحر وحدود الإغفاء

النقل البحري بطبيعته يتعرض لمخاطر البحر، مثل الأمواج الشديدة، والرياح، واضطراب السفينة، وتأخر الرحلة بسبب الأحوال الجوية ("تطور التنظيم القانوني"، 2024). وقد تؤثر هذه مخاطر في الحيوانات الحية بدرجة أكبر من تأثيرها في البضائع العادية، لأنها قد تسبب اضطراب الحيوانات أو إصابتها أو تراجع حالتها الصحية.

ومع ذلك، لا ينبغي اعتبار كل اضطراب بحري سبباً لإغفاء الناقل (جمهورية مصر العربية، 1990). فمخاطر البحر المعتادة يجب أن تكون متوقعة في الرحلات البحرية، وعلى الناقل أن يهيئ السفينة والشحنة للتعامل معها. أما المخاطر الاستثنائية غير المتوقعة فقد تصلح سبباً لدفع المسؤولية إذا ثبت أنها السبب المباشر للضرر وأن الناقل اتخذ الاحتياطات اللازمة.

وتبرز أهمية هذه التفرقة في نقل الحيوانات الحية؛ لأن الناقل المحترف يفترض أن يعلم أن حركة السفينة قد تؤثر في الحيوانات، ومن ثم يجب أن يراعي ذلك في توزيعها وتثبيتها وتجهيز أماكنها (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). فإذا وقعت إصابات بسبب انزلاق الحيوانات نتيجة أرضيات غير مناسبة أو عدم وجود حواجز كافية، فلا يكفي أن يدفع الناقل بأن البحر كان مضطرباً، إذا كان الاضطراب في الحدود المتوقعة وكان بالإمكان الاحتياط له.

سادساً: أثر الشروط الاتفاقية في تحديد المسؤولية

قد يتضمن عقد النقل البحري شروطاً تحدد مسؤولية الناقل أو تقيدتها أو تنظم حالات الإعفاء (المملكة الليبية المتحدة، 1953). وقد تكون هذه الشروط مقبولة إذا لم تخالف قواعد أمر أو نظاماً عاماً، وإذا لم تؤد إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته عن الخطأ الجسيم أو الإهمال الواضح ("تطور التنظيم القانوني"، 2024). وفي نقل الحيوانات الحية، قد تنص وثيقة النقل على أن بعض المخاطر يتحملها الشاحن، خاصة إذا تعلق بطبيعة الحيوان أو حالته الصحية أو عيوبه الذاتية.

غير أن هذه الشروط يجب تفسيرها بحذر. فإذا كان الشرط يعفي الناقل من أي مسؤولية عن نفوق الحيوانات مهما كان سبب النفوق، فقد يكون شرطاً مجحفاً أو مخالفاً لمقتضيات العدالة، خاصة إذا كان الضرر راجعاً إلى سوء التهوية أو نقص الرعاية أو عدم صلاحية السفينة (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019). أما إذا كان الشرط يحدد بوضوح أن الناقل لا يسأل عن العيوب الذاتية أو الأمراض السابقة التي لم يعلم بها، فقد يكون له مجال للتطبيق.

وتؤكد الدراسة المقارنة أن وظيفة شروط الإعفاء ليست تمكين الناقل من التحلل من التزامه الأساسي، بل تنظيم توزيع المخاطر بين الطرفين (خليفة، 2023). وفي موضوع الحيوانات الحية، يجب ألا تؤدي هذه الشروط إلى إهدار الحد الأدنى من العناية الواجبة التي يفرضها النقل الآمن والرفق بالحيوان.

سابعاً: تحديد التعويض عن الأضرار اللاحقة بالحيوانات الحية

إذا ثبتت مسؤولية الناقل، يثور سؤال عن تقدير التعويض (المملكة الليبية المتحدة، 1953). والتعويض في نقل الحيوانات الحية قد يشمل قيمة الحيوانات النافقة، أو مقدار النقص في قيمة الحيوانات المصابة، أو الخسائر الناتجة عن التأخير، أو المصروفات الإضافية التي تحملها الشاحن أو المرسل إليه بسبب الضرر. وقد يشمل التعويض كذلك تكاليف العلاج أو الحجر أو الفحص إذا كانت نتيجة مباشرة لخطأ الناقل (وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات والمنظمة العالمية لصحة الحيوان، 2026).

ويجب أن يكون التعويض متناسباً مع الضرر الفعلي، فلا يزيد عنه ولا يقل بما يخل بجبر الضرر (جمهورية مصر العربية، 1990). ويعتمد تقدير التعويض على قيمة الحيوانات في السوق، وحالتها عند الشحن، وعدد الحيوانات المتضررة، ونوع الضرر، ومدى مساهمة أي طرف آخر في وقوعه. فإذا كان الشاحن قد ساهم بخطئه في الضرر، جاز تخفيض التعويض بحسب درجة المساهمة (UNCITRAL، 1978).

وقد يستعان في تقدير الضرر بالتقارير البيطرية، وسجلات الشحن، وتقارير التفريغ، وشهادات الميناء، والمستندات التجارية، وأسعار السوق. وفي الحالات التي يثور فيها نزاع حول سبب النفوق أو الإصابة، تكون الخبرة الفنية والبيطرية ضرورية لتحديد ما إذا كان الضرر ناتجاً عن ظروف النقل أم عن مرض سابق أو عيب ذاتي.

ثامناً: أهمية التأمين البحري في تغطية مخاطر نقل الحيوانات الحية

رغم أن التأمين لا ينفي مسؤولية الناقل، فإنه يمثل وسيلة عملية لإدارة مخاطر نقل الحيوانات الحية. فقد يتفق الشاحن أو المالك على تأمين الشحن ضد النفوق أو الإصابة أو التأخير أو بعض المخاطر البحرية. وإذا وقع الضرر، قد يحصل المضرور على تعويض من شركة التأمين، ثم يكون لشركة التأمين الرجوع على الناقل إذا كان الضرر راجعاً إلى خطئه.

وتظهر أهمية التأمين في نقل الحيوانات الحية لأن هذا النوع من النقل عالي المخاطر، وقد يؤدي الضرر إلى خسائر كبيرة. غير أن وجود التأمين لا يعفي الناقل من التزاماته، ولا يمنحه الحق في الإهمال. كما أن شركة التأمين قد ترفض التغطية إذا ثبت أن الضرر ناتج عن مخالفة اشتراطات النقل أو عدم توفير الرعاية الأساسية (هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2019).

ومن ثم، فإن التأمين يجب أن يكون جزءاً من منظومة أوسع تشمل عقدًا واضحًا، وسفينة صالحة، وشهادات صحية، واشتراطات فنية، ومسؤوليات محددة بين الشاحن والناقل والمرسل إليه.

الخاتمة

خلصت الدراسة إلى أن المسؤولية القانونية للناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية في القانون البحري الليبي تثير إشكالية دقيقة، لأنها تتعلق بمحل نقل ذي طبيعة خاصة لا يمكن مساواته تمامًا بالبضائع الجامدة. فالحيوانات الحية تحتاج إلى رعاية وتهئية ومتابعة مستمرة، ويترتب على الإخلال بهذه المتطلبات أضرار قد تصل إلى النفوق أو الإصابة أو نقص القيمة أو رفض الشحنة في ميناء الوصول.

وقد تبين أن القانون البحري الليبي يمثل الأساس الوطني لدراسة عقد النقل البحري ومسؤولية الناقل، إلا أن خصوصية الحيوانات الحية تجعل من الضروري الاستعانة بالقواعد المقارنة والاتفاقيات الدولية والاشتراطات الفنية. فقواعد هامبورغ وقواعد روتردام تساعد في بيان أساس مسؤولية الناقل وفترة مسؤوليته ووسائل دفعها، بينما تسهم اشتراطات نقل الماشية الحية بالسفن ونظم الرفق بالحيوان في تحديد معيار فني للعناية الواجبة أثناء النقل.

كما أظهرت الدراسة أن مسؤولية الناقل لا تقوم بصورة مطلقة في كل حالة نفوق أو إصابة، وإنما تتحدد بحسب سبب الضرر. فإذا كان الضرر ناتجاً عن إخلال الناقل بالتزاماته، قامت مسؤوليته. أما إذا كان راجعاً إلى عيب ذاتي في الحيوان، أو خطأ الشاحن، أو قوة قاهرة، أو سبب أجنبي، فقد يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه كلياً أو جزئياً. ومن ثم فإن تحديد نطاق المسؤولية يتطلب دراسة دقيقة للوقائع والمستندات والتقارير الفنية والبيطرية.

النتائج

1. إن عقد النقل البحري للحيوانات الحية هو عقد نقل بحري ذو طبيعة خاصة، لأنه ينصب على كائنات حية تحتاج إلى عناية تختلف عن البضائع العادية.
2. يلتزم الناقل البحري في نقل الحيوانات الحية بإعداد سفينة صالحة لهذا النوع من النقل، وليس فقط صالحة للملاحة بوجه عام.
3. تمتد التزامات الناقل إلى توفير الرعاية الأساسية أثناء الرحلة، مثل التهوية والماء والغذاء والنظافة ومنع الازدحام والتعامل السليم أثناء الشحن والتفريغ.
4. تقوم مسؤولية الناقل إذا وقع النفوق أو الإصابة أو نقص القيمة أثناء وجود الحيوانات في عهده، وكان الضرر راجعاً إلى إخلاله بالتزاماته.
5. لا تُعد مسؤولية الناقل مطلقة، إذ يمكنه دفعها بإثبات السبب الأجنبي أو القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الحيوان أو خطأ الشاحن.
6. تمثل الشهادات البيطرية وتقارير الفحص عند الشحن والوصول أدوات مهمة في إثبات المسؤولية أو نفيها.

التوصيات

1. يوصى بتطوير النصوص الليبية الخاصة بالنقل البحري بما يراعي صراحة خصوصية نقل الحيوانات الحية.

2. ضرورة وضع لائحة وطنية ليبية تفصيلية لتنظيم نقل الحيوانات الحية بحرًا، تتضمن شروط السفينة، والتهوية، والمساحات، والغذاء، والرعاية البيطرية، والشحن والتفريغ.
3. يوصى بالزام الناقل والشاحن بتحرير بيانات دقيقة عن حالة الحيوانات وعددها ونوعها واحتياجاتها الصحية قبل الشحن.
4. ضرورة اشتراط وجود شهادات بيطرية وتقارير فحص قبل الشحن وعند الوصول لتسهيل إثبات المسؤولية عند النزاع.
5. يوصى بالاستفادة من قواعد هامبورغ وقواعد روتردام عند تفسير مسؤولية الناقل البحري وتطوير التشريع الليبي.

قائمة المراجع

أولاً: التشريعات والقوانين الليبية والعربية

- دولة ليبيا. (1970). قانون رقم 81 لسنة 1970 بشأن الموانئ. قاعدة التشريعات الليبية/DCAF.
- دولة ليبيا. (1974). قانون رقم 66 لسنة 1974 بشأن الرابطة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية والمرشدين البحريين في الموانئ والممرات الملاحية. قاعدة التشريعات الليبية/DCAF.
- دولة ليبيا. (1975). قانون رقم 31 لسنة 1975 بشأن تنظيم وزارة النقل البحري. قاعدة التشريعات الليبية/DCAF.
- دولة ليبيا. (1991). قانون رقم 9 لسنة 1991 بشأن إسناد بعض الاختصاصات المنصوص عليها في القانون البحري الليبي. قاعدة التشريعات الليبية/DCAF.
- جمهورية مصر العربية. (1990). قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.
- المملكة الأردنية الهاشمية. (د.ت). قانون التجارة البحرية الأردني.
- المملكة الليبية المتحدة. (1953). القانون البحري الليبي الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم 1 لسنة 1953. الجريدة الرسمية الليبية.
- الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية. (2014). قانون/نظام الرفق بالحيوان لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

ثانياً: الاتفاقيات والقواعد الدولية

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي UNCITRAL. (1978). اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، هامبورغ 1978: قواعد هامبورغ. النص العربي الرسمي، الأمم المتحدة.
- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي UNCITRAL. (2008). اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، نيويورك 2008: قواعد روتردام. النص العربي الرسمي، الأمم المتحدة.

ثالثاً: المواصفات والاشتراطات الفنية

- وزارة التغير المناخي والبيئة بدولة الإمارات، والمنظمة العالمية لصحة الحيوان – المكتب الإقليمي للشرق الأوسط. (2026). الإجراءات والاشتراطات الفنية لنقل الحيوانات في الإمارات.
- هيئة التقييس لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية GSO. (2019). اشتراطات نقل الماشية الحية بالشاحنات والسكك الحديدية والسفن، الجزء الأول: نقل الأغنام والماعز. المواصفة القياسية الخليجية GSO 714.

رابعاً: الدراسات والأبحاث العلمية

- تطور التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري وفقاً لقواعد روتردام: دراسة تحليلية مقارنة بين القانون البحري الليبي وقواعد روتردام. (2024). African Journal of Advanced Studies in Humanities and Social Sciences.
- خليفة، محمد إبراهيم عبد الفتاح. (2023). نطاق انطباق قواعد روتردام 2008 على عقد النقل البحري: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. مجلة حقوق حيوان للدراسات القانونية والاقتصادية، 48(48)، 308-365.

References

First: Libyan and Arab Legislation and Laws

- State of Libya. (1970). Law No. 81 of 1970 Concerning Ports. Libyan Legislation Database/DCAF.

- State of Libya. (1974). Law No. 66 of 1974 Concerning Captains, Navigation Officers, and Marine Engineers on Merchant Ships and Maritime Pilots in Ports and Waterways. Libyan Legislation Database/DCAF.
- State of Libya. (1975). Law No. 31 of 1975 Concerning the Organization of the Ministry of Maritime Transport. Libyan Legislation Database/DCAF.
- State of Libya. (1991). Law No. 9 of 1991 Concerning the Assignment of Certain Powers Stipulated in the Libyan Maritime Law. Libyan Legislation Database/DCAF.
- Arab Republic of Egypt. (1990). Egyptian Maritime Trade Law No. 8 of 1990.
- Hashemite Kingdom of Jordan. (n.d.). Jordanian Maritime Trade Law.
- United Kingdom of Libya. (1953). Libyan Maritime Law issued by Royal Decree No. 1 of 1953. Libyan Official Gazette.
- General Secretariat of the Cooperation Council for the Arab States of the Gulf. (2014). Animal Welfare Law/Regulation for the Cooperation Council for the Arab States of the Gulf.

Second: International Agreements and Rules

- United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). (1978). United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 1978: Hamburg Rules. Official Arabic Text, United Nations.
- United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). (2008). United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, New York 2008: Rotterdam Rules. Official Arabic Text, United Nations.

Third: Technical Specifications and Requirements

- Ministry of Climate Change and Environment of the United Arab Emirates, and the World Organisation for Animal Health – Middle East Regional Office. (2026). Procedures and Technical Requirements for the Transport of Animals in the UAE.
- GCC Standardization Organization (GSO). (2019). Requirements for the Transport of Live Animals by Truck, Rail, and Ship, Part 1: Transport of Sheep and Goats. Gulf Standard GSO 714.

Fourth: Studies and Scientific Research

- The Development of the Legal Regulation of the Maritime Carrier's Liability According to the Rotterdam Rules: A Comparative Analytical Study Between Libyan Maritime Law and the Rotterdam Rules. (2024). African Journal of Advanced Studies in Humanities and Social Sciences.
- Almabrok, J. O. (2025). The Legal Concept of International Public Order in the Context of International Commercial Arbitration An Analytical Study. *Al-haq Journal for Sharia and Legal Sciences*, 627-653.
- Khalifa, Mohamed Ibrahim Abdel Fattah. (2023). The Scope of Applicability of the 2008 Rotterdam Rules to Contracts of Carriage by Sea: The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. *Helwan Journal of Law for Legal and Economic Studies*, 48(48), 308–365.

Disclaimer/Publisher's Note: The statements, opinions, and data contained in all publications are solely those of the individual author(s) and contributor(s) and not of **JLABW** and/or the editor(s). **JLABW** and/or the editor(s) disclaim responsibility for any injury to people or property resulting from any ideas, methods, instructions, or products referred to in the content.

