

النوازل الفقهية والتأسيس للقانون البحري

الظاهر قدوري *

لما كانت الحاجة تفرض على الإنسان تأمين تحركاته اليومية بين نقط بعيدة، فإنه لجأ إلى اتخاذ الدواب وسيلة لتنقلاته وزيادة في السرعة، فكانت الإبل والخيل والبغال والحمير أهم وسائل النقل التي تعامل معها الإنسان في العالم القديم، ولما كان التجار وأصحاب التنقلات الطويلة -الحجاج وطلبة العلم- محتاجين إلى تقليص مدة السفر، فإنهم كانوا يعمدون إلى كراء هذه الوسائل في تنقلاتهم البرية، أما فيما يتعلق بالتنقلات البحرية، فإننا لا- نعدم نصوصاً تشير صراحة إلى شيوع هذه الظاهرة في الغرب الإسلامي خلال العصور الوسطى، سواء على المستوى الرسمي -الدولة- أم على مستوى الأفراد.

وفي كثير من الأحيان كانت الدولة المغربية الوسيطة بعد معركة العقاب تلجأ إلى استئجار السفن من الدول المسيحية خاصة أركون والجمهوريات الإيطالية(1)، فقد نص البند 2 و3 من الاتفاقية التي وقعت بين أبي الربيع سليمان و(دون خايمي) ملك أركون ضد ملك غرناطة (ابن الأحمر) والمؤرخة في 25 محرم 709هـ/5 يوليو 1309م أن الملك أبا الربيع يتولى دفع ألفي مثقال عن كل مركب بمعداته وذخائره ويمتد الدفع لمدة أربعة أشهر، وبعد انتهاء هذه المدة فإنه يتولى دفع ألف مثقال فقط عن الأربعة الأشهر الأخرى، هذا فضلاً عن دفع مرتبات الجند المرتزقة العاملين في المراكب بحارة كانوا أم جنوداً(2).

وستواصل عملية كراء دول الغرب الإسلامي لسفن النصارى طيلة ق 7 و8 هـ/ 13 و14م، وقد دفعت بهم الحاجة إلى التعامل مع السفن الراسية في موانئهم بطريقة خاصة من قبيل حجز بعض هذه السفن لاستعمالها في مصلحة عامة، أو لنقل الضرائب المحصلة عينياً من السفن النصرانية إلى مقر (الديوانة)، أو إلى ميناء آخر، وقد سعت الأطراف المعنية -المغربية والنصرانية- إلى (تطبيع) هذا الإجراء والتنصيب عليه في المعاهدات(3)، لكن اختيار هذه السفن لم تكن ترجع للسلطان أو لممثليه، وإنما يتكلف بها قنصل الدولة المعنية والممثلة في المغرب، أما ثمن ومدة الكراء فكان يحددهما الربان، ونصت بعض المعاهدات أن السفن التي تأخذها السلطة المركزية مقابل أجره معينة تكون معفاة من ضريبة الخمس(4).

وبالمقابل فإن الأفراد خاصة التجار- دأبوا على كراء سفن النصارى، ففي عام 705هـ/ 1306م استأجر تاجر تونسي جفنا في ملكية أحد القسطلانيين لنقل طعام قدر بحوالي ثمانية آلاف دينار إلى مدينة قابس(5)، ولعل شيوع هذه الظاهرة هو الذي جعل مختلف الدول تضمن هذا الأمر في مختلف الاتفاقيات التي ربطتها ببلاد المغرب، وذلك حرصاً منها على حماية وحفظ رعاياها سواء أكانوا مكترين أم مكترين(6).

وفضلا عن عملية كراء السفن، انتشرت كذلك عملية رهن السفن، ورغم أننا لا نتوفر على إشارات صريحة تفيد انتشار هذا النوع من التعامل في بلاد المغرب، ففي إشارات أفادنا بها (Alarcon) حول النزاع الذي ظهر بين تجار نصارى في ميناء طرابلس، وأوضح صاحب تونس أن المركب المنكسر في طرابلس كان مرتها (لبرناط مركيت)، وأن قيمة الرهن -حسب بعض التجار المسلمين- كان تسعمائة دينار ذهباً، في حين شهد تاجران جنويان بالاعتماد على شهادة التجار النصارى المتعاملين معهم أن المبلغ الذي رهن به برناط قدر بستمائة واثنين وثمانين ديناراً ذهباً مصريا(7)، وقد طالب الجنويون - باعتبارهم مالكين للمركب- تعويضهم عن حطام المركب الذي قدرت كلفة إنشائه بألف دينار وستمائة دينار كبيرة الضرب(8).

وبالجملة فإذا كانت مسألة كراء السفن شيئاً معمولاً به عند مغاربة الفترة الوسيطة، فماذا يمكننا أن نقول عن أجرة الكراء أو ثمنه؟ من خلال تصفحنا للعديد من الإشارات المصدرية خاصة ما تعلق منها ببعض الفتاوى، فإنه قلماً يرد الحديث عن الأجرة أو ثمن الكراء الذي تم الاتفاق حوله، وتتمحور النازلة حول تغيير اتجاه الرحلة فهل يلزم أصحاب البضاعة كراء أم لا-؟ أو أدت الرياح إلى انحراف اتجاه المركب وأعادته إلى النقطة التي انطلق منها، أو اضطرار أهل المركب إلى التخفيف من حمولة المركب فهل عليهم كراء أم لا؟

كما أن الاتفاقيات التي كانت بين دول الغرب الإسلامي والنصارى لم تمدنا بما يمكن أن تقرّ به عيّن الباحث في مثل هذه المسألة، لهذا سنحاول التعويل على ما جادت به بعض الوثائق المحفوظة في الأرشيف الأوروبي، ففي سنة 655هـ/1257م اكترى السفير (Jaime de Montjuich) مركبا نقله من برشلونة إلى تونس وقدر الثمن بـ"300 besonts d'argents" وكان السفير برفقة عدد كبير من الأشخاص والحيوانات(9). وفي 671هـ/1273م سافر الفارس "Guillem de villanora" من برشلونة إلى تونس على متن مركب اكتراه بـ"10" (10) "d'argents besant 450"، وبعد ذلك رحل السفير القطلاني من العاصمة القطلانية إلى العاصمة الحفصية برفقة واحد وعشرين شخصا وأزيد من ثلاثين فرسا فكان ثمن الكراء "7200 Sous de Bercelone" أي ما يعادل حوالي 2400 Besants أو أقل بقليل(11). ويعلق (ديفورك) على هذه الأرقام فيرى أن ثمن كراء السفن المبحرة بين برشلونة وتونس قدر ثمنها بـ300 و 2000 besants في المدة المتراوحة بين سنتي 655 و 672هـ / 1257 و 1274م، وفي سنة 672هـ / 1274م ارتفعت أثمان كراء السفن بشكل ملحوظ، فكان ثمن كرائها يتجاوز 2000 Besants بل وصل في بعض الأحيان إلى 40.000 sous(12).

ومن خلال الاحتكار المتزايد للبحرية الإيطالية لعمليات النقل من المغرب وإليه، فقد لاحظ أحد الباحثين(13) أن أثمان نقل الجنويين لسلعهم بين موانئ المغرب كانت أكبر بكثير من أثمان نقل الجنويين لسلعهم بين جنوة وأول ميناء ترسو فيه سفنهم، فقد تطلب نقل خمسة آلاف جرة من سبتة إلى بجاية تسعين ديناراً فظيا عن كل مائة جرة وهو ما يعادل

ثمانى عشرة ليرة. وفي سنة 690هـ/1291م نقل أحد تجار جنوة القطن من بونة (عنابة) إلى تونس بقيمة ثمان فلسات عن كل قنطار (14)، لكن ما هي الأسباب التي كانت وراء ارتفاع أسعار نقل البضائع بين موانئ المغرب؟ هل يرجع إلى ارتفاع الرسوم الجمركية؟ خاصة ونحن نعلم أن التجار كانوا حرصين على أن يحملوا معهم ما اصطاح عليه حينئذ بالبراءة (15) التي يكفي تقديمها عند الوصول إلى الميناء الثاني أو الثالث ليعلم موظفو الميناء أن صاحب السفينة قد أدى حقوق الديوانة في الميناء الأول، ومن ثم يعفى من أدائها في باقي الموانئ.

لكن إذا كان هذا الأمر واقعا عندما كانت الدولة الموحدية تراقب موانئ الغرب الإسلامي بأكملها سواء في البحر المتوسط أم المحيط، فلا نعتقد أن الأمر ذاته كان يسري على الغرب الإسلامي بعد سنة 610هـ/1212م، وخصوصا عندما ظهرت الدول الأربع التي اقتسمت الإرث الموحدى: الحفصيون في تونس وبنو عبد الوادى بتلمسان وبنو مرين في فاس وبنو الأحمر في غرناطة، ونعتقد كذلك أن كل إمارة من بين هذه الإمارات كانت لها قوانين تخضع لها إدارة جماركها، ومن ثم يضطر التجار الأجانب إلى احترامها إذا رغبوا في تصريف منتجاتهم، ومن هنا نعتقد أن ارتفاع ثمن نقل البضائع بين موانئ المغرب يعود أساسا إلى التجزئة السياسية.

من جهة أخرى فإن اختلاف هذه الأرقام (أثمنة كراء السفن) كان مرده إلى الظروف العامة التي كانت تتم فيها عملية الكراء، فالظروف الطبيعية في كثير من الأحيان كانت تحدد ثمن الكراء، فالرحلة التجارية في الفصل المعتدل الذي يتزامن مع نهاية شهر مارس ويستمر إلى شهر ديسمبر حيث تكون ظروف الإبحار مواتية مما يشجع على تعدد الرحلات بين ضفتي البحر المتوسط فينخفض ثمن كراء السفن، مقارنة بفصل الشتاء الذي يتوافق مع فترات اضطراب البحر وكثرة الأنواء واشتداد الرياح، فتغدو شروط الإبحار متعذرة، والمقدم على الإبحار في هذه المدة مُقَدِّمٌ على مغامرة حقيقية غير مضمونة النتائج، وغالبا ما تكون نتائجها وخيمة على الركاب والمركب، لهذا لا نعجب إذا وجدنا أن عدد الرحلات في هذا الفصل كانت قليلة جدا، الشيء الذي يؤدي إلى ارتفاع ثمن الكراء سواء للمركب ككل أم للبضاعة المحمولة، ولهذا كان مالكو السفن الجنوبية يراعون اختلاف الفصول والظروف الطبيعية، فعندما تستورد البضائع من بلاد المغرب صيفا تفرض على التجار تسعة دراهم فضية كسعر للنقل في حين يتضاعف هذا الرقم في فصل الشتاء (16).

كما كان ثمن الكراء يراعي كذلك المادة المحمولة؛ فنقل الأصواف أو الجلود اللتين اعتبرتا مادتين خفيفتين، هذا بالإضافة للتوابل التي كانت بضاعة رائجة في هذه المرحلة وتحقق أرباحا طائلة، ليس كنقل مواد ثقيلة مثل الحيوانات والحبوب (17).

وعموما، فإن عملية كراء السفن لم تكن دائما تتم في ظروف جيدة بين أرباب السفن والبحارة من جهة، وبين أصحاب البضائع والمسافرين من جهة أخرى، فكثيرا ما كانت

تعرض عدة طوارئ للرحلة البحرية، كأن تضطرها الظروف العامة للإبحار خاصة الرياح- إلى تغيير مسار الرحلة، أو التوقف في المرسى غير المرغوب فيه، فماذا كان البحارة يصنعون إذا رغب بعض من ركب معهم أن ينزل في ميناء معين؟ فهل عليه أن يؤدي ثمن الكراء كاملاً- أم بالقدر الذي أبحرت به السفينة؟ وإذا ما أقلعت السفينة واضطرتها الرياح إلى العودة إلى مكان الانطلاق فهل يكون ثمن الكراء مجزياً أم غير مجز؟

إن هذه الحالات وغيرها تطرقت لها العديد من الفتاوى والعقود التجارية التي كانت تربط بين أرباب المراكب والتجار، وذلك تفادياً لما يمكن أن يؤدي إلى نزاعات بين الطرفين. لقد كان بعض التجار في جنوة يفضلون الضمانات المادية؛ ليعودوا إليها إذا لم يلتزم أصحاب السفينة بما اتفق عليه، وهذا الأمر تكشف عنه عدة وثائق جنوية، توضح إحداها أن تاجراً استأجر سفينة دنتوتو "Dentuto" لنقلهم من مدينة مالقة إلى مدينة سبته، على أن تقوم السفينة بنقل بضائعهم من سبته إلى بجاية وإلى تونس، وحتى يلتزم رب السفينة بما اتفق عليه فرضوا عليه أن يودع خمسمائة ليرة بينك التجار بجنوة ضماناً ليعودوا إليها إذا لم يف صاحب المركب بما التزم به مع التجار (18).

والسؤال الذي يطرح بحدّة لماذا كان يلجأ التجار إلى هذا النوع من التعامل؟ ثمّ ألم تكن عوامل الثقة متبادلة بين الطرفين؟ بالتدقيق في الإشارات السابقة نستنتج (بمفهوم المخالفة) أن أرباب السفن قلماً كانوا يلتزمون بالاتفاقات التي تربطهم بالتجار، ممّا يؤدي إلى ابتزاز التجار الذين يكونون أمام الأمر الواقع، إما أن يزيدوا في أجره الكراء أو يضطروا إلى كراء سفينة أخرى قد لا تسعفهم الظروف للحصول عليها، فيرغموا على دفع المبلغ الذي طلبه أرباب السفن، ومن هذا المنطلق فإن التجار كانوا دائماً حريصين على أن يفتنوا تحركاتهم ولا يخضعوها للمزايدات أو الحسابات الضيقة لبعض أرباب السفن.

أما إذا التزم رب السفينة بما اتفق عليه مع التجار، وأوصلهم إلى المكان المرغوب وأراد بعد ذلك التجار أن يسافروا إلى ميناء آخر بغية استكمال عملياتهم التجارية، فإن العملية تخضع في هذه الحالة لمبدأ التصويت بالأغلبية، وهذا الأمر تكشف عنه الرحلة التجارية التي قام بها تجار جنويون من جنوة إلى مالقة ثمّ إلى سبته نقطة نهاية هذه الرحلة، لكن بعض التجار رغب بعد ذلك في التوجه إلى بجاية أو تونس، فاتفق على حسم الخلاف بإخضاع العملية للتصويت، وحيثما كان العدد الأكبر من الأصوات فإن (الأقلية) تخضع (لأغلبية)، فتستأنف الرحلة من جديد إلى الميناء الذي رغب أكبر عدد من التجار التوجه إليه (19)، وهذا السلوك التجاري هو الذي دفع أحد الباحثين (20) إلى التعليق عليه بـ(سيادة جو من الديمقراطية).

لكن ما هي الشروط التي سيضعها صاحب المركب إذا رغب أصحاب التجارة أن يحولوا مسار الرحلة، ولا يعودوا مباشرة من سبته إلى جنوة؟ لقد فرض عليهم أن يدفعوا له مبالغ عن نقل بضائعهم، فعلى الذين يريدون الانسحاب من الرحلة ببجاية أداء ثمانين

دينارا فضيا عن كل (كنتريوم)(21)، وعلى الذين ينسحبون من الرحلة بعد الوصول إلى تونس أداء تسعين دينارا فضيا عن كل قنطار، أما الذين سيواصلون معه رحلة إلى جنوة فعليهم (أن يضيفوا نسبة 100% أو 80% إلى سعر نقل السلع ممّا يعني أن سعر نقل السلع في مرحلة الإياب تضاعف تقريبا بالنسبة لسعره في مرحلة الذهاب)(22).

بالإضافة إلى هذه الوثائق التي تشير إلى الاحتياطات التي كان يتخذها التجار في عملياتهم البحرية، تتوفر على العديد من الفتاوى التي حاولت من جانبها حل النزاع الذي قد يظهر بين أرباب السفن والتجار، وتجدر الإشارة إلى أن الفقهاء في تعاملهم مع النوازل التي وردت عليهم في شأن السفر بحرا، كانوا كثيرا ما يقيسونها على ما يطرأ من مشاكل في السفر البري، ومن هنا فإنهم اعتبروا أن ما يلحق السفن هو نفس ما يلحق الرواحل عموما(23)، وقد أورد صاحب أكرية السفن الحكم الآتي: (ولكن هذه الأشياء من أكرية الرواحل والسفن وغير ذلك إنّما يقع على ما سأذكره من السلامة والاستقامة، فإذا عاق عائق أو عرض عارض نظر الحكم في ذلك، وإن كان شيء يدخل عليهم من ضرر، مثل أن يتراخي أمر أهل السفينة إلى وقت لا يجب فيه السفر لارتجاج البحر وكلف الشتاء، أو لخوف عدو، فسخ العقد بينهم)(24).

وإذا اتفق الطرفان -رب السفينة وأصحاب البضاعة- على تحديد مدة الكراء في أيام محددة، وطرأ طارئ، كأن تتغير أحوال البحر، وتزيد المدة الزمنية عن السقف الذي اتفق عليه، ففي هذه الحالة فإن بعض الفقهاء كانوا لا يرون فسخ العقد بين الطرفين وإنما يلزمون الصبر إلى زوال ما ليس فيه كبير ضرر على أحدهما(25).

أما بخصوص ثمن الكراء فقد فصل فيه الفقهاء؛ حتى لا يتركوا منفذا للتحايل، وجعلوا ذلك مرتبطا بالعقد الذي يجمع المتعاقدين، فكَرَهُ الفقهاء أخذ الكراء عن كل مرحلة تقطعها السفينة إلا أن يكون ذلك منصوفا عليه في العقد، وأن يؤدي نقدا(26)، ويرى ابن حبيب أن الكراء هنا يؤدي نقدا، ويراعي في ذلك تعجيل قبض ثمن الكراء، لكن إذا اتفق الطرفان على تأخير قبض الثمن فلا بأس من ذلك(27)، وكل هذا كان رغبة في ضمان حقوق أصحاب السفن؛ حتى لا تضيع أمام مماثلة المكترين الذين يلجؤون إلى طلب تأخير الأداء إما لعدم بيع بضائعهم، أو لأنهم لم يستلموا الأموال التي بقيت في ذمة الذين اشتروا منهم البضاعة.

لكن، إذا مضى العقد بين الطرفين دون أن يأخذ صاحب المركب أجرته، ولم يشترط صاحب البضاعة أن يدفع الثمن فإن ابن القاسم يرى أن العقد فاسد، وذلك احتياطا ممّا قد يطرأ على السفينة في البحر، فإذا مضى العقد بهذا التراخي وغرقت السفينة في البحر، وادعى المدعيان، فأكد صاحب البضاعة أنه دفع ثمن الكراء بالمكان الذي شحنت منه البضاعة، ونفى صاحب المركب ذلك، وأكد أن قبضه للمبلغ لا يكون إلا بعد الوصول إلى المكان الذي يرغب التاجر في الوصول إليه، فيرى ابن القاسم أن القول في هذه الحالة قول صاحب البضاعة مع أدائه للقسم، أما صاحب السفينة فعليه الحجة فيما ادعى، وإذا عجز

عن الإتيان بالبينة فهو ضامن لبضاعة التاجر (28).

وبالإضافة لهذا تسجل كتب النوازل العديد من المستجدات التي تطرأ على البضاعة في السفينة، وهي لا تخرج في مجموعها عن إطار ضمان البضاعة من قبل أصحاب المراكب وتحميلها فوق الطاقة، ففي نازلة أوردها ابن رشد، (سئل عن رجل حمل طعاما من الريف في سفينة فمر بأخ له في قرية أخرى، فقال: أخي أفي سفينتك فضل تحمل لي مائة إردب؟ قال: نعم، وقد كان الأول حمل فيها خمسمائة إردب، فألقى قمحه فوق طعام صاحبه فانخرق المركب فدخل الماء من أسفله فأصاب منه نحو خمسين إردبا، وهو يعلم أنه لم يصل إلى طعام الرجل الذي كان حمله فوق طعامه الأول، فقال أراهما في ذلك شريكين، قلت إنه لم يصل إلا إلى الأول، قال قد حملاه على وجه الشركة وخطاه) (29). فمن هذه النازلة يتضح أن ما فسد من البضاعة يشترك فيه الطرفان معا، وإن كان الماء لم يصل إلا إلى الجزء الذي فيه بضاعة الأول، إلا أن النازلة لم توضح ما إن كان الطرف الثاني - صاحب المائة إردب (30) - قد دفع أجرة الكراء أم لا؟ لكن من خلال النازلة نفسها فإن صاحب المركب قد يكون حمل المائة إردب من باب الصداقة والأخوة.

وفي حالة أخرى، إذا قامت السفينة بنقل التجار وبضاعتهم إلى منازلهم التي قد لا تكون مجتمعة بل متفرقة على طول الساحل أو الوادي، فإذا رغب أول من وصل إلى منزله أن ينزل بضاعته فله ذلك، لكن إذا غرقت السفينة بعد ذلك أو أصابها شيء أدى إلى تلف ما تبقى من البضاعة، ففي هذه الحالة يؤكد الفقهاء أن ما حدث للسفينة وللبضاعة إن كان قبل أن ينزل التاجر، يكون مشتركا مع باقي التجار في الخسارة التي لحقت بضاعتهم، أما إذا كان ما حدث للسفينة وللبضاعة قد طرأ عليهما بعد أن نزل التاجر فهنا لا يكون عليه شيء (31). أما إذا كانوا قد شحنوا بضاعتهم على وجه الشركة قصد التجارة في بلد ما، ففي هذه الظروف لا يمكن لأحد الشركاء أن يأخذ نصيبه من البضاعة إلا إذا أذن له في ذلك باقي الشركاء، فإذا ما حدث حادث للبضاعة أو المركب سواء قبل أخذ البضاعة أم بعدها (فإنه أخذ طعامه في الطريق برضا أصحابه لم يكن لهم عليه تابعة إن أفوه فاسدا أو نقص كيله على ما قال في رسم الأفضية الثاني من سماع أشهب من كتاب الشركة) (32).

وقبل أن نغادر هذه النقطة يجدر بنا أن نتطرق إلى مسألة تغير مسار الرحلة البحرية والخلافات التي كانت تظهر بين أرباب السفن والتجار حول أداء ثمن الكراء، وقد يحدث أن تنطلق الرحلة البحرية في ظروف جيدة؛ لكن سرعان ما يعرض لها عارض يحول دون وصول المركب إلى المكان الذي يريده التاجر أو الركاب، إما لاضطراب البحر أو لاشتداد الرياح أو لظهور خطر العدو-قراصنة- فهل يبقى صاحب المركب على التزامه ويواصل الرحلة وهو يعلم أنه يجازف بالتزامه بالعقد الذي يربطه بالتجار؟ أم يحاول العدول عن مواصلة الرحلة والبحث عن ميناء قريب ليرسو فيه إلى حين هدوء البحر؟ أم يعدل عن الرحلة أصلا ويعود إلى الميناء الأول الذي انطلق منه؟

تفيدنا العديد من النوازل أن استئناف الرحلة في هذه الظروف غير ممكن؛ لأن الغرر

يغلب على السلامة لهذا لا بد لصاحب المركب أن يأخذ برأي الركاب الذين معه؛ لأن أي حل سينتهي إليه سيؤثر إما إيجاباً أو سلباً على ثمن الكراء، لهذا فصل بعض الفقهاء فيمن رغب تحديداً في العودة أهّم الركاب أم أصحاب المركب؟ فإن كان الركاب هم الذين رغبوا في عدم مواصلة الرحلة وطالبوا بالعودة من حيث انطلقوا، فالكراء يقع على حساب الركاب، أما إذا كان طلب الرجوع قد وقع تحت إكراه أصحاب المركب لعدم قدرتهم على استئناف الرحلة، فالأمر هنا يكون نقيضاً للأمر الأول، فيتحمل أصحاب السفينة تبعات الرحلة، ولا يكون على الركاب شيء من الكراء(33).

أما إذا كانوا مُلجّجين في البحر لعدة أيام فاضطرتهم الرياح إلى العودة إلى الموضع الذي انطلقوا منه من غير حول منهم ولا- قوة، فإن الركاب لا- يلزمهم شيء من الكراء، فهم بمنزلة من لم يسدّر شيئاً (فليس يلزم هؤلاء كراء لأنهم لم ينتفعوا بشيء ولا بلغوا مكاناً انتفعوا بركوبهم إليه فيلزمهم لذلك الكراء على ذلك الموضع)(34).

وهكذا نلاحظ -انطلاقاً من نص الفتوى- أن الركاب إذا لم ينتفعوا بشيء من ركوبهم كأن لم ينزلوا بموضع ما ويقيموا فيه مدة معينة، فلا- يلزمهم كراء، أما إذا نزلوا بمكان ما وأقاموا به، وحصل لهم الانتفاع، فيلزمهم الكراء، ولكن بحسب الموضع الذي نزلوا فيه؛ (لأنهم قد كان لهم سعة على المركب ومندوحة وكانوا قادرين على النزول والذهاب حيث شاءوا، فلما رفعوا من ذلك الموضع، فكأنهم ابتدأوا الركوب الساعة من ذلك الموضع، فيجب عليهم منه الكراء فيقدر ذلك بقدر ما انتفعوا)(35).

لكن إذا انتهت إليهم أخبار تبئهم باضطراب البحر، فهذا يرى مُحَمَّد بن عمر الإسكندراني أنهم يرجعون إلى بعض سواحل المسلمين، وينتظرون هناك حتى يهدأ البحر، ثم يستأنفون رحلتهم، ومن رغب من الركاب ألا يستأنف الرحلة، وأنزل سلعته في الساحل الذي رسوا فيه، فله ما أراد مع أداء واجب الكراء لصاحب السفينة(36)، أما إذا انعقد الكراء بين الطرفين، واشترط التاجر أن يحمله صاحب المركب إلى المدينة الفلانية مقابل مبلغ معين، ففي هذه النازلة يرى مُحَمَّد بن عمر الإسكندراني في رواية عن مالك وابن القاسم أن النقد في كراء ما يحمل في المركب مكروه؛ لأنه لا يجب فيه الكراء إلا بعد البلاغ، فمن أجل ذلك كره النقد فيه إلا أن فقهاء مالكية آخرين(37) خالفوا هذا الرأي، وقالوا بجواز النقد(38).

وإذا كان هبوب الرياح قويا ولم يستطع معها صاحب المركب أن (يلجم) السفينة أو يتحكم في سرعتها، فتجاوز المدينة المتفق عليها إلى موضع آخر، فإن المكتري له أن يختار بين أمرين إما أن ينزل شحنته في المكان الذي وصلت إليه السفينة ولا كراء عليه فيما تجاوزته، ويبقى الكراء الأول ملزماً حسب ما انعقد به العقد، وأما الخيار الثاني فهو أن يطلب من صاحب المركب إرجاعه وبضاعته إلى المدينة التي اتفقا على أن تكون نقطة الوصول(39).

لكن ما هو موقف الفقهاء فيما عرض عليهم من مسائل طرأت بسبب عطب المركب في

البحر، هل يلزم الركاب كراء أم لا؟ وعموما فإن المالكية أخذوا برأي الإمام مالك عندما جعل البلوغ شرطا أساسيا لا يصح العقد بين الكاري والمكتري إلا به، بمعنى أن المركب إذا عطب في البحر لا- يمكن لصاحبه أن يطالب الركاب بالكراء؛ لأن جزءا من العقد لم يتحقق وهو الوصول إلى المكان المرغوب فيه(40)، ومرد هذا الخلاف عند المالكية أن المسافة التي قطعها المركب في البحر غير معروفة، ويصعب قياسها، وهذا بخلاف المسافات البرية التي يمكن قياسها بناء على ما قطعتة الدابة، فنقدر أجرة الكراء عند النقطة التي توقفت فيها الدابة، لهذا رأى مالك أن أجر الكراء يكون بالبلوغ إلى المكان المقصود(41).

إلا- أن الأمر يكون مقبولا إذا كانت السفينة بعيدة عن الساحل، ويختلف الأمر إذا كانت السفينة تقوم بعملية الإبحار الساحلي-المساحلة- ففي الحالة الأخيرة يقول أصبغ: (إذا سافرت السفينة في البحر أكثر المسافة، ثمّ ردتها الريح وعطبت السفينة، فلا كراء لصاحب السفينة؛ لأن البحر مجهول لا يدري كم هو من المسافة، أما إذا سافرت السفينة بجانب البر (الساحل) فإنه وافق في ذلك قول سحنون وأشهب وابن نافع أن له بحساب ما سارت السفينة)(42).

أما إذا توقف المركب في مرسى ما، وانشغل أصحاب البضاعة بأمور مختلفة وتماطلوا في تفريغ المركب حتى هال البحر، فعطب المركب، فيلزمهم هنا الكراء؛ لأن التقصير والتفريط كان من جانب الركاب ولم يكن من جانب صاحب المركب(43).

ويجمل أن نذكر أن كراء السفن لم يكن الأسلوب الوحيد المتعارف عليه عند كل من أراد أن يركب البحر في بلاد المغرب -وإن كان هو الشائع- فقد وجدت إلى جانبه عدة أساليب كالشركة والقراض في السفن.

لقد أشارت العديد من النوازل(44) إلى قضية الشركة في السفينة ممّا يعني أن هذا الأسلوب كان شائعا في بلاد المغرب بل وحتى في المشرق، الأمر الذي يدل على تجدر الثقافة البحرية لدى سكان السواحل الذين كانوا يعمدون إلى الانخراط في شركة لامتلاك سفينة أو أكثر، الشيء الذي ينفي مزاعم أولئك الذين أنكروا على المغاربة أية صلة لهم بالبحر وشؤونه.

ولعلّ اللجوء إلى الشركة في السفن كان يعكس حقيقة واضحة هي غلاء ثمن اقتناء المركب أو صنعه، وهو أمر لم يكن متيسرا لفئات عريضة من المغاربة في الفترة الوسيطة، لهذا كان يتم تجميع الجهود المادية لشخصين أو أكثر لاقتناء مركب والعمل عليه، وتعهده بالصيانة الضرورية حفاظا عليه وضمانا لاستمرار عملهم؛ لأنه مصدر رزقهم، فيتولون نقل البضائع إما بين المدن المغربية الساحلية أو بين العَدَوَتين: المغربية والأندلسية، ولم يعد أمر بناء السفن الشغل الشاغل للدولة المغربية وحدها، وإنما تعدها ليشمل التجار الكبار وأعيان البلد الذين كانوا يرغبون في توسيع تجارتهم وفتح أسواق جديدة أمامهم. ويرى أحد الباحثين(45) أن هذا الإجراء لم يلق الدعم الكافي من قبل

المخزن المغربي الذي سعى في كثير من الأحيان إلى عرقلة نمو هذه الفئة (البرجوازية) بمضايقتها إما في السوق أو اللجوء إلى تصفية أموالها وممتلكاتها.

إلا أن هذه الشركة في السفن - وإن كانت أمرا واقعا - كانت تثير العديد من المشاكل بين الشريكين، فيتدخل الفقه الإسلامي لينظر في القضية، ويرسل أحكامه بالشكل الذي لا يؤدي إلى أي ضرر كيفما كان نوعه سواء أكان (ماديا) أم (معنويا) يمكن أن يلحق أحد الشريكين، ويضمن من جهة أخرى استمرار عمل السفينة سواء ببقاء الشركة أم بفضها؛ لأن السفينة كانت وسيلة رزق للعديد من الأطراف فضلا عن أصحابها، وأن توقفها يعني توقف العمل وسبل الارتزاق.

فإذا ظهر الخلاف بين شريكين وجد أحدهما ما يشحنه في السفينة ولم يجد الثاني ما يحمله في السفينة نفسها، فتتازع الأمر، حيث طالب الذي ليس له أن يعطيه صاحبه مقابل حصته من السفينة كراء له، ففي هذه النازلة أفتى سحنون أن الشريك إما أن يحمل ما حمل صاحبه من البضاعة، وإذا لم يجد ما يحمله واستمر النزاع بينهما (بيع عليهما المركب) (46)، وهكذا فإن فض الشركة يكون ببيع المركب؛ حتى لا يبقى معطلا فيستفيد منه غيرهما.

ومثلما كان يتولى أصحاب الدواب رعاية دوابهم حتى تعينهم على نقل أثقالهم إلى بلد لم يكونوا بالغيه إلا - بشق الأنفس، فإن أصحاب المركب كان عليهم أن يتعهدوا السفينة بعمليات الإصلاح والصيانة المتوالية؛ فيصلحوا ما عطب منها، ويجددوا ما خرب منها، وذلك أملا - في ألا - يعرضوا أنفسهم والركاب الذين معهم لخطر الغرق فيتحملوا بذلك مسؤولية تحطم المركب ووفاة من به.

والفقهاء في هذه الحالة نظروا في العديد من النوازل التي عرضت عليهم، وافتوا فيها بحسب الخراب الذي يلحق السفينة، فإذا كان خراب السفينة قد أصاب جزءها الأسفل فأضحى الإبحار بها متعذرا إلا إذا تم إصلاحه، وأقدم أحد الشريكين على إصلاحه دون أن يحيط شريكه علما بذلك، فلما أراد الذي قام بإصلاح المركب أن يأخذ أجر ما أصلح به المركب مناصفة مع شريكه، احتج هذا الأخير بكون عملية الإصلاح تمت بغير إذنه ولا علمه فامتنع عن أداء نصيبه في الإصلاح، فأفتى أبو محمد بن أبي زيد فقال: (الشريك بالخيار إما أن يعطيه نصف ما أنفق فيه من النفقة العادلة، ويكون المركب بينهما، أو يقال له: خذ منه نصف قيمة غير معمول إن شاء أن يعطيك، فإن أبي الشريك من هذين الوجهين أو طلب نصف قيمة خرابا، فأبى شريكه ذلك فها هنا يكون المركب بينهما، يكون للذي أصلح فيه بقدر ما زادت نفقته فيه مثل أن يكون قيمته خرابا مائة (دير) (*) وتكون قيمته الآن مائتين فيكون للذي عمله ثلاثة أرباع ولشريكه الربع) (47).

وبالإضافة إلى المشاكل التي كانت تطرحها عملية إصلاح المركب، طرحت كذلك مشاكل أخرى من قبيل مركب بين شريكين، وجد أحدهما ما يحمله في نصيبه ولم يجد الثاني ما يحمله في نصيبه، فهل يطالب الثاني الأول بأجرة الكراء في نصيبه الفارغ، أم

يلزمه الانتظار حتى يجد ما يحمله في نصيبه؟ وما العمل لو استمر النزاع بين الطرفين؟

فأجاب أحد الفقهاء على هذه النازلة فقال: (الذي لم يجد ما يحمل في نصيبه أن يأخذ شريكه بحصته من الكراء وله منعه من السفر حتى يعامله على ذلك أو ينفصلا من المركب ببيعه وقسمة ثمنه، قيل والدواب والعيير حكمها حكم المركب)(48).

لعل ما يمكن استخلاصه من هذه النوازل والفتاوى أن الفقه الإسلامي كان نزاعاً إلى المصلحة العامة التي تقضي بضرورة إصلاح المركب قصد الانتفاع به، ولا- يجب أن يترك خرباً دون إصلاح.

وفي الوجه الآخر من أوجه التعامل البحري، أن يكون المتعاملان في المركب على سبيل القراض(49)، لا- على سبيل الشركة، وقد ناقش الفقهاء القراض في السفن، ووقفوا عنده طويلاً مبينين مختلف الأضرار التي قد تلحق المتقارضين، فإذا قدم أحد الطرفين (وسيلة الإنتاج) السفينة أو الدابة وقام الآخر بالاشتغال عليها على أن يكون لكل واحد منهما نصف الكسب، فإن مالكا كره هذا الأمر ما لم يكن الشريك الثاني قد اشتغل على الدابة أو السفينة، فإن عمل فيها فإن ما خلفته هذه السفينة من كسب يكون كله للحامل عليها، ولا- يكون لصاحب السفينة إلا أجره الكراء(50).

وإذا قام صاحب السفينة بدفع السفينة والمال إلى جماعة ما قراضاً بينهما، فاشتراط صاحب المركب والمال أن يكون له الثلثان ممّا كسبت السفينة والثلث الآخر يكون للمشتغلين عليها، ففي هذه النازلة أفتى أشهب بفسخ العقد بين الطرفين واعتبره قراضاً فاسداً واشتراط زيادة العامل أجير يكون له أجره وكراء ما حمل في مركبه، والربح والخسارة بينهما بحسب يوم العمل؛ ليكون كسب يوم لأحدهما وكسب اليوم الثاني للطرف الآخر(51).

وبعد استعراضنا لهذه الحالات المتعلقة بأجرة كراء السفن والمشاكل التي طرحتها ورأي الفقهاء فيها، فهل يمكننا أن نتحدث عن قانون بحري أوجده الفقه الإسلامي يتولى حماية المتعاملين في البحر؟ رغم ما يمكن أن تثيره عبارة (القانون البحري) من تحفظ، وذلك بالنظر إلى أن القانون البحري لم يظهر بشكل واضح إلا- في العصور الحديثة، عندما ظهرت العديد من الإجراءات التي تنظم عمليات الإبحار، وتتولى فك النزاعات الدولية حول مناطق الإبحار الإقليمية والدولية، واستعمال الموانئ ومطاردة القرصنة، ومع ذلك يمكن أن نرجع أصول القانون البحري الحديث إلى القوانين السابقة سواء الإسلامية منها أم التي عرفتتها الأمم السالفة؛ إذ التجربة الإنسانية لا- تنطلق من فراغ وإنما تستند إلى الموروث(52) لتأسيس قوانين تتكيف مع مستجدات العصر، والفقه الإسلامي عندما تعرض لفك النزاعات التي كانت تظهر بين أرباب السفن والتجار حول الحمولة وثمان الكراء وتخفيف الحمولة والشركة في المراكب والقراض، يعطينا انطباعاً على بداية صياغة قوانين يلتزم بها المشتغلون في البحر.

الحواشي

(* أكاديمي من المغرب).

1- لم نعثر في المصادر التي أمكن الاطلاع عليها أن الدولتين المرابطية والموحدية لجأتا إلى كراء السفن من الدول النصرانية، وإن كانتا قد لجأتا إلى طلب المساعدة من الدول الإسلامية - كما حدث بالنسبة للمرابطين مع بني عباد إبان رغبتهم في فتح سبتة، إلا أن ذلك كان متزامنا مع المرحلة الأولى من تاريخهم، لكن إبان قوة الدولتين، فإنهما أبدتا اهتماما متزايدا بوحدات الأسطول، وهو ما مكنهما من تحقيق (اكتفائهما) الذاتي من القطع البحرية ولا- أدل على ذلك من طلب المساعدة البحرية التي طلبها صلاح الدين الأيوبي من المنصور الموحدي، إلا- أن هذا الوضع سيتغير مع 610 هـ/1212م عندما دخلت بلاد المغرب في دوامة الصراعات السياسية والتجزئة المجالية.

2- Dufourcq (Ch.E), L'Espagne Catalane et le Maghreb, au 13ème et 14ème siècle, P.H.F.1966, p 541-542.

3- نصّت مختلف المعاهدات التي وقعت بين السلطة الحفصية بتونس وجنوة طيلة المدة الممتدة بي-ن 1236 و 1343م، على أخذ السلطة الحفصية ثلث السفن الجنوبية الراسية بالموانئ الحفصية عند حاجتها لذلك، مصطفى نشاط، جنوة وبلاد المغرب من سنة 609هـ إلى سنة 759هـ، كلية الآداب وجدة، 1998م، ص184.

4- عبد الهادي التازي، التاريخ الدبلوماسي للمغرب، مطبعة فضالة، المحمدية، 1986م، مجلد 5، ص250-251، وقد نصت معاهدة 794هـ/1392م بين تونس والبندقية بوضوح على هذا المبدأ.

5- أحمد عزاوي، الغرب الإسلامي من خلال رسائله، كلية الآداب، الرباط، ص522.

6 - AMARI (Michel) , Diplôme Arabi del Archivo Fiorentino, Publicat Percura.s.d, p5.

7- Maximilano (A.Larco) , Los documentos Arabes duplomaticos del archivo de la Rona Dearucon, Madrid. 1940. p267.

8- Ibid.

9- L'Espagne, op.cit p171.

10- Ibid.

11- Ibid, p171-172.

12- Ibid.

13- مصطفى نشاط، م.س، ص205.

14- نفسه.

15- البراءة وثيقة تسلمها إدارة المرسى للتاجر تدل على أنه استوفى معاملاته بهذا المرسى، وأدى ما عليه من حقوق، ويكون له الحق في التجارة في كل المراسي التابعة للجهة التي سلمت له وثيقة البراءة، يرجع لـ:

Dufourcq, op.cit, p592.

16- مصطفى نشاط، م.س، ص206.

17- Espagne. , p539 Dufourcq, L .

18- مصطفى نشاط، م.س، ص204.

19- مصطفى نشاط، الصفحة والمكان نفسه.

20- نفسه.

21- كنتريوم يساوي 31, 5 kg مصطفى نشاط، ص205-206.

22- مصطفى نشاط، م.س، ص205-206.

23- ابن أبي فراس، أكرية السفن وأحكام النوتي، تحقيق: مُحَمَّد زهود، ورد في أصول القانون البحري، ط.1، 1993م، ص35.

24- أكرية السفن، الصفحة نفسها.

25- نفسه، ص36-37-38.

26- نفسه، ص35.

27- نفسه.

28- نفسه.

29- ابن رشد، البيان والتحصيل والشرح والتوجيه والتعليل في مسائل مستخرجة، تحقيق: جماعي، ط1، دار الغرب الإسلامي، 1984م، ج9، ص85.

30- أورد أحد الباحثين أن الإردب يساوي طن بحري، لكن لم يحدد كم يساوي من الكيلوغرامات، مُحَمَّد بشير الكافي، قاموس المصطلحات البحرية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط1، 1981م، ص9.

31- ابن رشد، م.س، ج 9، ص 77-78.

32- نفسه، ج 9، ص 78.

33- ابن أبي فارس، م.س، ص 42.

34- ابن رشد، م.س، ج 9، ص 148-149-151.

35- نفسه، ج 9، ص 148.

36- أكرية السفن، ص 41.

37- مثل عبد الله بن نافع وأصبغ وأشهب، أكرية السفن، ص 39-40-41-42.

38- نفسه، ص 39 و 40.

39- أكرية السفن، ص 39 و 40.

40- نفسه، ص 43-48.

41- نفسه، ص 48.

42- نفسه.

43- أكرية السفن، م.س، ص 49.

44- أكرية السفن، م.س، ص 69-70-71، 24، ابن رشد، فتاوى ابن رشد، تحقيق: مختار التليلي، ط 1، دار الغرب الإسلامي، 1987م، سفر 2، ص 836-846-847. الونشريسي أبو العباس، المعيار المغرب، أخرجه جماعة بإشراف مُحَمَّد حجي، طبع وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية. المملكة المغربية، د.ت. ج 8، ص 224-225-309-312 و ج 9، ص 111-418.

45- مُحَمَّد الطويل، النقل والتنقل في المغرب خلال العصر الوسيط، كلية الآداب الرباط، ص 239-240. ويستثنى الباحث الفترة الأولى من الحكم الدولة الموحدية، التي يرى فيها أنها كانت فترة سعى فيها المخزن إلى حماية التجارة المغربية ومحاولة التخلص أو تجاوز دور الوساطة التجارية إلى غزو أسواق جديدة.

46- أكرية السفن، م.س، ص 69.

*- في المعيار لم ترد هذه النقطة، ذكر فقط أن تكون قيمة الخراب مائة ومصلوحا مائتين ج 8، ص 312.

47- أكرية السفن، م.س، ص 69. المعيار، ج 8، ص 312-313-314.

48- المعيار، ج 9، ص 418 والمعلومات نفسها في ج 8، ص 308 وكذلك فتاوى ابن

رشد، سفر 2، ص 836 وص 846-847.

49- اهتمت مختلف كتب الفقه بقضية القراض، وجعلته وجها من أوجه الشركة، لهذا كثيرا ما نجده مصنفا ضمن باب الشركة، وكان هذا النوع من المعاملات يعرف عند أهل المدينة بالقراض، ويعرف عند أهل العراق بالمضاربة، والقراض كان معروفا في الجاهلية فأقره الإسلام، وهو أن يدفع شخص لشخص قدرا من المال للتجار به على أن يكون الربح بينهما مناصفة أو بحسب ما نص عليه العقد، إما النصف أو الثلث أو الربع، واجمع الفقهاء أن لا ضمان على المتعامل بالمال على القراض؛ لأن المقارض أمين مقبول قوله من ضياع المال أو تلفه ما لم يثبت كذبه، وكرهوا كذلك التنصيص على الضمان في العقد، واعتبروه عقدا فاسدا؛ لأن فيه مزيدا من الضرر، فهذا فضلا عن أن القراض أصلا فيه غرر. لمزيد من التفاصيل حول القراض يرجع لأبي الوليد محمد بن أحمد بن عبد الله بن محمد بن رشد القرطبي، شرح بداية المجتهد، تحقيق: عبد الله العبادي، ط 1، دار السلام مجلد 4-1995م، ص 1829-1835-1836. أبو عمر يوسف عبد الله بن محمد بن عبد البر الفهري القرطبي، الكافي في فقه أهل المدينة المالكي، ط 1، بيروت، 1987م، ص 384-385، عبد الرحمن الجزيري، كتاب الفقه على المذاهب الأربعة، بيروت 1999م، مجلد 2، ص 303.

50- أكرية السفن، م.س، ص 69-70-71.

51- نفسه، ص 70-71.

52- حول هذه المسألة يرجع لـ: إدريس الضحاك، قانون الملاحة البحرية الخاص بالمغرب، ط 1، الرباط، 1989م، ص 9، هامش 1.