

البحر في فقه النوازل بالمغرب الأوسط إشكالات السفر، التجارة والجهاد

The Sea in the Fiqh of Nawāzil in the Central Maghreb

Issues of Travel, Trade, and Jihād

نور الدين مسعودي(*)

جامعة عمار ثلجي الأغواط no.messaoudi@lagh-univ.dz

تاريخ الاستلام: 2025/12/ 22 تاريخ القبول: 2026/05/ 18 تاريخ النشر: 2026/06/ 08

نحاول من خلال هذا البحث التركيز على أهمية النوازل الخاصة بالبحر، ودورها في تنظيم علاقة الإنسان المغاربي بالبحر خلال فترات ازدهار الملاحة في المغرب الإسلامي في ضوء الشريعة الإسلامية، فهذه النوازل لم تكن مجرد أسئلة فقهية، بل هي عبارة عن تجارب أظهرت لنا كيف كان البحر فضاءاً للتجارة والحج والتنقل ومجالاً للصراع أحياناً، ومن خلالها نكتشف قدرة الفقه المالكي على التعامل مع الواقع البحري تعاملًا عملياً مرناً، يستجيب لمخاطر الملاحة وتقلباتها، ويقدم حلولاً تحفظ حقوق التجار وأصحاب السفن والحجاج. كما تكشف هذه المادة الفقهية عن تداخل العوامل الاقتصادية والسياسية مع الاعتبارات الشرعية، بما يوضح أن البحر شكّل محورا مهماً في حركة المجتمع والدولة. ولذلك تمثل النوازل البحرية وثيقة فريدة يمكن الاعتماد عليها لكتابة تاريخ البحر في المغرب الأوسط، لأنها تنقل تفاصيل دقيقة عن حياة الناس، وطبيعة تعاملهم مع البحر، والأنظمة التي حكمت حركته وممارساته، مما يجعلها مفتاحاً أساسياً لفهم خصوصيات هذا التاريخ

الملخص

المغرب الأوسط؛ البحر المتوسط؛ النوازل؛ المذهب المالكي؛ الحج.

الكلمات الدالة

Abstract:

This study seeks to highlight the importance of maritime nawāzil and their role in regulating the relationship between Maghribi society and the sea during periods of flourishing navigation in the Islamic West, in light of Islamic law. These nawāzil were not merely legal questions; they were lived experiences that reveal how the sea functioned as a space for trade, pilgrimage, mobility, and at times conflict. Through them, we discover the Maliki school's remarkable capacity to engage with maritime realities in a practical and flexible manner, responding to the risks and uncertainties of seafaring, and offering solutions that protected the rights of merchants, shipowners, and pilgrims.

* المؤلف المرسل.

This legal material also uncovers the interplay between economic and political factors and legal considerations, showing that the sea formed a central axis in the life of both society and the state. For this reason, maritime nawāzil constitute a unique source for reconstructing the history of the sea in the central Maghrib, for they provide precise details about people's lives, their interactions with the sea, and the systems that governed maritime activity. They therefore serve as a key to understanding the distinctive features of this historical experience.

Keywords: Central Maghreb; Mediterranean Sea; Nawāzil; Maliki School of Law; Hajj.

1. مقدمة:

يعتبر البحر أحد أهم الفضاءات التي طبعت تاريخ المغرب الأوسط، ليس فقط بصفته منفذاً جغرافياً للتواصل مع الضفة الشمالية للمتوسط أو مجالاً للصراع السياسي والعسكري، بل أيضاً باعتباره عنصراً فاعلاً في الحياة الدينية والاجتماعية والاقتصادية لسكان المنطقة. فقد ارتبط البحر برحلات الحج إلى الديار المقدسة، وبنشاط التجارة العالمية، كما كان ساحة للمواجهات العسكرية مع القوى المسيحية الأوروبية. وفي ظل هذه العلاقة التي ربطت بين إنسان المغرب الأوسط والبحر برزت عدة إشكالات فقهية كان لا بد للعلماء والفقهاء أن يتفاعلوا معها عبر فتاوى ونوازل اجتهدوا من خلالها في معالجة ما استجدّ من قضايا تتعلق بالحياة البحرية.

في هذه الورقة البحثية سنسلط الضوء على بعض الإشكالات التي تتعلق بكيفية تعامل فقهاء المغرب الأوسط مع قضايا البحر من خلال فقه النوازل. وما الذي تكشفه هذه الفتاوى من أبعاد دينية واقتصادية واجتماعية وسياسية لعلاقة إنسان المغرب الأوسط بالبحر؟.

2. البحر المتوسط بحيرة إسلامية:

قبل بزوغ فجر الإسلام، كان البحر المتوسط يُشبه بحيرة واسعة تخضع للنفوذ السياسي والحضاري الروماني. وكان العالم الروماني مقسماً إلى قسمين رئيسيين: شرقي يسيطر عليه الطابع الهيليني، المعروف بالإمبراطورية البيزنطية، وغربي تقاسمه الغزاة الجرمانيون الذين أقاموا فيه ممالك تسعى جاهدة لدمج تقاليدهم الجرمانية الأصيلة مع عناصر الحضارة الرومانية وتنظيماتها

الموروثة. رغم هذا الانقسام، لم يفقد البحر المتوسط هويته الرومانية الأساسية. فإن كانت الوحدة السياسية التي كانت تربط ضفافه تحت راية واحدة قد تلاشت، فقد حل محلها رابط أقوى لا يقل متانة: المسيحية، التي انتشرت على جميع شواطئه ووحدت شعوبه في اتجاه فكري وروحي متآلف إلى حد كبير¹. لم تكن الكنيسة وحدها العامل الرئيسي في الحفاظ على هذه الوحدة بين بلدان البحر الأبيض، بل إن مكونات الحضارة والإدارة الرومانية كانت راسخة بقوة وثبات، بحيث لم تغير الغزوات الجرمانية والتحولت السياسية منها إلا القليل. فقد بقيت الأراضي تُزرع وتُستغل وفق الأسس نفسها التي سادت في عصر الرومان².

هكذا، سيطر الطابع اللاتيني على جميع البلدان المحيطة بالبحر المتوسط وعلى جزر حوضيه الشرقي والغربي، وانتشر نخط موحد في موانئه، نراه في القسطنطينية وسالونيك وإفسوس وأنطاكية وصور والإسكندرية، وكذلك في بيزا وجنوا ومرسيليا، وسبته وبونة وقرطاجنة وسرقوسة، وغيرها الكثير... حتى إن المسافر كان ينتقل بين هذه الموانئ - شرقًا وغربًا، شمالًا وجنوبًا - دون أن يشعر بغربة أو ابتعاد عن الجو العام الذي اعتاده. واستمر النشاط التجاري بين ثغور البحر رغم سيطرة الجرمان على معظم شواطئه وانتشار القراصنة في أحواضه العديدة³.

لم تكن الدولة الرومانية تهتم اهتماما خاصا بالأسطول التجاري، إذ لم تكن روما ميناء رئيسيا؛ فكانت السفن ترسو في ميناء صغير مقابلها على الساحل. ولم يكن اللاتين شعبا بحريا بطبيعته، كما أن الأجزاء الغربية لم تكن تنتج سلعا أو مصنوعات تصدّر إلى الخارج. بل كانت إيطاليا الرومانية تعتمد على الواردات من الخارج، مما جعل اهتمام سكان موانئها ينصب على إعداد ما يمكنهم مقايضته، مثل الأخشاب والحديد والقصدير والفراء، ليحملة القادمون من بعيد، مقابل ما يجلبونه من قمح وزيت ومنسوجات وعلطور وبخور وبردي؛ وكلها منتجات شرقية أو إفريقية ينقلها تجار المشرق إلى موانئ الغرب⁴. وتحمل أهل سواحل الشام، المعروفون في نصوص العصر بالسوريين، العبء الأكبر لهذه الملاحة البحرية، وكانوا يديرون التجارة في البحر المتوسط، ولهم جاليات تجارية في كل موانئه. شاركهم في هذا الدور اليونانيون واليهود؛ فالإونيانيون مذكورون دائما إلى جانب السوريين، أي أن جالياتهم الكبيرة كانت في موانئ غرب

المتوسط، أما اليهود فقد توغلوا في البر الداخلي وازداد عددهم في مدنه، ولهم مركز رئيسي هام في مرسيليا، ينتشرون منه في حوض الرون وبلاد وسط غالة وشمالها. وإلى جانب هؤلاء، يشير المؤرخ هنري بيرين إلى جماعات من المغاربة كانوا ينقلون البضائع من إفريقية إلى موانئ غالة. وبفضل جهود هؤلاء جميعًا، بقي النشاط التجاري حيًا في البحر الأبيض حتى نهاية القرن السابع الميلادي⁵.

عندما انتقل الحكم إلى بني أمية أصبح مركز الخلافة الإسلامية في دمشق حيث منطقة نفوذ الخليفة الجديد معاوية بن أبي سفيان؛ وبذلك صارت عاصمة الدولة أكثر قربا من شواطئ البحر المتوسط مما جعل السياسة الأمويون وقادة عسكرهم يزدادون تعلقًا بالمتوسط واهتماما بالتوسع فيه وتطوير إمكانياتهم البحرية، مما جعلهم يقررون توسيع عمليات الفتح، وبدؤوا يتطلعون ويمهدون الطريق لفتح القسطنطينية والجزر المتوسطية⁶، كصقلية التي فتحت على يد أسد بن الفرات سنة 212هـ، وعلى الرغم من أن العباسيين أهملوا بلاد المغرب والبحر المتوسط وولوا وجوههم شطر المشرق، إلا أن المغاربة والأندلسيين اهتموا بالبحرية وخاصة مع الاضطرابات التي عرفت الإمبراطورية البيزنطية مع بداية القرن الثالث الهجري، حيث استغل مسلمو المغرب والأندلس تلك الاضطرابات لبسط سيادتهم على البحر المتوسط الذي أصبح بحيرة إسلامية⁷.

يقول ابن خلدون معلقا على انخياز الأوربيين نحو الشمال الشرقي والجزر الرومانية جزاء تغلب المسلمين على النصارى في البحر المتوسط: "والمسلمون خلال ذلك كله قد تغلبوا على كثير من لجة هذا البحر وصارت أساطيلهم فيهم جائية وذاهبة، والعساكر الإسلامية تجيز البحر في الأساطيل من صقلية إلى البر الكبير المقابل لها من العدو الشمالية فتوقع بملوك الإفرنج وتخنن في ممالكهم... وانحازت أمم النصرانية بأساطيلهم إلى الجانب الشمالي الشرقي منه من سواحل الإفرنج والصقلية وجزائر الرومانية لا يدعونها وأساطيل المسلمين قد ضربت عليهم ضراء الأسد على فريسته، وقد ملأت الأكثر من بسيط هذا البحر عدّة وعددا، واختلفت في طرقه سلما وحربا، فلم تظهر للنصرانية فيه ألواح"⁸.

3. القراض البحري:

يُعدّ القراض البحري من أبرز صور المعاملات التجارية التي عرفها فقهاء الغرب الإسلامي في العصور الوسطى، وقد شكّل أحد الدعائم الأساسية في حركة التجارة بين ضفتي البحر المتوسط. والقراض في أصله عقد مضاربة، يقوم على أن يدفع ربّ المال مالا إلى عامل يتجر به، على أن يكون الربح بينهما حسب ما يتفقان عليه، والخسارة على رأس المال إلا إذا ثبت تعدّي العامل أو تفريطه⁹. غير أن القراض البحري تميز عن غيره من أنواع القراض بارتباطه برحلات البحر، وما يكتنفها من مخاطر العدو والغرق والنهب والعواصف، فظهرت نوازل كثيرة عاجلت حالات ضياع المال أو هلاكه أو فوات المقصود بسبب الخوف أو الحرب، مما أتاح للفقيه المالكي أن يُطوّر فقهاً واقعياً مرناً يتفاعل مع شروط السفر البحري وخصوصياته.

وقد أبرزت كتب النوازل في بلاد المغرب، نماذج دقيقة من هذه المعاملات، تُظهر وعي الفقهاء بتوازن الحقوق بين رب المال والعامل، مع مراعاة الأعراف التجارية البحرية، والظروف القاهرة التي قد تحول دون تمام الصفقة. ومن ثمّ أصبح القراض البحري مظهراً من مظاهر تكييف الفقه الإسلامي للواقع الاقتصادي البحري، ووسيلة لضمان استمرار النشاط التجاري ضمن ضوابط الشرع وعدله. خصوصاً وأن الموانئ الساحلية لمدن بلاد المغرب الأوسط، شكّلت فضاءات اقتصادية نشطة احتشدت فيها وفود التجار من مختلف الأجناس والبلدان¹⁰. فقد كانت الأسواق تجمع بين المسلمين الوافدين من أرجاء العالم الإسلامي، إلى جانب التجار النصارى واليهود، بل إن التبادلات التجارية تعدّت أحياناً هذه الفوارق الدينية لتشمل صفقات مشتركة بين مسلم ونصراني أو بين يهودي ومسلم. هذا التنوّع في الأنشطة والمعاملات، الذي ظهر منذ المراحل المبكرة من العصر الوسيط، فرض على الفاعلين الاقتصاديين ابتكار أساليب جديدة تضمن استمرارية التبادل في ظل الضوابط الشرعية التي تحرّم الربا. فابتدع التجار المسلمون صيغاً تجارية توافق الشريعة، وأقرّ الفقهاء جملة من الحلول التي تيسّر حركة التجارة دون الوقوع في المحذور¹¹. ويلاحظ أن القراض الإسلامي يجد نظيراً له في العقود الأوروبية المعروفة باسم الكوماندا (Commenda)، والتي ظهرت في إيطاليا خلال القرون الوسطى،

خاصة في البندقية حيث سُمّيت (Colleganza) وقد نشأت هذه العقود في سياق اتساع النشاط التجاري وتزايد رؤوس الأموال وتنامي المشاريع المشتركة داخل الأسر وخارجها. وفي القرنين الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين، أصبحت الكوماندات عقوداً رسمية موقعة بين طرفين أو أكثر، تحدد المدة والمسؤوليات ونسب الأرباح. في هذا الإطار، كان المستثمر المقيم يقدم رأس المال كاملاً، بينما يتولى الشريك المسافر التجارة في البحار دون مساهمة مالية¹².

في بلاد المغرب، لعب عقد القراض دوراً محورياً في تحريك المبادلات، لكنه أثار نقاشات فقهية واسعة داخل المذهب المالكي، خاصة في إفريقية والمغرب الأقصى. وقد تناول الفقهاء قضايا تتعلق بإثبات الشراكات والديون والميراث، مثل قضية الرجل المعروف بـ"تبضيع التجار" الذي توفي في المغرب وخلف دنائير دون وصية، فادّعى جماعة من التجار حقوقاً مالية مختلفة عليه، ما استدعى اجتهادات فقهية دقيقة¹³. وسئل أبو محمد عمن دفع قراضاً لصاحب مركب على أن يحمل سلعة بغير كراء والربح بينهما. فأجاب: القراض فاسد للزيادة المشترطة على العامل، وله إجازة مثله في عمله وكراء مركبه، ولرب المال ربحه وخسارته¹⁴. في إحدى النوازل الفقهية التي رواها الإمام المازري (ت 536هـ)¹⁵، سئل عن عامل دُفع إليه قناطير من المال لبيعها في توزر بأجرة معلومة، مع إذن في التصرف ببقيتها قراضاً يُقتسم ربحه ثلثين له وثلثا لرب المال، فأعلن العامل صراحة أنه لن يشتري سلعة معينة إلا لنفسه بماله الخاص، وجمع في الرحلة أموالاً شخصية من كراء دوابه وأجرة إجارته من آخرين وسلف على زيت، فاشترى بها لنفسه احتياطاً من حوادث الطرق، ثم عاد سالماً وسلم كل ذي حق حقه. ادّعى رب المال الأول أن ما جلبه العامل لنفسه من رأس مال القراض، فأفتى المازري بأن القول قول العامل مع يمينه، وما اشتراه ملكاً خالص له؛ لأن الأصل براءة الذمة، ولم تثبت بيّنة على اختلاط المالكين، وإعلان الفصل والاحتياط من المخاطر مبرر شرعي، فلا يلحق الربح الشخصي بالقراض، ولا يستحق رب المال فيه شيئاً، مُظهرًا بذلك دقة الفقه المالكي في تمييز العقود المركبة وحماية استقلال التجارة الشخصية ضمن ضوابط الشرع¹⁶.

وسئل عن رجل دفع مالا قراضاً لعامل يسافر به إلى المشرق وكتباً وثيقة، فاشتري العامل بضاعة وحملها في مركب، فلما بلغا (لاندوشة) انفتح المركب وخيف غرقه فردّ سالماً إلى المهديّة، فدفع العامل البضاعة إلى رب المال وطلب الوثيقة، فادّعى رب المال أن البضاعة لم تنزل مشدودة للسفر في الزمان المقبل، ثم أخذ أضعاف المال من غيره عند إقبال الزمان ونسي طلب الوثيقة، فبقي العامل معه نحو خمس عشرة سنة دون أن يذكر رب المال شيئاً عليه حتى مات، وقد خاصمه قبل موته بسنة على عشرة دنانير فقط فأنكر العامل وقال "مالك عليّ شيء" وحلّقه القاضي ببعض الرباط بحضور بينة ولم يذكر غير ذلك، ثم قام أحد الورثة بالوثيقة يطالب العامل فأنكره وقال: لو بقي له عندي شيء لخاصمني عليه؛ فأجاب بأنه إذا ثبت طول المدة واجتماعهما وتمكّن رب المال من الطلب وحاجته إلى ماله ودعواه بالعشرة دنانير دون غيرها واستحلافه، وعُلم رجوع المركب بالسلعة من منتصف الطريق، فالقول قول العامل يمينه أنه ردّ المال لقوة شبهة القراض فيبرأ، ولو قويت القرائن سقطت اليمين عنه لتحقيق الأمر ومشاهدة الأحوال¹⁷.

تتناول هذه النازلة مسألة القراض البحري وما قد يطرأ عليه من أخطار أثناء السفر، وملخصها أن تاجراً دفع إلى بحار دنانير مرابطة على وجه القراض ليسافر بها إلى صقلية، ثم غاب ربّ المال. وبعد عودة البحار وسؤاله عن المال، قرر أنه أثناء الرحلة كان في قارب صغير غير قاربه المعتاد، وأنه لما اقترب من (نكيلة) أشير إليه من حصن الركّام بأن العدو قريب، فخشى على المال، فسلمه إلى قائد الحصن أمانة. وقد أجاب المفتي بأن القول قول البحار مع يمينه، إذ يدّعي أمراً يحتمل الصدق ولا يمكن إقامة البينة عليه في موضع الخطر، فحكم له باليمين على أنه طرأ خوف في البحر، وأنه دفع المال إلى من في الحصن، ويُضيف في يمينه قوله: «وما خنت، وما تسلفت، ولا دفعتها إلا بعينها». ويُفهم من جواب المفتي اعتماد قاعدة فقهية أصيلة في المعاملات، وهي أن العامل في القراض أمين لا يضمن إلا بالتعدي أو التقصير، وأن قوله مقبول مع اليمين إذا ادّعى تلف المال أو ضياعه في موضع لا تُقام فيه بينة، كالأسفار

البحرية ومواطن الخطر. كما تؤكد النازلة على اعتبار الأعذار الطارئة في العقود، وأن الخوف المتيقن يرفع الضمان إذا روعيت فيه الأمانة¹⁸.

تتناول هذه النازلة مسألة التنازع في صفة المال المسلم للعامل: أهو على وجه القراض أم البضاعة، وملخصها أن امرأة دفعت إلى رجل من قرباتها حلياً وخاتماً من ذهب ودملجاً من فضة لبيعها بصقلية وبشترى بثمانها طعاماً يعود به إلى المهدية، على أن يكون بينهما نصف الربح. ثم ادّعى وكيلها أن المال لم يُسلم على وجه القراض وإنما كان بضاعة لقراءة بينهما. فأجاب المفتي بأن القول قول المرأة، لأن الأصل عدم المشاركة حتى يُثبتها العامل. غير أنه يُراعى حال العامل؛ فإن كان ممن يتعامل عادة بالقراض أو يأخذ أجرة على البضاعة، أُعطي الأقل من نصيبه في القراض أو أجرة المثل. أمّا إن لم يكن ممن يتجر للناس عادةً، فالقول قول المرأة مع يمينها. وتؤسس هذه النازلة على قاعدة فقهية هامة مفادها أن القول قول منكر القراض مع يمينه، وأن العرف المهني والعلاقات الاجتماعية يُعتبران من القرائن المرجّحة في مثل هذه المنازعات، مما يعكس مرونة فقه النوازل في مراعاة العرف والسياس الاجتماعية في الحكم القضائي¹⁹.

4. السفر البحري للحج بين الخوف والواجب الشرعي:

شكّل الحج في الغرب الإسلامي واحداً من أعقد الأسفار وأشدّها خطراً، سواء بسبب صعوبة الطريق البري عبر صحراء إفريقية ومصر، أو بسبب التقلبات السياسية وتقطع السبل. ولأجل ذلك كثرت الاستفتاءات الواردة إلى فقهاء المذهب المالكي حول حكم ركوب البحر عند تعذر البر، خاصة مع اضطراب الأمن في طرق الصحراء وازدياد اعتماد الحجاج على المراكب النصرانية التي كانت تُسيّر بين إفريقية والإسكندرية وبلاد المغرب. فقد سئل الإمام اللخمي عن أمر الحركة إلى الحج، وطريق البر في هذا الوقت متعذر، فأراد ركوب البحر فخاف أيضاً من ركوبه وقيل له أن الغالب عليه الغرور والخوف من الروم والتغريب بما يُتقى على المراكب وأنت معذور في ذلك. فهل يسوغ في مذهبك ركوب البحر على ما يخشى؟ وهل يلزم الرجل في هذه الأوقات المبادرة بالحج أو التراخي لأحوال القطاع في الطريق؟ وهل هو مأثوم إن

تراخي وأدركه الموت قبل أن يحج وهو واجد لم يمنعه إلا خوف البر وركوب البحر على الغرر؟ وقد ذكر لنا عن بعض الشيوخ الفقهاء المتقدمين أنه رأى أن فرض الحج قد سقط ولا يَأْتَم من تأخر في هذه الأحوال، فبين لنا مذهبه في ذلك. فأجاب بأن الخوف الغالب يُعَدّ عذراً شرعياً يرفع الإلزام. ورأى أن الحج لا يلزم من طريق الإسكندرية إلى مكة في تلك الظروف، ولا يَأْتَم من أخره لذلك السبب²⁰. وسئل المازري عن رجل أراد السفر بحراً فغلب عليه الخوف، فأجابه: "اصبر حتى يتيسر الطريق الآمن، فالله يأجرك على نيتك ويعظم أجرك"²¹.

وُتَعدّ النازلة التي وُجّهت إلى الإمام المازري مثالا بليغا على مقدار الحيرة والخوف اللذين كانا يعتريان الراغبين في الحج، فقد كتب إليه أحد الصالحين يشكو تعذر الطريق البري، ورغبته في ركوب البحر مع ما فيه من أخطار، ويطلب بيان الحكم الشرعي في مبادرة السفر. فجاء جواب المازري محمّلاً بنبرة وعظمية وروحية، تؤكد لزوم التقوى والتهيؤ للأخرة، والتنبيه على كثرة الفتن، ثم خلص إلى أن الركوب لا يُستحب في تلك الحال، وأن الصبر حتى يتبين أمن الطريق أولى وأحوط، إذ لا يُقدم العبد على ما يُخشى فيه الهلاك²². ويميل ابن محرز إلى معالجة المسألة من منظور أصول المذهب، مبيناً أن الحج عند مالك على التراخي، وأن المكلف لا يُلزم بالفور إلا إذا تحققت ضرورة حقيقية، قياساً على من خشى العنت ففرض عليه الزواج في الحال، وبذلك لا يكون المكلف مضطراً لركوب البحر فوراً ما لم يغلب على ظنه فوات الفريضة. أما السؤال المتعلق بالسفر في مراكب النصارى، فقد كان مسألة واقعة متكررة، إذ اعتاد سكان إفريقيا والمغرب ذلك لعدم تيسر غيره. وقد شبه ابن عرفة هذا السفر بالتجارة إلى أرض الحرب، وفيها شدة كراهة عند المتقدمين خشية الغدر، لكنه لاحظ تعيّر الحكم بتغيّر الأحوال السياسية؛ فإن كان سلطان تونس قويا يُهاب النصارى غدره خفّ الحكم، وإن كان ضعيفاً عادت المسألة إلى دائرة الخطر. ورغم هذا، فقد عُرف عن فقهاء معتبرين كالقنّاب الفاسي وابن إدريس البجائي²³، أنهم ركبوا البحر في مراكب النصارى للضرورة، مستندين إلى قاعدة ارتكاب أخف الضررين عند تعذر طريق البر²⁴.

ويُقدّم الإمام السيوري²⁵ رحمه الله معالجة فقهية لمسألة وجوب المبادرة إلى الحج فور الاستطاعة، فيؤكد أن وسائل السفر في عصره وخاصة السفر البحري، كانت متوفرة غالباً، وأن السفر البري وإن كان فيه مشقة فإن الغالب فيه السلامة عند الانتقال من بلد إلى بلد وبين المراحل، وهذا كله يقتضي وجوب المسارعة إلى أداء فريضة الحج بمجرد توفر الاستطاعة الشرعية دون تأخير. أما التأخير عن الحج مع وجود القدرة فلا يُرخص فيه شرعاً إلا في حالة واحدة يغلب فيها على ظن المكلف حصول ضرر جسيم على نفسه أو ماله أثناء السفر، أو أن التأخير هو السبيل الوحيد ليتمكن من أداء الحج أصلاً (كمن يخشى أن يموت قبل التمكن لو سافر في ذلك العام لمرض أو نحو ذلك)، فحينئذ يباح له التأخير، وهذا التقرير من السيوري يُظهر شدة حرصه على حفظ هذه الفريضة وحث الناس على المبادرة إليها ما دامت الاستطاعة قائمة والطريق مأموناً غالباً²⁶.

ويذكر الونشريسي نازلة تتعلق بغرق سفينة تحمل حجاجاً مغاربة قرب الإسكندرية سنة 779هـ، وما ترتّب على ذلك من أحكام فقهية تتعلق بالمفقودين، فقد سئل الفقيه أبو سعيد بن كَبّ عن كيفية إثبات وفاة من كانوا على السفينة، وعن وضع ورثتهم، وحكم زوجاتهم، ووضع الوكلاء الذين كانت الأموال مودعة بأيديهم. يقرر أبو سعيد أنّ أول خطوة هي إثبات رسم قضائي يشهد فيه العدول بأن الشخص المعني ركب السفينة في وقت معلوم، وأنها فُقدت بأكملها في موضع محدد، وأن الخبر الشائع المستفيض بين الناس، على وجه يفيد العلم واليقين، أنها غرقت بمن كان فيها. فإذا ثبت هذا الرسم، يضرب القاضي أجلاً مدته سنة كاملة يبدأ من يوم الحكم. فإن مرّت السنة دون أن يظهر خبر عن حياة المفقود، حكم القاضي بوفاته لكون الغرق سبباً ظاهراً، فتعقد زوجته عدة الوفاة، ويقسم ماله بين ورثته، عملاً برواية أشهب وابن نافع عن مالك، وهي الرواية التي جرى بها العمل في الأندلس. أما خلال السنة التي تسبق ثبوت الحكم، فإن الشخص يُعامل بحكم الحي: تبقى نفقة الزوجات جارية، ويظل الوكيل أميناً على المال ما لم يثبت عليه خلاف ذلك، ويُعطى أجرته بأجرة المثل إن لم تكن هناك شهادة مضبوطة عليه، لكن بعد الحكم بموته، لا نفقة للزوجة في العدة لأنها تعتبر في حكم المتوفى عنها

زوجها. كما لا يُرجع على الزوجات والأولاد بما أنفقوه من ماله خلال السنة، لأنها نفقة جرت في مدة المعاملة بحكم الحياة، بخلاف ما لو ثبتت وفاته قبل الغرق بيقين، فحينها يُرجع عليهم بما أنفقوه بعد تاريخ موته الحقيقي²⁷.

وما يمكن ملاحظته أن النوازل التي ذكرناها تكشف عن الدور البارز الذي أدّاه الفقه المالكي في تنظيم مسار الحج في بلاد المغرب الإسلامي، وعن توازن دقيق بين أحكام الشرع ومقتضيات الواقع، بين أصل الكراهة في التعامل مع مراكب أهل الحرب، وبين الضرورات العملية المفروضة بغياب الأمن في البر. كما تبين مدى تدخل العوامل السياسية كقوة السلطان أو ضعفه مع الاجتهاد الفقهي، إذ يُبنى الحكم على اعتبار المآلات وتقدير المخاطر، بما يجعل هذه النوازل وثيقة الصلة بتاريخ الحج وطرقه، وبفقه الضرورة والموازنات في المذهب المالكي.

5. كراء السفن والمسؤوليات الفقهية للتجار والملاحين:

كان كراء السفن من الممارسات التجارية الشائعة في الموانئ المغربية. وكان بعض أرباب السفن يبالغون في تحميل المراكب سعيا وراء الربح، متجاهلين حدود الأمان البحري، وأثناء العواصف، قد تُلقى بعض البضائع في البحر لتخفيف الحمولة وإنقاذ السفينة، ما أثار خلافات بين التجار وأصحاب السفن. تناول الفقهاء هذه القضايا بإسهاب، فقرر القاضي عياض أن السفينة لا تدخل في المحاصة؛ أي في تقاسم الخسارة، إلا إذا ثبت أن ربانها تعتمد الإبحار في ظروف خطرة متجاسرا، ففي هذه الحالة تُحمّل الشريعة تبعات خاصة²⁸.

وسئل المازري عن شريكين يمتلكان قاربا، وقد اكتراه ركّاب من صقلية، فاختلف الطرفان في المسافة المتفق عليها، فالركّاب يقولون إن الكراء إلى قابس، وأحد الشريكين يوافقهم، بينما الآخر يقول: بل الكراء إلى المهديّة. وكان حكم المازري بأن الشريك الذي صدّق الركّاب يسلم لهم منافع نصيبه من القارب. والشريك المنكر يُطالب باليمين؛ فإن حلف انفسخ الكراء في نصيبه. بينما الركّاب أيضا يُخلفون. يُفسخ ما تبقى من المسافة، وتُباع المنافع، فإن امتنع أحد الشريكين تُردّ المنافع للآخر. ومن أراد منهما الانفصال عن الشركة نُظر في طلبه. والخلاف هنا هو في الثمن لأن اختلاف المسافة اختلاف في مقابل الكراء²⁹.

وسئل الإمام المازري عن وكيل في سفينة، ادّعى جماعة من الركاب أنهم استأجروا منه أماكن فيها، وأنهم سددوا إليه الأجرة، ومعهم وثائق تدعم ذلك، يزعمون أنها بخط يده. أما هو فقد أنكر كل ما نسب إليه من عقد واستلام للمال، ورغب في أن يحلف يمينا واحدة للجميع، بينما طالب الركاب بيمين منفصلة لكل واحد منهم. فأفتى المازري بأنه يجب عليه أن يحلف يمينا خاصة بكل مدّع على حدة، ولا يجوز له الاكتفاء بيمين واحدة تجمع الجميع، ذلك لأن الشخص الواحد هنا يُطلب منه الحلف على حقوق متعددة مستقلة، وكل راكب له عقد خاص بدعواه الشخصية، فلا يتداخل في طلب اليمين أو إسقاطها أو اقتضاؤها مع غيره. ولا خلاف في المذهب المالكي في هذه المسألة³⁰.

6. البحر في فقه الجهاد والسياسة الشرعية:

تعددت في كتب النوازل الاعتداءات التي يتعرض لها أصحاب المراكب والتجار، فقد ذكر الونشريسي (من سافر بمال القراض) في البر لقابس، فسافر فيه ثم رجع في البحر، فأخذه العدو وجميع ما معه، وذكرت بعض النوازل اعتراض لصوص في البحر فأخذوا المتاع وتركوا المركب، وكيف لو كان الروم أخذوا المتاع والمركب³¹.

وسئل المازري عن حكم السفر إلى صقلية بعد ضياعها من أيدي المسلمين، وسقوطها في يد النورمان، فكانت إجابته أنه إذا كانت أحكام الكفر جارية على من يدخلها من المسلمين، فالسفر إليها لا يجوز، حتى ولو كان السفر ضروري من أجل القوت، والدليل قوله تعالى: (يا أيها الذين آمنوا إنما المشركون نجس). فنبه تعالى على أن حرمة المسجد الحرام يجب أن تصان عن ابتذال الكفار ونجاستهم، وأن هذه الحرمة لا يرخص في تركها للحاجة إليهم في حمل الطعام، وجلبه إلى مكة، وكذلك حرمة المسلم لا تنتهك بالحاجة إلى الطعام³².

في هذه النازلة الفقهية، يُستفتى الإمام أبو عبد الله محمد بن عرفة التونسي (ت 803هـ)، عن مسؤولية سادة نصارى (من أهل الذمة) في ضمان قاربٍ أتلّفه عبيدهم النصارى أو استولوا عليه بالهرب بعد تعديهم، مع سابق تقدم المتضرر إلى السادة مطالبًا بتأديب عبيدهم (ثقافتهم) دون استجابة، ثم يُسأل عن الحكم لو لم يحدث هذا التقدم. فيجيب ابن عرفة بعدم الضمان

على السادة مطلقاً، سواء وقع الإنذار أم لم يقع، مُميّزاً بين المماليك والمتلفات غير العاقلة كالحيطان المائلة والبهائم المضرة والكلاب العاقرة؛ إذ يُشترط في الأخيرة إمكانية الضبط الفعلي، فينفع التقدم إلى صاحبها ويوجب الضمان عند الإهمال لكونه مقدوراً على دفعه، بينما لا ينضبط أمر المماليك لكونهم عقلاء أحرار الإرادة نسبياً، فلا يُعَدُّ تقاعس السيد عن تأديهم إهمالاً موجباً للضمان المالي، إذ التعدي فعل مباشر من العبد يُسند إليه جنائياً أو تعزيراً دون انتقال المسؤولية المدنية إلى السيد. ويستند هذا التمييز إلى قاعدة مالكية أصيلة تقصر الضمان بالإهمال على ما يُمكن التحكم فيه تحكماً تاماً، مما يُبرز خصوصية العبيد ككيانات عاقلة خارج نطاق الضمان التلقائي.³³

7. خاتمة:

ختاماً، تكشف النوازل البحرية في الغرب الإسلامي عن ثراء كبير في فهم علاقة الإنسان المغاربي بالبحر، سواء في مجالات التجارة أو الحج أو الصراع أو التنظيم المدني. ومن خلال هذه النصوص يتبدى فقهٌ عمليٌّ مرّن، قادر على استيعاب خصوصيات الملاحاة وتقلباتها، والموازنة بين أحكام الشرع ومتطلبات الواقع. لقد أسهمت هذه النوازل في ضبط العلاقات التجارية والإنسانية داخل فضاء محفوف بالمخاطر، مما يجعلها مصدراً محورياً لكتابة تاريخ البحر في المغرب الأوسط، وشاهداً على التداخل العميق بين العوامل الاقتصادية والسياسية والفقهية في تشكيل هذا التاريخ

8. قائمة المراجع:

- ¹ - حسين مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط: الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية، الدار المصرية اللبنانية للطباعة والنشر والتوزيع، 1993، ص 45.
- ² - مؤنس، المرجع السابق، ص 47.
- ³ - مؤنس، المرجع نفسه، ص 47-48.
- ⁴ - مؤنس، المرجع نفسه، ص 49.
- ⁵ - مؤنس، المرجع نفسه، ص 49، 50.
- ⁶ - السيد الباز العربي، الدولة البيزنطية، دار النهضة العربية، بيروت، ط 1، 1982، ص 148، 149.

- 7- السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي، تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، 1969، ص 42، 47.
- 8- عبد الرحمن بن خلدون، المقدمة، دار الفكر، لبنان، 2004، ص 244.
- 9- أبو الفضل جمال الدين بن منظور، لسان العرب، دار صادر، بيروت، ج 7، ص 218؛ والشيخ محمد عlish، شرح منح الجليل على مختصر العلامة خليل، دار الفكر، بيروت، ط 1، 1984، ج 7، ص 317.
- 10- خديجة بورملة، التجارة الخارجية للمغرب الأوسط في حوض البحر المتوسط، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الوسيط، المشرف: عبد القادر بويابة، جامعة وهران، الجزائر، 2017/2018، ص 157.
- 11- بورملة، المرجع السابق، ص 157.
- 12- عادل زيتون، العلاقات الاقتصادية بين الشرق والغرب في العصور الوسطى، دار دمشق، ط 1، 1980، ص 37-38.
- 13- أبو الوليد محمد بن أحمد بن رشد، فتاوى ابن رشد، تح: المختار بن الطاهر التليلي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط 1، 1987، ص 1469؛ والقاضي عياض وولده محمد، مذاهب الحكماء في نوازل الأحكام، تح: محمد بن شريفة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط 2، 1997، ص 153.
- 14- أبو العباس أحمد بن يحيى الونشريسي (ت 914هـ)، المعيار المغرب والجامع المغرب عن فتاوى أهل إفريقية والمغرب، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية ودار الغرب الإسلامي الرباط، بيروت، 1981، ج 8، ص 205.
- 15- أبو عبد الله محمد بن علي بن عمر التميمي المازري، أصله من مازر وهي مدينة بصقلية، ويقال أنه من المهديّة بتونس التي كانت تسمى قديما المازر. تتلمذ على يد اللخمي وأبي محمد السوسي، لم يكن في إفريقية في وقته أفقه منه، أثقن علومًا كثيرة كالفقه والحديث، والطب والحساب، والأدب وغير ذلك. من تلامذته القاضي عياض. توفي سنة 536هـ. انظر: ابن فرحون المالكي، الديباج المذهب في معرفة أعيان المذهب، تح: محمد الأحمد أبو النور، دار التراث، القاهرة، ج 2، ص 250، 252، 251.
- 16- الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 206.
- 17- الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 206-207.
- 18- الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 207-208.
- 19- الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 208.
- 20- الونشريسي، المعيار، ج 1، ص 434-435.
- 21- الونشريسي، المعيار، ج 1، ص 435-436.

- ²² - الونشريسي، المعيار، ج 1، ص 435.
- ²³ - أبو العباس أحمد بن إدريس الإيلولي الزواوي البجائي، فقيه مالكي، صوفي قادري، من أبرز علماء بجاية (الجزائر) في القرن الثامن الهجري . اشتهر بالزهد، التواضع، وحسن التعليم، كان يطلق عليه فارش السجاد لكثرة صلاته. أخذ عنه الوغليسي وابن خلدون وغيرهما، ونقل عنه ابن عرفة التونسي فتاواه في جواز ركوب مراكب النصارى للحج عند الضرورة . له حواشٍ على مختصر ابن الحاجب في البيوع. توفي في بجاية ودُفن في مسقط رأسه بمرجرة حوالي 760هـ. انظر: ابن فرحون، الديباج، ج 1، ص 255-256؛ وأحمد بابا التنبكي، نيل الانتهاج في تطريز الديباج، تح: عبد الحميد عبد الله الهرامة، دار الكتاب، طرابلس، ط 2، 2000، ص 99.
- ²⁴ - الونشريسي، المعيار، ج 1، ص 436.
- ²⁵ - هو أبو القاسم عبد الخالق بن عبد الوارث السيوري، وصفه ابن فرحون في الديباج أنه آخر علماء القيروان وإفريقية، كان فاضلا، زاهدا ، أدبيا، وله تعليقات على المدونة، من تلامذته اللخمي، وكانت وفاته سنة 460هـ بالقيروان. انظر: ابن فرحون، الديباج، ج 2، ص 22.
- ²⁶ - الونشريسي، المعيار، ج 1، ص 436.
- ²⁷ - الونشريسي، المعيار، ج 4، ص 490 - 491.
- ²⁸ - القاضي عياض وولده مُجَّد، مذاهب الحكام، ص 235.
- ²⁹ - أبو عبد الله مُجَّد بن علي المازري (ت 530هـ)، فتاوى المازري، تح: الطاهر المعموري، الدار التونسية للنشر، تونس، 1994، ص 230.
- ³⁰ - المازري، المصدر السابق، ص 238.
- ³¹ - الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 302.
- ³² - المازري، المصدر السابق، ص 364.
- ³³ - الونشريسي، المعيار، ج 8، ص 68 - 69.