

البحث التاريخي ومدى معرفة أحكام السفينة في الشريعة الإسلامية

أ. عدة جلول محمد

أستاذ التعليم العالي، كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة محمد بن أحمد، وهران2

ملخص :

إنّ الغوص في الجنور التاريخية، وفي أحداث القرون الماضية، يظهر حقيقة ماضي العديد من الأحكام البحرية لا سيما منها الأحكام ذات الصلة لاستغلال السفينة، التي تعود في أغلبها إلى الفقهاء العرب والمسلمين خاصة، وعلى رأسهم الفقيه المالكي أبو القاسم خلف بن أبي فراس، صاحب مؤلف "أكرية السفن" أين تعرض لكل ما يتعلق باستغلال السفينة سواء كانت مملوكة ملكية فردية أو شائعة أو كام المالك هو المجهز أو كام المجهز غير المالك، ثمّ تعرض لأحكام المسؤولية، وأحكام الإلقاء في البحر ونظام الخسائر ثمّ شروط صحة وبطلان العقود.... فالعرب بعد فراغهم من الفتوحات ، حوّلوا اهتمامهم نحو الساحل البحري، وغيّروا من ميولهم الصحراوي ليركزوا أكثر فأكثر على الملاحة البحرية والسفينة كأداة لممارسة هذا النوع من الملاحة.

مقدمة

لقد أظهر لنا البحث التاريخي ودراسة هذا المخطوط بعد الأثر في التشابه الاجتماعي بين الشعوب المختلفة في ذلك العهد في حوض البحر المتوسط، وفي مراحل تطورها، كما أظهر لنا تقارب وتطور قوانينها وتقاليدها القانونية عند اليونان والرومان وجزر البحر المتوسط والعرب وسواهم.

فالمخطوط المتعلق بأحكام السفينة في الشريعة الإسلامية يثير الكلام :

أولاً: "صناعة التاريخ" نعني هنا "la technique"، أي الجهد المنصرف إلى غاية معينة والمنضبط بقواعد حققها بالاختبار¹.

ثانياً: الإشكالية المطروحة أن العرب لنزوحهم من الصحراء كانوا غير أهل لمزاولة الملاحة البحرية، فما هي عوامل اهتمامهم بالبحر؟ وكيف تحققت أمانهم في مدّ سلطانهم السياسي والتجاري؟ ثمّ ما هي الأحكام التي دوّن فيها السلف من الفقهاء ضروب معاملاتهم حول السفينة والملاحة البحرية؟

أولاً: صناعة التاريخ

نعني "بالصناعة" هنا الجهد المنصرف إلى غاية معينة والمنضبط بقواعد حققها بالاختبار.

هذا الأسلوب الذي تنطوي عليه "الصناعة التاريخية" يتكون من سلسلة من الجهود المحكمة المتابعة، تبرا من اكتشاف هذا المخطوط الذي خلفه الماضي وتنتهي بالتأليف التاريخي.

¹ - قسطنطين زريق، نحن والتاريخ، دار العلم للملايين بيروت 1959، الطبعة الأولى ص 65.

المصادر كما تعرفون على أنواع متعدّدة تختلف قيمة كل منها حسب الفترة أو الناحية المعني بها.

ومنها الوثائق المكتوبة (المخطوط موضوع دراستنا) التي دوّن فيها السلف من الفقهاء ضروب معاملاتهم حول السفينة والملاحة البحرية.

بعد عملية الجمع تصاحبها عملية النقد والتمحيص ونكتفي بالقول أن هناك:

- النقد الخارجي الذي يتجه إلى تثبيت نص هذه الوثيقة ومعرفة مؤلفها وزمانها ومكانها.
- النقد الداخلي الذي يتناول روايات النص لفهم معانيها وقدر اتجاهات مؤلفها ومدى تسرب الخطأ إليها أو تأثير التشريع فيها.

وبعد ثبوت النص نتساءل عن المؤلف :

من هو، هل هو ذلك الذي تدعي الوثيقة أنها من تأليفه أم شخص آخر وبكلمة أخرى هل الوثيقة صحيحة أم مزورة؟ وما هو مبلغ التزوير فيها؟ وهل هي من نتاج مؤلف واحد أو أكثر من مؤلف؟ وما هي الأقسام الخاصة بكل منهم؟

ويصاحب هذا عن المؤلف تساؤلات عن زمانه ومكانه وعن زمن الوثيقة الأصلية ومكانها وعن كلّ ما يساعدنا على وضعها في موضعها الصحيح وتصور الأحوال التي كتبت فيها والتطورات التي تعاقبت عليها.

بعدما تثبت من هذا النص ونتعرف بمؤلفة وزمانه ومكانه نبادل إلى رواياته لننفهم مقصود المؤلف: ماذا يقول أو ماذا كان يريد أن يقول وأوّل ما يقتضينا هذا التفهم معرفة اللغة التي كتبت بها الوثيقة ولما كانت اللغة تتطور والمفردات تكتسب معاني مختلفة حسب تطور الحضارة فيجدر بالباحث أن يكون واقفا على لغة العصر التي كتبت فيه الوثيقة والمصطلحات الخاصة ومعاني المفردات والتراكيب المستعملة فيه.

مثال "النوتية" (المستخدمة في نص الوثيقة) من أصل يوناني Nautilus تحولت إلى اللغة الفرنسية Nautille بمعنى البحار وإلى اللغة العربية النوتي (الملاح) وكذلك لا يكفي في أحوال كثيرة تفسير ظاهر النص بل يحتاج المؤرخ إلى معرفة باطنه، والنفاز من اللفظ الخادع أحيانا على لبّ المعنى المقصود.

إنّ غاية هذه المراحل (مرحلة النقد، والتحقيق، والاستنتاج) هي استخراج حقيقة الماضي بجزئياتها وکلياتها.

فالمؤلف فقيه من الفقهاء المالكية وهو أبو القاسم خلف بن أبي فراس عاش في القرن السابع الهجري وأوائل القرن الثامن، ألف كتابه هذا من أحكام السفينة و"النوتي" وتعرض لكل ما يتعلق باستغلال السفينة سواء كانت مملوكة ملكية فردية أو شائعة أو كان المالك هو المجهز أو كان المجهز غير مالك ثم تعرض لأحكام المسؤولية، وأحكام الإلقاء في البحر ونظام الخسائر ثم شروط صحة وبطلان العقود... إلخ.

لابد من معرفة المناهج التي سلكها والغايات التي يرمى إليها، ولا ندرس فقيها إلا بعد تمرس بالدراسات الفقهية وتتبع أدوار الفقه ودراسة مقارنة بين الفقهاء لنعرف مكان ونعرف ما اختص به كل واحد.

ليس المقصود هنا أن نعرف رأي مالك في كل مسألة من المسائل وتتبع الفروع، وإنما المقصود أن ندرس منهجه والقضايا الكلية التي وصلت إليها هذه الأحكام التي كان الاستحسان عماد الأخذ بها كان أداءا للترجيح بين الأدلة.

ثانيا: العرب لنزوحهم من الصحراء كانوا غير أهل لمزاولة الملاحة البحرية؟

لابد من تطلع مجرى التاريخ للإجابة عن هذا التساؤل.

انتهت الفتوحات العربية الإسلامية لبلاد الشام ومصر وباستقرار العرب فيها وامتلاكهم للساحل الشرقي والجنوبي للبحر المتوسط، شاهد العرب سفن الروم فتناقوا لمجاراة أعدائهم².

وأكثر معاوية ابن أبي سفيان ركوب البحر المتوسط أو (بحر الروم) كما كانوا يسمونه قبل سيادة العرب وغزو بلاد الروم بحرا.

بعث معاوية عمر بن الخطاب يستأذنه ولما كان عمر ليس لديه فكرة واضحة عن الغزو في البحر، فقد بعث لعمر بن العاص الوالي العربي لمصر رسالة يطلب فيها من عمر أن يصف له البحر.

فكتب عمرو: "يا أمير المؤمنين إني رأيت البحر خلقا كبيرا يركبه خلق صغير يزاد فيه اليقين قلة والشك كثرة، هم فيه كدود على عود إن مال غرق وإن نجا برق".

كان هذا هو الوصف كافيا ليكتب عمر إلى معاوية ينهاه عن ركوب البحر، فقال له: " لا والذي بعث محمدا بالحق لا أحمل فيه مسلما أبدا".

علل ابن خلدون في المقدمة³ سبب امتناع العرب في صدر الإسلام عن ركوب البحر فقال: " والسبب في ذلك أن العرب لبدائتهم لم يكونوا أول الأمر مهرة في ثقافته وركوبه، والروم والفرنجة لممارستهم أحواله ومرباهم في التغلب على أعواده فأحكموا الدراية بثقافته.

فلما استقر الملك للعرب وشمخ سلطانهم صارت أمم البحر خولا لهم وتحت أيديهم وتقرّب كل ذي صنعة إليهم بمبلغ صناعته واستخدموا "النوتية" في حاجاتهم البحرية وتكررت ممارستهم البحر وثقافته ، استحدثوا بصراء بها فتناقت نفوسهم إلى الجهاد فيه وأنشأوا السفن فيه وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح.

² - علي حسني الخربوطلي، الإسلام في حوض البحر المتوسط، دار العلم للملايين، بيروت 1970 ط1.

³ - ابن خلدون، المقدمة ص 220.

يقول ابن خلدون: " يخطئ الذين يقولون أن العرب لنزوحهم من الصحراء كانوا غير أهل لمزاولة الملاحة البحرية إنهم كادوا يستقرون على ساحل المتوسط في سوريا وفلسطين ومصر حتى مروا على البحر واستعانوا بالروم وسكان فينيقيا القديمة في بناء أساطيلهم التجارية الحربية.

لم يطل بهم الزمن حتى استطاعوا في عهد الأمويين ان يخضعوا جزيرة قبرص ويهاجموا بيزنطة.

وقد أنشأوا ميناء البصرة على رأس خليج فارس كما عبروا مضيق هرقل واجتازوا صخرته بقيادة طارق ابن زياد 711م لفتح الأندلس(فهو جبل طارق منذ ذلك التاريخ).

لما استقرت أمور العرب في الأندلس وشمال إفريقيا استطاعوا احتلال جزر البليار في الغرب وصقلية ومالطا وجنوب إيطاليا ونشئوا لهم في الأندلس دولة دامت قرابة ثمانية قرون.

كان عهد عثمان بن عفان هو بداية ظهور الأسطول العربي في العصر الإسلامي، وبداية السيادة في البحر المتوسط،

فقد اتسعت الإمبراطورية العربية الإسلامية وشملت شعوبا وأمما بحرية، شعر العرب بحاجاتهم الماسة إلى أسطول يكون عوناً لهم في تحقيق أمانهم ومدّ سلطانهم السياسي والتجاري.

فما هي عوامل اهتمام المسلمين بالبحر؟

إذا كان العرب في فجر الإسلام قد بعدوا عن ركوب مياه البحر فإن السياسة الحكيمة أشارت بارتياحها والمغامرة فيها.

فالجغرافية جعلت من مصر وسوريا الساحلية بلادا لا يمكن عزلها عن البحر المتوسط، وغن نظرة سريعة إلى الخريطة ترينا كيف يبدو أنهما أكثر اتجاها إلى البحر منهما إلى البر حيث الصحاري الداخلية.

وكما كان معظم ثروة مصر وسوريا من تجارتهما الداخلية وعلاقاتهما التجارية مع بلاد البحر المتوسط، فإن العرب إذا ما انصرفوا عن البحر وأهملوا العلاقات الاقتصادية التي تقوم مع بلاد المتوسط لنبضت موارد مصر وسوريا.

ولذا سرعان ما اندمج العرب في حياة البحر.

ومن أهم ما دفع العرب إلى التحول نحو البحر حاجاتهم للدفاع عن الفتوحات العربية الإسلامية التي بذلوا جهودهم في سبيلها.

حقيقة أنهم ملكوا البر ولكن البحر كان لا يزال في قبضة الروم.

ولكن ماذا عن السيادة الاقتصادية؟

توزعت الملاحة البحرية في الدولة العربية الإسلامية في بحرين منفصلين تماما وهما: (البحر المتوسط، والمحيط الهندي).

ذلك أن برزخ السويس كان حائلا دون اتصال هذين البحرين. فكان من يريد أن يصل من البحر المتوسط إلى الهند أو شرق آسيا أن يسير في الصحراء سبع مراحل حتى يصل إلى "القلزم" وهناك يستطيع أن يحمل بضاعته في المراكب مرة أخرى وماذا عن صناعة السفن؟

فاختلف نوع السفن التي تستعمل في كل من البحرين

- فكانت نوع سفن البحر المتوسط ذات مسامير.
- أما سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي فكانت تخاط بحبال الليف.

وكانت هذه هي الطريقة القديمة في إنشاء السفن على هذا النحو.

إن سفن البحر الأحمر لا يستعمل فيها المسمار إنما هي مخططة بامراس من القنبار وهو قشر جوز النرجيل يدوسونه حتى يتخيظ ويفتلون منه أمراسا بها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخيل.

فإذا فرغوا من إنشاء المركب على هذه الصنعة سقوها بالسمن أو بدهن الخروج أو بدهن القرش وهو أحسنها⁴.

ويعلل المسعودي⁵ عدم استعمال المسامير في بناء السفن بالخوف من يأكلها ماء البحر، بينما يذكر القزويني⁶ أن الملاحين كانوا يخافون من جبال المغناطيس.

وكانت سفن البحر المتوسط أكبر من سفن المحيط الهادي.

وحسب بعض الولاة في أوائل القرن الثالث عشر الميلادي (القرن السابع الهجري) مع كثير من التعجب كيف أن سفينة واحدة تحمل بضع آلاف من الرجال على ظهرها حوانيت لبيع الطعام فيها وفيها مغازل.

ولم تكن السفن ذات دفتين موجودة في غير البحر المتوسط، أما التي تجري في المحيط فلم تكن فيها أكثر من طبقة واحدة، وكانت في معظم الأحيان ذات سارية واحدة.

كانت أغلى أصناف الخشب التي تصنع منه المراكب هو شجر اللبخ وكانت البندقية "Venise" في القرن الرابع تمدّ العرب بالخشب لبناء السفن.

وصف المؤرخ اليعقوبي⁷ ميناء طرابلس الشام في أواخر القرن الثالث الهجري بأنه عجيب يحتمل ألف مركب.

⁴ رحلة بن جبير .

⁵ المسعودي، مؤرخ (مروج الذهب ج1، ص 365).

⁶ القزويني، مؤرخ (عجائب المخلوقات ج1، ص 172).

⁷ – اليعقوبي، (كتاب البلدان، ص 327)

كما تحدث عن ميناء صور فقال: انه كان بها دار للصناعة ومنها تخرج مراكب السلطان لغزو الروم.

كان لسيطرة العرب البحرية نتائج هامة على الحياة الاقتصادية والتجارية في كل أقاليم البحرين المتوسط والأسود وخاصة عن طريق التجارة الدائرة في الشمال الوصلة بين سوريا ومصر وعن طريق صقلية وكريت وقبرص.

زيادة على ذلك الدور الذي قام به سكان شمال إفريقيا كوسطار في التجارة ذلك البحر، نقل التجارة بين الشرق والغرب.

للإحالة لهذا المقال :

عدة جلول محمد : " البحث التاريخي ومدى معرفة أحكام السفينة في الشريعة الإسلامية"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03، العدد 01، السنة 2016، ص ص (38-46).