

النوازل الفقهية وتنظيم التجارة البحرية بالغرب الإسلامي خلال العصر الوسيط

~~~~~ أ. د. الطاهر قدوري \*

مقدمة: من المسلم به أن الإنسان ما أقدم على ركوب البحر إلا بهدف تأمين تنقلاته اليومية خاصة عند قطع الأودية والأحواض أو عند رغبته في تسويق إنتاجه إلى مناطق بعيدة وجلب مواد أخرى تكون سوقها نافقة في بلده، أو عند رغبته كذلك في زيارة الأماكن المقدسة أو رد خطر الأعداء والقرصنة. فإذا كانت هذه هي أهم الأغراض التي من أجلها استخدمت السفن فما هي الحمولة التي كان بإمكان السفينة حملها؟ وهل وجدت وحدات قياسية خاصة تقاس بها؟ وكم كان عدد الأشخاص (المسافرون) الذين كانت السفينة تتسع لهم؟ ولماذا كان يلجأ الربان إلى تخفيف حمولة السفن؟ وما هي أنواع البضائع التي كان يطأها أمر التخفيف؟ وكيف كان يتم تحديد ثمن الكراء؟ وكيف عالج الفقه المالكي هذه المسائل؟

لا بد أن نشير في البدء إلى شح المادة المصدرية في هذه المسألة، وغياب معطيات رقمية يمكن الاطمئنان إليها والاستناد عليها لتقديم صورة واضحة عن حمولة السفن في الفترة الوسيطة، ومع ذلك سنحاول استقراء بعض الإشارات المصدرية التي أمكن جمعها وقم حمولة السفن من الأشخاص والبضائع عبر محطات زمنية مختلفة من العصر الوسيط.

1- حمولة السفن من الأشخاص: في زمن الفتوحات الإسلامية لبلاد المغرب، أشرف موسى بن نصير الذي بعث أحد قادته ويكنى بأبي زرعة على رأس أربعمئة رجل صحبة مائة فرس وخصص لهم أربعة مراكب<sup>(1)</sup>، ولا تكشف لنا المصادر عن عدد الرحلات التي قامت بها هذه المراكب الأربعة إلا أننا نرجح أنها قامت برحلة واحدة، ومن ثم فإن حمولة هذه السفن كانت قادرة على استيعاب طاقم من المسافرين أو الركاب يتراوح بين مائة ومائة وخمسين راكبا.

\*- أستاذ التعليم العالي في التاريخ الوسيط - شعبة التاريخ - جامعة محمد الأول - وجدة - المملكة المغربية.

وإذا كانت هذه الأرقام لا تثير مشاكل كبيرة بالنظر لعدد الجيش الذي عبر من المغرب إلى الأندلس زمن الفتوحات الأولى، فإن الأمر سيختلف كلياً عندما ستتجاوز عناصر الجيش عشرات الآلاف وتستتفر مختلف القبائل للمشاركة في الجهاد بالأندلس.

على عهد أمير المسلمين يوسف بن تاشفين وإبان جوازه إلى الأندلس فإنه استتفر خمسين ألف فارس<sup>(2)</sup> وسيرتفع هذا الرقم بشكل كبير زمن الدولة الموحدية إذ بلغت الجيوش المستتفرة في عهد عبد المؤمن بن علي ما بين مائتي ألف<sup>(3)</sup> وثمانين وأربعمائة ألف<sup>(4)</sup> مقاتل سوى الأمتعة والمؤن والخيول... وتجاوزت الجيوش الموحدية هذا الرقم سواء على عهد المنصور أو الناصر، فكم كان يتطلب الأمر من سفينة لتأمين الجواز، بمعنى كم بلغت حمولة كل سفينة وكم عدد الرحلات التي قامت بها هذه السفن؟

نشير إلى أن الوحدات المرابطية وصلت إلى حوالي ثلاثمائة قطعة بحرية بينما تجاوزت القطع الموحدية الأربعمائة وحدة بحرية، فهل كانت هذه الوحدات كافية لتحقيق "الاكتفاء الذاتي" من السفن في عملية العبور؟ الواقع، إن المصادر لا تفيدنا بما يمكن أن نستنتج منه طلب المرابطين والموحدين لمساعدات بحرية من قوى بحرية معاصرة لهم كالإيطاليين مثلاً<sup>(5)</sup>، مما يدل على أن الدولتين كانتا تعتمدان على إمكاناتهما الذاتية في عملية عبور جنودهما سواء إلى الأندلس أو إلى أماكن أخرى من الحوض الغربي من المتوسط، وعليه فتكون عملية طلب المساعدة غير واردة سيما زمن قوة الدولتين.

أما بخصوص عملية العبور بين العدوتين (المغرب والأندلس) فنعتقد أنها كانت تتم عبر عدة مراحل، خاصة إذا كان النفير عاماً تسخر له كل طاقات الدولة البشرية والمادية، ولإنجاح هذا العبور، فإن بعض النصوص تكشف أنه كان محكم التنظيم ويتم وفق خطة مدروسة ومضبوطة، فكان الموحدون يقومون بتجوير القبائل العربية أولاً، ثم تليهم قبائل زناتة فالمصامدة فغمارة ثم صنهاجة وأوربة وأصناف البربر، وبعد ذلك تعبر الجيوش الموحدية والأغزاز والرملة وفي الأخير يجوز الخليفة رفقة حاشيته وحشمه<sup>(6)</sup>.

لكن إذا كانت هذه العملية تتم عبر نقطتين محددتين ومتقابلتين، وغالباً ما كانتا قصر مصمودة والجزيرة الخضراء أو سبتة وجزيرة طريف، فإن الأمر لم يكن كذلك عندما يتعلق الأمر بمواقع نزاع بعيدة عن هاتين النقطتين كما هو الشأن بالنسبة للهجمات في اتجاه لشبونة أو جزر البليار أو

صقلية، فهذه الحملات كانت تقتضي إبحاراً واحداً لقطع الأسطول، الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن العدد الذي يمكن أن تستوعبه السفينة من الجنود والخيول والمؤن على عهد المرابطين والموحدين؟ رغم عدم توفرنا على معطيات رقمية كافية يمكن أن تجلي الغموض عن هذه المسألة إلا أنه من خلال تتبع بعض الإشارات يمكن أن نسجل بعض الملاحظات. فإبان المعركة البحرية التي دارت رحاها بين البحرية الموحدية والبحرية البرتغالية قرب ميناء أشبونة والتي عاد الظفر فيها للموحدين، فقد كانت عدة الأسطول الموحيدي أربعين قطعة يقودها عبد الله بن جامع، فتمكنوا من أخذ عشرين قطعة وقتل عدد كبير من النصارى وأسر ألف وثمانمائة أسير. وفي إشارة واضحة يوردها ابن الأثير<sup>(7)</sup> تفيدنا أن إسحاق بن غانية عندما نظم عملية نزوله بساحل بجاية عبء طاقة قتالية تكونت من عشرين قطعة ركبها مائتا فارس وأربعة آلاف راجل هذا فضلاً عن الخيول والأسلحة والمؤن، فانطلق الجميع دفعة واحدة من ميورقة وأرسوا مجتمعين في دار الصناعة ببجاية فيكون بذلك حوالي أربعة آلاف ومائتي محارب ركبوا في عشرين قطعة، إلا أنه يصعب علينا تحديد بدقة العدد الذي كانت كل سفينة قادرة على استيعابه إذ لا نتوفر على معلومات دقيقة حول كمية الأسلحة والمؤن والخيول التي كانت ترافق الجيش.

لكن إذا كان الأمر كذلك فيما يتعلق بالمعلومات التي أوردتها المصادر حول تحركات الجيوش، فإن بعض الكتب التاريخية تفيدنا بمعطيات رقمية على قدر كبير من الأهمية، خاصة تلك التي أوردتها ابن جبير في رحلته والتي يمكن اعتمادها لتحديد حجم حمولة السفن من الأشخاص، ففي سفينة من نوع الجليلة لأهل عيذاب كان أصحابها يتولون إركاب الحجاج المسلمين القاصدين إلى الديار المقدسة - دون مراعاة لا لحرمة الحجيج ولا للقدرة الاستيعابية للسفينة، فيقومون بتكديس الحجيج بعضهم على بعض حتى تصبح السفينة "كأقفاص الدجاج"<sup>(8)</sup>، وكان هدفهم من هذا السلوك استيفاء ثمن الكراء دون الأخذ بأدنى الاحتياطات تحسباً لاضطرابات البحر أو عطب المركب فيقولون "علينا بالألواح وعلى الحجاج بالأرواح"<sup>(9)</sup>. أما في مدينة عكا فإن ابن جبير سيركب سفينة كبيرة ضمت حوالي ألفي حاج نصراني ومسلم<sup>(10)</sup>، فإلى أي حد يمكن القبول بهذا الرقم خاصة وأن ابن جبير نفسه يورد أرقاماً أخرى أقل بكثير من هذا الرقم، وعلى سبيل المثال فإنه يتحدث عن مركب كان يحمل مائتين وخمسين راكباً، وثلاثة مراكب أخرى كانت تحمل حوالي خمسين راكباً<sup>(11)</sup>.

فهل هذه الأرقام التي أوردها ابن جبير كانت تنسجم ونوع المراكب المستعملة في تلك المرحلة؟ أم أن الأمر لا يبدو أن يكون تقديرا خاصا به؟ لكن، رغم ما يمكن أن يثيره هذا الرقم من تحفظات إلا أن أحد الباحثين اطمأن إليه إبان دراسته لرحلة ابن جبير<sup>(12)</sup>، فيرى أن هذا الرقم الذي أورده ابن جبير - ألفا مسافر - مقبول جدا وذلك بالنظر لبعض الوثائق المحفوظة في مدينة جنوة والتي تشير إحداها والمؤرخة في عام 645هـ / 1248م أن صاحب السفينة Oliva حجز ألف ومائة مكان في السفينة المتجهة إلى بلاد الشام<sup>(13)</sup>، ويرى الباحث نفسه أن هذا الرقم لم يكن كبيرا وذلك قياسا بالطاقم البحري الذي كان يشرف على هذه السفينة والذي قدر بخمسة وسبعين بحارا<sup>(14)</sup>.

هذا في الوقت الذي وجدت فيه سفن يصل طاقمها إلى مائة بحار<sup>(15)</sup> مما يعني ارتفاع حولها عن تلك التي كان طاقمها لا يتجاوز خمسة وسبعين بحارا، ولعل هذا ما أكدته الملك الإنجليزي "ريتشارد II" الذي رأى سفنا للمسلمين في بلاد الشام كانت تصل الطاقة الاستيعابية للوحدة منها إلى حوالي ألف وخمسمائة راكب<sup>(16)</sup>، وبلغت حمولة إحدى السفن المصرية ألفا وأربعمائة راكب وألفان وسبعمائة طن<sup>(17)</sup>.

إلا أن هذه الأرقام وإن كانت تم السفن الكبيرة المتخصصة في نقل المسافرين والتجار فإن هناك سفنا كانت تتسع لعدد من الركاب يتراوح بين أربعمائة وخمسمائة مسافر، وهي السفن التي ميزت عموما القرن 12م / 6هـ، هذا في الوقت الذي وجدت فيه مراكب تقل حوالي مائتي شخص<sup>(18)</sup>. ويفيدنا ابن الأثير<sup>(19)</sup> أن أسطول المسلمين في زمن الحروب الصليبية تمكن من ملاقة سفينة من نوع بطسة كانت تحمل حوالي ثلاثمائة من الفرنج مع السلاح والأموال، وبالمقابل وجدت سفن أخرى كان عدد ركبها لا يتجاوز عشرين راكبا<sup>(20)</sup>، ورغم أن هذه الإشارات التي أوردها الإدريسي يمكن إدراجها ضمن السفن المتخصصة التي كانت لها وظائف محددة كما هو الشأن بالنسبة للسفن التي كانت تتولى استخراج المرجان أو صيد السمك أو تقوم ببعض الرحلات التجارية القصيرة، فكان الأمر - والحالة هذه - يقتصر فقط على طاقم السفينة وبعض "المختصين" والغواصين، وهذا بطبيعة الحال يختلف كلياً عن السفن الكبيرة خاصة الإيطالية. فإذا كان هذا بعض ما تعلق بحمولة السفن من حيث الأشخاص، فكم كان بإمكان السفن أن تحمل من البضائع؟ وكيف كانت تشحن؟ وهل توفرت تقنيات خاصة استعملت في عملية الشحن هذه؟

2- حمولة السفن من الوسق: تواجهنا في البداية مشكلة تحديد المكيال والأوزان التي كانت تقاس بها حمولة السفن، وغالبا ما تستعمل مصادرنا التاريخية وحدات قياسية مثل القفيز والقنطار والبرميل هذا فضلا عن الصاع والمد، فالقفيز (ج: أقفزة وقفزات) وهو مكيال تحدد وحدته بثمانية مكيال عند أهل العراق وهو من الأرض قدر ألف ذراع وأربعة وأربعون ذراعا<sup>(21)</sup> وغالبا ما كان القفيز يستعمل في شحن المواد الزراعية كالحبوب والفواكه المجففة.

أما البرميل فاختلقت سعته باختلاف المادة المشحونة فيه، ويستعمل أساسا في شحن المواد السائلة كالزيت والخمر، أما القنطار فقد حدد "بأربعين أوقية من ذهب أو ألف ومائتي دينار، أو سبعين ألف دينار، أو ثمانين ألف درهم، أو مائة رطل من ذهب أو فضة"<sup>(22)</sup> وقد اطمأن أحد الباحثين إلى أن وزن القنطار هو ألف ومائتا أوقية ذهبا وذلك استنادا لتفسير ابن عباس (ض) للآية القرآنية "ومن أهل الكتاب من إن تamenه بقنطار يؤده إليك، ومنهم من إن تamenه بدينار لا يؤده إليك إلا ما دمت عليه قائما.." <sup>(23)</sup> فكان المعنى بهذه الآية عبد الله بن سلام الذي استودعه رجل من قريش على ألف ومائتي أوقية ذهبا. <sup>(24)</sup>

وبخصوص الوسق فيساوي ستين صاعا والصاع يساوي خمسة أرطال وثلث وهو ما يعادل 685,7 درهما من القمح <sup>(25)</sup>.

فإذا كانت هذه بعض الأوزان والمكيال التي استعملت في الفترة الوسيطة، فإن هناك ألفاظا لغوية يصعب معها معرفة حمولة السفن ولو بشكل نسبي، كما هو الشأن بالنسبة للحمل الذي يختلف باختلاف البضاعة ووسيلة النقل، ثم هناك ألفاظ أخرى من قبيل سلع كثيرة أو كبيرة أو وسق عظيم...

أما عن الطريقة التي كانت تشحن بها البضاعة، فبدورها كانت تختلف باختلاف البضاعة المشحونة فالمعادن من نحاس أو حديد أو أخشاب غالبا ما كانت توضع في قعر السفن على شكل قطع أو صفائح نظرا لصلابتها وقوتها، في حين استعملت الجرات <sup>(26)</sup> (الخواوي-ج خابية) لشحن المواد السائلة كالخمر والزيت، وحسب بعض اللقي <sup>(27)</sup> فإن بعض من هذه الجرات تصل أبعادها إلى 1,39 متر وقطع أخرى تصل إلى 1,02 متر وبإمكانها تعبئة حوالي ألف لتر، كما كانت تنقل المواد السائلة كالزيوت مثلا في أكياس جلدية تتخذ من جلود المعز، هذا فضلا عن ما عرف آنذاك بالتليس والرزم التي كانت تلف حول المواد النسيجية من قطن أو صوف أو ثياب <sup>(28)</sup>.

ومثلما اختلفت السفن من حيث حمولتها من الأشخاص، فإنها اختلفت كذلك من حيث حمولتها من البضائع لهذا أمكننا التمييز بين ثلاثة أحجام، سفن ذات الحجم الصغير، وأخرى متوسطة وثالثة كبيرة،<sup>(29)</sup> كما أن حمولة هذه السفن لم تبقى قارة بل تطورت عبر محطات تاريخية مختلفة، فبعض السفن الإغريقية كانت تصل حمولتها إلى 262 طن وبعضها كانت تصل حمولتها إلى حوالي ألف طن، بينما تراوحت حمولة أغلب السفن الرومانية بين مائة وخمسين وخمسمائة طن<sup>(30)</sup>، أما خلال العصور الوسطى، فإن الخلاف ذاته يطرح بشأن حمولة السفن، حيث نجد في بعض الأحيان إشارات رقمية كبيرة، كما هو الشأن بالنسبة للسفن المصرية التي تجاوزت حمولة بعضها ألفاً وثلاثمائة طن وشحنت أخرى بألفين وسبعمائة طن من مواد مختلفة، حبوب وفلفل وكتان وورق وزجاج هذا فضلاً عن ألف وأربعمائة راكب<sup>(31)</sup>.

3- تخفيف المركب من حمولتها: هل كان أرباب المراكب يحرصون على شحن الكمية المحددة من البضائع والأشخاص أو أنهم كانوا يتجاوزون ذلك؟ مما يجعلنا نستفهم عن دور إدارة الجمارك ومسؤوليتها في هذه العملية؟

يمكن القول إن شحن السفن لم يكن الأمر فيه متروكا لأصحاب المراكب أو البحارة، وإنما كان يخضع لمراقبة أطراف وجهات معينة، على رأسهم المحتسب الذي كان يشرف على هذه العملية ويحرص كل الحرص على أن لا يتجاوز أرباب المراكب الحد المسموح به في وسق المركب<sup>(32)</sup>، وذلك خوفاً مما قد يطرأ أثناء الرحلة البحرية من طوارئ قد تؤدي إلى غرق السفينة، لهذا اعتبر ركوب البحر في حد ذاته خطراً والغور بالغ في ركوبه، وما دامت السلامة قليلة فقد كان على أرباب السفن أن لا يحملوا في المركب إلا القدر المسموح به ويكون ذلك تحت نظر المحتسب الذي كان يمنع السفن من الإبحار إذا كان الجو غير مستقر كاشتداد هبوب الرياح وكثرة الأنواء<sup>(33)</sup>.

والعملية ذاتها كانت موجودة عند الدول النصرانية التي كان يتولى موظفو موانئها مراقبة شحنات السفن، فمدينة البندقية كانت تتولى تحديد حجم الخشب الضروري لكل سفينة وكذلك بالنسبة لكل سلعة، وكانت عملية تفتيش السفن ومراقبتها تتم قبل إبحار السفن وتجبر من خالف القانون أن يدفع غرامات إلى مكتب الميناء جزاء له عن عدم احترامه لقوانين الإبحار.

لكن هل فعلاً كان يتم احترام هذه القوانين البحرية التي كان هدفها حماية الأشخاص والبضائع؟ رغم أنه ليس بوسعنا الإجابة عن هذا الإشكال وذلك بالنظر لاختلاف البيئات البحرية

التي كان ينطلق منها أو يقصدها البحارة، فإذا كانت إدارة الموانئ (عند النصارى) أو المحتسب (عند المسلمين) يبذلان جهدهما لمراقبة السفن ومنع التجاوزات، إلا أن هذا لم يمنع من وجود عدة مخالفات كان يرتكبها بعض أرباب السفن والبحارة الذين لم يكن لهم من هم سوى تحقيق أرباح كبيرة على حساب المواد التجارية أو على حساب المسافرين أو على حسابهما معا، لهذا فقد كانت ظاهرة شحن المركب فوق طاقته أمرا شائعا في العديد من المراسي، وهذه الظاهرة تنتعش وتزدهر في بيئة القلاقل والاضطرابات وتخف وطأتها في حالة استتباب الأمن والاستقرار.

يذكر ابن جبير أنه لما صعد في جلاب كان في ملكية أهل عيذاب وكان قاصدا الديار المقدسة لم يبد لأصحاب الجلاب سوى تحقيق أكبر قدر من الأرباح على حساب الحجاج لهذا بادروا إلى حشدهم "حتى يجلس بعضهم على بعض، وتعود بهم كأنها أفقاص الدجاج المملوءة، ويحمل أهلها على ذلك الحرص والرغبة في الكراء، حتى يستوفي صاحب الجلبة منهم ثمنها في طريق واحدة، ولا يبالي يصنع البحر بها بعد ذلك ويقولون علينا بالألواح وعلى الحجاج بالأرواح، هذا مثل متعارف بينهم" (34).

وحتى إذا استوفت السفينة شروط الوسق فإنه سرعان ما يعرض لها عارض يضطر ربانها إلى اللجوء إلى التخفيف من حمولتها كإجراء أولي قصد تجنب غرق السفينة، ولعل من نافلة القول التذكير بأن تخفيف السفينة من بعض حمولتها لا تمس إطلاقا الأشخاص بقدر ما تمس البضائع، وهنا يجدر بنا أن نفق هنيهة عند قضية الاقتراع على إلقاء الآدمي في البحر.

لقد تطرق الفقه الإسلامي لهذه القضية انطلاقا من الآية القرآنية التي نزلت في حق نبي الله يونس - عليه وعلى نبينا محمد السلام - "إن يونس لمن المرسلين إذ أبق إلى الفلك المشحون فساهم فكان من المدحضين فالتقمه الحوت وهو مليم، فلولا أنه كان من المسبحين للبث في بطنه إلى يوم يبعثون" (35). وقد وقف العديد من المفسرين عند هذه الآيات ومنهم القرطبي الذي رأى أن الاقتراع حول إلقاء الآدميين في اليم إذا ما هال البحر واضطر أهل السفينة أن يخففوها، فإن هذه العملية وجبت في الأموال والبضاعة ولا تمس إطلاقا الآدميين، أما قضية يونس فإنما كانت بهدف "تحقيق برهانه وزيادة في إيمانه" (36)، بل وحتى من كان عاصيا فلا يجوز له أن يلقي بنفسه في النار أو البحر، ومن ثم وجب على من هال عليهم البحر أن يخففوا عما عندهم من البضاعة وإلا عليهم أن يصبروا على قضاء الله وقدره (37).

أما بخصوص البضائع الموسوقة فقد اختلف في من يمكنه أن يطرح بضاعته أو جزءا منها في البحر، ففي فتوى أوردها صاحب المعيار<sup>(38)</sup> أن الفقيه المالكي ابن يونس سئل عن جماعة شحنوا مركبا ببضاعة مختلفة ولما أقلعوا تبين لهم أنهم أوسقوا المركب فوق ما يحتمل، فاضطروا إلى تخفيف الحمولة، إلا أن المشكل كان ببضاعة من تخفف المركب، فأجاب: "إن علم الأول في الوسق فإنه يتزل وسق الآخر فالآخر من حيث أخذ المركب في الوسق، كان وسق من أوسق من بعد ذلك غير جائز"<sup>(39)</sup>، إلا أنهم إذا عجزوا عن معرفة من وسق أولا ومن كان وسقه آخر، فإنه في هذه الحالة تخفف المركب من بضاعة كل المسافرين فإذا اتفقوا على أن يطرحوا عشر وسق المركب، وجب في هذه الحالة على أصحاب البضاعة أن يطرح كل واحد منهم عشر ما أوسق، وإن اتفقوا على الخمس فيتزل كل واحد منهم الخمس.<sup>(40)</sup>

وبإبان عملية تخفيف البضاعة غالبا ما كانت تظهر منازعات بين الركاب وأصحاب السفينة حول قيمة السلع التي طرحت في البحر، وقد عرضت هذه القضايا على الفقه الإسلامي مما يعكس انشغال الركاب شأنهم في ذلك شأن باقي قوى المجتمع التي كانت تتعدد وظائفها وانشغالها فعلن لها مستجدات لا تدري ما يقول الشرع فيها فتلجأ إلى العلماء الذين يتولون الإفتاء في نوازلهم<sup>(41)</sup>. وكثيرا ما كان يضطر أهل المركب إلى أداء اليمين على ما طرح لهم في البحر وتبعا لذلك فإن ابن القاسم يرى أن الراكب صادق في يمينه "ما لم يأت بأمر يستنكر ويتبين فيه كذبه"<sup>(42)</sup> وهذا القول رده كذلك سحنون الذي يرى أن اللجوء إلى أداء اليمين لا يكون إلا بعد أن يتهم أحد الركاب "يقبل فوق كل واحد في مبلغ ثمن الطعام المطروح، فلا بينة ولا يمين إذا ظهر صدقه إلا أن يتهم فيحلف"<sup>(43)</sup>.

ويحدث أن تظهر نزاعات من نوع آخر، وهو ما يعكس بعض الظواهر النفسية والاجتماعية لأرباب المراكب وأصحاب البضائع فكثيرا ما كان أرباب الأموال لا يسافرون في المراكب بل يكتفون بتسريح بضائعهم رفقة التجار والبحارة، وإذا ما هال البحر يضطر البحارة إلى تخفيف السفينة فيحتج أرباب البضائع على أصحاب السفينة، فيتدخل الفقه ويطلب من صاحب المركب الحجة والبيئة على ما فعل<sup>(44)</sup>، أما إذا ادعى صاحب المتاع أن البضاعة التي ألقى في البحر كانت قيمتها كبيرة وهي غير التي صرح بها البحارة، ففي هذه الحالة يؤخذ بقول البحارة مع أيمانهم، لكن إذا جهلوا الأمر فإن القول هنا يكون قول صاحب البضاعة<sup>(45)</sup>.

وإبان عملية اشتداد هول البحر كان البحارة يعمدون إلى الأخذ بالحلول التي لا تكلفهم كثيراً، وكما مر بنا سابقاً، إما أن يلجأ الركاب إلى طرح حصص متساوية من بضائعهم أو يعمدون في حالات أخرى إلى شراء حصة أحد التجار ويرموها في البحر، ولا تتم هذه العملية إلا برضى التاجر، فإن رضي جاز فعلهم، لكن إذا نجا المركب ونجت معه البضاعة الملقاة في البحر أو جزء منها، فهل من حق صاحبها استعادتها، وما يفعل بالمال الذي أخذه مقابلها؟ ففي مثل هذه النازلة أفق سحنون أن الصلح بين هذه الأطراف يكون بقدر المقدار الذي نجت به البضاعة، فإذا نجت البضاعة بكاملها فإن الصلح بين أهل المركب لا يتعقد وتزول الشركة، أما إذا سلم من البضاعة نصفها فقط، فإن التاجر يأخذ نصف البضاعة ونصف الصلح الذي انعقد بينه وبين أصحاب المركب<sup>(46)</sup>.

بالإضافة إلى هذه القضايا التي تثيرها عملية تخفيف المركب، فإن المشكل يبرز بحدة أثناء عملية تقويم البضاعة، فهل قيمة البضاعة تحسب ابتداء من اليوم الذي حملت فيه أم بالثمن الذي اشترت به أم بقيمة البضاعة لحظة الطرح؟

تكشف هذه الأسئلة الصعوبة التي تثيرها عملية طرح البضائع لاسيما على مستوى تحديد ثمنها، لهذا وجدنا ابن رشد يتبنى الحالتين المتأخرتين، أي يوم حمل البضاعة ويوم طرحها ويقر الحالة الأولى التي توازي الثمن الذي اشترت به البضاعة<sup>(47)</sup>، لكن إذا اشترت البضائع من أماكن مختلفة فإن مالكا يرى "أنهم يشتركون فيه على الثمن الذي اشتروه به، وذلك إذا اشترى في وقت واحد وموضع واحد وصفة واحدة من النقد والدين على غير محابة، فإن اختلف شراؤهم في شيء من ذاك اشتركوا بقيمة متاعهم يوم حملوه في الموضع الذي حملوه منه على ما فسر به ابن القاسم قوله والقول قولهم فيما زعموا أنهم اشتروه به بدون يمين إذا تبين صدقهم، إلا أن يتهم واحد منهم فيحلف"<sup>(48)</sup>.

لكن إذا كان التجار هم المعنيون بتخفيف السفينة أفلا يشترك صاحب المركب معهم في تقويم السفينة ومتاعها ثم يشترك مع التجار في قيمة البضائع التي ستخفف؟ ففي هذه الحالة فإن ابن رشد أفق بأنه ليس على السفينة شيء فيما طرح في البحر، وذلك أخذاً بعين الاعتبار أن المركب لو كان فارغاً لتمكن من النجاة. أما ما يوجد في جوفه من حبال وموآجل، فإن هذه الوسائل تلحق بالسفينة، وأن عملية الإبحار لا تتم إلا بها لذا ينسحب عليها ما ينسحب على السفينة<sup>(49)</sup>.

وبالمقابل هل يلتزم التجار الذين سعوا إلى تخفيف حمولة المركب بأداء ثمن الكراء لصاحب السفينة على الرغم من أن بضاعتهم لم تصل كاملة إلى المكان المقصود، في هذه النازلة يقول ابن رشد "وأما قوله إنه لا كراء لصاحب المركب فيما طرح من المتاع فهو على قوله في المدونة أن كراء السفن على البلاغ خلاف ابن نافع أن لها بحساب ما بلغت"<sup>(50)</sup>.

وفي كثير من الأحيان يؤدي اشتداد هول البحر إلى تسرب الماء لجوف المركب فيصيب البضاعة أو جزءا منها البلل، مما يؤدي حتما إلى خفض ثمن البضاعة نظرا لما لحقها من عيب. وبالتالي فمن يتحمل ثمن ما فسد من البضاعة خاصة إذا كان البلل قد أصاب فقط جزءا من الوسق، بمعنى أن البضائع الموسوقة في المركب لم تصب كلها بالبلل ففي هذه الحالة يتدخل الفقه ويجعل الركاب الذين اشتركوا في رمي جزء من بضاعتهم لتخفيف المركب شركاء فيما لحق بضاعتهم من عيب، وإن كان هذا العيب قد أصاب البضائع الموجودة في المركب بنسب متفاوتة<sup>(51)</sup>. وفي هذا يقول ابن رشد: "إن الطعام إذا انخرق ما حجز به بين طعام كل واحد منهم من طعام صاحبه، فاختلف إنه يحكم بينهم فيما فسد منه بحكم الشركة فهو صحيح إذا فرق بين ما يحملوه على الشركة أو يختلط بغير اختيارهم فيما يجب من أن يكونوا فيه شركاء بحسب ما لكل واحد منهم"<sup>(52)</sup>. لكن، إذا كانت الضرورة - كما يقال - تبيح الخطورة وأن تفريغ جزء من شحنة المركب واقع لا يرتفع ما دام الخطر واردا، فإن الخلاف أثر حول نوع البضائع التي يجب أن تطرح، فهل يخضع طاقم السفينة عملية طرح البضاعة للمساواة بين الركاب ونوع البضاعة؟ بمعنى هل تستوي بعض المواد مثل الحبوب أو مواد أخرى مع مواد ثمينة كالذهب أو التبر والأحجار الكريمة؟

لا شك أن الفرق واضح بين مواد متوفرة بكثرة في السوق ومواد يعز الحصول عليها إما لقلتها أو لارتفاع ثمنها، لهذا فإن الفقهاء لم يتعاملوا مع البضائع المشحونة في المركب على قدم المساواة، فابن رشد أفق أن الركاب الذين يحملون معهم "الناض" لا يجب عليهم شيء، وإنما يجب ذلك - تخفيف المركب - على المواد التي تنقل المركب من الأمتعة والتي يؤدي وزنها إلى غرق المركب، "... لا يجب فيما طرح في البحر من المركب عند شدة الخوف عليه شيء على ما عند الركاب من الناض الذهب والورق كان لهم أو وديعة عندهم أو بضاعة بأيديهم وإنما يجب ذلك على الأمتعة لأنها هي التي أثقلت المركب ويخشى عليه من العرق من أجلها"<sup>(53)</sup>.

وقبل أن نغادر مسألة تخفيف المركب إذا هال البحر وكثرت الأنواء، ارتأينا أن نتطرق لقضية مرتبطة إلى حد كبير بعملية تفريغ الحمولة، والأمر يتعلق بالتعويضات عن المواد التي شحنت في المركب، وقد أثبتت هذه المسألة بعد أن قلت الأمانة في أرباب السفن، لهذا كان التجار يلجؤون إلى تضمين بضائعهم، لكن ليس كل البضائع قابلة لأن تؤدي عنها ضمانات "ولما لم يجد الناس بدا من استعمال من لا أمانة له في الكراء، رأى أهل العلم واستحسنوا أن يضمّنوهم غير ذلك من جميع ما استعملوه ويحملونه في غير الوقت من الطعام والأدم من جميع ما استعملوه فحمل الحديث أنه لا ضمان على الأكرياء كما استحسنوا أن يضمّنوا الصناع ما استعملوا من الصناعات، وهم أجراء للذي لم يجد الناس بدا من استعمالهم ما لا غنى عن استعماله في صناعتهم" (54).

فهذا النص يوضح ما يمكن ضمانه وما لا يمكن ضمانه، إلا أن هذا السلوك يكون بالأساس إذا عرض للسفينة عارض من غير أن يكون لصاحب السفينة يد في ذلك، أما إذا كان صاحب السفينة "متعديا" كأن يشحن المركب بأكثر مما جرت عليه العادة أو أنه أفلح والجو غير مستقر "فيضمن بتعدي" (55)، وقد بين أحد الفقهاء المواد التي يجب ضمانها فقال: " لا يضمّنون كل ما وقع عليه اسم الطعام لحال اضطرارهم إلى استعمال من لا أمانة به من الأكرية لتقوم به معيشتهم فيه وما كان من الطعام على غير هذه الصفة فلا ضمان عليهم فيه، وهو في سقوط ضمانه عنهم سبيل العروض فيما يضمّنون من الحبوب كل ما نجا القوت لهم ولدواهم من ذلك القمح والشعير والدقيق والسلت والعسل والذرة والدخن والكرسة، وليس الأرز من ذلك لأنه عندي بفكه، قال، ويضمّنون من القطنية الفول والعدس والحمص واللوبيا والجلبان، وليس الثمر منه مما يضمّن لأنه تبكة وإن كان مضمونا في زكاته إلى القطاني، قال: ولا يضمّنون من الأدم إلا أربعة، السمن والعسل والزيت والخل، أما الثمار من الفواكه كلها فلا يضمّنون من خضراتها شيئا كانت مما تبيس أو لا تبيس لأنها تبكة ولا يضمّنون من يابسها إلا ثلاثة التمر والزيت والزيتون لأنها لاحقة بالأقوات وما عداها... فلا يضمّنون منها شيئا لأنها تبكة وليست بقوت" (56).

وهكذا، فإن عملية تخفيف حمولة السفن رغم أنها طرحت على الفقه الإسلامي لما بدأ المسلمون يبحرون عباب البحار، إلا أنها لم تكن وليدة المرحلة الإسلامية، فقد كانت ظاهرة قديمة عرفتها الأمم الغابرة، وكل أمة تعاملت معها بحسب قوانينها وأعرافها، فالإغريق لما انتهى بهم المطاف إلى الاستقرار في جزيرة رودس تعارفوا على ما اصطلح عليه بـ "الاتقاء في البحر" (57)،

وهو قانون يقضي بضرورة أن يشترك الأطراف المعنيون في الخسارة الناجمة من طرح جزء من البضاعة في البحر بهدف التخفيف من حمولة المركب وإنقاذها<sup>(58)</sup>، والقانون نفسه عرف عن

الرومان الذين سموه<sup>(59)</sup> « Lex Rhodui de Jacter »

لقد كانت هذه الأعراف والقوانين بداية الإرهاصات الأولى لميلاد القوانين البحرية التي أرجعها بعض الدارسين<sup>(60)</sup> إلى بداية الحروب الصليبية التي شهدت حركة بحرية واسعة تولت تنشيط الربط بين شرق وغرب الحوض المتوسطي، ونقل الجنود والمؤن والأزواد ومن ثم احتاجت الدول ذات الثقافات البحرية العريقة خاصة الجمهوريات الإيطالية إلى قوانين لتأمين حركة سفنها وضمان حقها وحصتها من هذه الحروب.

4- كراء السفن والمشاكل التي يطرحها: لما كانت الحاجة تفرض على الإنسان تأمين تحركاته اليومية بين نقط بعيدة، فإنه لجأ إلى اتخاذ الدواب وسيلة لتأمين تنقلاته والزيادة في السرعة، فكانت الخيل والإبل والبغال والحمير أهم وسائل النقل التي تعامل معها الإنسان، ولما كان التجار وأصحاب التنقلات الطويلة - الحجاج وطلبة العلم - محتاجين إلى تقليص مدة السفر، فإنهم كانوا يلجؤون إلى كراء هذه الوسائل في تنقلاتهم البرية، أما فيما يتعلق بالتنقلات البحرية فإننا لا نعدم نصوصاً تشير صراحة إلى شيوع هذه الظاهرة في المغرب الوسيط، 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، 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 يوليوز 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 إما بحارة أو جنود<sup>(61)</sup>.

وستواصل عملية كراء دول الغرب الإسلامي لسفن النصارى طيلة ق 7 و8هـ / 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 عينا من السفن النصرانية إلى

مقر الديوانة أو إلى ميناء آخر، وقد سعت الأطراف المعنية -المغربية والنصرانية- إلى "تطبيع" هذا الإجراء والتنصيص عليه في المعاهدات<sup>(62)</sup>. لكن اختيار هذه السفن لم تكن لترجع للسلطان أو لمثليه وإنما يتكلف بها قنصل الدولة المعنية والمثلة في المغرب، أما ثمن ومدة الكراء فكان يحددهما الربان<sup>(63)</sup>، ونصت بعض المعاهدات أن السفن التي تأخذها السلطة المركزية مقابل أجره معينة تكون معفاة من ضريبة الخمس<sup>(64)</sup>.

وبالمقابل فإن الأفراد - خاصة التجار - دأبوا على كراء سفن النصارى، ففي عام 705 هـ/ 1306م استأجر تاجر تونسي جفنا في ملكية أحد القطلانيين لنقل طعام قدر بحوالي ثمانية آلاف دينار إلى مدينة قابس<sup>(65)</sup>، ولعل شيوع هذه الظاهرة هو الذي جعل مختلف الدول تضمن هذا الأمر في مختلف الاتفاقيات التي ربطتها ببلاد المغرب وذلك حرصا منها على حماية وحفظ رعاياها سواء أكانوا مكرين أم مكترين<sup>(66)</sup>.

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 مرقنا "لبرناط مركيت"، وأن قيمة الرهن حسب بعض التجار المسلمين كان هو تسعمائة دينار ذهب، في حين شهد تاجران جنويان بالاعتماد على شهادة التجار النصارى المتعاملين معهم أن المبلغ الذي رهن به برناط قدر بستمائة واثنين وثمانين دينار ذهب مصري<sup>(67)</sup>، وقد طالب الجنويون باعتبارهم مالكين للمركب تعويضهم عن حطام المركب الذي قدرت كلفة إنشائه بألف دينار وستمائة دينار كبيرة الضرب<sup>(68)</sup>.

وبالجملة فإذا كانت مسألة كراء السفن شيئا معمولاً به عند مغاربة الفترة الوسيطية، فماذا يمكننا أن نقول عن أجره الكراء أو ثمنه؟ من خلال تصفحنا للعديد من الإشارات المصدرة خاصة ما تعلق منها ببعض الفتاوى، فإنه قلما 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؟

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<sup>(69)</sup>، وقد أورد صاحب أكرية السفن الحكم الآتي "ولكن هذه الأشياء من أكرية الرواحل والسفن وغير ذلك إنما يقع على ما قد سأذكره من السلامة والاستقامة فإذا عاق عائق أو عرض عارض نظر الحكم في ذلك، وإن كان شيء يدخل عليهم من ضرر، مثل أن يتراخى أمر أهل السفينة إلى وقت لا يجب فيه السفر لارتجاج البحر وكلف الشتاء، أو لخوف عدو، فسخ العقد بينهم"<sup>(70)</sup>.

وإذا اتفق الطرفان - رب السفينة وأصحاب البضاعة - على تحديد مدة الكراء في أيام محددة، وطراً طارئاً 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<sup>(71)</sup>.

أما بخصوص ثمن الكراء فقد فصل فيه الفقهاء حتى لا يتركوا منفذاً للتحايل وجعلوا ذلك مرتبطاً بالعقد الذي يجمع المتعاقدين، فكره الفقهاء أخذ الكراء عن كل مرحلة تقطعها السفينة إلا أن يكون ذلك منصوباً عليه في العقد وأن يؤدي نقداً<sup>(72)</sup>، ويرى ابن حبيب أن الكراء هنا يؤدي نقداً ويراعي في ذلك تعجيل قبض ثمن الكراء، لكن إذا اتفق الطرفان على تأخير قبض الثمن فلا بأس من ذلك<sup>(73)</sup>، وكل هذا كان رغبة في ضمان حقوق أصحاب السفن حتى لا تضيق أمام تماطل المكرين الذين يعتمدون 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 احتياطاً مما قد يطرأ على السفينة في البحر، فإذا مضى العقد بهذا التراضي 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<sup>(74)</sup>.

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 سفينتك فضل تحمل لي مائة إردب قال: نعم، وقد كان الأول حمل فيها خمسمائة إردب، فألقى قمحه من فوق طعام صاحبه فاخرق 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"<sup>(75)</sup> 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<sup>(76)</sup> - قد دفع أجره 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 يتزل 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 كان قبل أن يتزل التاجر، فهنا يكون مشتركا مع باقي التجار في الخسارة التي لحقت ببضاعتهم، أما إذا كان ما حدث للسفينة وللبضاعة قد طرأ عليهما بعد أن نزل التاجر فهنا لا يكون عليه شيء<sup>(77)</sup>. 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 برضى أصحابه لم يكن لهم عليه تابعة إن ألقوه فاسدا أو نقص كيله على ما قال في رسم الأفضية الثاني من سماع أشهب من كتاب الشركة"<sup>(78)</sup>.

وقبل أن تغادر هذه النقطة يجمل بنا أن نتطرق إلى مسألة تغير مسار الرحلة البحرية والاختلافات 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 التجار 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 أصلاً 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 في من رغب تحديداً في العودة: أهم 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<sup>(79)</sup>.

أما إذا كانوا ملحقين 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 يسر شيئاً "فليس يلزم هؤلاء كراء لأنهم لم ينتفعوا بشيء ولا بلغوا مكاناً انتفعوا بركوبهم إليه فيلزمهم لذلك الكراء على ذلك الموضع"<sup>(80)</sup>.

وهكذا نلاحظ انطلاقاً من نص الفتوى أن الركاب إذا لم ينتفعوا بشيء من ركوبهم كأن لم يتزلوا 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 قادرين على التزول والذهاب حيث شاءوا فلما رفعوا من ذلك الموضع،

فكأنهم ابتدؤوا الركوب الساعة من ذلك الموضع، فيجب عليهم منه الكراء فيقدر ذلك بقدر ما انتفعوا<sup>(81)</sup>.

لكن إذا انتهت إليهم أخبار تنبؤهم باضطراب البحر، فهنا يرى محمد بن عمر الإسكندراني أنهم يرجعون إلى بعض سواحل المسلمين وينتظرون هناك حتى يهدأ البحر ثم يستأنفوا رحلتهم، ومن رغب من الركاب ألا يستأنف الرحلة وأنزل سلعته في الساحل الذي رسوا فيه، فله ما أراد مع أداء واجب الكراء لصاحب السفينة<sup>(82)</sup>، أما إذا انعقد الكراء بين الطرفين واشترط التاجر أن يحمله صاحب المركب إلى المدينة الفلانية مقابل مبلغ معين، ففي هذه النازلة يرى محمد 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<sup>(83)</sup> خالفوا هذا الرأي وقالوا بجواز النقد<sup>(84)</sup>.

وإذا كان هبوب الرياح قويا ولم يستطع معها صاحب المركب أن "يلجم" السفينة أو يتحكم في سرعتها فنجاوز المدينة المتفق عليها إلى موضع آخر فإن المكثري له أن يختار بين أمرين إما أن يتزل شحنته في المكان الذي وصلت إليه السفينة ولا كراء عليه فيما تجاوزته ويبقى الكراء الأول ملزما 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<sup>(85)</sup>.

لكن ما هو موقف الفقهاء فيما عرض عليهم من مسائل طرأت بسبب عطب المركب في البحر، فهل يلزم الركاب كراء أم لا؟ وعموما فإن المالكية أخذوا برأي الإمام مالك عندما جعل البلوغ شرطا أساسيا لا يصح العقد بين الكاري والمكثري 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<sup>(86)</sup>، 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 قطعته الدابة، فتقدر أجرة الكراء عند النقطة التي توقفت فيها الدابة، لهذا رأى مالك أن أجر الكراء يكون بالبلوغ إلى المكان المقصود<sup>(87)</sup>.

إلا أن الأمر يكون مقبولا إذا كانت السفينة بعيدة عن الساحل ويختلف الأمر إذا كانت السفينة تقوم بعملية الإبحار الساحلي - الساحلة - ففي الحالة الأخيرة يقول أصبغ "إذا سافرت

السفينة في البحر أكثر المسافة ثم ردّها الريح وعطبت السفينة فلا كراء لصاحب السفينة لأن البحر مجهول لا يدري كم هو من المسافة، أما إذا سافرت السفينة البر (الساحل) وأنه وافق في ذلك قول سحنون وأشهب وابن نافع أن له بحساب ما سارت السفينة<sup>(88)</sup>.

أما إذا توقف المركب في مرسى ما وهال البحر 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<sup>(89)</sup>.

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<sup>(90)</sup> إلى قضية الشركة في السفينة مما يعني أن هذا الأسلوب كان شائعاً في بلاد المغرب بل وحتى في المشرق، الأمر الذي يدل على تجذر الثقافة البحرية لدى سكان السواحل الذين كانوا يعتمدون إلى الانخراط في شركة لامتلاك سفينة أو أكثر، الشيء الذي ينفي مزاعم أولئك الذين أنكروا على المغاربة أية صلة لهم بالبحر وشؤونه.

ولعل اللجوء إلى الشركة في السفن كان يعكس حقيقة واضحة هي غلاء ثمن اقتناء المركب أو صنعه، وهو أمر لم يكن متيسراً لفئات عريضة من المغاربة في الفترة الوسيطة، لهذا كان يتم تجميع الجهود المادية لشخصين أو أكثر لاقتناء مركب والعمل عليه وتعهده بالصيانة الضرورية حفاظاً عليه وضماناً لاستمرار عملهم، لأنه مصدر ارتزاقهم فيتولون نقل البضائع إما بين المدن المغربية الساحلية أو بين العدوتين المغربية والأندلسية، ولم يعد أمر بناء السفن الشغل الشاغل للدولة المغربية وحدها وإنما تعداها ليشمل التجار الكبار وأعيان البلد الذين كانوا يرغبون في توسيع تجارتهم وفتح أسواق جديدة أمامهم.

إلا أن هذه الشركة في السفن وإن كانت أمراً واقعاً فإنها 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 "مادياً" أو "معنوياً" يمكن أن يلحق أحد الشريكين، ويضمن من جهة أخرى استمرار عمل السفينة سواء ببقاء الشركة أو بانقضاءها، لأن السفينة كانت وسيلة رزق العديد من الأطراف فضلاً 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، فتنازعا الأمر، حيث طالب الذي ليس له ما يعطيه صاحبه بمقابل حصته من السفينة كراء له، ففي هذه النازلة أفق سحنون أن الشريك إما أن يحمل ما حمل صاحبه من البضاعة، وإذا لم يجد ما يحمله

واستمر النزاع بينهما "بيع عليهما المركب"<sup>(91)</sup> وهكذا فإن فض الشركة يكون بيع 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 و وفاة من به.

والفقهاء في هذه الحالة نظروا في العديد من النوازل التي عرضت عليهم وأفتوا 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 اتفق فيه من النفقة العادلة ويكون المركب بينهما، وإن قيل له خذ منه نصف قيمة غير معمول، إن شاء أن يعطيك فإن أبي الشريك من هذين الوجهين أو طلب نصف قيمة خرابا، فأبي شريكه من ذلك فهذا هو 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"<sup>(92)</sup>.

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: "للذي لم يجد ما يحمل في نصيبه أن يأخذ شريكه بحصته من الكراء وله منعه من السفر حتى يعامله على ذلك أو يتفصلا من المركب ببيعه وقسمة ثمنه، قيل والدواب والعير حكمها حكم المركب"<sup>(93)</sup>.

ولعل ما يستخلص من هذه النوازل والفتاوى أن الفقه الإسلامي كان نزاعا إلى المصلحة العامة التي تقضي بضرورة إصلاح المركب قصد الانتفاع به ولا يجب أن يترك خرابا دون إصلاح. وفي الوجه الآخر من أوجه التعامل البحري، أن يكون المتعاملان في المركب على سبيل القراض، لا على سبيل الشركة، وقد ناقش الفقهاء القراض في السفن ووقفوا عنده طويلا مبينين مختلف الأضرار التي

قد تلحق المتقارضين، فإذا قدم أحد الطرفين "وسيلة الإنتاج" السفينة أو الدابة ويقوم 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 أجرة الكراء<sup>(94)</sup>.

وإذا قام صاحب السفينة بدفع السفينة والمال إلى جماعة ما قراضا بينهما، فاشتراط صاحب المركب والمال أن يكون له الثلثان مما كسبت السفينة والثلث الآخر يكون للمستغلين عليها، ففي هذه النازلة أفتى أشهب بفسخ العقد بين الطرفين واعتبره قراضا فاسدا واشترط زيادة اشتراط، والعامل أجير يكون له أجرة وكراء ما حمل في مركبه، والربح والخسارة بينهما بحسب يوم العمل، ليكون كسب يوم لأحدهما وكسب اليوم الثاني للطرف الآخر.<sup>(95)</sup> وبعد استعراضنا لهذه الحالات سواء ما تعلق منها بأجرة كراء السفن أم بحمولتها 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 القراصنة، ومع ذلك يمكن أن نرجع أصول القانون البحري الحديث إلى القوانين السابقة سواء الإسلامية منها أم التي عرفتها الأمم السالفة، إذ التجربة الإنسانية لا تنطلق من فراغ وإنما تستند إلى الموروث<sup>(96)</sup> لتأسيس قوانين تتكيف مع مستجدات العصر، والفقه الإسلامي عندما تعرض لفك النزاعات التي كانت تظهر بين أرباب السفن والتجار حول الحمولة وثن الكراء وتحفيف الحمولة والشركة في المراكب والقراض، يعطينا انطبعا على بداية صياغة قوانين يلتزم بها المشتغلون في البحر.

#### الهوامش:

- 1- ابن عذاري، البيان المغرب، تحقيق ج. كولان وليفي بروفصال، الجزء 2، ط2. دار الثقافة بيروت 1980 ص: 5.
- 2- ابن السماك العاملي، الحلل الموشية... تحقيق سهيل زكار وعبد القادر زمامة، ط1. الدار البيضاء 1979، ص: 56.
- 3- ابن صاحب الصلاة، المن بالإمامة... تحقيق عبد الهادي التازي، دار الغرب الإسلامي، 1987، ص: 151-152.
- 4- ابن أبي زرع، القرطاس... منشورات دار المنصور، 1972، ص: 202. — 5- يمكن أن نستفي هنا المساعدة البحرية التي قدمها بنو عباد للبراطين لحصار مدينة سبتة. — 6- القرطاس، م.س، ص: 213-214-222-314.
- 7- ابن الأثير، الكامل في التاريخ، تحقيق جماعة. ط4. دار الكتب العربية. بيروت، 1983. الجزء 9، ص: 166.
- 8- ابن جبير، رحلة ابن جبير، مقدمة. مصطفى زيادة دون تاريخ. ص: 65. — 9- نفسه. — 10- نفسه، ص: 216.
- 11- رحلة ابن جبير، م. س، ص: 238. — 12- أمين توفيق الطهي، المصطلحات البحرية، مجلة البحوث التاريخية، السنة 4، العدد 2. ليبيا.
- 1982 ص: 338. — 13- نفسه، هامش 3، ص: 297. — 14- نفسه. — 15- أمين توفيق، م.س، ص: 297.
- 16- نفسه. — 17- سعاد ماهي، البحرية في مصر الإسلامية، القاهرة، 1967، ص: 210.
- 18-Picard(ch), L'Océan Atlantique Musulman de la conquete Arabe à l'époque Almohade, Paris, 1999, p320.
- 19- الكامل، م.س، ج9، ص: 163. — 20- الإدريسي، المغرب العربي من كتاب نزهة المشتاق، تحقيق محمد صادق، O.P.U، بلجيكا.
- 1983 ص: 153. — 21- لسان العرب، مادة "قفر" ص: 255، الجزء 11، ط3، 1999، ضياء الدين الرئيس، م.س، ص: 317.
- 22- نفسه، ص: 377. — 23- سورة آل عمران- الآية 74. — 24- ضياء الدين الرئيس، م.س، ص: 378.

- 25- نفسه، ص: 344-325-327 --- 26- ابن تيمية، مجموعة فتاوي ابن تيمية، جمع وترتيب عبد الرحمن بن محمد، مكتبة المعارف الرباط، دون تاريخ الطبع، الجزء 30، ص: 414. --- Picard, op.cit. p 456- 457-27
- 28- بلكمال البيضاوي، ص: 178. --- 29- نفسه. --- 30- نفسه. --- 31- سعاد ماهر، م.س، ص: 210.
- 32- ابن عبدون، ثلاث رسائل أندلسية في الحسية والمحتسب، جمع لفي بروفنصال، القاهرة، 195، ص: 29- 33.30- سعاد ماهر، م.س، ص: 321. --- 34- ابن جبير، م.س، ص: 65. --- 35- سورة الصفات، آية 139-144.
- 36- القرطبي، الجامع لأحكام القرآن، دار الكتب المصرية 1954، ج 15، ص: 126. --- 37- نفسه.
- 38- الونشريسي، المعيار المغرب... أخرجه جناعة بإشراف محمد حجي، طبع وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، دون تاريخ الطبع، الجزء 8، ص: 307. --- 39- نفسه. --- 40- الونشريسي، م.س، الجزء 8، ص: 307.
- 41- نموذج ذلك الفتاوى التي جمعها الونشريسي، في الجزء 8/ ص: 68- 205- 222- 298- 302- 306- 307- 308- 309- 310- 312.
- 42- أبو القاسم خلف بن أبي فراس، أكرية السفن وأحكام النوى، تحقيق محمد زهدور. أورده عبد الفتاح مراد، أصول القانون البحري، ط 1، 1993، ص: 59. --- 43- ابن أبي فراس، م.س، ص: 59.
- 44- المعيار، الجزء 8، م.س، ص: 68- 205- 222- 298- 302- 306- 307- 308- 309- 310- 312.
- 45- أكرية السفن، م.س، ص: 60. --- 46- نفسه: 59، 60. --- 47- ابن رشد، البيان...، تحقيق مجموعة، ط 1. دار الغرب الإسلامي، 1984، م.س، الجزء 9، ص: 75. --- 48- نفسه. --- 49- نفسه، ج 9، ص: 94. --- 50- نفس المصدر والصفحة نفسها.
- 51- أكرية السفن، م.س، ص: 63. --- 52- ابن رشد، م.س، الجزء 9، ص: 94.
- 53- ابن رشد، فتاوى ابن رشد، تحقيق مختار الطاهر التليلي، ط 1. دار الغرب الإسلامي، 1987، الجزء 2، ص: 1191-1192.
- 54- أكرية السفن، م.س، ص: 61. --- 55- أكرية السفن، م.س، ص: 61. --- 56- نفسه، م.س، ص: 62.
- 57- سعاد ماهر، م.س، ص: 319. --- 58- نفسه، ص: 320. --- 59- نفسه.
- 60- محمود فهمي، التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن 7م إل ف12م، ترجمة قاسم عبد القاسم، ط 1. دار الوحدة بيروت، 1981، ص: 263- ماهر، م.س، ص: 320-321.
- 61- عبد الهادي التازي، التاريخ الدبلوماسي للمغرب، ط 1. دار الثقافة الدار البيضاء 1976، المجلد 5/ ص: 128.
- 62- نص مختلف المعاهدات التي وقعت بين السلطة الحفصية بتونس وجنوة طيلة المدة الممتدة بين 1236 و 1343م، على أخذ السلطة الحفصية ثلث السفن الجنوية الراسية بالموانئ الحفصية عند حاجتها لذلك. --- 63- عبد الهادي التازي، ص 5، ج 5، ص: 250-251.
- 64- نفسه، وقد دلت معاهدة 794هـ/ 1392م بين تونس والبيدقية بوضوح على هذا المبدأ.
- 65- عزاوي، رسائل...، ص: 522.
- 66-AMARI (M),Diplôme Arabidel Archivo Fiorentino,publiat Percura.S.d, p5.
- 67- MAXIMILIANO,Los documentos Arabs...,Madrid.1940,p267.
- 68-Ibidem
- 69- أكرية السفن، م.س، ص: 35. ابن رشد، البيان، الجزء 9، ص: 81-89. --- 70- أكرية السفن، نفسه.
- 71- نفسه، ص: 36.37.38. --- 72- أكرية السفن، م.س، ص: 35. --- 73- نفسه. --- 74- نفسه.
- 75- ابن رشد، البيان...، م.س، الجزء 9، ص: 85. --- 76- أورد أجد الباحثين أن الإردب يساوي طن بحري، لكن لم يحدد كم يساوي من الكيلوغرامات، محمد بشر الكافي، قاموس المصطلحات البحرية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط 1، 1981، ص: 9.
- 77- ابن رشد، م.س، الجزء 9، ص: 77-78. --- 78- نفسه، الجزء 9، ص: 78. --- 79- أكرية السفن، م.س، ص: 42.
- 80- ابن رشد، م.س، ج 9، ص: 148-149-151. --- 81- نفسه، ج 9، ص: 148. --- 82- أكرية السفن، ص: 41.
- 83- مثل عبد الله بن نافع وأصبح وأشهب، أكرية السفن، ص: 39 و 40 و 41 و 42. --- 84- نفسه، ص: 39 و 40. --- 85- أكرية السفن، ص: 39 و 40. --- 86- نفسه، ص: 43 و 48. --- 87- نفسه، ص: 48.
- 88- نفسه. --- 89- أكرية السفن، م.س، ص: 49.
- 90- أكرية السفن، م.س، ص: 69 و 70 و 71. 24، ابن رشد، فتاوى، السفر 2، ص: 836 و 846 و 847. المعيار، الجزء 8، ص: 224-225-309-312-314 و ج 9، ص: 111-418. --- 91- أكرية السفن، م.س، ص: 69.
- \*- في المعيار لم ترد هذه النقطة، ذكر فقط ان تكون قيمة الخراب مائة ومصلوحا مائتين ج 8، ص: 312.
- 92- أكرية السفن، م.س، ص: 69. المعيار، الجزء 8، ص: 312-313-314.
- 93- المعيار، الجزء 9، ص: 418 والمعلومات نفسها في ج 8، ص: 308 وكذلك فتاوى ابن رشد، السفر 2، ص: 836 و ص: 846-847.
- 94- أكرية السفن، م.س، ص: 69 و 70 و 71. --- 95- نفسه، ص: 70 و 71.
- 96- حول هذه المسألة يرجع ل: علي البارودي، م.س، ص: 8 و 9 و 10، وإدريس الضحك، قانون الملاحة البحرية الخاص بالمغرب، ط 1، الرباط، 1989، ص: 9، هامش 1.