

مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل البحري واستئجار السفن

دحماني محمد الصغير
أستاذ مساعد أكلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة محمد بن أحمد، وهران 2

ملخص:

إن استقراء مختلف مؤلفات القانون البحري الصادرة لاسيما عن الكتاب الأوروبيين، وكذا البحث في الخلفيات التاريخية لهذه المؤلفات، إنما يكشف عن بصمة العرب والمسلمين فيها. إذ أن أصل أغلبها يعود إلى الأعراف التي وضعها هؤلاء العرب والمسلمين خاصة في القرنين التاسع والعاشر ميلادي، قصد ضبط مختلف المسائل البحرية آنذاك بما في ذلك مسألة كراء السفن، والتي سارع الغرب إلى تدوينها وإصباغ الطابع الإجرائي عليها.

يسلط هذا المقال الضوء على أهم المؤلفات الغربية التي تأثرت بالفقه الإسلامي في مجال القانون البحري، هذا من جهة، وكذا على أهم الأحكام البحرية التي جاء بها الفقه الإسلامي.

مقدمة :

إنّ معظم مؤلفات القانون البحري، سواء كان كتابها عربا أو غربيين، تؤكد على أن هذا القانون تأثر بمجموعات قضائية عرفت في أوروبا. هذه الأخيرة بدورها احتوت على كثير من القواعد البحرية التي عرفها العرب والمسلمون. إن كثيرا من الأعراف البحرية التي كانت سائدة في القرون التاسع والعاشر والحادي عشر من الميلاد استقرت في وقت شهد تفوق العرب والمسلمين في المجال البحري. وقد اقتبس الأوروبيون هذه الأعراف وقاموا بتدوينها لتصبح قواعد واجبة التطبيق أمام المحاكم.

ونعرض فيما يلي أهم هذه المجموعات ثم نتبع ذلك ببيان أهم المخطوطات والكتب الإسلامية التي نظمت الكثير من المسائل البحرية.

أولا: أهم المجموعات القضائية البحرية

1- القانون البحري لرودموس:

تضمنه الكتاب الحادي عشر الذي يطلق عليه اسم "الديجاست". وكان يسود الاعتقاد أن هذا القانون هو من صنع الرومانيين والبيزنطيين. إلا أن الواقع غير ذلك. فالنصوص التي تضمنتها هذه المجموعة وحسب ما ذهب إليه الغربيون أنفسهم، ممن تفحصوها وقارنوها بغيرها¹، وجدوا أن المسلمين سبقوهم في نشرها عن طريق الفقيه العربي المالكي سحنون ابن سيد التنوخي (المتوفى سنة 520 هجرية و 1117 ميلادية) إلى هذه المدونة عناوين أخرى للأقسام المختلفة لهذا الكتاب.

¹ - دنيال بانزاك، مجلة التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق، جزء 45، رقم 3، 2002، ص335.

وقد وجد هؤلاء الغربيون تشابها كبيرا في المفاهيم. وما يزيد من فرضية تأثر القانون الرودي بالفقهاء المسلمين هو أن هذا الأخير حرر سقليا أو جنوب إيطاليا، علما أن هذه الأخيرة كانت خاضعة للحكم الإسلامي من القرن التاسع إلى القرن الحادي عشر².

2- قواعد أوليرون

لا أحد ينكر تأثير هذه القواعد على القوانين التي صدرت في أوروبا خاصة في الدول الواقعة على واجهة البحر الأطلنطي. ورغم ذلك، فإن الغموض ما زال يسود بخصوص مصدر هذه القواعد. وليس مؤكدا أن يكون مصدرها جزيرة أوليرون. أن المخطوط اليدوي ورغم قدمه لصدوره في سنة 1266، فإنه لم يشر إلى هذه الجزيرة.

ويرجع البعض³ مصدرها إلى الحروب الصليبية التي جرت في فلسطين، إذ اضطرت الشعوب أثناء تلك الحقبة إلى إيجاد قواعد لتحكيمها في النزاعات خاصة البحرية منها والتي كانت تنشب بين الغربيين والمسيحيين والمسلمين في دول الشرق. وبغض النظر عن مصدرها فإن قواعد أوليرون دونت الأعراف التي كانت سائدة في العصر الروماني والبيزنطي، وقد نقلت إلى أوروبا ابتداء من القرن الثاني عشر⁴.

ويعترف⁵ للشريعة الإسلامية وللفقهاء بالدور الكبير الذي لعبته في تكوين هذه القواعد. ويكفي الرجوع إلى الفقه الإسلامي للقرنين التاسع والحادي عشر ميلادي للتأكد من التشابه بينه وبين هذه القواعد.

² - دنيايل بازاتك، المرجع السابق، ص355.

³ - دنيايل بازاتك، المرجع السابق، ص355.

⁴ - يقال أنها نقلت إما عن طريق الملكة اليبين أو بواسطة ابن هاري شارل قلب الأسد.

⁵ - بوناسياس وسكابل، القانون البحري، طبعة 2، باريس 2006، ص11.

3- قنصلية البحر:

تعتبر قنصلية البحر من بين أهم المجموعات البحرية، وترجع هذه الأهمية إلى القواعد الكثيرة التي احتوت عليها خاصة منها المتعلقة بالمساعدة البحرية والتصادم و عقد التوصية كأساس للمسؤولية المحدودة لمالكي السفن.

يرجع أصل هذه المجموعة إلى القانون الإسلامي الذي كان سائدا في الشرق الأدنى في القرنين الثامن والتاسع الميلادي، الذي حمله المسلمون فيما بعد إلى الأندلس، وبعد ترجمته في إسبانيا في المنطقة التي تم تحريرها احتفظت قنصلية البحر فيما بعد في القرنين الثالث عشر والرابع عشر بما تضمنه القانون الإسلامي إلى غاية القرن الخامس عشر.

4- الأمر الملكي لسنة 1681

إن تأثير المجموعات السابقة في هذا الأمر كان تأثيرا، ولا أحد ينكر أثر هذا الأخير في القارتين الأوروبية والأمريكية⁶.

وتشير الدراسات التاريخية للقانون البحري أن التشابه الكبير بين هذا الإنجاز الذي وصف بـ "الرائع"⁷ والشريعة الإسلامية إلى حد جعل البعض يعترف بأن القانون الإسلامي ترك بصمات وتأثير واضحين على التشريعات البحرية المعاصرة⁸.

⁶ - اعتمد عليها في أمريكا في قرار مؤرخ في 17 أبريل 1961 أصدرته المحكمة العليا، وتم التصريح فيه على صحة التعهد الشفهي من طرف مجهزة لصالح أحد الملاحين، وذلك طبقا للكتاب 3، عنوان 4، المادة 1 من الأمر، مشار إليه في بوناسياس وسكابل، المرجع السابق، ص11.

⁷ - المرجع السابق.

⁸ - دنيال بانزاك، المرجع السابق، ص558.

إنّ الأمثلة عن ذلك كثيرة نكتفي بذكر ما ورد في العنوان 8 من الكتاب الثالث الخاص بالرمي في البحر والمساهمة في الخسائر البشرية...إلخ.

هذه هي بعض الأمثلة التي تؤكد على الدور الذي لعبه العرب والمسلمون في بلورة قواعد القانون البحري. ولا يمكن اعتبار ما لوحظ في المجموعات المعروفة عند الغربيين من قبيل التشابه بالصدفة مع القانون الإسلامي، وإنما هو تشابه يرجع إلى تأثرهم بصفة إرادية بالقواعد التي استقرت في الشريعة الإسلامية، ويمكن تبرير ذلك بما يلي:

- إن العرب والمسلمين كانوا رجال بحر منذ العصور الأولى لرسالة الإسلام⁹ حتى القرن التاسع عشر. ويذكر التاريخ أنهم اشتهروا في هذا المجال خاصة في العصور الوسطى أين لعبت القوافل البحرية دورا كبيرا في التجارة البحرية وفي التقريب بين شعوب أوروبا والشعوب العربية والإسلامية. وكانت نسبة كبيرة من هذه الرحلات تتم على متن سفن مملوكة للغربيين، وكان المسلمون أول الشعوب التي كانت تلجأ إلى استئجار هذه السفن. وأما العقود فكانت تتم وفقا للأعراف السائد آنذاك لذلك كانت مقبولة من طرف الجميع لعدم تعارضها مع شرائعهم.

- بخصوص كتب الفقيه المالكي محمد ابن أمير الكتاني الأندلسي الإسكندراني فإنه احتوى على تسعة أبواب تضمنت مسائل تتعلق باستئجار السفن وبكيفية دفع أجرة النقل في حالة ظهور عطب في السفينة، والرمي في البحر وإنقاذ البضائع والمساهمة في الخسائر ومسؤولية المجهزين والشراكة في السفينة...إلخ. وقد اتبع ذلك بمسائل قانونية عددها ستة تعلق أهمها بكيفية حساب أجرة النقل، المسؤولية والتصادم¹⁰.

⁹ - إن تفوقهم في القرنين 09 و 10 ساهم في تكوين قانون بحري إسلامي، وقد صدر أول كتاب خاص بكراء السفن لمحمد ابن أمير الكتاني الأندلسي الإسكندراني.

¹⁰ - خليلية حسن، القانون البحري في البحر الأبيض المتوسط، كتاب اكرية السفن، المصدرانترنت.

- يؤكد المؤرخون¹¹ على الدور الذي أداه المسلمون في تجارة البحر والمصطلحات البحرية الكثيرة التي شاع استعمالها في الميدان البحري والتي يعود أصلها إلى عاداتهم وأعرافهم مما يدل على أن هؤلاء كانت لهم ثقافة بحرية واسعة. ويمكن ذكر بعضها وليس كلها: مد، جزر، مقذاف، قطيرة، ربان، بوط¹².

وبعد هذا العرض الوجيز عن تأثير العرب والمسلمين ودورهم في مجال التجارة البحرية، نلقي نظرة مختصرة على ما تضمنه المؤلف الخاص باكرية السفن والنزاعات التي يمكن أن تنشأ بين الأشخاص لأبي القاسم خلف بن أبي فراس الذي حرره في النصف الثاني من القرن الرابع الهجري والعاشر الميلادي، والذي أشار إليه أهم المؤلفات الغربية¹³ وقد ورد النص الكامل لهذا المخطوط في مؤلف الدكتور زهدور محمد¹⁴. وسنحاول بقدر الإمكان إبراز بعض القواعد التي تضمنها والخاصة بالأجر في عقد استئجار السفن.

ثانياً: بعض الأحكام الخاصة بإجراء كراء السفن كما وردت في مخطوط أبي

القاسم خلف

تزامن ظهور هذا المخطوط مع نشأة قانون بحري إسلامي في النصف الأول من القرن التاسع وبداية القرن الحادي عشر. وقد ساعد على ظهور هذا القانون التفوق البحري للمسلمين في البحر الأبيض المتوسط. وكيف لا يتفوق المسلمون في هذا المجال والقرآن الكريم قد أشار في آيات كثيرة إلى السفينة والبحر والفلك حتى يحفزهم على اكتشاف أسرارها والتماس الرزق منه.

11 - جورن الأوف اميريكانا وريانت السوسياتي، حجم62، رقم 1، مارس 1942، ص68 وما بعدها.

12 - المرجع السابق، ص70 وما بعدها.

13 - دنيال بانزاك، المرجع السابق، ص352.

14 - دزهدور محمد، المسؤولية عن الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، سنة 1980، ص296 وما بعدها.

وقد ظهرت في هذه الفترة أهم مؤلفات القانون البحري نذكر منها كتاب الفقيه محمد ابن أمير الكتاني الأندلسي الاسكندراني الخاص بكراء السفن والنزاعات المتعلقة بها. كما ظهر مؤلف آخر لأبي القاسم خلف، ولا يختلف عنوانه عن الأول وفيما يلي عرض لأهم الأحكام التي تضمنها والخاصة باستئجار السفن والنواتية (الملاحين):

أ. يشترط الفقهاء المسلمون دفع أجر معلوم في حالة كراء السفينة، ويسري نفس الحكم على النواتية أو الملاحين عملا بالحديث الشريف: "من استأجر أجيرا فليؤجره بأجر معلوم". هذا و يعتبر العقد من عقود السلامة يلتزم فيه مكتري السفينة بإيصال المتعاقد إلى البلد المقصود و يكون التزامه بتحقيق نتيجة .

ب. الفسخ كجزاء يترتب في حالة الإخلال بقواعد السلامة و الاستقامة كما في الحالة التي لا تسمح ظروف البحر بالسفر بعد إبرام العقد أو تظهر عيوب في السفينة مما يجعلها غير قادرة على الإبحار أو ما يعبر عنه في التشريعات الحالية بعدم الصلاحية للملاحة .ويلتزم النوتي برد ما قبضه مادام التشريعات الحالية تعذرت لأحد الأسباب المذكورة أعلاه . و يبدو أن النوتي يستحق الأجرة إذا لم تصل السفينة إلى المكان المقصود و لم يكن ذلك بتفريط منه.

ت. ذكر المدة في كراء السفن، و ليس للطرفين الفسخ إذا تجاوزت المدة المتفق عليها و أمكن زوالها دون أن يترتب عن ذلك أي ضرر لهما. و بمفهوم المخالفة فان طول المدة الذي يلحق أضرارا بهما قد يكون مبرر للجوء إلى الفسخ.

ث. شرط عدم الكراء الذي يضعه مؤجر السفينة غير جائز متى اشترطت على المستأجر عدم نقل متاع آخر غير الذي أحضره الأول. وإذا هلكت السفينة يقع التزام على المؤجر أن يأتي بسفينة أخرى إلا إذا اشترط كراء سفينة بعينها فإن العقد يفسخ بهلاكها.

ج. جواز استئجار جزء من السفينة، ويعتبر ذلك بمثابة تعيين للسفينة. تعتبر هذه المسألة محل خلاف بين الفقهاء إذ هناك من لا يجيز الكراء الجزئي. ويشترط التسليم الفوري (التعجيل) للسفينة بمجرد تمام العقد إلا إذا تضمن العقد شرطاً مخالفاً. ويمنع على المستأجر عقد رهن على السفينة لعدم ملكيته لها أو أن يشترط ضماناً.

ح. يجب على الطرفين الاتفاق على الثمن: على المكري أن يشترط أخذ جزءه، وعلى المكثري أن يدفعه، وإلا اعتبر العقد في حالة سكوتها فاسداً. وإذا وقع خلاف فللمكثري حلف اليمين وللمكري البينة على من ادعى أي أنه أجر ليقبض الأجرة إلا بعد البلاغ والوصول.

ثالثاً: كراء السفن عند المسلمين ابتداء من القرن 13 ميلادي

إن الغربيين أثبتوا أيضاً تفوقهم البحري ابتداء من القرن الثالث عشر الميلادي. هذا التفوق لم يمنع المسلمين من إثبات وجودهم في هذا المجال. فلقد لجأوا إلى إبرام عقود استئجار سفن الغربيين¹⁵. وقد شجعهم على ذلك عدم تعارض بين هذه العقود وأحكام الشريعة الإسلامية.

كانت هذه العقود تحقق مصالح أطرافها رغم اختلاف ديانتهم، وتقوم على ثقتهم لهذا امتدت عبر عصور طويلة دون أن ينال منها الزمن.

¹⁵ إن منافسة الغربيين للوجود البحري الإسلامي بدأت في النصف الثاني من القرن الحادي عشر الميلادي الذي شهد تراجعاً لمسلمين في هذا الميدان بعدما أثبتوا تفوقهم ومصاحبه من ابتداع الكثير من القواعد البحرية التي نقلها عنهم الغرب فيما بعد. دنيال بانزاك، المرجع السابق، ص 352.

ومما ساعد على تطور هذه العقود حاجة الشعوب المحيطة بالبحر الأبيض المتوسط إلى التبادل التجاري الذي يتم بشكل أسرع و أرخص وأيسر. وفي غير هذا المجال فإن كل من المسلمين المتوجهين إلى مكة أو اليهود والمسيحيين الذاهبين إلى القدس لأداء شعائهم وجدوا في النقل البحري الوسيلة المريحة لتحقيق رغباتهم.

وقد كانت الإمبراطورية العثمانية واحدة من بين أهم الشعوب التي كانت تلجأ إلى عقود استئجار السفن. وقد ساهمت بذلك في تزويد المناطق التي كانت تابعة لها بمختلف المواد التي تحتاجها كالأرز والروائح والقطن والقهوة.

وبعد انتهاء الحروب التي خاضتها الدولة العثمانية تم عقد اتفاق بينهما وبين إنجلترا بموجبه سمح واشترط ولأول مرة على تأجير السفن الأوروبية للعثمانيين لأغراض تجارية يطلق عليه تسمية القوافل البحرية. وتم ترسيم هذه الممارسة بموجب اتفاق وقع بين السفير الفرنسي جيراردان في اسطنبول والوزير حمزة باشا. وقد اتفق على ما يلي: يحق للسفن الأوروبية أن تمون بكل حرية الموانئ العثمانية خاصة تلك الموجودة في إفريقيا الشمالية ومصر وفي العاصمة اسطنبول¹⁶.

- العقود المبرمة ابتداء من القرن الثاني عشر

أبرمت عقود كثيرة منذ هذا التاريخ أبرزها تلك التي جمعت الرحالة العربي الكبير ابن بطوطة مع مواطن من جنوا، وبعدها إبرام عقد في سنة 1334 تم بموجبه استئجار سفينة مملوكة ليوناني للذهاب إلى قافه بالقرم، أو ذلك العقد الذي أبرمه ابن جبير في مارس 1183 في سبتة بخصوص سفينة مملوكة لرعية من جنوا للذهاب إلى الإسكندرية. وقد شهدت القرون التالية عقود استئجار كثيرة وقد استمرت مع وجود القافلة البحرية إلى غاية بداية القرن التاسع عشر.

¹⁶ - دنيال بانزاك، المرجع السابق، ص345.

- مميزات عقود استئجار السفن

كانت السفن المؤجرة تتكون من طاقم مسيحي، في حين أن مستأجرها مسلم. وكان العقد ينصب على السفينة بكاملها وليس على جزء منها. ونظرا لاختلاف ديانة مؤجرها الأوروبي ومستأجرها المسلم فإنه كان من الضروري تحديد حقوق والتزامات الطرفين بكل وضوح وبشكل لا يدع أي مجال للمنازعة. وكانت الكتابة هي الوسيلة المثلى لتحقيق هذا الهدف عند المسيحيين، على الرغم من اكتفاء المسلمين بالأقوال المدعمة بالشهود. وقد تجاوز هذا الاعتقاد باللجوء إلى الكتابة التي تتم أمام موظف بالقنصلية وبحضور مترجم، ويتم التوقيع بعد ذلك على العقد من جميع الأطراف.

ويذكر المؤرخون إن عدد العقود بين الفرنسيين والعثمانيين بلغ مع منتصف القرن الثامن عشر 300 عقد لكل سنة¹⁷. أما العقود التي أبرمت مع السفن المنافسة المنتمية إلى فنيسيا والنمسا والسويد في الفترة بين 1686-1824 فقد وصلت إلى 80 ألف. ويلاحظ أن هذه العقود كانت كلها متشابهة، إذ أنها كانت تحرر وفق نموذج مقبول من الجميع: احتوائها على مكان تحريرها وتاريخه واسم ولقب الربان وموطنه واسم السفينة وديانة المستأجر واسمه وموطنه ومدة الشحن والتفريغ، ثم الإيجار والعملية التي تتم بها التسوية.

إلى جانب هذه الشروط القانونية فإن العقود كانت تحتوي على شروط أخرى يتفق عليها كالمناطق التي يجب على الربان تجنبها بسبب الحروب أو الأوبئة.

وكان العقد يتم لفترة معينة وليس لرحلة واحدة، ولذلك كان الأجر يدفع شهريا. وفي غير هذه الأحوال يتم الدفع على ضوء وزن وحجم السلع المشحونة¹⁸.

17 - دنيال بانزاك، المرجع السابق، ص348.

18 - دنيال بانزاك، المرجع السابق، ص349.

إن هذه العقود كانت تحترم القوانين البحرية السائدة في ذلك الوقت. ولم يكن المسلمون يرفضونها لاعتقادهم بأنها نابعة من أعرافهم التي درجوا على إتباعها عندما كانوا متفوقين عن غيرهم في البحر الأبيض المتوسط في القرون من التاسع إلى الحادي عشر. وقد صاحب هذا التفوق صدور مؤلفات لفقهاء تناولوا موضوعات تدخل في صميم القانون البحري ولم يتردد الغربيون في اقتباس الكثير من الأحكام التي استقرت عند العرب.

للإحالة لهذا المقال :

دحماني محمد الصغير : " مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل البحري واستتجار السفن" ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03، العدد 01، السنة 2016، ص ص (26-37).