



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

أستاذ الأنظمة المشارك (تخصص القانون التجاري)

قسم الفقه وأصوله بكلية الشريعة وأصول الدين بجامعة الملك خالد بأبها - المملكة العربية السعودية

a.sufran@kku.edu.sa

**ملخص البحث:** تبدأ الرحلة البحرية وتنتهي بعملية الإرشاد، فلا بد للسفينة من الاستعانة بمُرشد يدها على المسارات التي تضمن وصولها إلى وجهتها دون تأخير أو ضرر؛ كما إن حصول أي خطأ يترتب عليه خسائر فادحة، ومن هنا تأتي أهمية تكييف عملية الإرشاد؛ لتحديد المسؤول عن تبعات الخسائر التي قد تحدث. ولا يزال فقهاء القانون مختلفين في تكييف هذه العملية، وإعطائها الوصف الذي يتماشى مع حقيقتها، لذا سعى هذا البحث إلى تحليل الاتجاهات السائدة في تكييفها؛ ووضع أسس ومحددات يبنى عليها التكييف؛ ليكون التكييف منطبقاً على واقع العملية كما هي عليه في نصوص الأنظمة، وفي الواقع العملي. وقد توصل البحث إلى أن تكييف عملية الإرشاد البحري يتغير وفقاً لتغير نصوص القانون؛ فقد يكون عقداً وقد يكون علاقة نظامية، كما خلص البحث إلى أن معظم نصوص القوانين البحرية الحديثة تميل إلى جعل الإرشاد إجبارياً، وتنظم جميع قواعده، وتحدد مسؤولياته بشكل يخالف قواعد المسؤولية العقدية المعهودة، مراعاة لطبيعته الخاصة؛ وعليه تُكَيّف عملية الإرشاد بأنها علاقة نظامية، ويُكَيّف المرشد البحري في الفقه الإسلامي بأنه موظف عام، في حين يُكَيّف بأنه أجير خاص في حالة الإرشاد الاختياري.

**الكلمات المفتاحية:** التكييف الفقهي، التكييف القانوني، الإرشاد البحري، النظام السعودي، الفقه

الإسلامي.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

## Characterization of the Process of Maritime Piloting in the Saudi Law and Islamic Jurisprudence An Analytical Study

**Dr. Ahmed Abdullah Sufran**

Associate Professor of Law (Commercial Law)

Faculty, Department of Jurisprudence and its Fundamentals, College of Sharia  
and Fundamentals of Religion, King Khalid University, Abha, Saudi Arabia

a.sufran@kku.edu.sa

### **Abstract:**

Research Abstract:

Maritime journeys begin and end with pilotage operations. Vessels must rely on pilots to guide them safely to destinations without delay or damage. Any error may result in substantial losses, highlighting the importance of legally characterizing pilotage to determine liability.

Legal scholars differ in characterizing this operation. This research analyzes prevailing approaches to its legal characterization, establishing parameters ensuring alignment with regulatory texts and practical reality.

The research concludes that maritime pilotage characterization varies according to statutory provisions; constituting either a contract or regulatory relationship. Most modern maritime laws make pilotage mandatory, regulating its rules and determining liabilities in ways that deviate from established contractual liability principles. Accordingly, pilotage is characterized as a regulatory relationship, with pilots classified as public officials under Islamic jurisprudence, while being private employees in optional pilotage.

### **Keywords:**

Fiqh characterization, legal characterization, maritime piloting, Saudi law, Islamic jurisprudence.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

### مقدمة

الحمد لله وحده، والصلاة والسلام على من لا نبي بعده، وبعد

تبدأ الرحلة البحرية وتنتهي بعملية الإرشاد، فالسفينة حتى تدخل أو تخرج من الميناء لا بد لها من الاستعانة بمُرشد بحري يدها على المسالك والمسارات الآمنة التي تضمن لها الوصول إلى وجهتها؛ دون حدوث أي تأخير أو ضرر للسفينة أو السفن الأخرى، أو مرافق الميناء أو البيئة البحرية؛ ولذا فهو في غاية الأهمية. كما أن حصول أي خطأ يترتب عليه -غالباً- خسائر فادحة. ومن هنا تأتي أهمية التكييف الفقهي والنظامي لعملية الإرشاد لتحديد المسؤول عن تحمل تبعات الخسائر التي قد تحدث نتيجة الخطأ في عملية الإرشاد البحري.

ولا يزال فقهاء القانون مختلفين في تكييف هذه العملية وإعطائها الوصف القانوني الذي يتماشى مع حقيقة العملية في النظم والقوانين الحالية، كما لا تزال هناك فجوة في الاستيعاب الفقهي لتطورات النص النظامي المتعلق بالإرشاد البحري، لذا سعى هذا البحث إلى تحليل الاتجاهات السائدة في تكييف الإرشاد في ضوء نصوص النظام السعودي؛ كما سعى إلى وضع المحددات والأسس المؤثرة في التكييف؛ ومن ثم تطبيقها على نصوص الأنظمة السائدة ليخرج بالتكييف الملائم لعملية الإرشاد كما هي عليه في نصوص القانون لا كما يتصور الفقهاء حسب ما لديهم من أصول وقواعد عامة.

### مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في وجود اتجاهات مختلفة في التكييف القانوني لعملية الإرشاد؛ فهذا البحث يسعى إلى بحث أسباب الاختلاف؛ ويضع الأسس والمحددات التي يبنى عليها التكييف؛ للخروج بالتكييف الذي يلائم الواقع العملي ويتوافق مع مقاصد الأنظمة واللوائح؛ بحيث يصبح التكييف مقنعاً ومتسقاً مع الحقوق والالتزامات المترتبة عليه.

## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

## أسئلة البحث:

يسعى البحث للحصول على إجابات للتساؤلات التالية:

- ما تعريف عملية الإرشاد؟ وما مفهومها؟
- ما الاتجاهات التي ذهب إليها فقهاء القانون في تكييف عملية الإرشاد البحري؟
- ما الأسس والمحددات المؤثرة في التكييف؟ وما التكييف الذي يمكن أن يبنى على هذه الأسس؟
- ما التكييف الذي ينطبق على ما ذهب إليه المنظم السعودي؟
- ما موقف الفقہ الإسلامي من عملية الإرشاد البحري؟

## الدراسات السابقة:

لا يكاد يخلو كتاب من كتب القانون البحري من الحديث عن عملية الإرشاد البحري، كما لا يخلو بحث من الأبحاث المتعلقة بالإرشاد البحري من التعرّيج على مسألة التكييف؛ إلا أن من تكلم عن التكييف إما أن يركز على التكييف الذي يراه من وجهة نظره، أو أن يعرض للخلاف بشيء من الوصف دون تحليل أو مقارنة؛ وأقرب الدراسات التي تناولت الموضوع ما يلي:

(١) بحث بعنوان: (النظام القانوني لإرشاد السفن وفقاً للقانون البحري العماني رقم ٣٥/٨١) للباحث/ سعيد الكلباني، نال به درجة الماجستير من جامعة السلطان قابوس عمان ٢٠١٠م. وذهب الباحث في بحثه إلى تكييف الإرشاد البحري بأنه عقد عمل مؤقت.

(٢) بحث بعنوان: (النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري - دراسة مقارنة). للباحثة/ مريم درويش، نالت به درجة الدكتوراة من جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان. الجزائر عام ٢٠٢٠م. وقد ذكرت الاتجاهات إلا أنها لم ترجح أو تناقش أيّاً منها.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

٣) بحث بعنوان: (أحكام الإرشاد البحري في الفقہ الإسلامي والقانون البحري الجزائري). للباحث: عبدالقادر العربي. بحث محكم منشور بمجلة قانون النقل والنشاطات المينائية مجلد ٤ عدد ١ (٣٠ يونيو، ٢٠١٧): ١٩-٠٩، وقد ذهب إلى أن الإرشاد عقد من عقود القانون العام.

٤) بحث بعنوان: (الإرشاد البحري: دراسة مقارنة بين الفقہ الإسلامي والقانون البحري) للباحث: أحمد عويس. بحث محكم منشور بمجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية. عدد ١٣ (١٩٩٥): ٧٤-٤١١. وقد ذهب إلى أن المرشد أجير خاص.

كما أنه لا يوجد أي دراسة تناولت الموضوع في النظام السعودي.

#### خطة البحث:

يسير البحث وفقاً للخطة الآتية:

تمهيد: في بيان ماهية عملية الإرشاد وما مفهومها.

المبحث الأول: الاتجاهات التي ذهب إليها فقهاء القانون في تكييف عملية الإرشاد البحري.

المطلب الأول: الاتجاه الأول: الإرشاد علاقة نظامية

المطلب الثاني: الاتجاه الثاني: الإرشاد علاقة عقدية

المبحث الثاني: الأسس والمحددات المؤثرة في التكييف.

المطلب الأول: مصدر الالتزام

المطلب الثاني: المسؤوليات المترتبة على الالتزام

المطلب الثالث: صفة أطراف الالتزام

المبحث الثالث: تكييف الإرشاد البحري في النظام السعودي

المطلب الأول: مصدر الالتزام بالإرشاد البحري



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

المطلب الثاني: المسؤوليات المترتبة على الالتزام بالإرشاد البحري

المطلب الثالث: صفة أطراف الالتزام في الإرشاد البحري

المبحث الرابع: تكييف الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي

المطلب الأول: الأجير الخاص

المطلب الثاني: الموظف العام

الخاتمة

المصادر والمراجع.

## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

## تمهيد في بيان ماهية عملية الإرشاد ومفهومها

الميناء هو نقطة التقاء البحر بالبر وعادة ما يتكون من قنوات مائية ضيقة تم شقها في المياه الضحلة وتحيط بها الصخور والشعاب المرجانية وحطام السفن الغارقة؛ ولذا فالدخول إلى الميناء أو الخروج منه مهمة صعبة ومحفوفة بالمخاطر، أضف إلى ذلك ما يحويه الميناء من منشآت فنية وأرصفتة وسفن أخرى؛ وماتقتضيه إدارة الميناء من توزيع السفن على أحواض الميناء وتوجيه كل سفينة إلى الرصيف المناسب لنوع حمولتها؛ كل هذه الأمور تحتم وجود شخص خبير بكل هذه الأمور؛ ليدل ربان السفينة على المسار المناسب لسفينته حتى تصل إلى رصيف الميناء عند الدخول أو حتى تصل إلى المياه العميقة عند الخروج؛ حتى تسير الأمور في الميناء بسلاسة وأمان ويتم تلافي الحوادث البحرية التي من شأنها أن تشل حركة الملاحة في الميناء إضافة إلى ما تحدثه من تلوث في البيئة وأضرار للسفن الأخرى ومنشآت الميناء، فضلاً عن الخسائر المادية الجسيمة.<sup>(١)</sup> وهذا الشخص الخبير يسمى المرشد البحري.

## التعريفات النظامية:

وقد عرّف المنظم السعودي المرشد البحري بأنه: "الموظف المخول رسمياً من قبل الهيئة للقيام بعملية إرشاد السفن التي تؤم الموانئ عند الدخول والخروج من وإلى الميناء والممرات الملاحية في الموانئ التي تشرف عليها الهيئة"<sup>(٢)</sup>. فهو موظف متخصص ومرخص له من الجهة المختصة بإدارة الميناء، يتمتع بالخبرة والمعرفة اللازمة لتوجيه السفن داخل الموانئ والممرات المؤدية إليها، يقوم بتقديم المشورة للربان بشأن أفضل المسارات والعمليات التي يجب اتباعها

(١) محمود سمير الشراوي، القانون البحري، د.ط (القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٩٣)، ص: ٥٧١.

(٢) "لائحة التعليمات النظامية لإجراءات الرقابة والتفتيش على السفن السعودية" الصادرة بتعميم الهيئة العامة للموانئ السعودية رقم (١/٦٠/٩٢٠١) بتاريخ ١/٢٩/١٤٤١هـ، المادة: ١، وهذه اللائحة أعدتها الهيئة العامة للموانئ السعودية بناءً على موافقة رئيس مجلس الوزراء بالبرقية رقم (٧) / ب / (١٧١٦١) وتاريخ ١٦ / ١٢ / ١٤٢١هـ على قيام الهيئة العامة للموانئ بالتفتيش البحري والرقابة على جميع السفن بالميناء وفقاً للقواعد الدولية، وقد تم إعداد هذه اللائحة وملحقاتها لإجراءات الرقابة والتفتيش على السفن السعودية في الموانئ، مع الأخذ بالاعتبار جميع اللوائح التنفيذية للاتفاقيات والمعاهدات الدولية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية والمنظمة لها المملكة والصادرة من السلطة البحرية، وقواعد وتعليمات الموانئ البحرية لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

حسب الظروف الجوية وحركة المرور البحرية وغيرها من العوامل المؤثرة، وذلك لضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة.

وعرف القانون الفرنسي عملية الإرشاد بأنها: "المساعدة المقدمة للربان، من قبل أفراد مكلفين من قبل الدولة، لقيادة السفن التي تدخل وتخرج من الموانئ"<sup>(٣)</sup>، ونلاحظ أن التعريفين يركزان على كون المرشد موظف أو مكلف من قبل الدولة وأن مهمته الأساسية هي مساعدة السفن في الدخول والخروج من الميناء، وأن دوره يقتصر على المساعدة أو تقديم المشورة للربان.

### التعريفات الفقهية:

وقد عني فقهاء القانون بتعريف المرشد البحري كثيراً، فعرفه بعضهم بأنه: "الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول في الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه"<sup>(٤)</sup>، وعرفه آخر بأنه: "الشخص الذي يتولى توجيه وإرشاد ربان السفينة إلى خط السير الواجب إتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه"<sup>(٥)</sup>، وهذان التعريفان متقاربان إلى حد كبير ويتضمنان معنى أوسع من المعنى الذي تضمنه النظام السعودي والقانون الفرنسي حيث إنهما لم يتطرقاً إلى علاقة المرشد بالدولة أو سلطات الميناء، وبالتالي قد يكون شخص مستقل.

والإرشاد البحري هو العمل الذي يقوم به المرشد البحري في توجيه السفن القادمة إلى الميناء أو المغادرة له إلى الوجهة التي تقصدها<sup>(٦)</sup>.

(٣) قانون النقل الفرنسي (Code des transports) المادة: ١٠٣٤١-١، البند: L.

(٤) مصطفى كمال طه، القانون البحري، د.ط (الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٩)، ص: ٢٢٨.

(٥) فايز رضوان، القانون البحري، د.ط (القاهرة: دار الفكر العربي، ١٩٨٦)، ص: ٢٦٢.

(٦) سعيد الكلبي، "النظام القانوني لإرشاد السفن وفقاً للقانون البحري العماني رقم ٣٥/٨١" (رسالة ماجستير، مسقط، جامعة السلطان قابوس، ٢٠١٠)، ص: ١٦.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

ويتبين مما سبق ضرورة الإرشاد البحري وأهميته؛ وأن المرشد البحري يجب أن يكون على قدر عال من الخبرة والمعرفة والمسؤولية.

وتبدأ عملية الإرشاد من لحظة حضور المرشد أو صعوده إلى السفينة وتنتهي عندما تصل السفينة إلى وجهتها أو مرساها أو رصيفها أو خارج الميناء عند الخروج، ويمكن أن يقدم المرشد البحري المشورة عن بعد إلى الريان<sup>(٧)</sup>.

(٧) قانون النقل الفرنسي (Code des transports)، المادة: ١٠-٥٣٤١، البند: D.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

## المبحث الأول

### الاتجاهات التي ذهب إليها فقهاء القانون في تكييف عملية الإرشاد البحري

اتجه فقهاء القانون في تكييف عملية الإرشاد البحري إلى اتجاهين كبيرين يندرج تحت بعضها اتجاهات فرعية<sup>(٨)</sup>، والذي يهمنا هنا هو الاتجاهات الكبرى، ويتمحور الخلاف بين الاتجاهين الأساسيين في مسألة تكييف العلاقة بين المرشد وربان أو مجهزة السفينة<sup>(٩)</sup>، وهل هي علاقة عقدية أم أنها علاقة نظامية<sup>(١٠)</sup>؟ حيث إن الاتجاه الأول يذهب إلى أنها علاقة نظامية تنظمها السلطة العامة التي تشرف على إدارة الميناء، في حين يذهب الاتجاه الثاني إلى أنها علاقة عقدية تتم بين المرشد وربان السفينة.

ونسنعرض مضمون هذين الاتجاهين وحجج ومبررات كل منهما في مطلبين:

#### المطلب الأول: الاتجاه الأول: الإرشاد علاقة نظامية

يذهب جانب من الفقه إلى أن الإرشاد البحري عبارة عن خدمة عامة تقدمها سلطات الميناء مقابل رسم محدد سلفاً، والمرشد عبارة عن موظف يؤدي خدمة عامة، وبالتالي فإن العلاقة بينه وبين ربان السفينة علاقة نظامية ينظمها القانون وليس العقد<sup>(١١)</sup>.

(٨) الاتجاهات الفرعية تندرج تحت الاتجاه الرئيسي القائل بأن العلاقة بين المرشد البحري وبين السفينة علاقة عقدية، حيث اختلف القائلين بهذا الاتجاه في تكييف نوع العقد؛ على ثلاثة اتجاهات، فاتجاه يذهب إلى أنه عقد عمل، واتجاه آخر يذهب إلى أنه عقد إجارة، واتجاه ثالث يذهب إلى أنه عقد مقاوله. انظر: عائشة طويسات، "المركز القانوني للمرشد البحري." (رسالة ماجستير، الجزائر، جامعة الجزائر، ٢٠٠٩)، ص: ٤١ وما بعدها.

(٩) مجهزة السفينة هو "الشخص الذي يُشغّل السفينة لحسابه بوصفه مالكا، أو مستأجراً، أو مديراً للشيوخ، ويعد المالك مجهزة ما لم يثبت غير ذلك". انظر: "النظام البحري التجاري"، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣)، بتاريخ ٤/٤/١٤٤٠هـ، المادة: ١٠، البند: ١٠.

(١٠) المراد بالعلاقة النظامية في هذا البحث هو أن الذي يحكم العلاقة هو النظام وليس العقد كما في العلاقة العقدية، حيث يكتفى بالأحكام التي رتبها النظام لهذا النوع ومن العلاقات ولا تحتاج لوجود عقد بين طرفيهما.

(١١) محمد حمدي، القانون البحري (الاسكندرية: منشأة المعارف، ١٩٩٧)، ص: ٨٥٩؛ سميحة مصطفى القليوبي، القانون



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

واحتج أصحاب هذا الاتجاه إلى ما ذهبوا إليه بالحجج التالية:

١- أن القانون هو الذي ينظم عملية الإرشاد البحري ويحدد قواعدها ومناطقها ورسومها ومسؤوليات أطرافها والتزاماتهم؛ فهي بالتالي علاقة نظامية.

٢- أن التراضي ركن من أركان العقد<sup>(١٢)</sup>، وهو منعدم في عملية الإرشاد؛ إذ أن القانون يجعل الإرشاد إجبارياً على الریان، كما أن المرشد كذلك لا يحق له رفض تقديم خدمة الإرشاد؛ فكلًا طرفي عملية الإرشاد مجبر على ذلك وبالتالي يزول أهم أركان العقد وهو حرية التعاقد.<sup>(١٣)</sup>

ونوقش: بأن ذلك لا يتعارض مع فكرة العقد، لأن الالتزام بالتعاقد شائع وموجود في كثير من العقود؛ خاصة في العقود التي تكون بين الأشخاص العاديين والأشخاص الذين يلزمهم القانون بتقديم الخدمة كمتعهدي الكهرباء والنقل العام ونحوهم.<sup>(١٤)</sup>

ويمكن أن يجاب عنه بأن القانون قد يلزم بشكل معين للعقد كما في العقود المنظمة التي تضع القوانين أطرها وقواعدها العامة، لكنه لا يلزم بإنشاء العقد ذاته؛ فإذا ألزمت بالتعاقد فإن هذا يحول العقد إلى علاقة منظمة يفرضها القانون لتحقيق المصلحة العامة، وهذا منطبق على الإرشاد البحري؛ فالقانون يفرضه حماية للمصلحة العامة المتمثلة في منع الحوادث البحرية وما يترتب عليها من خسائر مادية كبيرة وتلوث في البيئة البحرية وتعطل حركة الملاحة البحرية في الميناء.

البحري (القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٨٢)، ص: ٢١٠؛ رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد (القاهرة: جامعة عين شمس، ١٩٩٢)، ص: ٣٣٦.

(١٢) عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ط ٣ (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٩)، ج: ١، ص: ١٨٢.

(١٣) مريم درويش، "النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري. دراسة مقارنة" (رسالة دكتوراه، الجزائر، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، ٢٠٢٠)، ص: ١٤٤.

(١٤) الشرقاوي، القانون البحري، ص: ٥٧٧.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

٢- أن القانون هو الذي يحدد المقابل المالي لعملية الإرشاد وليس طرفي عملية الإرشاد كما في العقود الأخرى، فالتزام السفينة بدفع رسوم الإرشاد لا ينشأ عن العقد، بل هو في الحقيقة رسم أو ضريبة تؤدي من قبل ربان السفينة باعتباره مستفيداً من خدمة الإرشاد التي تقدم لسفينته، وهذا الرسم واجب الأداء سواء قبل الربان الإستعانة بالمرشد أم لم يقبل. (١٥)

ونوقش بأن هذا لا يقدح في وجود العقد، لأن تحديد المقابل بواسطة القانون أو بواسطة الشخص الذي يقوم على إدارة مرفق عام أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص كشركات النقل البري والبحري والجوي أمر شائع، ولكنه لا ينفي صفة العقد عن اتفاق الأطراف، لأن العقود التي يبرمها الجمهور مع مرفق عام كالبريد والهاتف والنقل العام ينفرد المنظم أو السلطة العامة بتحديد ثمنها دون أن يتعارض ذلك مع صفة العقد، وذلك لأن نتائج هذا النوع من العقود لا تقتصر على أطرافه بل لها أبعاد اجتماعية واقتصادية تبرر للسلطة العامة التدخل فيها حماية للمصالح الاقتصادية والاجتماعية في المجتمع. (١٦)

وأجيب بأن دور السلطة العامة في تنظيم العلاقات الاقتصادية والاجتماعية يقف عند حماية ومنع الإستغلال في حالة اختلال المراكز الاقتصادية للأطراف، أما إذا زاد تدخله إلى حد الإلزام فهذا يحوّل العقد إلى علاقة نظامية يفرضها القانون (١٧).

٣- أن العقد يجب أن يقوم على نوع من التوازن بين الحقوق والالتزامات التي يرتبها بين أطرافها؛ ولا يعد العقد عقداً ما لم يكن فيه قدر من التوازن بين حقوق والتزامات الأطراف (١٨)، وهذا الأمر ينتفي في عملية الإرشاد البحري؛ وخاصة في الأنظمة القانونية الحديثة؛ فهي تُخلي جانب المرشد البحري من المسؤولية وتلقي

(١٥) جلال محمد، قانون التجارة البحرية (الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧)، ص: ٤٠١.

(١٦) طه، القانون البحري، ص: ٢٣٢.

(١٧) درويش، "النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري"، ص: ١٤٥.

(١٨) نور ليث مهدي، "التوازن العقدي في العقد الإداري"، المجلة القانونية - جامعة القاهرة ٤، عدد ٤ (١ نوفمبر، ٢٠١٨)،



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

بالمسؤولية على عاتق مجهزة السفينة حتى في حالة الإرشاد الإلزامي<sup>(١٩)</sup>، وكل عقد يحصل فيه اختلال للتوازن إلى هذا القدر يتحول من كونه عقد إلى كونه علاقة نظامية؛ وهذا ما حصل في عملية الإرشاد البحري حيث تحول إلى علاقة نظامية؛ حماية للمصلحة العامة، وحفظاً لحقوق الآخرين؛ من خلال إلقاء المسؤولية على عاتق من يستطيع القيام بتبعاتها وهو مجهزة السفينة.

٤- أن أغلب الأنظمة والقوانين لا تطلق على الإرشاد لفظ (عقد) ولا لفظ (اتفاق) وإنما تسميه (عملية الإرشاد) كالقانون العراقي<sup>(٢٠)</sup> والمصري<sup>(٢١)</sup> والجزائري<sup>(٢٢)</sup>، والنظام السعودي سماه عملية الإرشاد<sup>(٢٣)</sup>، بينما عندما تحدث عن القطر البحري<sup>(٢٤)</sup> نص على أنه يؤدي بموجب عقد<sup>(٢٥)</sup>، وعندما تحدث عن التأمين البحري سماه عقد

(١٩) جمال بن عصمان، "المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ١، عدد ٢ (١ نوفمبر، ٢٠١٤)، ص: ٩.

(٢٠) قانون الموانئ العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥م، المادة: ٥.

(٢١) قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، المادة ٢٩١.

(٢٢) درويش، "النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري"، ص: ١٤٦.

(٢٣) النظام البحري التجاري، المادتين: ٣٧٠، ٣٧٢.

(٢٤) القطر البحري هو قيام سفينة صغيرة وقوية بتحريك السفن المتوسطة والكبيرة الحجم، من خلال السحب، أو الدفع للدخول إلى الميناء، أو الخروج منه، أو الانتقال داخله من رصيف إلى آخر، لأن دخول السفن إلى الموانئ بقوتها الدافعة قد يسبب أضراراً للأحواض والأرصفة والسفن، وقد يتم القطر البحري في حالة حدوث جنوح أو عطل للسفينة داخل الميناء أو في عرض البحر، ويتم القطر بواسطة سفن ومراكب معدة ومخصصة لهذا الغرض. انظر: مريم درويش، "النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري". دراسة مقارنة"، ص: ١٥.

(٢٥) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٥.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

التأمين<sup>(٢٦)</sup>، وعندما تناول الإنقاذ البحري<sup>(٢٧)</sup> استخدم كلمة (اتفاق)<sup>(٢٨)</sup> التي تقترب من لفظ (عقد)، وفوق ذلك كله جعل تحديد قواعد الإرشاد منوطاً بالجهة المختصة فقط حيث قال: "تحدد الجهة المختصة قواعد الإرشاد وتعين مناطقه وتحدد الأجور الأصلية والإضافية التي تستحق عنه"<sup>(٢٩)</sup>، ونص في بداية هذه المادة على أن (الإرشاد إجباري).

### المطلب الثاني: الإرشاد علاقة عقدية

ذهب عدد من فقهاء القانون إلى أن الإرشاد البحري عبارة عن عقد يتم بين المرشد والربان<sup>(٣٠)</sup>، وهذا الاتجاه أيدته بعض الأحكام القضائية في القضاء السعودي<sup>(٣١)</sup>، والقضاء المصري، حيث يرى هؤلاء أن العقد يبرم بإيجاب من السفينة يتمثل في طلب الاستعانة بالمرشد من خلال رفع إشارة الإرشاد على سارية السفينة؛ أو عن

(٢٦) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٢٦.

(٢٧) الإنقاذ البحري هو "المساعدة التي تقدم للسفينة التي تكون في حالة خطر، ومن عليها، أو الأشياء التي تنقلها وقت الخطر بناء على طلبها"، انظر: النظام البحري التجاري، المادة: ١، البند: ٣١.

(٢٨) النظام البحري التجاري، المادة: ٢٦٢.

(٢٩) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٨.

(٣٠) الشرقاوي، القانون البحري، ص: ٥٧٧؛ طه، القانون البحري، ص: ٢٣٢؛ ثروت عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، ط ١ (الرياض: مكتبة الرشد، ١٤٣٧هـ)، ص: ١٤٦.

(٣١) انظر: الحكم القضائي لديوان المظالم في القضية رقم ١٥٣/٢ / ق لعام ١٤١٦هـ؛ المؤيد بحكم هيئة التدقيق رقم ١٠١/ت/١ لعام ١٤١٩هـ. وحيث جاء في تسبيب هذا الحكم ما نصه: "... فكان لهذا النداء والاستجابة معنى العقد الذي توافرت فيه أركانه من الإيجاب والقبول"، فاعتبر مجرد توجيه السفينة للنداء إلى إدارة الميناء بمثابة الإيجاب، واعتبر استجابة إدارة الميناء بإرسال القاطرة بمثابة القبول الذي ينعقد به العقد، ويلاحظ أن هذا الحكم صدر قبل صدور النظام البحري التجاري بأكثر من عشرين عاماً؛ فهو قديم وجاء النظام بخلافه. مجموعة الأحكام والمبادئ الإدارية للأعوام ١٤٠٢-١٤٣٦هـ، المجلد الرابع عشر، ص: ٤٠٥.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

طريق الاتصال اللاسلكي؛ ويقابله قبول من المرشد بالذهاب إلى السفينة التي طلبت الإرشاد، وهو عقد يلتزم المرشد بموجبه بأن يقوم بدلالة الربان على المسار الصحيح مقابل أجر يحدده القانون<sup>(٣٢)</sup>.

واحتج هؤلاء لما ذهبوا إليه بأن الأصل في الإرشاد البحري أنه عقد يقوم بين الربان والمرشد، حيث كان في بداية أمر الإرشاد منذ نشوء الملاحة البحرية يتم عن طريق عقد يتم بين الربان والمرشد، فهو في أصله عقد؛ وهذا محل إجماع لانقاش فيه؛ وكل التطورات التي حصلت في عملية الإرشاد لا تؤثر على هذا الأصل ولا تغير من حقيقته<sup>(٣٣)</sup>.

ويمكن أن يناقش: بأن الإرشاد فعلاً كان في بداية الأمر يتم بعقد حقيقي بين الربان وبين المرشد لادخل لأحد فيه؛ وأن المرشدين كانوا مستقلين عن السلطة العامة للميناء؛ التي لم تكن بالتنظيم الذي هي عليه الآن<sup>(٣٤)</sup>، ولكن الحقيقة أن التغيرات التي حصلت عليه كبيرة وكثيرة للحد الذي أخرجه من كونه عقد إلى كونه علاقة نظامية؛ فالقانون هو الذي يحدد ظروف نشوئه، ويحدد المقابل، ويحدد الأطراف، ويحدد المسؤوليات والحقوق؛ وعلى ذلك، لم يبق مجال للحديث عن أي نوع من العقود فنحن أمام علاقة ينظم القانون كل عناصرها.

كما أن جل ما يذكره أنصار هذا القول من الحجج هو مجرد مدافعة لحجج القول الأول، بل إن أصحاب هذا القول أنفسهم يستغربون تسمية عملية الإرشاد بأنها عقد، يقول الشرفاوي: "قد يبدو غريباً أن نتحدث عن عقد الإرشاد. لأن القانون يجعل الإلتزام بالإرشاد إجبارياً... ويحدد الثمن...، ويصف ثمن الخدمة بأنه رسم... ويحدد الشروط...، وينيط بهيئة الميناء تعيين المرشدين...، وكل ذلك يبدو متنافراً مع فكرة الحرية التعاقدية، وإلى

(٣٢) عبدالرحيم، شرح القانون البحري السعودي، ص: ١٤٦.

(٣٣) الكلباني، "النظام القانوني لإرشاد السفن"، ص: ٧٢.

(٣٤) سمية بلسبط وأسماء حريز، "الحماية القانونية لعمل المرشدين البحرين"، مجلة قانون العمل والتشغيل ٥، عدد ٢ (٢٠٢٠):



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

حد كبير مع فكرة العقد اللتان تفترضان أن إرادة العاقدين هي التي تنشئ العقد وتحدد الإلتزامات التي تنشأ على عاتق كل من طرفيه." (٣٥)

والحقيقة أن هذا القول قد ينطبق على الإرشاد الاختياري الذي يتولى الإرشاد فيه مرشد مستقل يختاره الريان إذا شاء.

(٣٥) الشرقاوي، القانون البحري، ص: ٥٧٦-٥٧٧.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

## المبحث الثاني

### الأسس والمحددات المؤثرة في التكييف

اتضح مما سبق الخلاف بين الاتجاهين الرئيسيين في تكييف عملية الإرشاد البحري، وكل اتجاه لديه حججه ومبرراته التي تظهر صحته في بعض الحالات، وهذا يتوقف على نوع الحالة التي ينصب عليها التكييف. وذلك أن عملية الإرشاد البحري ليست على صورة واحدة ثابتة حتى تتمكن من وضع تكييف واحد ينطبق على جميع الحالات بشكل قاطع، فمن المسلمات أن التكييف يتغير بتغير الصور وخاصة إذا كان التغير والاختلاف بين الصور كبيراً، وعليه فلا بد من وضع المحددات التي تمكن من رصد حدود هذه المتغيرات وبيان أثر هذه المحددات في التكييف.

وبتحليل عملية الإرشاد البحري نجد أنه يكتنفها ثلاثة محددات رئيسة ومؤثرة؛ ألا وهي مصدر الالتزام، ومكونات الالتزام، وصفة أطراف الالتزام، فهذه الأمور الثلاثة هي المحددات الأساسية لتكييف ووصف أي نوع من الالتزامات بما فيها الإرشاد البحري، وسنتناول كل واحد منها في مطلب مستقل على النحو التالي:

المطلب الأول: مصدر الالتزام.

المطلب الثاني: مكونات الالتزام.

المطلب الثالث: صفة أطراف الالتزام.

المطلب الأول: مصدر الالتزام

مصدر الإلتزام هو السبب المنشئ له؛ فلا يوجد التزام بغير مصدر، ومصدر الإلتزام إما أن يكون العقد، أو العمل غير المشروع، أو الإثراء بلا سبب، أو الإرادة المنفردة، أو القانون<sup>(٣٦)</sup>. وفي سياق الحديث عن الإرشاد

(٣٦) انظر: الباب الأول من القسم الأول من نظام المعاملات المدنية السعودي "نظام المعاملات المدنية"، الصادر بالمرسوم الملكي

رقم م/١٩١ بتاريخ ٢٩ / ١١ / ١٤٤٤هـ، المتعلق بمصادر الالتزام.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

البحري لاجمال للكلام عن العمل غير المشروع، ولا الإثراء بلا سبب، ولا الإرادة المنفردة، فينحصر البحث حول العقد، والقانون فقط؛ فمصدر الالتزام في الإرشاد البحري إما أن يكون العقد، أو يكون القانون.

فإذا قلنا أن مصدره العقد؛ ففقهاء القانون يعرفون العقد بأنه توافق إرادتين على إنشاء التزام، كعقد البيع<sup>(٣٧)</sup>، حيث إن العقد لا يتحقق إلا بتوافق إرادتي المتعاقدين، والتوافق لا يكون إلا عن رضا<sup>(٣٨)</sup>، يقول سمير تناغو: "فأساس الالتزام هو إرادة الفرد وليس إرادة القانون، والدور الوحيد الذي يقوم به القانون هو ضمان تنفيذ الالتزامات الناشئة عن إرادة الأفراد الحرة"<sup>(٣٩)</sup>، ويقول السنهوري: "الإرادة في الحقوق الشخصية لها مجال واسع، فهي مصدر لكثير من هذه الحقوق وهي التي ترتب آثارها... وإذا خالصنا إلى الالتزامات التعاقدية وجدنا الإرادة تجول في هذا الميدان أوسع ما تكون خطى وأبعد ما تكون مدى"<sup>(٤٠)</sup>، والمراد بالإرادة هو حرية المتعاقدين في إنشاء العقد، واحترام هذه الحرية يجب أن يكون من ناحية الموضوع، ومن ناحية الشكل، فيكون من ناحية الموضوع بترك الحرية للمتعاقدين في وضع ما يروونه من شروط مناسبة، ويكون من ناحية الشكل عن طريق احترام مبدأ الرضا في التعاقد بمجرد تطابق الإرادتين دون حاجة إلى إفراغ هذا التعبير في شكل خاص. وإذا كان النظام قد وضع تنظيمًا لبعض العقود، فينبغي أن يظل هذا التنظيم اختياريًا، يجوز للمتعاقدين الخروج عليه حسب مصالحهم ما دامت لا تمثل خروجاً عن النظام العام.<sup>(٤١)</sup>

(٣٧) السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج: ١/ص: ١٣١.

(٣٨) انظر: نظام المعاملات المدنية، المادة: ٣٢.

(٣٩) سمير تناغو، مصادر الالتزام، ط ١ (الاسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية، ٢٠٠٩)، ص: ١٠.

(٤٠) السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج: ١/ص: ١٦١.

(٤١) تناغو، مصادر الالتزام، ص: ١١.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

أما القانون كمصدر للالتزام، فالمراد به أن يكون القانون هو المصدر المباشر لنشوء هذا الالتزام عند وجود واقعة مادية أو قانونية معينة دون اعتبار للإرادة، يقول السنهوري: "وحيث يوجد التزام لا يقوم على الإرادة؛ فالقانون هو الذي أوجده"<sup>(٤٢)</sup>.

وبناء على ما سبق فإن عملية الإرشاد البحري إذا تمت بإرادة حرة من الطرفين فلا خلاف في وصفها وتكييفها بأنها عقد -بغض النظر عن نوع العقد-، أما إذا تمت بغير إرادة الطرفين حيث يجد كل من طرفيها أنه مجبر على القيام بها شاء أم أبى؛ فهي علاقة قانونية أو نظامية لأن مصدرها القانون وليس الإرادة.

والإرشاد في الموانئ إما أن يكون اختيارياً متروكاً لمشئته الربان وتقديره، وإما أن يكون اجبارياً بأن يُلزم الربان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه. فمثلاً كان الإرشاد البحري في الموانئ المصرية قبل وضع القانون البحري القديم متروكاً لمشئته الربان واختياره، ثم تدخل المشرع المصري بإصدار قوانين خاصة بالإرشاد في الموانئ المصرية جعلت الإرشاد إجبارياً.<sup>(٤٣)</sup> وكان هذا هو الحال في معظم موانئ العالم قبل ظهور القوانين البحرية الحديثة.

فالأنظمة البحرية الحديثة شرعت في جعل الإرشاد إجبارياً على معظم السفن التي تدخل الميناء ولايستثنى من هذا إلا القليل؛ بل أصبح الإرشاد في بعض القوانين إلزامي لجميع السفن، بما في ذلك السفن الحربية<sup>(٤٤)</sup>. حيث أصبح الأصل في الإرشاد أن يكون إجبارياً. بل رتب على ذلك عقوبات على السفن التي لا تلتزم به فكل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المرشد تلزم فضلاً عن أداء الرسم المقرر برسم إضافي؛ لأن إغفال الاستعانة بخدمات المرشد؛ يعرض السفن لخطر الارتطام بالصخور التي تكتنف الممرات والمسالك البحرية المؤدية إلى الميناء وما يترتب على ذلك من سد هذه الممرات وتعطيل الملاحة - لذلك تقرر عقاب ربان السفينة إذا دخل

(٤٢) السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج: ١/ص: ١٤٤١.

(٤٣) طه، القانون البحري، ص: ٢٢٨.

(٤٤) قانون النقل الفرنسي (Code des transports)، المادة: ١-٥٣٤١، البند: R.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

بالسفينة في منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد، ما لم يكن قد أذن له بذلك. (٤٥)

ولم يقتصر الإيجاب في عملية الإرشاد على العملية ذاتها بل امتد إلى أكثر من ذلك وهو تحديد المرشد فلم يترك للربان حرية اختيار المرشد الذي يريد، بل عليه أن يقبل بالمرشد الذي تحدده له سلطات الميناء، كما امتد الإيجاب أيضاً إلى تحديد مقابل الإرشاد فلم يترك للربان مجالاً للتفاوض على مقابل عملية الإرشاد، فحدده وقرره بما لا يدع مجالاً للتفاوض عليه. فالقانون يجعل الإلزام بالإرشاد إجبارياً في أغلب الأحوال ويحدد الثمن والتعويضات المستحقة لهيئة الميناء عن تقديم تلك الخدمة، ويصف ثمن الخدمة بأنه رسم أو ضريبة، ويحدد الشروط اللازم توافرها فيمن يمارس الإرشاد، وينيط بهيئة الميناء تعيين المرشدين وتحديد رواتبهم وأوضاعهم الوظيفية. (٤٦)

وكل هذا بلا شك مناقض لفكرة الحرية التعاقدية وإلى حد كبير مع فكرة العقد اللتان تفترضان أن إرادة العاقدين هي التي تنشئ العقد وتحدد الإلتزامات التي تنشأ على عاتق كل من طرفيه. (٤٧)

ومن هنا يمكن القول أن الإرشاد في حالة الإيجاب لا يصح تكييفه بأنه عقد لأنه يتنافى مع ركن الرضا الذي يعتبر أهم أركان العقد، أما في حالة الاختيار فيمكن أن يكيف بأنه عقد بغض النظر عن نوع ذلك العقد.

### المطلب الثاني: مكونات الإلتزام

كل علاقة قانونية ترتب على أطرافها التزامات محددة؛ وهذه الإلتزامات إما أن يحددها أطراف العلاقة ويوافقون عليها بأنفسهم كما في العقود، وإما أن تفرض عليهم ويلزمون بها بنص القانون. وتختلف مكونات التزام مصدره العقد عن المكونات المترتبة على التزام مصدره القانون؛ فمكونات الإلتزامات المترتبة على العقد غالباً ما تكون متوازنة بين طرفي العقد، في حين أن مكونات الإلتزام التي يفرضها القانون لا يشترط فيها التوازن فغالباً ما

(٤٥) طه، القانون البحري، ص: ٢٢٩.

(٤٦) الشراوي، القانون البحري، ص: ٥٧٦.

(٤٧) الشراوي، القانون البحري، ص: ٥٧٧.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

تفرض على المكلف بها لمصلحة طرف آخر دون أن يكون هناك مقابل مباشر لها من الطرف الآخر؛ كحق النفقة التي يفرضه النظام على الأب لصالح ابنه.

وحين نجد أن العلاقة التي ننظر إليها لا يتوفر فيها القدر المطلوب من التوازن فإننا ننأى بوصف العقد عنها؛ لأن العقد في حال عدم التعادل بين ما يعطيه العاقد وما يأخذه يعني أننا أمام غبن يمثل المظهر المادي للاستغلال الذي يعتبر بدوره عيباً من عيوب الإرادة<sup>(٤٨)</sup>؛ فحينئذ نقول إنه عقد باطل؛ ولكن لو وجدنا القانون هو الذي يشرع هذه العلاقة ويبنيها على عدم التوازن الموجود فيها فلا مناص من وصفها والحال هذه بأنها علاقة نظامية.

وتتفاوت القوانين -على الأقل على المدى التاريخي الطويل- في تحديد التزامات طرفي عملية الإرشاد البحري - السفينة والمرشد- ففي السابق كانت القوانين تحمل المرشد البحري التزامات كثيرة، ثم مع مرور الوقت بدأت في التخفيف من التزامات المرشد حتى تكاد النظم البحرية الحديثة تبرئة من معظم الالتزامات بل وحتى المسؤوليات المترتبة على التزاماته التي قد تترتب على خطأه أو تقصيره، وتحمل المسؤولية على عاتق الربان؛ وقد ذهب القضاء السعودي إلى ذلك أيضاً حيث نص على "مسؤولية الربان عن خطأ المرشد الملاحي... حتى وإن كان الخطأ يعود إلى المرشد."<sup>(٤٩)</sup>

وكلما أوغلت النظم البحرية في هذا الاتجاه فإنها في الحقيقة توغل في الابتعاد عن فكرة العقد؛ لأن العقد -أي عقد- ماهو إلا نوع من تبادل الالتزامات التي لا بد أن تحتفظ بقدر من التوازن؛ فإذا اختل هذا التوازن لسبب

(٤٨) السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج: ١/ ص: ٣٨٦.

(٤٩) الحكم القضائي لديوان المظالم في القضية رقم ١٥٣/٢ / ق لعام ١٤١٦هـ؛ المؤيد بحكم هيئة التدقيق رقم ١٠١/ت/١ لعام ١٤١٩هـ. ونظراً لأن هذا الحكم صدر قبل صدور النظام البحري بأكثر من عشرين سنة فقد استند إلى ما ذهب إليه الأنظمة الدولية والأعراف البحرية حيث جاء فيه ما نصه: "كما تذهب الأنظمة البحرية والقوانين والأعراف العالمية إلى مسؤولية الربان عن خطأ المرشد الملاحي حتى في حالة كون الربان موجود على السفينة وبجانبه المرشد فالمسؤولية مسؤولية الربان حتى وإن كان الخطأ يعود إلى المرشد" مجموعة الأحكام والمبادئ الإدارية للأعوام ١٤٠٢-١٤٣٦هـ، المجلد الرابع عشر، ص: ٤٠٥.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

مقبول فلا بد من سند قانوني يدعم هذا السبب؛ وهذا السند يحول العلاقة من علاقة عقدية إلى علاقة قانونية ينظمها القانون وليس العقد.

ويرجع السبب في فرض هذا الوضع التنظيمي على هذا الشكل إلى أن المرشد البحري يعمل في بيئة عمل شاقة وخطرة، حيث يتعامل مع أنواع مختلفة من السفن، وفي ظروف غير عادية خاصة عندما يكون الجو عاصفاً والأمواج عاتية والرؤية منعدمة، وفي ظل البرامج الزمنية الصارمة التي تقيد حركة الملاحة البحرية، إضافة إلى حجم الأضرار المترتبة على الحوادث البحرية من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية الحساسة، حيث إن أدنى خطأ قد يترتب عليه خسائر مادية يستحيل على المرشد القدرة على تحملها إضافة إلى ما يتبعها من مسؤولية تأديبية وجنائية قد تؤدي إلى إنهاء مسيرته المهنية. أمام حجم هذه التحديات والمخاطر ومقارنة بالمداخل المحدودة لهذه المهنة، ومن أجل الحفاظ على هذه المهنة الهامة؛ عملت التشريعات والنظم على حمايتها بوضع قواعد خاصة لاتخضع للاعتبارات التي تقوم عليها العقود أو المهن المشابهة لها.<sup>(٥٠)</sup>

وبالتالي يمكن أن نقول إن عملية الإرشاد البحري إذا كانت تقوم على نوع من التوازن بين التزامات أطرافها - وهذا الأمر أصبح قليلاً في النظم الحديثة - فيمكن أن نطلق عليها صفة العقد - إذا اكتملت مقومات العقد الأخرى - إما إذا انعدم هذا التوازن مع ضرورة قيام العلاقة كما هو الحال في الإرشاد البحري الإلزامي فإن العلاقة تصبح علاقة قانونية أو نظامية تفرض فيها الالتزامات بحكم القانون لا بحكم العقد.

### المطلب الثالث: صفة أطراف الالتزام

أطراف أي علاقة قانونية إما أن يكونوا جميعاً من أشخاص القانون الخاص؛ فتكون العلاقة بينهم علاقة عقدية خالصة، أو يكونوا جميعاً من أشخاص القانون العام فتكون العلاقة بينهم علاقة نظامية خالصة، وإما أن يكون أحدهم من أشخاص القانون الخاص والآخر من أشخاص القانون العام، وفي هذه الحالة ننظر في الدور الذي يمارسه الشخص العام؛ فإذا كان يمارس دوره كشخص من أشخاص القانون الخاص وتقوم العلاقة بينه وبين الطرف

(٥٠) بلسبط وحريز، "الحماية القانونية لعمل المرشدين البحريين"، ص: ١٩٥.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

الآخر على الحرية في التصرف وعلى توازن الالتزامات والحقوق فهي علاقة عقدية. أما إذا كان يمارس دوره في هذه العلاقة كطرف ذي سلطة وسيادة فالعلاقة علاقة نظامية (٥١).

ومن هنا ننظر فيمن يتولى ويدير عملية الإرشاد؛ هل هو المرشد نفسه بحيث يعمل باسمه ولحسابه الخاص، أو من خلال شركة أو مؤسسة خاصة تدير أعمالها لحسابها الخاص؛ والمرشد يعمل لديها بصفته عامل؛ أم أنها الحكومة أو إحدى هيئاتها العامة؛ والمرشد يعمل لديها كموظف، فإذا كانت الحكومة أو إحدى هيئاتها العامة؛ فهل تقوم بالإرشاد كعمل تجاري تستهدف منه الربح؟ أم أنها تقوم به كعمل تنظيمي تستهدف به سلامة الميناء، ومرافقه، ومرتاديه، وسلاسة الحركة فيه؛ وتستخدم سلطتها وسيادتها لممارسة هذا الدور؟

ففي الحال الذي يعمل فيه المرشد باسمه ولحسابه الخاص، فلا شك أن العلاقة ستكون علاقة تعاقدية، لأن طرفي العلاقة كلاهما من أشخاص القانون الخاص. وكذلك الحال إذا كان الإرشاد يتم بواسطة شركة أو مؤسسة خاصة تدير أعمالها لحسابها الخاص. أما إذا كانت الحكومة أو إحدى هيئاتها العامة؛ فننظر في الهدف الذي تسعى إليه من وراء هذه العلاقة فإذا كان يقتصر على تحقيق الربح، وتستوي فيها الحكومة مع السفينة في الحقوق والالتزامات؛ فالعلاقة علاقة تعاقدية. أما إذا كانت الحكومة تستهدف ما هو أبعد من الربح المجرد؛ كسلامة الميناء، ومرافقه، ومرتاديه، وسلاسة الحركة فيه؛ بما يحقق المصلحة العامة؛ وتدير عملية الإرشاد مستخدمة في ذلك سلطتها وسيادتها فلا مجال للحديث عن العقد وتصبح العلاقة علاقة نظامية.

وفي الحال التي يكون فيها المرشد موظفاً لدى الحكومة تصبح العلاقة بينه وبين السفينة كعلاقة شرطي المرور الذي ينظم عملية السير في الطريق العام، فعلاقة شرطي المرور بمرتادي الطريق الذين يجب عليهم اتباع تعليماته لا يمكن أن نقول إنها علاقة عقدية؛ ولو كانوا يدفعون رسوم عبور لهذا الطريق؛ كذلك المرشد البحري فهو في هذه الحالة بمثابة شرطي مرور ينظم سير السفن في الميناء بدلاً من تنظيم سير السيارات في الشارع العام.

(٥١) حسن كبره، المدخل إلى القانون، د. ط (الاسكندرية: منشأة المعارف، ١٩٦٩)، ص: ٥٩.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

### المبحث الثالث

#### تكييف الإرشاد البحري في النظام السعودي

مما سبق يتبين أنه لا يمكن أن نطلق تكييفاً محدداً بعينه على عملية الإرشاد البحري بشكل عام دون النظر إلى التفاصيل التي يعتمدها القانون أو النظام الذي ينظم عملية الإرشاد البحري، في ضوء محددات التكييف التي تناولها البحث في المبحث السابق. وفي هذا المبحث سنستقري النصوص المتعلقة بالإرشاد البحري في النظام السعودي واللوائح المتعلقة به في ضوء تلك المحددات لنخرج في النهاية بتكييف الإرشاد البحري في النظام السعودي.

مصدر الالتزام بالإرشاد البحري في النظام السعودي:

نص النظام البحري السعودي على أن: "الإرشاد إجباري في موانئ المملكة على جميع السفن عند دخولها أو تحركها في موانئ المملكة أو خروجها منها"<sup>(٥٢)</sup> كما نص على أن الجهة المختصة تحدد قواعد الإرشاد، ومناطقه، وتحدد الأجور الأصلية والإضافية التي تستحق عنه.<sup>(٥٣)</sup> كما أشارت اللائحة التشغيلية للموانئ إلى أن الإرشاد يكون إلزامياً لأي سفينة يتجاوز وزنها ١٥٠ طن حمولة صافية مسجلة، في حالة دخول أو مغادرة الميناء، وفي مرحلة الرسو أو مغادرة الرصيف، وعند انتقال السفينة من مكان لآخر داخل الميناء؛ وعند دخول أو مغادرة منطقة المخطاف<sup>(٥٤)</sup>.

(٥٢) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٨.

(٥٣) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٨.

(٥٤) "اللائحة التشغيلية للموانئ الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للموانئ رقم (١٧٠ / ١٧ ج / ٢٥) وتاريخ (٢٥ / ٥ / ١٤٤٤هـ)"، المادة: ١١. ومنطقة المخطاف هي منطقة بحرية محددة ومراقبة تُخصصها السلطات المختصة لرسو السفن وإلقاء المراسي (المخطافات) بشكل آمن ومنظم. تهدف هذه المناطق إلى ضمان سلامة الملاحة، ومنع التصادمات، وتجنب الازدحام في الممرات المائية، وحماية البيئة البحرية من الأضرار المحتملة الناجمة عن أنشطة السفن. وتخضع هذه المناطق لتنظيمات محلية ودولية تحدد شروط استخدامها، مثل مدة الرسو، وأنواع السفن المسموح لها بالاستخدام، والإجراءات الإدارية المطلوبة. انظر: اتفاقية



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

ولا يستثنى من الإرشاد الإلزامي إلا السفن الحربية والسفن الحكومية المخصصة للخدمات العامة ولأغراض غير تجارية، والوحدات البحرية التابعة للموانئ، وسفن الصيد، وسفن النزهة. (٥٥)

إذاً النظام السعودي جعل الإرشاد إجبارياً ولازماً بالنص فمصدر الالتزام هو النظام، كما نص النظام على تحديد قواعد الإرشاد وتعيين مناطقه وتحديد الأجور الأصلية والإضافية التي تستحق عنه (٥٦)؛ إذا فالعلاقة نظامية وليست عقدية. أما السفن الأخرى التي استثنائها النظام من الإرشاد الإلزامي فيمكن لربابيتها التعاقد مع مرشد بحري إذا رغبوا في ذلك وحينئذ تكون العلاقة عقدية.

### التزامات أطراف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي

الأصل في أي علاقة بين طرفين أن تتوزع الالتزامات بين طرفيها بشكل متوازن؛ إلا أنه عند النظر فيما قرره النظام في هذا الجانب نجد أنه قرر على السفينة التزامات أكثر بكثير مما قرر على المرشد، وتتمثل التزامات السفينة في طلب الإرشاد، وتوفير متطلبات عملية الإرشاد وفقاً للفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) لسنة ١٩٧٤ وتعديلاتها، ويحق لإدارة الميناء اتخاذ اللازم حيال مخالفة ذلك (٥٧)، كما ألزم ربان السفينة إبلاغ المرشد بالمعلومات التي تتعلق بغاطسها وطولها وعرضها، وبقدرة سفينته على المناورة في حالات الغاطس والسرعات المختلفة (٥٨)، وإبلاغ المرشد بأي ظروف قد تجعل مناورة السفينة غير آمنة، وإبلاغ المرشد

الأمم المتحدة لقانون البحار (سولاس) ١٩٨٢، المادة ١٢.

(٥٥) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٨.

(٥٦) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٨.

(٥٧) اللائحة التشغيلية للموانئ، المادة: ٢٢. وقد انضمت المملكة العربية السعودية إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار

(سولاس) لسنة ١٩٧٤ وتعديلاتها، انظر: المرسوم الملكي رقم (م/٣٩) وتاريخ ١٢/٨/١٤٠٤هـ، والرسوم الملكي رقم (م/٢)

وتاريخ ١/٣/١٤٤١هـ، والرسوم الملكي رقم م/٥٥، وتاريخ ٢٣/٧/١٤٤٣هـ، وهي ملزمة للدول الموقعة عليها.

(٥٨) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٩.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

بوجود أي بضائع خطيرة على متن السفينة<sup>(٥٩)</sup>. وأن يتولى الربان بنفسه قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد، حتى ولو كان ملزماً بالاستعانة بمُرشد<sup>(٦٠)</sup>. كما ألزم ربان السفينة عند الانتهاء من عملية الإرشاد، بتسليم المرشد النماذج المطلوبة لإتمام أعمال الإرشاد<sup>(٦١)</sup>. وإذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية، أو بناء على طلب الربان، فقد ألزم مجهز السفينة بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذي قام منه مع التعويض عند الاقتضاء<sup>(٦٢)</sup>.

أما التزامات المرشد البحري فتتمثل في المهمة الأساسية وهي تقديم الإرشاد لربان السفينة، والتنسيق مع السلطة المختصة في كل ما تتطلبه عملية الإرشاد، والسفر مع السفينة إذا طلب منه الربان ذلك<sup>(٦٣)</sup>. وإبلاغ إدارة الميناء والمختصين في إدارة العمليات والسلامة البحرية إذا كانت حمولة السفينة زائدة؛ بحيث تصبح الملاحية داخل الميناء غير آمنة، وإبقاء السفينة خارج الميناء حتى تصدر توجيهات من إدارة الميناء أو المختصين في إدارة الشؤون البحرية<sup>(٦٤)</sup>.

والملاحظ من خلال كل ما سبق أن المنظم السعودي جعل أكثر الالتزامات على عاتق السفينة في حين خفف التزامات المرشد بشكل لا يمكن القول معه أن العلاقة علاقة عقدية، فنحن أمام علاقة نظامية بحتة حدد القانون جميع قواعدها والتزاماتها. ولذا نقول إن عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي هي علاقة نظامية.

(٥٩) "اللائحة العامة للتراخيص والتصاريح"، الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للموانئ رقم: (٢١٤ / ٢٢ / ٢٥) بتاريخ ٢٥ / ٣ / ٢٠٢٤ م، المادة: ٢٣.

(٦٠) النظام البحري التجاري، المادة: ١٠٣.

(٦١) اللائحة التشغيلية للموانئ، المادة: ١١ البند: ٢٤.

(٦٢) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٧١.

(٦٣) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٧١.

(٦٤) اللائحة التشغيلية للموانئ، المادة: ١١ البند: ٢٣.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

### صفة أطراف الالتزام في علاقة الإرشاد البحري في النظام البحري السعودي

تقوم العلاقة في الإرشاد البحري -بطبيعة الحال- بين طرفين هما السفينة والمرشد؛ ولا خلاف في كون السفينة -غالبا- تمثل شخصاً من أشخاص القانون الخاص؛ فقد استثنى النظام السفن الحكومية والسفن الحربية والوحدات العاملة في الميناء؛ فهو بهذا الاستثناء يستبعد جميع السفن العامة تقريباً وهو بهذا التحديد لم يبق تقريباً إلا السفن التي تمثل أشخاصاً خاضعين لأحكام القانون الخاص.

ويبقى السؤال عن صفة المرشد والجهة التي يمثلها؛ فهل يمثل السلطة العامة؟ أم أنه يمثل نفسه بصفته أحد أشخاص القانون الخاص؟ أم أنه يمثل شخصية اعتبارية من أشخاص القانون الخاص أيضاً؟

أشار النظام البحري إلى أن الجهة المختصة هي التي تحدد قواعد الإرشاد وتعين مناطقها وتحدد الأجور الأصلية والإضافية التي تستحق عنه<sup>(٦٥)</sup>، والجهة المختصة المشار إليها هنا هي الهيئة العامة للموانئ؛ وهي التي عرّفت المرشد البحري بأنه: "الموظف المخول رسمياً من قبل الهيئة للقيام بعملية إرشاد السفن التي تؤوم الموانئ عند الدخول والخروج من وإلى الميناء والممرات الملاحية في الموانئ التي تشرف عليها الهيئة"<sup>(٦٦)</sup>. فعرفته هنا بأنه موظف فهو في الحقيقة موظف تابع للهيئة، وتعلن الهيئة عن وظائف المرشدين البحريين من حين لآخر حسب الاحتياج وعادة ما تكون على المرتبة السادسة في سلم الوظائف المدنية<sup>(٦٧)</sup>.

(٦٥) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٦٨.

(٦٦) لائحة التعليمات النظامية لإجراءات الرقابة والتفتيش على السفن السعودية الصادرة بالتعميم رقم (١/٦٠/٩٢٠١) بتاريخ ١٠/٢٩ / ١٤٤١هـ، المادة: ١.

(٦٧) "وظائف الهيئة العامة للموانئ"، موقع الهيئة العامة للموانئ، تاريخ الوصول ١٠ أكتوبر، ٢٠٢٤، [./https://careers.mawani.gov.sa](https://careers.mawani.gov.sa)



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

ولا يجوز لغير السفن السعودية ممارسة نشاط الإرشاد<sup>(٦٨)</sup>، كما لا يجوز ممارسة الإرشاد إلا من قبل الأشخاص المرخص لهم بذلك، وكل من يمارس الإرشاد بدون ترخيص يعاقب بغرامة تتراوح بين عشرة آلاف ريال إلى خمسين ألف ريال<sup>(٦٩)</sup>.

وأشارت اللائحة العامة للتراخيص والتصاريح الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للموانئ إلى إمكانية التصريح بتقديم خدمات الإرشاد البحري من قبل الشركات أو المؤسسات الخاصة، ولكن يبقى تحت إشراف وإدارة الهيئة العامة للموانئ<sup>(٧٠)</sup>، وكثيراً ما أشارت اللائحة التشغيلية للموانئ إلى تبعية المرشد لإدارة الميناء ومن ذلك بقاء المرشد على سطح السفينة في حال صدور أوامر من إدارة الميناء تتطلب بقاء المرشد على ظهر السفينة؛ إضافة إلى تولى إدارة الميناء ترتيب أولوية الإرشاد<sup>(٧١)</sup>، كذلك دمج النظام أجور خدمات الإرشاد مع رسوم خدمات الميناء الأخرى كالرسو وربط وفك الحبال وخدمات برج المراقبة البحرية في جدول واحد وفي رسم واحد؛ وفي تحصيل إدارة الميناء لرسوم الإرشاد دلالة قاطعة على خضوع المرشد وتبعيته لإدارة الميناء<sup>(٧٢)</sup>؛ بل قرّن بين رسوم الإرشاد مع باقي رسوم الميناء والرسوم والضرائب الحكومية المستحقة للدولة في حق الامتياز مما يؤكد هذا المعنى<sup>(٧٣)</sup>.

ومما سبق يمكن القول أن المرشد البحري سواء كان موظفاً حكومياً أو كان عاملاً لدى مؤسسة أو شركة من شركات القطاع الخاص فإنه يظل خاضعاً لإدارة الميناء وممثلاً لها؛ وبالتالي فهو يمثل السلطة العامة للميناء، كما أنه يمثلها بصفته طرفاً ذا سلطة وسيادة وبالتالي فالعلاقة بينه وبين السفينة التي يرشدها علاقة نظامية تجمع الإشراف

(٦٨) النظام البحري التجاري، المادة: ٦.

(٦٩) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٧٩.

(٧٠) اللائحة العامة للتراخيص والتصاريح، ٢٠.

(٧١) اللائحة التشغيلية للموانئ، المادة: ١١ البند: ٢٥.

(٧٢) "نظام رسوم وأجور خدمات الموانئ الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/ ٤٢ وتاريخ ١٤٠٥/٧/٢هـ"، الجدول (ب).

(٧٣) النظام البحري التجاري، المادة: ٤٦.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

مع المشورة وهذا ما نص عليه المنظم السعودي حين قال: " يبحر بالسفينة ويرسو بها ربان وطاقم السفينة... تحت إشراف ومشورة المرشد البحري" (٧٤).

ثمرة الوصول إلى هذه النتيجة:

ثبت مما سبق أن العلاقة بين المرشد والسفينة التي يرشدها في ضوء النظم البحرية الحديثة \_ التي تجعل الإرشاد إجبارياً \_ ومنها النظام البحري السعودي؛ أنها علاقة نظامية وليست عقدية؛ وهذا يترتب عليه نتيجة في غاية الأهمية؛ وهي أنه في حال حصول أي ضرر بسبب خطأ المرشد؛ فإن مسؤوليته تقع على عاتق مجهز السفينة؛ ولا يسأل المرشد إلا عن الضرر الذي يلحق بسفينة الإرشاد، أو بحارتها إذا أستطاع الربان أن يثبت أن الضرر وقع بسبب خطأ المرشد الجسيم، وبالتالي لا يمكن لأحد أن يحتج بالعقد أو بالمسؤولية العقدية في مواجهة المرشد؛ بل ولا حتى بالمسؤولية التقصيرية؛ لأن النظام البحري نص على ما يفيد بنفي مسؤولية المرشد صراحة بقوله: " يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد جراء عملية الإرشاد" (٧٥).

(٧٤) اللائحة التشغيلية للموانئ، المادة: ١٠ البند: ١٤.

(٧٥) النظام البحري التجاري، المادة: ٣٧٠.

تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

### المبحث الرابع

#### تكييف الإرشاد البحري في الفقہ الإسلامي

سبق أن قررنا أن الإرشاد البحري له حالات مختلفة ولكل منها تكييف يناسبها مختلف عن تكييف الحالة الأخرى؛ والأمر كذلك في الفقہ الإسلامي فلكل حالة من حالات الإرشاد البحري تكييف يناسبها: وستتناول تكييف كل منهما في مطلب مستقل على النحو التالي:

المطلب الأول: الأجير الخاص.

المطلب الثاني: الموظف العام.

#### المطلب الأول: الأجير الخاص

في الحال التي يكون الإرشاد فيها اختيارياً بحيث يقوم الربان بالبحث عن يدله على المسالك البحرية بأجر معين ففعله هذا يشابه ما فعله النبي صلى الله عليه وسلم فقد "استأجر صَلَّى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ وَأَبُو بَكْرٍ رَجُلًا مِنْ بَنِي الدَّيْلِ، ... هَادِيًا خَرِيْبًا، (الْحَرِيْبُ: الْمَاهِرُ بِالْهُدَايَةِ)... فَأَمَّنَاهُ فَدَفَعَا إِلَيْهِ رَاِحِلَتَيْهِمَا، وَوَعَدَاهُ غَارَ ثَوْرٍ بَعْدَ ثَلَاثِ لَيَالٍ، فَأَتَاهُمَا بِرَاِحِلَتَيْهِمَا صَبِيْحَةً لَيْالٍ ثَلَاثٍ، فَأَرْحَلَا، ... فَأَخَذَ بِهِمْ... طَرِيقَ السَّاحِلِ" (٧٦)، والإرشاد في البحر كالإرشاد في البر فكلاهما هداية وإرشاد إلى الطريق أو المسلك (٧٧)، ويستدل الفقهاء بهذا الحديث في أبواب الإجارة من كتب الفقہ (٧٨)؛ وعليه فالتكييف الفقهي للإرشاد البحري في هذه الحالة هو أنه عقد إجارة، والأجير أجير خاص.

(٧٦) أخرجه البخاري في "صحيحه" (ج: ٣/ص: ٨٩) برقم: (٢٢٦٤) (كتاب الإجارة، باب إذا استأجر أجيراً ليعمل له بعد ثلاثة أيام) وغيره.

(٧٧) أحمد عويس، "الإرشاد البحري: دراسة مقارنة بين الفقہ الإسلامي والقانون البحري"، مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، عدد ٠١٣ (١٩٩٥)، ص: ٤٢١.

(٧٨) أبو بكر بن مسعود الكاساني، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، ط ٢ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٠٦)، ج: ٤/ص: ١٧٣؛ محمد بن أحمد ابن رشد، المقدمات الممهدة لبيان ما اقتضته رسوم المدونة من الاحكام الشرعية والتحصيلات



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

والأجير الخاص هو: من يؤجر نفسه ليعمل لرجل أو جماعة دون غيرهم، لعمل معلوم مباح، مدة محددة، يستحق المستأجر نفعه في جميعها، بحيث لا يعمل لغيره ما دام في هذه المدة. (٧٩)

أما مسؤولية الأجير الخاص عن أخطائه في الفقه الإسلامي فإن الفقهاء يفرقون بين الجنائيات على الإنسان وبين بقية المتلفات؛ فأما الجنائيات على الإنسان فقد اتفق فقهاء المذاهب الأربعة على أنه يضمن جنايته، فلو أصاب الأجير الخاص إنساناً فقتله فإن عليه الضمان ولا ضمان على صاحب العمل، لأن هذه جنايته والدية على عاقلته (٨٠)، وعليه فإذا تسبب خطأ المرشد البحري في حصول وفيات أو إصابات بشرية فإنه يضمن ما حصل بسببه.

أما المتلفات غير الجنائيات؛ فإذا تعمد أو تعدى أو ضيّع أو فرط أو عمل في عمل غير مأذون له فيه فقد

الحكمات لأمهات مسائلها المشكلات، تحقيق محمد حجي، ط ١ (بيروت: دار الغرب الإسلامي، ١٤٠٨)، ج: ٢/ص: ١٦٥؛ الأنصاري، أسنى المطالب في شرح روض الطالب، تحقيق محمد محمد تامر، ط ١ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٢٢)، ج: ٢/ص: ٤٠٣؛ عبد الله بن أحمد ابن قدامة، الكافي في فقه الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق محمد الشافعي و مسعد السعدي، ط ١ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٩٩٤)، ج: ٢/ص: ١٦٩.

(٧٩) زين الدين بن إبراهيم ابن نجيم، البحر الرائق، شرح كنز الدقائق (في فروع الحنفية)، ط ٢ (القاهرة: دار الكتاب الإسلامي، ٢٠٠٢)، ج: ٨/ص: ٣٠؛ أحمد بن علي المنجور، شرح المنهج المنتخب إلى قواعد المذهب، تحقيق محمد الشيخ محمد الشنقيطي، ط ١ (القاهرة: دار عبد الله الشنقيطي، ١٩٩٠)، ج: ٢/ص: ٥٤٢؛ الأنصاري، أسنى المطالب في شرح روض الطالب، ج: ٢/ص: ٤٢٥؛ علي المرادوي، الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف، تحقيق محمد الفقي، ط ٢ (بيروت: دار إحياء التراث العربي، ١٩٥٧)، ج: ٦/ص: ٧٠.

(٨٠) محمد بن الحسن بن فرقد الشيباني، الأصل، تحقيق محمد بونوكال، ط ١ (بيروت: دار ابن حزم، ١٤٣٣)، ج: ٣/ص: ٥٦٥؛ يوسف بن عبد الله ابن عبد البر، الكافي في فقه أهل المدينة، تحقيق محمد ولد ماديك، ط ٢ (الرياض: مكتبة الرياض الحديثة، ١٤٠٠)، ص: ٣٧٥؛ محمد بن أحمد ابن جزى، القوانين الفقهية، تحقيق ماجد الحموي، ط ١ (بيروت: دار ابن حزم، ١٤٣٤)، ص: ٢٢١؛ الأنصاري، أسنى المطالب في شرح روض الطالب، ج: ٢/ص: ٤٢٥؛ عبد الله بن أحمد ابن قدامة، المغني، د.ط (القاهرة: مكتبة القاهرة، ١٣٨٨)، ج: ٥/ص: ٣٩٠.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقهاء الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

اتفق الفقهاء كذلك على أنه يضمن؛ كالمودع وكسائر الأماناء لأنه تلف بتعديه أشبه الغاصب<sup>(٨١)</sup>. وعليه فإن المرشد البحري يتحمل الأضرار الناتجة عن تعمده أو تعديه وتفريطه سواء كان تجاه السفينة التي يرشدها أو الآخرين.

أما إذا لم يتعمد وكان من عمله المأذون له فيه فلا يضمن باتفاق فقهاء المذاهب الأربعة<sup>(٨٢)</sup>. ويقع ضمان ما يتلفه في هذه الحالة على صاحب العمل الذي يعمل الأجير الخاص لمصلحته<sup>(٨٣)</sup>. فلا يضمن المرشد البحري الخطأ المقبول الذي قد يقع ضمن حدود عمله؛ ويتحمل مجهز السفينة - باعتباره صاحب العمل - ضمان هذا النوع من الأخطاء سواء كانت تجاه السفينة أو تجاه الآخرين.

واستدل الفقهاء على نفي المسؤولية عن الأجير الخاص في الحالة الأخيرة بحديث: ((لا ضمان على مؤتمن))<sup>(٨٤)</sup>، ولأن العين أمانة في يده؛ حيث إنه قبضها بإذن مالئها فلا يضمن، ولأن المنافع صارت مملوكة

(٨١) ابن نجيم، البحر الرائق شرح كنز الدقائق، ج: ٨/ص: ٣٤؛ الشيباني، الأصل، ج: ٣/ص: ٥٦١؛ ابن عبد البر، الكافي، ص: ٣٧٥؛ محمد بن يوسف المواق، التاج والإكليل لمختصر خليل، ط ١ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٦)، ج: ٧/ص: ٥٥٤؛ الأنصاري، أسنى المطالب في شرح روض الطالب، ج: ٢/ص: ٤٢٥؛ إبراهيم بن محمد بن مفلح، المبدع في شرح المقنع، ط ١ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٨)، ج: ٤/ص: ٤٤٥.

(٨٢) الشيباني، الأصل، ج: ٣/ص: ٥٦١؛ ابن نجيم، البحر الرائق شرح كنز الدقائق، ج: ٨/ص: ٣٤؛ المواق، التاج والإكليل لمختصر خليل، ج: ٧/ص: ٥٥٤؛ ابن عبد البر، الكافي، ص: ٣٧٥؛ علي بن عبد السلام التسولي، البهجة في شرح التحفة، تحقيق محمد عبدالقادر شاهين، ط ١ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٨)، ج: ٢/ص: ٤٦٥؛ علي بن محمد الماوردي، الحاوي الكبير، تحقيق علي معوض و عادل عبدالموجود، ط ١ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٩)، ج: ٦/ص: ٥٠١؛ المرادوي، الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف، ج: ٦/ص: ٧٠؛ ابن قدامة، الكافي، ج: ٢/ص: ١٨٤.

(٨٣) لشيباني، الأصل، ج: ٣/ص: ٥٦١؛ التسولي، البهجة في شرح التحفة، ج: ٢/ص: ٤٦٦؛ ابن قدامة، المغني، ج: ٥/ص: ٣٩١.

(٨٤) أخرجه ابن ماجه في "سننه" (ج: ٣/ص: ٤٧٩) برقم: (٢٤٠١) (أبواب الصدقات، باب الوديعة) والبيهقي في "سننه الكبير" (ج: ٦/ص: ٢٨٩) برقم: (١٢٨٢٣) (كتاب الوديعة، باب لا ضمان على مؤتمن) والدارقطني في "سننه" (ج: ٣/ص: ٤٥٥) برقم: (١/٢٩٦١) (كتاب البيوع، باب العارية) قال ابن حجر: "طرقه ضعيفة"، التلخيص الحبير في تخريج أحاديث



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

للمستأجر وأمره بالتصرف في ملكه فصح وصار نائباً عنه وصار فعله منقولاً إليه؛ لأنه فعله بنفسه؛ فيده كيد الوكيل مع الموكل، ولأن البذل ليس بمقابلة العمل بدليل أنه يستحق الأجر وإن لم يعمل<sup>(٨٥)</sup>.

### المطلب الثاني: الموظف العام

أما في الحال التي يكون الإرشاد فيها إجبارياً والمرشد معيناً من قبل السلطة العامة أو خاضعاً لها كموظف عام، فحكم الإرشاد حكم الوظيفة العامة؛ والوظيفة العامة يقابلها في الفقہ الإسلامي مصطلح الولاية العامة حيث يشتركان في المضمون العام<sup>(٨٦)</sup>، ويدل على ذلك قول الشاطبي بعد حديثه عن الولايات العامة: "... فإذا كان من هذا وصفه قائماً بوظيفة عامة لا يتفرغ بسببها لأمره الخاصة به في القيام بمصالحه ونيل حظوظه، وجب على العامة أن يقوموا له بذلك ويتكلفوا له بما يفرغ باله للنظر في مصالحهم، من بيوت أموالهم المرصدة لمصالحهم"<sup>(٨٧)</sup> فحكم المرشد فيها حكم من تولى ولاية عامة. والمراد بالولاية العامة هنا هو أنه يخدم فيها المصلحة العامة حتى ولو كان عمله محدد في مجال خاص ومكان خاص، فقد قسم الماوردي أصحاب الولايات العامة إلى أربعة أقسام؛ فالقسم الأول من تكون ولايته عامة في الأعمال العامة كرئيس الوزراء، والقسم الثاني من تكون ولايته عامة في أعمال خاصة، كأمرء الأقاليم؛ والقسم الثالث من تكون ولايته خاصة في أعمال عامة كقاضي القضاة، والقسم الرابع من تكون ولايته خاصة في أعمال خاصة، كقاضي بلد معين<sup>(٨٨)</sup>؛ فمع أنها ولاية خاصة في أعمال خاصة إلا أنه يخدم

الرافعي الكبير: (ج: ٣ / ص: ٢١٠) وقال ابن عبد الهادي: هذا إسناد لا يعتمد عليه، نصب الراية لأحاديث الهداية)، ج: ٤ / ص: ١٤١.

(٨٥) ابن نجيم، البحر الرائق شرح كنز الدقائق، ج: ٨ / ص: ٣٤؛ الأنصاري، أسنى المطالب في شرح روض الطالب، ج: ٢ / ص: ٤٢٥.

(٨٦) الغشيمي، حمود بن محمد غالب، "مفهوم الكفاية لتولي الوظيفة العامة: دراسة مقارنة بين الفقہ ونظام الخدمة المدنية في المملكة العربية السعودية"، مجلة العلوم الشرعية ٠١٠، عدد ٠٠٣ (٢٠١٧)، ص: ١٥٤٩.

(٨٧) إبراهيم بن موسى الشاطبي، الموافقات، تحقيق مشهور بن حسن سلمان، ط ١ (القاهرة: دار ابن عفان، ١٤١٧)، ج: ٢ / ص: ٣١١.

(٨٨) علي بن محمد الماوردي، الأحكام السلطانية، د. ط (القاهرة: دار الحديث، ٢٠٠٦)، ص: ٤٩.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

فيها المصلحة العامة فهو في ولاية عامة من هذا الوجه مثل الموظف المتخصص في عمل معين في مكان معين يسمى موظف عام، وهذا القسم الأخير هو الذي ينطبق على المرشد البحري.

أما مسؤولية المرشد البحري في هذه الحال؛ فقد فُرق الفقهاء كذلك بين الأنفس وبين الأموال، فأما ما يتعلق بالجنايات على النفس فقد اتفق الفقهاء على أنه يقتصر منه إذا تعدى أو أسرف، أما إذا لم يتعد فيضمن إذا أخطأ ويكون الضمان على عاقلته<sup>(٨٩)</sup>؛ قال ابن قدامة: "ويجري القصاص بين الولاة والعمال وبين رعيته؛ لعموم الآيات والأخبار؛ ولأن المؤمنين تتكافأ دماؤهم، ولا نعلم في هذا خلافا"<sup>(٩٠)</sup>.

أما الجناية على الأموال فإذا لم يتعد ولم يفرط وكان سبب التلف قيامه بما هو داخل في عمله فلا يضمن التلف لأنه فعل ما يجب عليه فعلة كإقامة الحد إذا حصلت بعده سرية، وإن حصل خطأ وكان مأموراً بالفعل من جهة السلطان فلا يضمن العامل؛ ويكون ضمان الخطأ في هذه الحال من بيت المال.<sup>(٩١)</sup>

وبالمقارنة بين ما ذهب إليه النظام البحري السعودي وبين ما ذهب إليه الفقہ الإسلامي نجد أن النظام السعودي يبرئ المرشد البحري من المسؤولية دون تفريق بين ما إذا كان الخطأ عمدياً أو غير عمدي، ودون تفريق بين ما إذا وقع الضرر على الأنفس وبين ما إذا وقع الضرر على الأموال، وبالرغم من أن ما ذهب إليه النظام في

(٨٩) محمد بن عبد الواحد ابن الهمام، فتح القدير، د.ط (بيروت: دار الفكر، ١٩٨٦)، ج: ١٠/ص: ٣١٣؛ عبد السلام بن سعيد التنوخي (سحون)، المدونة، ط ١ (بيروت وصيدا: دار الكتب العلمية، ١٤١٥)، ج: ٤/ص: ٥٠٦؛ محمد بن إدريس الشافعي، الأم، د.ط (بيروت: دار المعرفة، ١٤١٠)، ج: ٦/ص: ٩٥؛ موسى بن أحمد الحجاوي، الإقناع في فقہ الإمام أحمد بن حنبل، تحقيق عبد اللطيف محمد موسى السبكي، د.ط (بيروت: دار المعرفة، ١٩٨٠)، ج: ٤/ص: ٢٠٥.

(٩٠) ابن قدامة، المغني، ج: ٨/ص: ٢٨٣.

(٩١) ابن الهمام، فتح القدير، ج: ١٠/ص: ٣١٣؛ عبد الله بن محمود بن مودود الموصلي، الاختيار لتعليل المختار، تحقيق عبد اللطيف محمد عبدالرحمن، ط ٣ (بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٢٦)، ج: ٥/ص: ٥٠؛ يحيى بن سالم العمراني، البيان في مذهب الإمام الشافعي، تحقيق قاسم النوري، د.ط (جدة: دار المنهاج، ١٤٢١)، ج: ٣/ص: ٣٨٥؛ المرادوي، الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف، ج: ١٠/ص: ٥٣.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

هذا الشأن قد يُبرر بأن حجم التعويض عن الأضرار الناتجة عن هذه الأخطاء -غالبا- ما يكون ضخماً بالقدر الذي تعجز عن حمله ذمة المرشد البحري الذي لا يعدو أن يكون موظفاً محدود الدخل؛ إلا أن هذا لا يمنع من تحميل المرشد البحري بعض المسؤولية، ولذا يقترح على المنظم السعودي إعادة النظر في تحديد مسؤوليات المرشد البحري على هذا الأساس، وذلك في الحالات التي لا يمكن لربان السفينة فيها إدراك الضرر قبل وقوعه بأي حال من الأحوال.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقه الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

### الخلاصة

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وصلى الله وسلم وبارك على خاتم المرسلين، وبعد

فقد تم هذا البحث بتوفيق الله، وقد تناول التعريف بعملية الإرشاد البحري، والاتجاهات الفقهية في تكييفها، والأصول التي يبني عليها التكييف، ومن ثم تطبيق هذا الأصول للخروج بتكييف الإرشاد البحري في النظام البحري السعودي، وفي الفقه الإسلامي. وقد توصل البحث إلى النتائج التالية:

١- أن تكييف عملية الإرشاد البحري يتغير وفقاً للحالات المتغيرة في نصوص القانون؛ فقد يكون الإرشاد علاقة نظامية وقد يكون علاقة عقدية.

٢- أن النظام إذا نص على أن الإرشاد إجباري؛ فإن التكييف المناسب لعملية الإرشاد هو أنها علاقة نظامية؛ يرجع في الحكم على ما يترتب عليها إلى نصوص النظام فقط؛ ولا يمكن لأحد الاحتجاج بالعقد ولا بالمسؤولية العقدية.

٣- أن النظام إذا نص على أن الإرشاد اختياري، وترك للسفينة وللمرشد حرية الاختيار وحرية التعاقد؛ فإن التكييف المناسب لعملية الإرشاد هو أنها علاقة عقدية؛ ويحكم العقد كل ما يترتب عليها.

٤- أن معظم نصوص القوانين البحرية الحديثة - بما فيها النظام البحري السعودي - تميل إلى جعل الإرشاد إجبارياً وتنظم جميع قواعده وتحدد المسؤوليات المتعلقة به بشكل يخالف أصول وقواعد المسؤولية القانونية المعهودة، وبالتالي فالتكييف المناسب لعملية الإرشاد في النظام البحري السعودي هو أنها علاقة نظامية تحكمها نصوص النظام، ويرجع إلى نصوص النظام فيما يترتب عليها.

٥- أن النظم البحرية الحديثة عمدت إلى تخفيف مسؤوليات المرشد البحري إلى حد كبير بسبب بيئة العمل الشاقة والخطرة، والظروف غير العادية التي يعمل فيها، إضافة إلى حجم الأضرار المترتبة على الحوادث البحرية من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية الحساسة، حيث



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

يترتب عليها خسائر مادية يستحيل على المرشد القدرة على تحملها، إضافة إلى ما يتبعها من مسؤولية تأديبية، وجنائية؛ قد تؤدي إلى إنهاء مسيرته المهنية.

٦- يختلف تكييف عملية الإرشاد البحري في الفقہ الإسلامي أيضاً بحسب نوع الإرشاد، فإذا كان الإرشاد اختيارياً فيكثف دور المرشد بأنه أجبر خاص، أما إذا كان الإرشاد إجبارياً وكان المرشد معيناً من قبل إدارة الميناء فيكثف بأنه موظف عام.

٧- في الفقہ الإسلامي يتحمل المرشد البحري مسؤولية أخطائه في الحالين إذا وقع الضرر على النفس وما دونها؛ فإن كان عمداً فالقصاص وإن كان خطأً فالضمان، أما إذا كان الضرر على الأموال فلا يجب عليه الضمان إلا في حال التعمد أو التفريط أو تجاوز حدود ما أذن له فيه.

وبناء على هذه النتائج فإن البحث يوصي بما يلي:

١- توعية العاملين في المجال البحري بأحكام النظام السعودي والفقہ الإسلامي المتعلقة بالإرشاد البحري، لضمان فهم الحقوق والواجبات والالتزام بها. وتعزيز آليات الرقابة لضمان الالتزام باللوائح، عند تنفيذ عمليات الإرشاد البحري.

٢- إجراء مزيد من الدراسات المقارنة بين النظام السعودي والأنظمة البحرية في الدول الأخرى، وتعزيز التعاون مع المنظمات البحرية الدولية لتبادل الخبرات ومواكبة أفضل الممارسات العالمية في مجال الإرشاد البحري.

٣- تطوير برامج تدريبية متخصصة للمرشدين البحريين لتعزيز كفاءتهم في التعامل مع السفن الكبيرة والتكنولوجيا الحديثة، بما يتوافق مع المعايير الدولية.

٤- الاستثمار في البنية التحتية للموانئ وتقنيات الإرشاد البحري، مثل أنظمة الملاحة الإلكترونية، لتقليل الأخطاء البشرية وزيادة الكفاءة.

والحمد لله أولاً وآخراً وصلى الله وسلم على نبينا محمد وعلى آله وصحبه.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

### المصادر والمراجع

#### الكتب والأبحاث:

- ١- ابن الهمام، محمد بن عبد الواحد. فتح القدير. د.ط. بيروت: دار الفكر، ١٩٨٦.
- ٢- ابن جزري، محمد بن أحمد. القوانين الفقهية. تحقيق ماجد الحموي. ط١. بيروت: دار ابن حزم، ١٤٣٤.
- ٣- ابن حجر، أحمد بن علي. التلخيص الحبير في تخريج أحاديث الرافعي الكبير. تحقيق حسن قطب. ط١. الرياض: مؤسسة قرطبة - دار المشكاة للبحث العلمي، ١٤١٦.
- ٤- ابن رشد، محمد بن أحمد. المقدمات الممهدة لبيان ما اقتضته رسوم المدونة من الاحكام الشرعية والتحصيلات المحكمات لامهات مسائلها المشكلات. تحقيق محمد حجي. ط١. بيروت: دار الغرب الإسلامي، ١٤٠٨.
- ٥- ابن عبد البر، يوسف بن عبد الله. الكافي في فقه أهل المدينة. تحقيق محمد ولد ماديك. ط٢. الرياض: مكتبة الرياض الحديثة، ١٤٠٠.
- ٦- ابن قدامة، عبد الله بن أحمد. الكافي في فقه الإمام أحمد بن حنبل. تحقيق محمد الشافعي و مسعد السعدي. ط١. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٩٩٤.
- ٧- المغني. د.ط. القاهرة: مكتبة القاهرة، ١٣٨٨.
- ٨- ابن ماجة، محمد بن يزيد. السنن (سنن ابن ماجه). تحقيق شعيب الأرنؤوط، عادل مرشد، محمد بللي، و عبد اللطيف حرز الله. ط١. بيروت: دار الرسالة العالمية، ٢٠٠٩.
- ٩- ابن مفلح، إبراهيم بن محمد. المبدع في شرح المقنع. ط١. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٨.
- ١٠- ابن نجيم، زين الدين بن إبراهيم. البحر الرائق، شرح كنز الدقائق (في فروع الحنفية). ط٢. القاهرة: دار الكتاب الإسلامي، ٢٠٠٢.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

- ١١- الأنصاري. أسنى المطالب في شرح روض الطالب. تحقيق محمد محمد تامر. ط ١. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٢٢.
- ١٢- البخاري، محمد بن إبراهيم. الجامع الصحيح المختصر. تحقيق محمد الناصر. ط ١. بيروت: دار طوق النجاة، ١٤٢٢.
- ١٣- البيهقي، أحمد بن الحسين. السنن الكبرى. تحقيق محمد عطا. ط ١. حيدر آباد الدكن - الهند: مجلس دائرة المعارف العثمانية، ١٣٥٢.
- ١٤- التسولي، علي بن عبد السلام. البهجة في شرح التحفة. تحقيق محمد عبدالقادر شاهين. ط ١. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٨.
- ١٥- التنوخي (سحنون)، عبد السلام بن سعيد. المدونة. ط ١. بيروت و صيدا: دار الكتب العلمية، ١٤١٥.
- ١٦- الحجاوي، موسى بن أحمد. الإقناع في فقه الإمام أحمد بن حنبل. تحقيق عبد اللطيف محمد موسى السبكي. د.ط. بيروت: دار المعرفة، ١٩٨٠.
- ١٧- الدارقطني، علي بن عمر. السنن. ط ١. بيروت: دار المعرفة، ١٤٢٤.
- ١٨- السنهوري، عبدالرزاق. الوسيط في شرح القانون المدني الجديد. ط ٣. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٩.
- ١٩- الشاطبي، إبراهيم بن موسى. الموافقات. تحقيق مشهور بن حسن سلمان. ط ١. القاهرة: دار ابن عفان، ١٤١٧.
- ٢٠- الشافعي، محمد بن إدريس. الأم. د.ط. بيروت: دار المعرفة، ١٤١٠.
- ٢١- الشرفاوي، محمود سمير. القانون البحري. دار النهضة العربية، ١٩٩٣.
- ٢٢- الشيباني، محمد بن الحسن بن فرقد. الأصل. تحقيق محمد بوينوكالن. ط ١. بيروت: دار ابن حزم، ١٤٣٣.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

- ٢٣- العمراني، يحيى بن سالم. البيان في مذهب الإمام الشافعي. تحقيق قاسم النوري. د.ط. جدة: دار المنهاج، ١٤٢١.
- ٢٤- القليوبي، سميحة مصطفى. القانون البحري. القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٨٢.
- ٢٥- الكاساني، أبو بكر بن مسعود. بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع. ط٢. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٠٦.
- ٢٦- الكلباني، سعيد. "النظام القانوني لإرشاد السفن وفقا للقانون البحري العماني رقم ٣٥/٨١". رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس، ٢٠١٠.
- ٢٧- طويسات، عائشة. المركز القانوني للمرشد البحري. (رسالة ماجستير، الجزائر، جامعة الجزائر، ٢٠٠٩).
- ٢٨- الماوردي، علي بن محمد. الأحكام السلطانية. د.ط. القاهرة: دار الحديث، ٢٠٠٦.
- ٢٩- الحاوي الكبير. تحقيق علي معوض و عادل عبدالموجود. ط١. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٩.
- ٣٠- المرادوي، علي. الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف. تحقيق محمد الفقي. ط٢. بيروت: دار إحياء التراث العربي، ١٩٥٧.
- ٣١- المنجور، أحمد بن علي. شرح المنهج المنتخب إلى قواعد المذهب. تحقيق محمد الشيخ محمد الشنقيطي. ط١. القاهرة: دار عبد الله الشنقيطي، ١٩٩٠.
- ٣٢- المواق، محمد بن يوسف. التاج والإكليل لمختصر خليل. ط١. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤١٦.
- ٣٣- الموصلي، عبد الله بن محمود بن مودود. الاختيار لتعليل المختار. تحقيق عبد اللطيف محمد عبدالرحمن. ط٣. بيروت: دار الكتب العلمية، ١٤٢٦.
- ٣٤- بلسبط، سمية، و أسماء حريز. "الحماية القانونية لعمل المرشدين البحريين". مجلة قانون العمل والتشغيل، ٥، عدد ٢ (٢٠٢٠): ١٩٤-٢١٢.



## تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

- ٣٥- بن عصمان، جمال. "المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر." المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، ١، عدد ٢ (١ نوفمبر، ٢٠١٤): ١-١٥.
- ٣٦- تناغو، سمير. مصادر الالتزام. ط ١. الاسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية، ٢٠٠٩.
- ٣٧- حمدي، محمد. القانون البحري. الاسكندرية: منشأة المعارف، ١٩٩٧.
- ٣٨- درويش، مريم. "النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري . دراسة مقارنة". رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، ٢٠٢٠.
- ٣٩- رضوان، فايز. القانون البحري. د.ط. القاهرة: دار الفكر العربي، ١٩٨٦.
- ٤٠- طه، مصطفى كمال. القانون البحري. د.ط. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٩.
- ٤١- عبدالرحيم، ثروت. شرح القانون البحري السعودي. ط ١. الرياض: مكتبة الرشد، ١٤٣٧.
- ٤٢- عويس، أحمد. "الإرشاد البحري : دراسة مقارنة بين الفقہ الإسلامي والقانون البحري". مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية ٠٠٠، عدد ٠١٣ (١٩٩٥): ٤١١-٧٤.
- ٤٣- غالب، الغشيمي، حمود بن محمد. "مفهوم الكفاية لتولي الوظيفة العامة: دراسة مقارنة بين الفقہ ونظام الخدمة المدنية في المملكة العربية السعودية". مجلة العلوم الشرعية ٠١٠، عدد ٠٠٣ (٢٠١٧): ١٥٣٩-٩٦.
- ٤٤- فخري، رفعت. الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد. القاهرة: جامعة عين شمس، ١٩٩٢.
- ٤٥- كيره، حسن. المدخل إلى القانون. د.ط. الاسكندرية: منشأة المعارف، ١٩٦٩.
- ٤٦- محمددين، جلال. قانون التجارة البحرية. الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧.
- ٤٧- مهدي، نور ليث. "التوازن العقدي في العقد الإداري". المجلة القانونية - جامعة القاهرة ٤، عدد ٤ (١ نوفمبر، ٢٠١٨): ١١٠-٣٠.



تكييف عملية الإرشاد البحري في النظام السعودي والفقہ الإسلامي - دراسة تحليلية مقارنة

د. أحمد عبدالله سفران

### الأحكام القضائية:

٤٨- حكم ديوان المظالم في القضية رقم ١٥٣/٢ / ق لعام ١٤١٦هـ؛ المؤيد بحكم هيئة التدقيق رقم ١٠١/ت/١ لعام ١٤١٩هـ. مجموعة الأحكام والمبادئ الإدارية للأعوام ١٤٠٢-١٤٣٦هـ، المجلد الرابع عشر.

### الأنظمة واللوائح:

٤٩- اللائحة التشغيلية للموانئ، الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للموانئ رقم (١٧٠ / ج ١٧ / ٢د) وتاريخ ٢٥ / ٥ / ١٤٤٤هـ.

٥٠- اللائحة العامة للتراخيص والتصاريح، الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للموانئ رقم: (٢١٤ / ج ٢٢ / ٢د) بتاريخ ٢٥ / ٣ / ٢٠٢٤م.

٥١- النظام البحري التجاري، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣)، بتاريخ ٤/٤/١٤٤٠هـ.

٥٢- نظام رسوم وأجور خدمات الموانئ، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٤٢) وتاريخ ٢/٧/١٤٠٥هـ.

٥٣- قانون التجارة البحرية المصري، رقم ٨. (١٩٩٠).

٥٤- قانون الموانئ العراقي، ٢١. (١٩٩٥).

٥٥- قانون النقل الفرنسي (Code des transports) (٢٠١٠).

٥٦- لائحة التعليمات النظامية لإجراءات الرقابة والتفتيش على السفن السعودية، الصادرة بالتعميم رقم (١/٦٠/٩٢٠١) بتاريخ ٢٩/١٠/١٤٤١هـ.

### مواقع الانترنت:

٥٧- "وظائف الهيئة العامة للموانئ". موقع الهيئة العامة للموانئ. تاريخ الوصول ١٠ أكتوبر، ٢٠٢٤.  
./https://careers.mawani.gov.sa