ISSN : 2437-0681
E-ISSN : 2661-7536

أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري

العربي شحط عبد القادر
أستاذ التعليم العالي
كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران2

الملخص:

يعد الإرشاد البحري واحدا من بين أقدم مهن الملاحة البحرية. يقوم أساسا تقديم المساعدة لربابنة السفن عند دخولهم إلى الميناء وكذا عند مغادرتهم له تفاديا لأية مخاطر يُحتمل أن تتعرض لها هذه السفن، وتسهيلا لحركة الملاحة البحرية.

في هذا المقال سنحاول تسليط الضوء على أهم المسائل القانونية المرتبطة بخدمة الإرشاد، بما في ذلك الطبيعة القانونية، الأحكام القانونية التي يخضع لها هل هي أحكام القانون العام أم تنتمي إلى أحكام القانون الخاص، وكذا موقف كل من الفقه الإسلامي والقانون الوضعي وبعض الاجتهادات القضائية المقارنة التي تعرضت لهذا الموضوع من خلال عدة زوايا.

مقدمة:

يعتبر الإرشاد البحري أحد مهن الملاحة البحرية القديمة التي تقوم على أساس تقديم المساعدة لربان السفينة تفاديا لأية مخاطر مستقبلية قد تتعرض لها السفينة أثناء دخولها الميناء أو مغادرتها له من جراء التصادمات البحرية والتي قد تترتب عنها أضرار وخيمة سواء على السفينة أو بالممر البحري مما يعيق حركة الملاحة البحرية في الميناء ويكلف مصاريف باهظة[1].

والحديث عن الإرشاد البحري يجرنا للبحث في عدة مسائل قانونية مرتبطة بموضوع الإرشاد البحري، والتي حاول القانون البحري الجزائري تنظيمها من خلال المواد 171 إلى 188، ومن بينها مسألة تحديد طبيعة عقد الإرشاد البحري والأحكام القانونية التي يخضع لها هل هي أحكام القانون العام أم تنتمي إلى أحكام القانون الخاص. كما سنحاول عرض موقف كل من الفقه الإسلامي والقانون الوضعي وبعض الاجتهادات القضائية المقارنة التي تعرضت لهذا الموضوع من خلال عدة زوايا.

أولا: معنى الإرشاد البحري شرعا وقانونا

عرفت المادة 171 من القانون البحري الجزائري الإرشاد بأنه المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض، والمياه الداخلية والخروج منها.

أما الأستاذ مصطفى كمال طه فيعرف المرشد بأنه الشخص الذي يدان ربان السفينة على خط السير الواجب الإتباع لدى الدخول في الميناء والخروج منه[2]، وكل هذا في سبيل حماية السفينة وكذلك حماية المنشآت في الموانئ. وهذه المهمة تتطلب شخصا يكون على دراية ومعرفة تامة بالميناء ودروبه وما به من عوائق، وهذا الشخص هو المرشد البحري[3] أما الفقه الإسلامي فإنه يعتبر الإرشاد نوعا من

[1] مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المعارف-الإسكندرية 1981، ص 193.
[2] مصطفى كمال طه، المرجع السابق، 170، صفحة 205.
[3] علي يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر- القاهرة، 26.

الإجارة لذا تطبق عليه أحكام الإجارة. والإجارة لغة مأخوذة من أجر يأجر، وهي ما أعطيت من أجر في عمل وأجر الإنسان واستأجره: والأجير: المستأجر وجمعه أجراء، والاسم منه الإجارة[4].

أما اصطلاحا، فلقد عرفها ابن قدامة بأنها: بأنها: بيع المنافع[5]، والإجارة حسب معظم فقهاء المذاهب الأربعة عقد على منفعة ملومة بعوض معلوم[6].

ثانيا: الأدلة الشرعية

الإرشاد البحري كما سبق ذكره من عقود الإجارة الجائزة قياسا على استئجار الرسول صلى الله عليه وسلم أبا بكر لرجل من بني الدليل هاديا خريتا[7]، وكان على دين كفار قريش، وأمناه فدعاها إلى راحلتهما، ووعداه غار ثور بعد ثلاث ليال فأتاهما براحلتهما في ليال ثلاث (حديث رواه أحمد وأخرجه البخاري في مناقب الأنصار)[8].

وجلي أن هذا النوع من الإجارة يتعلق بالإرشاد البري ولا فرق في الشريعة الإسلامية بينه وبين الإرشاد البحري، فالهادي في الطرق البرية كالهادي في البحر دون فرق، وبالتالي أبان المرشد هو الهادي البحري العالم بمسالك الميناء الذي يعمل به حتى يتمكن الربابنة دخوله والخروج منه سالمين بسفنهم. وفي هذا الصدد يطرح سؤال مهم يتعلق بمدى مشروعية الإرشاد البحري والذي يتفق جل الفقهاء على اعتباره صورة من صور إجارة الأشخاص.

ولا يوجد دليل خاص بمشروعية الإرشاد البحري سوى القياس على ما ورد بالسنة الثابتة وهو ما روى عن عائشة رضي عن استئجار الرسول صلى الله عليه وسلم وأبي بكر لرجل من بني دليل لتوصيلهما سالمين إلى المدينة، وكذلك فيما يتعلق بعملية الإرشاد البحري، وإن كان غير منصوص على حكمها ولكن الغاية منها هو إيصال السفينة بركابها أو بضاعتها سالمة للميناء المتوجهة إليه.

[4] أنظر لسان العرب، لأبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم بن منظور الأفريقي، المصري، ط، دار إحياء، بيروت 10/4.
[5] أحكام في فقه أحمد بن حنبل للإمام أبو محمد موفق الدين عبد اللـه300/2
[6] حاشية الدسوقي على الشرح الكبير للشيخ شمس الدين محمد بن عرفه الدسوقي، دار الفكر، بيروت، 48/4.
[7] الخريت: الماهر بالهداية أي العالم بمسالك الطرق ودروبها.
[8] فتح الباري بشرح صحيح البخاري للإمام أحمد علي بن حجر، العسقلاني، دار إحياء التراث العربي، بيروت 442/4.

والأدلة كثيرة على جواز الإجارة العامة سواء كان مصدرها القرآن الكريم أو السنة الشريفة، وكذلك اجتهاد الصحابة واتفاق التابعيين وفقهاء المذاهب الأربعة على جواز الإجارة[9]

ثالثا: تحديد طبيعة عقد الإرشاد البحري

تعددت آراء الفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري، هل يعتبر من عقود القانون العام أم هو عقد من عقود القانون الخاص.

فهناك من يرى أن عقد الإرشاد البحري من عقود القانون العام وسنده في ذلك هو أن المركز القانوني تحديدها لالتزامات كل طرف من أطراف العقد كما أن الدولة هي التي تسهر على تنظيم مهنة الإرشاد التي تعتبر خدمة عامة[10].

بينما يذهب جانب من الفقه أن الإرشاد عقد من عقود القانون الخاص كما هو الحال بالنسبة لشركات الطيران وهيئات السكك الحديدية التي تتخذ من حيث البناء الطابع الإداري ولكنها تخضع من حيث نشاطاتها لطابع القانون الخاص، وفي هذا الإطار يقول الأستاذ ثروت عبد الرحيم أن "المرشدين لا يعتبرون موظفون عموميون".

رغم أن للدولة دور هام في تعينهم وترقيتهم وتأديبهم لأن تدخلها في هذه الأمور الهدف منه سلامة الملاحة في الميناء[11]، كما يضيف الأستاذ عبد الفضل أحمد أن الإرشاد من الأنشطة المدنية لأنه يقوم على استغلال لخبرة المرشد ومهارته ومعلوماته الشخصية، ولا يشمل على تداول الثروات، ولا عمل معنى المضاربة، فهو ليس عملا من الأعمال التجارية[12].

والراجح أن عقد الإرشاد يكيف على أنه من عقود القانون العام، إذ الدولة هي التي تسطر وتنظم أحكامه وتحدد التزامات كل طرف فيه، وعليه فالمرشد هو موظف يقوم بخدمة عامة مقابل أجر معين وهذا ما أكدته المادة 172 من القانون البحري الجزائري التي أولت هذه المهمة إلى مستخدمي الديوان

[9] بداية المجتهد ونهاية المقتصد لمحمد بن أحمد بن محمد بن رشد القرطبي- ط. دار الفكر- بيروت 183/2.
[10] عبد الفضل محمد أحمد، الإرشاد البحري، مكتبة الجلاب-المنصورة مصر 1987- ص8 فايز رضوان- القانون البحري، المنصورة مصر، 1981- ص 288.
[11] ثروت علي عبد الحكيم، القانوني البحري، دار النهضة العربية، مصر 1986، ص 88.
[12] عبد الفضل أحمد، الأعمال التجارية والتجار والملكية التجارية.

الوطني للموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الفرض والمياه الداخلية والخروج منها.

ويرى فقهاء الشريعة الغراء أن المرشد أجير خاص. وهذه الإجارة واردة على منافع الإنسان عكس الإجارة الواردة على منافع الأعيان كإجارة الأرض لزراعتها أو إجارة المياه أو حمل بضائع عليها.

فالعقد في الصورة الأولى هو عبارة عن إجارة على منافع الإنسان أي عمل من شخص معين لهذا سمي بالأجير الخاص.

وفي هذا الإطار فرق المالكية بين استخدام اسم الإجارة وما اشتقت منها في استئجار الحيوان والأشياء[13]. وعليه يعتبر عقد الإرشاد البحري صورة من صور الأجير الخاص، لأن حسبهم الأجير الخاص هو من يقع العقد على تسليم نفسه في مدة معينة[14].

رابعا: أحكام عقد الإرشاد البحري

إن البحث في أحكام عقد الإرشاد البحري، يجرنا للحديث عن كيفية تكوين هذا العقد فقها وقانون والآثار المترتبة عليه من حيث التزامات كل من المرشد والربان.

فبالنسبة لأركان عقد الإرشاد يتفق جمهور الفقهاء على أنه يتكون من العاقدين وهما المرشد وربان السفينة والصيغة والمتمثلة في الإيجاب والقبول باللفظ أو الفعل أطروحة أو كتابة والمعقود عليه أي الأجر والمنفعة. وبالرجوع إلى الإرشاد "البحري فهو عمل إجباري إذ يلتزم الربابنة باستخدام المرشدين عند دخولهم الموانئ أو خروجهم، وهو النظام المستقر عليه حاليا".

فالإرشاد إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية طبقا للمادة 172 من القانون البحري ولا تعفى من هذه الخدمة الإجبارية البحرية إلا السفن المذكورة في المادة 178 وهي :

[13] حاشية الدسوقي المرجع السابق، ¾ وما بعدها بضائع في ترتيب الشرائع لإمام علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاساني، ط مطبعة الجمالية- مصر 174/4.

[14] تبين الحقائق شرح كنز الدقائق لفخر الدين عثمان بن علي الزيعلي-ط الأولى، المطبعة الأميرية، 134/5.

أ- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن،

ب- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن،

ج- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها، كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية.

د- سفن المنارات والعلامات.

ويتم الإرشاد البحري بالتزام ربان كل سفينة تجارية عند دخوله منطقة الإرشاد إجباريا برفع إشارة للمرشد ويتم ذلك وفق كيفيات محددة بالأنظمة الداخلية لمعطيات الإرشاد. كما يجب إعلام المحطة كذلك عن الخروج من المنطقة، وعليه يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول وتقديم المرشد نفسه عند حدود المنطقة وينتهي الإرشاد عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرصيف أو حدود المحطة (المادة 174 من ق ب).

أما فيما يتعلق بالالتزامات الناتجة عن عملية الإرشاد عامة، فطبقا لأحكام الفقه الإسلامي، يتفق فقهاء الشريعة الإسلامية على أن تكون المنفعة محل العقد مقدورة التسليم، بمعنى أن يكون العمل الذي يلتزم المرشد بأدائه بموجب عقد الإرشاد، ممكنا فعلا أو شرعا، غير مستحيل استحالة فعلية كأن يتعهد شخص بإرشاد سفينة وهو أصلا جاهلا لمسالك الميناء، أو استحالة شرعية كأن يتعهد المرشد بإرشاد سفينة حربية للأعداء. كما يشترط في المنفعة أن تكون لها قيمة مالية وأن تكون مباحة بل ويعتبرها الفقهاء من الأعمال الضرورية.

كما يشترط كذلك أن تكون المنفعة حاصلة للمستأجر المتمثل في الربان الذي يلتزم بدفع مقابل الإرشاد لصالح المرشد.

أما الأجرة في عقد الإجارة عامة، وعقد الإرشاد البحري خاصة فتعتبر ركنا أساسيا بالنسبة لهذا النوع من المعاملات بشرط أن تكون الأجرة معلومة علما نافيا لأي نزاع أو شقاق لقوله صلى الله عليه وسلم "من استأجر أجيرا فيعلمه أجره".

وانطلاقا من فكرة أساسية مفادها أن عقد الإرشاد هو من عقود العمل، ذلك أن المرشد يعتبر في مركز الأجير الخاص، فإنه تترتب عليه التزامات سواء بالنسبة للمرشد أو بالنسبة للربان.

ففيما يتعلق بالتزامات التي تقع على عاتق المرشد، وبالرجوع إلى أحكام المادة 176 من القانون البحري الجزائري فإنه يلتزم بخدمة السفينة التي تتقدم أولا أو التي يصل ترتيبها أو دورها، وهذا تأكيد على أن الإرشاد بالميناء يعتبر في حد ذاته تكليف للقائمين بخدمة هذا المرفق الحيوي. وهذا النص يتفق مع المبدأ العام الذي أقرته الآية الكريمة "يأيها الذين أمنوا أوفوا بالعقود".

ولقد أضافت المادة 177 من القانون البحري الجزائري التزاما آخر للمرشد يتجلى في وضع خبرته بالميناء تحت تصرف ربان السفينة المرشدة، وفي هذه الحالة يكيف التزام المرشد بالتزام ببذل عناية، فإذا عاين خللا أثناء أدائه لمهامه وجب عليه تنبيه الربان وإلا قامت مسؤوليته في حالة وقوع تصادم بحري.

كما يلزم المرشد بمساعدة السفينة التي تكون معرضة لخطر، حتى ولو لم يأت دورها عندما يتأكد بقيام خطر محدق أو يخطر بذلك، ويعتبر هذا الالتزام ذو طابع أخلاقي قبل أن يكون قانونيا إذ على المرشد القيام بإرشاد السفن حتى ولو لم تكن في حاجة إلى إرشاده. وهذا يعد تطبيق للقواعد العامة التي أقرها الفقه الإسلامي الغرم بالغنم، وكذلك كون المسلم مأمور بمساعدة الغير في حالة قدرته على ذلك مع عدم تعريض حياته للخطر مصداقا لقوله تعالى: ‘‘وتعاونوا على البر".

أما الالتزامات التي يتحملها الربان فهي عديدة من بينها ما نصت عليه المادة 175 من القانون البحري الجزائري كضرورة تسهيل الربان صعود المرشد ومده بجميع الوسائل الضرورية للنزول والصعود على متن السفينة في أحسن شروط إلى غاية الانتهاء من عملية الإرشاد.

ومن بين الإجراءات الضرورية لتمكين المرشد من القيام بمهامه على أكمل وجه تزويده بالمعلومات التقنية الخاصة بالسفينة وتسهيل عملية صعوده ونزوله منها بطريقة آمنة و إلا قامت مسؤوليته عن الأضرار التي قد تلحق به أو بزورقه.

ولقد أضافت المادة 180 من القانون البحري الجزائري، التزام ربان السفينة الخاضعة للإرشاد بدفع رسوم الإرشاد بغض النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188 من نفس القانون والمتمثلة في غرامة من 1000 دج إلى 50.000دج.

وفي هذا الصدد يلاحظ أن مقابل الإرشاد يعتبر رسما وليس أجرا وهو واجب التسديد سواء استعان الربان بالمرشد أم لم يتم ذلك لأن الغرض منه هو مصلحة الملاحة البحرية ومنشآت الميناء ومصلحة السفينة ذاتها[15].

أما في فرنسا فإن مقابل الإرشاد يعتبر أجرا وليس رسما، فالمرشد يحصل على أجره من حصيلة الإرشاد وهذا الموقف يتفق مع رأي الفقهاء المسلمين باعتبار المرشد أجير خاص يقبض أجرته من حصيلة الإرشاد.

خامسا: أحكام المسؤولية الناجمة عن الإرشاد

تنشآ عن عملية الإرشاد مسؤولية عن الأضرار التي قد تترتب في مواجهة الهيئة القائمة على العملية التي تخضع لها المرشد وكذلك مجهز السفينة أو المرشد ذاته.

فبالنسبة لمجهز السفينة المرشدة، ومن استقراء أحكام المادتين 183 و184 من القانون البحري الجزائري، فإنه يعتبر مسؤولا في مواجهة الغير عن كل الأضرار التي قد تلحق بالمرشد وتعد أضرارا حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة.

كما يتحمل مجهز السفينة المرشدة تبعة الحوادث التي قد تحصل للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد. ولا يستطيع مجهز السفينة المرشدة التحلل من هذه المسؤولية إلا في حالة ما إذا أثبت خطأ جسيم صادر عن المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد.

إن هذا الحكم واضح في إعفاء المرشد من جميع الأخطاء التي تصدر عنه أثناء قيامه بعمله على ظهر السفينة أو بالغير، وبالتالي رفع المسؤولية عنه. بينما لم يتعرض القانون البحري الجزائري إلى حالة واحدة وهي إثبات المجهز أن الأضرار التي لحقت بالسفينة هي ناتجة عن خطأ جسيم صادر عن المرشد،

[15] علي يونس، العقود البحرية، دار الفكر، القاهرة، 1978، ص 274.

وتبرير هذا الحكم يرجعه بعض الفقهاء بأن دور المرشد يقتصر على التوجيهات والنصائح، فهو لا يتولى قيادة السفينة التي هي من اختصاص ربان السفينة أثناء عملية الإرشاد.

إلا أنه، وطبقا للأحكام العامة في المسؤولية المدنية، يمكن للمجهز الرجوع على المرشد بموجب دعوى المسؤولية لتعويضه عن الأضرار التي تحملها نتيجة خطأ المرشد في عملية إرشاد السفينة، كما يجوز للغير مطالبة المرشد بالتعويض أو أن يقيم دعوى المسؤولية على المجهز مباشرة باعتباره مسؤولا عن المرشد أثناء عملية الإرشاد[16]. وفي هذه الحالة يعتبر المرشد أثناء قيامه بعملية إرشاد السفينة، تابعا للمجهز[17].

كما نصت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية على أنه بقى المسؤولية المقررة في المواد السابقة، أي مسؤولية المجهز، في حالة إذا ما حصل التصادم بسبب خطأ المرشد، حتى ولو كان الإرشاد إجباريا.

ويستخلص مما سبق أن مسؤولية المجهز في هذه الحالة مفترضة، ولا يقع على المرشد إثبات خطأ المجهز أو الربان، كما لا يستطيع مجهز السفينة المرشدة التحلل من مسؤوليته إلا بإقامة الدليل على وقوع خطأ جسيم من المرشد، وفي المقابل على المرشد أو الهيئة التابع لها إثبات الأضرار التي قد تلحق لأجل مطالبته المجهز بتعويضها[18].

سادسا: المسؤولية المدنية المحدودة للمرشد

أجازت المادة 185 من القانون البحري الجزائري للمرشد تحديد مسؤوليته المدنية الناشئة عن المادتين 183 و184 في حدود مبلغ يعادل خمسة (05) أشهر من راتبه، إلا إذ ثبت أنه ارتكب خطأ متعمدا أثناء أدائه لمهامه.

كما أنه وفي جميع الأحوال يستطيع الديوان الوطني للموانئ، و باعتبار أن المرشد تابعا له، أن يحدد مسؤوليته في حدود مبلغ يعادل 20 رسما من رسوم الإرشاد الواجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي

[16] مصطفى طه- مبادئ المضمونة، المرجع السابق، ص 175.
[17] عبد الفضيل أحمد، المرجع السابق، ص 172.
[18] سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة. ص 210.

ISSN : 2437-0681
E-ISSN : 2661-7536

حصل خلالها الضرر، ما لم تتقادم الدعوى المتولدة عن الإرشاد وذلك بمضي سنتين اعتبارا من انتهاء عمليات الإرشاد (المادة 187).

سابعا: موقف الفقه الإسلامي فيما يتعلق بالمسؤولية الناجمة عن الإرشاد

اعتبارا أن المرشد يأخذ حكم أجير خاص، يتفق فقهاء المذاهب الأربعة على أن تطبق عليه أحكام الضمان، بمعنى أنه لا يضمن إلى ما تلف بسبب تعديه وتعمده أو إهماله وتفريطه[19]. فهو مؤتمن لقوله تعالى "لا يكلف الله نفسا إلى وسعها"، وكذلك قوله صلى الله عليه وسلم: "ولا ضمان على مؤتمن". أما فيما يتعلق بمسؤولية المجهز عن أخطأ المرشد فإنه مخالف للآيات القرآنية التي تجعل كل إنسان مسؤول عن أخطائه لقوله تعالى "وَلاَ تَزِرُ وَازِرَة وِزرَ أُخرى"[20]، "وَلاَ تَكسِبُ كُلّ نَفسٍ إلاّ عَلَيها وَلا تَزِرُ وَازِرَةٌ وِزرَ أُخرَى "[21]. وعليه لا يسأل المجهز عن أخطاء الغير-المرشد- لأن المرشد يعتبر مسؤولا شرعا عن أخطائه إذا تعدى أو تعمد أو أهمل أو فرط استنادا إلى كونه مؤتمنا.

[19] بداية المجتهد ونهاية المقتصد لمحمد بن أحمد بن محمد بن رشد القرطبي دار الفكر، مصر، 415/1.
[20] سورة فاطر، آية 18.
[21] سورة الأنعام، آية 164.

الخاتمة:

من خلال الاطلاع على أحكام الشريعة الإسلامية وأحكام القانون البحري الجزائري يمكن أن نلخص إلى النتائج التالية:

- الإرشاد نوع من الإجارة الواردة على عمل للإنسان.

- الإرشاد البحري من عقود الإجارة الجائزة قياسا على الإرشاد البري الذي استخدمه الرسول صلى الله عليه وسلم في هجرته للمدنية، فقد استأجر الرسول وأبا بكر رجلا من بنى الديل والهادي في البحر كالهادي في الطريق البري دون فرق.

- الإرشاد صورة من صور إجارة الأشخاص، وجمهور الفقهاء اتفقوا على جواز الإجارة مطلقا، و المرشد أجير خاص، لأن الإرشاد عقد عمل ذو مدة قصيرة يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه نظير أجر معين.

- أطراف عقد الإرشاد البحري هما المرشد والربان ويتفق كلا من أحكام الفقه والقانون في معظم شروط هذا العقد كما سبق تفصيله. كما يوجد تشابه في باقي أركان العقد الأخرى كالصيغة والمعقود عليه المتمثل في المنفعة والأجرة، و يكيف على أنه نوع من عقود العمل.

للإحالة لهذا المقال :

العربي الشحط عبد القادر : " أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017 ،ص ص (09- 19).