مجلة القسطاس للعلوم الإدارية والاقتصادية والمالية
المجلد 06 / العدد 1
(جوان 2024) ص ص 89 - 108
ISSN : 2773 - 3203/ EISSN : 2830 – 8131

سياحة القوارب مدخل لاستدامة الصيد البحري:
استعراض تجربة المحمية البحرية-تازة لإطلاق المشروع

Pescatourisme entrance to sustainable fishing:
review the experience of Taza Marine Reserve to launch the project

بودربالة فايزة*[1]، موساوي آسية[2] BOUDERBALA Faiza, MOUSSAOUI Assia
[1] جامعة الجزائر3، الجزائر، faizab16@yahoo.fr , Algeria
[2]جامعة الجزائر3، الجزائر ,Algeria، moussaui.assia74@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2023/04/15 تاريخ القبول: 2024/06/20 تاريخ النشر: 2024/07/14

ملخص: يصب موضوع هذه الورقة البحثية ضمن المساعي الدولية والإقليمية لتبني ابتكارات لاستدامة مجال الصيد البحري. لقد هدفت الدراسة لاستعراض وتحليل العلاقة بين سياحة القوارب واستدامة الصيد البحري، وتسليط الضوء على تجربة المحمية البحرية 'تازة' (الجزائر).

من أهم ما توصلت اليه الدراسة، أن نشاط سياحة القوارب يحمل في طياته تحديات وفرصا مترابطة مع استدامة الصيد البحري في الجزائر، كما أن تبني هذا النشاط يتطلب تكاثف الجهود لعدة أطراف فاعلة ، وهو ما صعّب حاليا من مهمة الوصول إلى توافق كلي وتوحيد الرؤى.

كلمات مفتاحية: سياحة القوارب؛ سياحة الصيد البحري؛ استدامة الصيد البحري؛ سياحة بيئية،
تصنيفاتJEL: Q57 ; Q53 ; Q22 .

Abstract:

The subject of this research paper falls within the necessary to adopt innovations for sustainable field of marine fishing. The study aimed to review and analyze the relationship between Pescatourisme and the sustainability of marine fishing, and shed light on the experience in the Taza Marine Reserve (Algeria).

Our most important findings are that Pescatourisme carries with it challenges and opportunities in Algeria, and adopting this activity requires intensified efforts by several active parties, which increases the difficulty of the task of reaching a complete consensus and unifying visions.

Keywords: Pescatourisme; Fishing tourism; Sustainability of marine fishing; Ecotourism.
Jel Classification Codes: Q22 ; Q53 ; Q57

* المؤلف المرسل

1.مقدمة :

أصبح الصيد البحري عبر مختلف أنحاء العالم، ومنذ عدة عقود يعاني من صعوبات حقيقية ناجمة عن اختلال التوازن بين الجانبين البيئي (النظم الايكولوجية البحرية) والوضع الاجتماعي لفئة ممتهني الصيد الحرفي؛ فكما هو معلوم، يعد هذا القطاع شديد التأثر بتدهور التنوع البيولوجي البحري الناجم عن الآثار السلبية لتغير المناخ (مثل: ارتفاع منسوب المياه، نقص الاكسجين في الماء، ارتفاع حرارة الماء وحموضتها)، بالإضافة لممارسات بشرية (كالمطامير الساحلية، الصيد المفرط، تسرب النفط والمواد الخطرة من ناقلات بحرية، النفايات المختلفة، الضجيج تحت الماء، والسياحة غير المستدامة).

ففي ذات السياق، أورد تقرير سنة 2020 لمركز *'الخطة المراعية للبحار* ***Plan Bleu***' أن ما يقدّر بـ 40% من الأنواع البيولوجية البحرية للبحر الأبيض المتوسط (تشمل 17 ألف نوع بيولوجي حيواني ونباتي مسجل) آخذة في الاضمحلال.

وعليه، واستنادا للمساعي الدولية والإقليمية لمستقبل مستدام للكرة الأرضية، أصبح من الضروري تبني ابتكارات مستدامة لاسيما في مجال الصيد البحري وذلك لتحقيق توازن بين استغلال الموارد البحرية والحفاظ على تلك الموارد للأجيال الحالية والمستقبلية، مع مراعاة الابعاد البيئية والاقتصادية والاجتماعية، فكانت سياحة القوارب ضمن اهتمامات العديد من تلك المنظمات الدولية التي اقرت الأهمية والتأثير الإيجابي لسياحة القوارب على البيئة البحرية بصفة عامة والصيد البحري بصفة خاصة.

وضمن هذا السياق، تبنت الجزائر سنة 2016 نشاطات تنويعية للصيد البحري، منها سياحة القوارب، وذلك في إطار تنمية السياحة البيئية، المتضمن في "المخطط التوجيهي للتنمية السياحية 2025 **SDAT**"، وكذا خلق نشاطات بديلة لحماية التنوع البيولوجي البحري، والحفاظ على مستوى المخزون السمكي الذي يشهد منذ عقود تراجعا متواصلا، وهو ما يتوافق أيضا مع التوصيات الصادرة عن منظمات وهيئات عالمية (كمنظمة الصحة العالمية، الصندوق العالمي للطبيعة، مشروع **SEA MED** وغيرها...) بخصوص تسيير المحيط.

تأسيسا لما سبق عرضه، قمنا بطرح الإشكالية التالية:

ما مقومات ارساء وانجاح سياحة القوارب لتحقيق استدامة نشاط الصيد البحري؟

كيف يمكن تقييم ذلك في المحمية البحرية تازة بجيجل؟

ولأجل الشروع في معالجة الإشكالية قمنا بوضع **الفرضيتين التاليتين**:

- ✓ يساهم نشاط سياحة القوارب في استدامة الصيد البحري في الجزائر؛
- ✓ يمنح احتضان نشاط سياحة القوارب من طرف المحمية البحرية-تازة فرصا أوفر لإنجاحه.

1.1. المنهج المتبع: لقد اتبعا المنهج الوصفي معتمدين على ادواته التحليلية لأجل استعراض أبعاد الدراسة وتحليل ومقارنة البيانات والمعطيات.

2.1. أهداف البحث: نسعى من خلال هذه الدراسة إلى جملة من الأهداف نوجزها في الآتي:

- ✓ توضيح الأبعاد الاجتماعية-الاقتصادية-البيئية يسعى نشاط سياحة القوارب لبلوغها؛
- ✓ التعرف على كيفية إقامة نشاط سياحة القوارب في كل من إيطاليا، فرنسا واسبانيا؛
- ✓ التعرض لمساعي وجهود الحظيرة الوطنية تازة لأجل تبني النشاط بشكل رسمي في الجزائر؛
- ✓ التعرف على أهم متطلبات وتحديات إرساء النشاط ومحاولة تقديم الاقتراحات المناسبة.

2. مداخل أساسية في سياحة القوارب: بفعل التغيرات المناخية وتدهور صحة البحار والمحيطات، أصبح الصيد البحري في مواجهة تحديات جمة أدت إلى تراجع أدائه وعزوف العديد عن ممارسته؛ وضمن هذا السياق تم إدراج سياحة القورب كأنشطة مبتكرة مرتبطة بالسياحة لأجل تنويع نشاط الصيد البحري وتربية الأسماك وضمان استدامته.

1.2 مفهوم نشاط سياحة القوارب: تعد سياحة القوارب نشاط حديث الظهور، يعود إلى ثلاثة عقود سابقة بإيطاليا، وذلك بمبادرة من الجمعية الوطنية لتعاونيات الصيد " LEGAPESCA" من خلال مشروع الائتلاف **'PEI'** للإجابة عن التساؤلات حول مصادر 'مصائد الأسماك **Halieutique**'.

1.1.2 التعريف بنشاط سياحة القوارب: كلمة 'Pescatoutisme' هي إيطالية الأصل (Pescaturismo) حيث يقصد بـ *'Pesca'* 'الصيد' في اللغتين الإيطالية والاسبانية، و *'Turismo'* التي تعني طبعا سياحة. (BLANCHET, 2019)

تعتبر إيطاليا منشأ هذا النشاط، ولقد كانت السباقة لتقديم تعريف لها سنة 1982، وبعدها وضع إطار تنظيمي يؤطر شروط وضوابط المهنة من خلال مقرر وزاري (رقم 293) صدر سنة 1999 (والذي تم تعديله لاحقا سنة 2012.

ولقد تضمن التعريف الذي قدمه المشرّع الإيطالي (ضمن المادة 27 من القانون رقم 41 لسنة 1982 ثم المقرر الوزاري لسنة 1999 في مادته الأولى) ما يلي: 'نعني بنشاط سياحة القوارب النشاطات الممارسة من طرف مالك سفينة صيد –armateur بصفة فردية، أومؤسسة أو تعاونية- في السواحل المحلية أو القريبة، والذي يحمل ضمن قاربه أفراد آخرين دون فرقته، لغرض ممارسة نشاطات سياحية بمقابل'. (CHAUDOUARD, 2007, p. 11)

وبالتالي فالمقصود بسياحة القوارب هو السماح لصيادين مهنيين بنقل سياح على متن قارب صيد مجهز خلال إبحارهم لممارسة الصيد، والغرض هو تمكينهم من اكتشاف مهنة صيد الأسماك بالوسائل التقليدية والحديثة والاستمتاع برحلة الصيد ويمكن أيضا المشاركة في العملية وتناول الصيد الطازج.

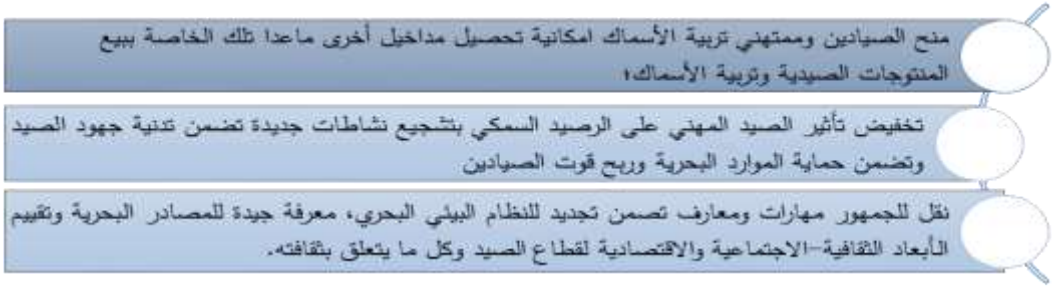
وبالتالي، فسياحة القوارب هي مقاربة جديدة اقتصادية-سياحية أصيلة مع صيادين تقليديين على متن قواربهم، يمارسون مهنة إنسانية وتقليدية والتي تُغني التراث الثقافي والاجتماعي العتيق، ضمن محيط طبيعي خاص. وهذا النشاط يأخذ بالاعتبار استدامة النظام البيئي وتحسين مستوى رفاهية الصيادين التقليديين.

ويجدر الإشارة إلى أن 'المادة السياحية La matière touristique' المتضمنة في نشاط سياحة القوارب تشتمل قسمين هما: (GUEDRI, 2021, p. 1197)

- ❖ بعد طبيعي: البحر، تضاريس السواحل البحرية، موارد صيدية؛
- ❖ بعد بشري: الصيد التقليدي، المحترف، القوارب التقليدية، الطرق والتقنيات المختلفة، الثقافة من خلال المعارف والتاريخ.

2.2.2 دوافع إقامة سياحة القوارب وأهدافها: تعود مسألة تنويع نشاط الصيد البحري المحترف لسنوات 1980، أين انخفضت أحجام الحصص (les quotas) وأسعار بعض الأنواع السمكية، وارتفعت أسعار الوقود، بالإضافة إلى التدهور والتذبذب الحاصل في إيرادات نشاط الصيد البحري بالنسبة للصيادين لاسيما التقليديين، بفعل تراجع في الثروة السمكية كما ونوعا نتيجة للتغيرات البيئة التي تشهدها البحار والمحيطات.

الشكل رقم(01): دوافع إقامة سياحة القوارب:



Source: (Fishing tourism for blue economy, 2020, p. 7)

تمنح سياحة القوارب السائح فرصة جيدة لمعايشة عن قرب رحلة الصيد البحري بكل مجرياتها، واستعمال أدوات وتقنيات الصيد المختلفة، وهي بامتدادها لطهي المنتوجات البحرية والتعرف على فن الطبخ التقليدي للمنطقة، فهي مزيج بين المغامرة والسياحة البيئية؛ فهي سياحة تصنف ضمن السياحة النشطة والتي تختلف تماما عن السياحة الساكنة 'شمس-بحر-رمال'. وفي ذات السياق، تهدف سياحة القوارب إلى:

- توفير مورد مالي بديل في ظل تذبذب مداخيل الصيد؛ (RAMDANE & BELLIA, 2016) إذ تتراوح قيمة الرحلة في اسبانيا بين 65 أورو و150 أورو/شخص، وفي فرنسا تقدر بـ 60 أورو، وهو ما يمثل موردا ماليا إضافيا يقدر بين 30% إلى 70% من المتوسط اليومي؛
- حماية الموارد البحرية والحد من تدهور البيئة الساحلية (من نباتات وحيوانات)؛
- الحد من آثار الصيد المفرط وتشجيع استهلاك الأصناف الأقل شهرة؛
- التعريف بنشاط الصيد البحري وتعزيز استعمال التقنيات التقليدية؛
- التبادل بين الأجيال (متوسط عمر الصيادين التقليديين يفوق 45 سنة) وإدماج الفئات الأكثر ضعفا في سوق العمل (الصيادين) (Bellia & Collombon, 2015, p. 10)
- امتداد لنشاطات ثانوية تهدف لتنويع النشاط الرئيسي منها: البيع المباشر للصيد، طهي وتذوق المنتوجات البحرية المصطادة على متن السفين، المبيت مع الصيادين في مقر إقامتهم.

3. شروط إقامة نشاط سياحة القوارب: انطلاقا من الالتزامات المفروضة لممارسة الصيد البحري، تشترط أغلب التشريعات الأوربية على ضرورة توفير ظروف ملائمة لممارسة سياحة القوارب، أساسها عنصري الأمان والضمان للسياح ولممتهني الصيد البحري على حد سواء،

وقد تختلف بعض التنظيمات في وضع هذه الشروط بين المتشدد والمعتدل، إلا أنه يمكن فيما يلي التركيز على أهم جوانب صياغة شروط ممارسة المهنة: (TOURISMED, 2018, pp. 21-32) و(CHAUDOUARD, 2007, pp. 12-14)

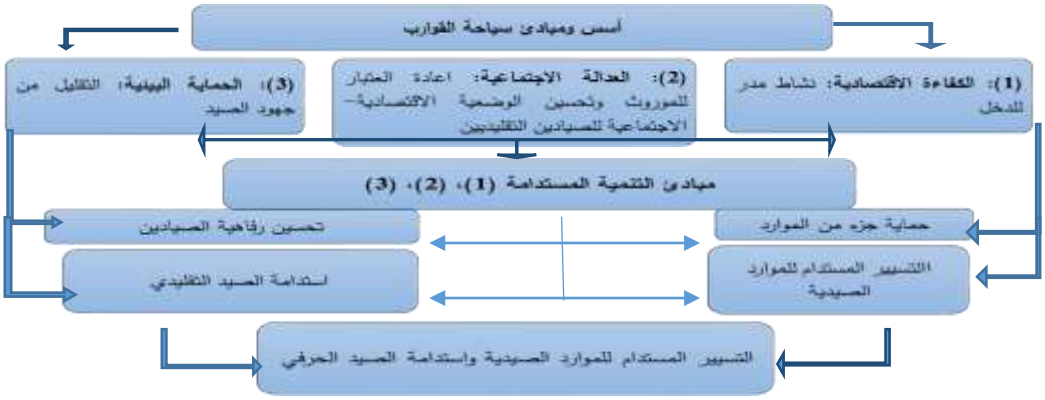
1.3 شرط أمن قارب الصيد: تعتبر مسألة أمن قوارب الصيد الانشغال الأول، فيجب أن تكون مزودة بكل ما يضمن أمن وسلامة الجميع، من ضمنها: إلزامية توفر عدد كاف من أطواق النجاة لجميع الأفراد الموجودين على متن القارب، وحقيبة صيدلية للإسعافات الاولية، أجهزة لإطفاء الحرائق، نظام للتواصل البحري (بين قارب-قارب أو بين قارب-اليابسة)، حيازة شهادة أمان وشهادة تامين (تأمين على المسؤولية المدنية)، توفر أماكن كافية للجلوس، احترام العدد الأقصى المحدد على متن القارب، الحصول على ترخيص صحي في حالة تقديم إطعام على القارب، شروط متعلقة بوجود قصر اقل من 14 سنة (في بدايات النشاط كان المشرع الإيطالي يمنع تواجدهم ضمن السياح) وضرورة تواجد مرافق لهم لا يكون من ضمن فرقة الصيد.

2.3 شروط متعلقة بالمهنة وطرق الممارسة: يتم في الغالب ضبط شروط محددة متعلقة بالقوارب التي يمكن الترخيص لها دون غيرها لممارسة النشاط، وترتبط بحجم القارب، تجهيزاته، معدات الصيد، وغيرها ... وتمنح على أساسها الترخيص من طرف هيئات متخصصة؛ كما يتطلب احترام قيود متعلقة بالأمن والسلامة كتحديد بعد الإبحار ومدة الرحلة والفترات المسموح فيها الإبحار.

3. اسهامات سياحة القوارب في استدامة الصيد البحري في ظل التحديات المفروضة عليها: تعتبر سياحة القوارب تجسيدا للتنمية المستدامة، من خلال سعيها إلى تحقيق الاستغلال العقلاني للثروة المائية وتثمين التراث البحري وممارسة الصيد التقليدي ونشر ثقافته وتشجيع الأجيال القادمة على المحافظة عليه؛ ولأجل ذلك يتوجب التصدي للتحديات المفروضة عليها.

1.3 اسهام سياحة القوارب في استدامة الصيد البحري: تساهم سياحة القوارب في استدامة الصيد البحري، وتحقيق ابعاد التنمية المستدامة من خلالها عدة ابعاد يوضحها الشكل الاتي:

الشكل رقم(03): اسهام سياحة القوارب في استدامة الثروة السمكية والصيد التقليدي



Source: (GUEDRI & CHAKOUR, 2015, p. 115)

2.3 أهم فرص ومزايا ممارسة سياحة القوارب: تمنح سياحة القوارب العديد من الفرص الواعدة سواء تعلقت بالمهنيين أو السياح أو قطاعي الصيد والسياحة أو الاقتصاد برمته، نوجز أهمها في الشكل الموالي:

الشكل رقم(04): أهم فرص ومزايا ممارسة سياحة القوارب



Source : (CHAUDOUARD, 2007, pp. 42-44)

3.3 تحديات تعيق انتشار سياحة القوارب: على الرغم من تبني سياحة القوارب منذ حوالي ثلاثة عقود، إلا ان نجاحها ظل متفاوتا وانتشارها مقتصرا على عدد محدد من الدول هي إيطاليا

واسبانيا وفرنسا واليونان، ومرد ذلك هو فرض قيود تنظيمية وتشريعية وإدارية. وسنحاول من خلال الشكل الموالي ذكر أهمها:

الشكل رقم(05): القيود المفروضة على قيام وانتشار سياحة القوارب:



Source : (CHAUDOUARD, 2007, p. 15; GARO, STEVENS, & VERMEULEN, 2017, pp. 18-21)

4. الإطار التنظيمي لسياحة القوارب في الجزائر: منذ مطلع سنوات 2000 باشرت الجزائر في الاهتمام بقطاع الصيد البحري وتربية المائيات، انطلاقا من اصدار القانون رقم 11-01 لسنة 2001 والمتعلق بالصيد وتربية المائيات، والذي تضمن وضع قاعدة اقتصادية مستدامة من خلال الهيكل الوطني لتطوير نشاطات القطاع؛ ووضع خريطة للموارد الصيدية والمواقع الممكنة لتطوير تربية المائيات. (BOUTARCHA, 2022, p. 108)

وفي ذات السياق، انضمت الجزائر إلى برامج دولية تهدف إلى تنويع قطاع الصيد البحري وانفتاحه على أنشطة مكملة أخرى، وتتويجا للعديد من اللقاءات الوزارية، تم اصدار المرسوم التنفيذي رقم 16-203 المؤرخ سنة 2016 لضبط الإطار التنظيمي الخاص بأنشطة النقل البحري الحضري والنزهة البحرية؛ لتصبح بذلك الجزائر اول بلد يضيف بشكل رسمي هذا

النشاط لفائدة المهنيين في جنوب الحوض المتوسط، وثالث بلد في الحوض المتوسط بعد كل من إيطاليا وفرنسا.

وفقا للمرسوم السابق تتمثل أنشطة تنويع نشاط الصيد البحري وتربية المائيات في الآتي:

الشكل رقم (06): نشاطات النقل البحري الحضري والنزهة البحرية وفق المرسوم التنفيذي رقم 16-203



Source : (Décret exécutif n° 16-203, 2016 , p. art 2)

لقد ميّز المرسوم رقم 16-203 بين أنشطة النقل البحري بغرض الربح الموجهة لتنويع قطاع الصيد، وحددها في خمسة أنشطة كما تظهر بالشكل السابق (Décret éxecutif n° 16-203, 2016 , p. art 3)

1.4 تعريف سياحة القوارب وفق المشرع الجزائري: استعمل المشرع الجزائري تسمية *"الصيد البحري السياحي"* ضمن النص القانوني السابق ذكره، ولقد أورد التعريف التالي في المادة 3: " عملية إركاب المسافرين على متن سفينة مجهزة للقيام بالصيد البحري أو السفن المائية باعتبارها تشاطا تكميليا للنزهة من أجل اكتشاف مهنة البحار الصياد أو مربي المائيات وكذا الوسط البحري"

من خلال التعريف نلاحظ أن المشرع الجزائري قد حذا حذو المشرع الإيطالي، معتبرا أن سياحة القوارب هي نشاط تكميلي للصيد المهني وتربية المائيات، يتمثل في تمكين أشخاص من التواجد على متن السفينة لأجل التعرف عن قرب على مهنة الصياد ومربي المائيات، وإن اتفق التعريفين على اقتصار النشاط في تمكين المسافرين من التعرف على مهنة الصيد، فإن ما يميز تعريف المشرع الجزائري هو تمكين كل من الصيادين ومربي المائيات من ممارسة النشاط.

والجدير بالذكر أن هذا التعريف (على غرار تعريف المشرع الإيطالي) قد نص على أن هدف اركاب المسافرين على متن السفينة يقتصر على تمكينهم من اكتشاف مهنة الصيد وتربية

المائيات والتعريف بالوسط البحري، على عكس تعريف المشرع الاسباني والذي كان أوسع اذ نص على أهداف أخرى (إضافة إلى اكتشاف مهنة الصيد) تتضمنها الرحلة الصيدية التي يتواجد فيها السياح مثل: نشر عادات وطريقة عيش وثقافة الصيادين، وهو ما يعني ضمنيا ممارسات إضافية كالإطعام والبيع المباشر وحتى الإيواء، وهو أيضا ما نجده في توجه التنظيم الفرنسي.

وما انفرد به المشرع الجزائري في وضع هذا التعريف هو تمكين كل من الصيادين ومربي المائيات من ممارسة النشاط. ولقد نص صراحة بإلزامية بقاء الركاب جالسين في المكان المخصص لهم، وبعدم تمكينهم من المشاركة في عملية الصيد أو أي نشاط آخر (المادة 34 من المرسوم)، والاكتفاء بمراقبة عملية الصيد من أماكن جلوسهم، وهو الأمر الذي يعد مسموحا في تنظيمات لدول أخرى كإيطاليا واسبانيا.

2.4 شروط وضوابط ممارسة نشاط الصيد البحري السياحي في الجزائر: من خلال قراءة للمرسوم الآنف ذكره، يمكن تحديد المتطلبات التي وضعها المشرع لأجل ممارسة نشاط سياحة القوارب، وهي في الواقع تخص الجوانب التنظيمية والسلامة والأمن، مثلما هو معمول به عموما في دول شمال الحوض المتوسط كإيطاليا، فرنسا وإسبانيا، ويمكن اعتبار أنها انطوت على بعض الجوانب التقييدية مثل: منع النشاط ليلا وكثرة الإجراءات وطول فترة الحصول على الترخيصين (من اللجنة المختصة إقليميا ثم من الوزير المكلف بالبحرية)، ومنع إشراك الركاب في عملية الصيد، وإقصاء للقوارب التي يقل طولها عن 6 أمتار عن ممارسة النشاط.

ولقد تضمن المرسوم على بعض المرونة في عدد من الجوانب، حيث لم يتطرق إلى تحديد المسافة المسموح بها للممارسة سياحة القوارب، تاركا المجال لربان السفينة الذي يحدد ضمن طلب الرخصة منطقة ممارسة النشاط؛ وكذا لربان السفينة الحرية في تحديد السن الأدنى للأطفال الممكن تواجدهم ضمن الرحلة رفقة أحد الوالدين وفقا لخصائص سفينته (Décret éxecutif n° 16-203, 2016)

5. مشروع سياحة القوارب في المحمية البحرية 'تازة': عرض وتحليل: تعتبر الحظيرة الوطنية تازة بجيجل (بمعية نواة من الصيادين المحليين) اول من قدم مبادرة تبني نشاط سياحة القوارب في الجزائر، ولقد أولتها أهمية بالغة لاسيما ضمن مخطط التسيير للفترة 2010-2014.

1.5 التعريف بالمحمية البحرية 'تازة': تضم الجزائر 11 حظيرة وطنية منها الحضيرة الوطنية لتازة، والتي تقع في ولاية جيجل شمال شرق الجزائر (يطلق على المنطقة بالقبائل الصغرى)، وهي تتوسط مدينتي جيجل وبجاية، ولقد تأسست الحضيرة بالمرسوم رقم 84-328 الصادر سنة 1984، ومساحتها تقدر بـ 3.807 هكتار، وصنفت كمحمية المحيط الحيوي (réserve de Biosphère) من اليونيسكو سنة 2004 (WordPress, 2020) ويمارس سكانها الفلاحة والصيد ما نسبته 20% من اليد العاملة المحلية.

الشكل رقم(07): حدود وتقسيم المنطقة البحرية المحمية للحظيرة الوطنية تازة:



المصدر: (قدري ، بن ذهيبة ، و بوسالم، 2020، صفحة 57)

تعتبر المحمية البحرية لتازة امتداد بحري للحظيرة الوطنية لتازة، وكما تُظهر الخريطة في الشكل السابق، وهي مفتوحة على البحر المتوسط في شرق خليج بجاية بساحل قدره 9 كلم؛ وتقع كليا في جيجل حيث تبعد بـ 60 كلم عن الجزء الشرقي لخليج بجاية و100 كلم شمال شرق سطيف، بطول ساحلي يقدر بـ 31,4 كلم. (CHAKOUR, 2012, p. 08).

وامتدادا لمشروع ' الشبكة المتوسطية للحظائر الوطنية Interreg Med Pan' المدعم من طرف 'WWF الصندوق العالمي للطبيعة' للفترة 2005-2007، شاركت المديرية العامة للغابات والحظائر الوطنية (لكل من القالة، قوراية وتازة) ضمن الورشات التقنية للصندوق وانتهت بإقراره لبرنامج عمل مشروع الحظيرة الوطنية تازة، وامتد مشروع إقامة المحمية البحرية تازة للفترة 2009-2015 ضمن مرحلتين هما:

❖ **المرحلة الأولى (2009-2012)**: وتم خلالها تصنيف المحمية البحرية تازة بامتداد بحري يقدر بـ 9.603 ha؛

❖ ***المرحلة الموالية (2012-2015)*** وتعلقت بتطوير أنشطة السياحة البيئية منها تنويع نشاط الصيد بإضافة سياحة القوارب.

ولقد تم تقسيم المحمية البحرية تازة إلى ثلاثة مناطق (وفقا لبرنامج المحيط والانسان لليونسكو المتعلق بمحميات المحيط البيولوجي)، نوضحها في الشكل التالي:

الشكل رقم(08): تقسيم المحمية البحرية تازة



المصدر: (قدري ، بن ذهيبة ، و بوسالم، 2020، صفحة 56)

وعلى غرار المشاكل التي يشهدها حوض المتوسط، يعاني ساحل جيجل بموانئه (ميناء زيامة منصورية، ميناء جيجل 'بوديس' وميناء العوانة) من تراجع مستمر في الموارد السمكية منذ العقد الأخير (من 8.270 طن سنة 2009 إلى 7.000 طن سنة 2011 ,2012 *CHAKOUR*) (p. 22 ثم 4.000 طن فقط سنة 2015)، ومن صعوبة الوصول إليها وكذا منافسة الصيد غير المشروع وضغط الصيد بشباك الجر (الشباك الجرافة) في قاع البحر (Le chalutage)، وكذا من انحصار الإنتاج السمكي في السمك الأزرق (الذي يمثل 92% من الإنتاج).

كما يكتسي الصيد في ساحل جيجل (البالغ 6 أميال بحرية) الطابع الحرفي، حيث تُظهر تركيبة الأسطول البحري أنه يضم ثلاثة أصناف:

(CHAKOUR, 2012, p. 20) & (BELLIA R., 2016, p. 18)

❖ قوارب الصيد وقوارب صيد السردين (Les chalutiers et sardiniers) التي تفوق 12 متر، وهي منخفضة العدد؛

❖ زوارق أقل من 12 متر شكلت الغالبية بنسبة 78% من الأسطول؛

❖ زوارق أقل من 6 أمتار تتمثل في زوارق بطول 4,8 متر (محلية الصنع).

2.5 تبني مشروع سياحة القوارب بالمحمية البحرية تازة ضمن برنامج SEA-Med PNTaza:

يندرج مشروع **SEA-Med** (*Sustainable Economic Activities in Mediterranean Marine Protected Areas*)، ضمن جهود *'الصندوق الدولي للطبيعة WWF'* وشركائه الـ 17، ويهتم صندوق المتوسط بدعم الحظائر المائية المحمية (**AMP** : Aires Marines Protégées) الواقعة في شرق وجنوب حوض المتوسط (تقدّر بستة محميات بحرية في كل من: ألبانيا، الجزائر، كرواتيا، تونس وتركيا وليبيا-توقف العمل فيها منذ 2014-)، والتي تغطي 9,68% من البحر المتوسط (يقدر بـ 2,5 مليون كلم^2) غير أن الحظائر المائية المحمية المسيرة بطرق فعالة لا تتجاوز 1,27%.

(WWF MEDITERRANEAN, 2021, p. 3)

لقد تمّ ضمن مخطط التسيير الثالث للفترة 2010-2014 الذي تبنته الحظيرة الوطنية، تشكيل لجنة قيادية متعددة القطاعات (إداريين من ولاية جيجل، منظمات من المجتمع المدني تمثل: الصيد المهني، الترفيه والمحيط)، ولجنة استشارية وتنسيقية بين منظمات الصيد المهني وصيادي مينائي زيامة منصورية والعوانة.

وتوصلت الجهود السابقة إلى تبني السياحة المستدامة، منها سياحة القوارب، كهدف للحظيرة مع الصيادين، وذلك في إطار التشاور والتعاون ضمن برنامج 'Med PAN Sud' بالشراكة معWWF المتوسط بروما.

لقد قدم الصندوق دعما تقنيا للمشروع المتعلق بتطوير نشاطات سياحية مستدامة في الحظيرة (والذي انتهى في جوان 2017)، باشراك البلديات الساحلية وفاعلين خواص وجمعيات، ولقد حقق في سنته الثالثة النتائج التالية:

الشكل رقم(09): أهم النتائج المحققة ضمن مشروع "SEA-Med PNTaza"



Source : (WWF, 2016, p. 09)

3.5 مراحل تبني مشروع سياحة القوارب في الحظيرة الوطنية تازة: لقد تضمنت خطة عمل تبنى المشروع أربعة خطوات أساسية نوردها في الآتي:(BELLIA R. , 2016, pp. 21-22)

1.3.5. المرحلة التمهيدية لتعزيز التشخيصات الميدانية: بالارتكاز على معاينات كل من: ممتهني الصيد والفئات التي تقتات من الصيد، السياحة، المديرية الجهوية للصيد، ممثلي ولاية جيجل وبلديات زيامة منصورية والعوانة وجيجل؛ حيث تمثلت الغاية في الحصول على تحليل دقيق لتوقعات واحتياجات الإقليم.

ولقد مكنت هذه المرحلة من توضيح أفكار الصيادين، حول مطالبتهم لأنشطة مكملة بالنظر لتراجع عوائد الصيد وزيادة مشقة المهنة لأجل الحفاظ على العائد، والطلبات المتكررة للسياح المتوافدين على المنطقة لأجل اكتشاف المهنة والمحيط البحري.

2.3.5. المرحلة التحضيرية لتحديد الأنشطة الممكنة لسياحة القوارب: تمت هذه المرحلة بالتشاور مع اللجنة القيادية وبالأخص فئة الصيادين المكلفين بمتابعة تنفيذ هذا النشاط الجديد، وتم تحديد شروط الأمن وتجهيزات مثل: مقعد مثبّت للمسافرين في منطقة مخصصة ومنفصلة عن منطقة العمل، حواجز للسلامة ...إلخ، ومستلزمات ضرورية والزامية مثل: سترات النجاة، راديو VHF ...إلخ، وترتيبات لضمان راحة السياح مثل: حاجز أمان، مقصورة قيادة كبيرة تكفي لاستقبال جميع الركاب إذا اقتضى الأمر، مراحيض، مياه الشرب ...إلخ

3.3.5. مرحلة إطلاق المبادرات النموذجية للنشاط وتقييمها :

لقد وقع الاختيار على ميناء جيجل وميناء زيامة كموانئ نموذجية لإجراء اختبارات تجريبية لنشاط سياحة القوارب حيث:

- في ميناء جيجل تم برمجت اختبارات على متن قوارب تفوق 12 متر: حيث تمت اقتراح خلال الصيف عدد من الخرجات، في تواريخ محددة لاكتشاف الصيد الحرفي، ووقع الاختيار على سفينة صيد وقارب صيد السردين (sardinier) بطول 17 متر، ولهما سطح في الأعلى منفصل عن منطقة العمل، حيث يتم اركاب 6 إلى 8 أشخاص للإبحار بهم واكتشاف إقليم جيجل وحرفة الصيد وعرض لمعدات الصيد (لغرض بيداغوجي) على بعد 6 أميال بحرية، ويتم مرافقتهم من طرف ممثل عن الحظيرة الوطنية.

- في ميناء زيامة منصورية تم اختيار قوارب تقل عن 12 متر: خلال شهر جويلية وبداية شهر سبتمبر، تم اقتراح خرجات بحرية لمدة 2 إلى 4 ساعات لاكتشاف ممارسات الصيد الحرفي، ويحمل القارب 4 أشخاص كأقصى تقدير مع عضوين من الفرقة، كما يمكن اختبار تذوق منتوج الصيد في مطاعم الميناء.

4.3.5. مرحلة تعزيز الإجراءات لتجميع النتائج: وهي المرحلة الأخيرة أين يتم تجميع النتائج المتوصل إليها من خلال مختلف التقييمات للمراحل السابقة، والغاية من ذلك هي تحويل مخرجات التجربة إلى باقي المحميات البحرية بالجزائر.

6. مناقشة وتحليل الوضعية/ تقييم تجربة تبني النشاط: لقد كانت الجزائر من الدول السباقة في حوض البحر المتوسط (بعد كل من إيطاليا وفرنسا) لوضع إطار تنظيمي ينص على تدعيم نشاط الصيد البحري بنشاط سياحة القوارب؛ فتعود نواة المبادرة الأولى إلى مطالب الصيادين المهنيين، منذ سنة 2012 بخلق نشاطات بديلة لمواجهة تراجع المخزون السمكي وزيادة الجهد المبذول مقابل الحفاظ على عائد مقبول.

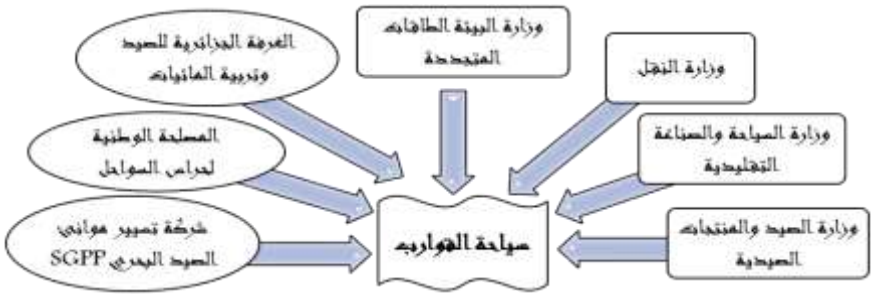
وتجسدت هذه المبادرة في تقديم ولاية جيجل لملف للوزارات المعنية، يتوج الأشغال التي جمعت مديرية الصيد البحري لولاية جيجل والحظيرة الوطنية تازة ومديرية السياحة وحراس السواحل ومسؤولي ولاية جيجل؛ حيث توجهت الجهود بعد انشاء مشروع المحمية البحرية تازة، إلى مسايرة الآليات الحديثة للحفاظ على المحيط والتنوع البيولوجي من خلال استدامة الصيد وتنمية سياحة بيئة.

وإن تكللت الجهود والمساعي المبذولة من طرف الحظيرة الوطنية تازة، في إطار مشروع الشراكة SEA Med & WWF بإصدار المرسوم التنفيذي رقم 16-203 سنة 2016، والذي يعد أول وأهم خطوة نحو تبني نشاط سياحة القوارب بشكل رسمي، إلا أن انطلاقة النشاط ما تزال

لم تسجل إلى غاية سنة 2023، وهو ما يطرح تساؤلات كثيرة حول الحلقة المفرغة التي يمر بها هذا النشاط في الجزائر؟

يعد تبني هذا النشاط تحديا حقيقيا، يتطلب تكاثف الجهود لعدة أطراف فاعلة بشكل مباشر وغير مباشر، وهو ما يزيد من صعوبة مهمة الوصول إلى توافق كلي وتوحيد الرؤى؛ والشكل الموالي يُظهر الأطراف المعنية بالنشاط.

الشكل رقم(10): الهيئات المتدخلة في نشاط سياحة القوارب في الجزائر



المصدر: من تقديم الباحثتين بناء على ما تقدم.

يضاف إلى عديد الأطراف المذكورة في الشكل السابق، متدخلين آخرين بحسب الولاية التي يقدم فيها النشاط، فمثلا في ولاية جيجل نجد كل من الصيادين المهنيين بالولاية ومصالح المحمية البحرية تازة والبلديات المعنية.

وفقا لمسؤولين في مديرية الصيد البحري بجيجل، يرجع التأخير الكبير في انطلاق النشاط إلى معوقات تنظيمية بالدرجة الاولى، فالنشاط هو الأول من نوعه في البلد ويتطلب تأقلم كل الشركاء في العملية واستيعاب المهام المنوطة بكل طرف؛ فإذا كان بعضهم كالصيادين المهنيين ومسؤولين من المحمية البحرية تازة، على اطلاع بالنشاط من خلال محاكاة تجربة

دولتي إيطاليا وفرنسا، فإن فاعلين آخرين كمصالح حراسة السواحل بحاجة إلى فترة للاستعداد والتأهب؛ بالإضافة إلى تهيئة السفن للاستجابة للمتطلبات التقنية والسلامة.

إلى غاية نهاية سنة 2023، لم يتم إصدار أي ترخيص بممارسة نشاط سياحة القوارب لفائدة الصيادين المهنيين الذين تقدموا بطلب في ولاية جيجل، وللإشارة فإنه تقدم أربعة من الصيادين المهنيين بطلب الترخيص للقيام بالنشاط ولقد استفادوا من رحلة تكوينية في الخارج، غير أنه وبعد طول انتظار لم يبق سوى طلب واحد بعد ان انسحب الآخرون.

وينتظر أخيرا انطلاق أول رحلة خلال موسم الاصطياف لسنة 2024 من ميناء زيامة منصورية، بعد الخرجة الميدانية التي ضمت الفاعلين في المجال شهر مارس 2023 بميناء زيامة بجيجل، ومن المنتظر توسعة مواقع رسو الصيادين الحرفيين (حاليا تقتصر على موقعين فقط) لتبلغ 10 مواقع مقترحة من اللجنة الولائية.

أما على المستوى الوطني، فلقد تحصل ثلاثة صيادين حرفيين بوهران على ترخيص لممارسة نشاط سياحة القوارب، وهذا سنة 2018؛ كما تزامن توزيع اربعة تراخيص لممارسة سياحة القوارب على صيادين من ولاية بجاية في سبتمبر2021، مع إطلاق أول رحلة محاكاة للنشاط من ميناء الصيد ببجاية، بتنظيم من الحظيرة الوطنية قوراية، عبر سفينة صيد ضمت بالإضافة إلى مسؤولين من مديرية وغرفة الصيد البحري والحظيرة الوطنية وحراس السواحل، عددا من السياح.

7- خاتمة:

يعتبر نشاط سياحة القوارب مدخلا هاما لاستدامة نشاط الصيد البحري، اذ يمكّن دمج السياحة بالصيد البحري من خلق مجالا واعدا ذو أبعاد: بيئية-اجتماعية-اقتصادية-ثقافية، من خلال ضمان الاستغلال العقلاني للموارد الصيدية وتأمين مداخيل ملائمة للصيادين المهنيين لاسيما خلال فترة الراحة البيولوجية.

وفي مجال تنويع الصيد البحري الذي يشهد تحديات كثيرة في الجزائر، تم اصدار المرسوم التنفيذي المتعلق بإدخال نشاطات تكميلية للصيد البحري منذ سنة 2016، لتكون بذلك الجزائر أول بلد في جنوب حوض البحر المتوسط يتبنى نشاط سياحة القوارب بشكل رسمي.

غير أنه وبالرغم من الجهود والمساعي الحثيثة من فاعلين مهمين في الحظيرة الوطنية تازة، والمرفقة بإصرار الصيادين المهنيين للمنطقة للشروع الفعلي في ممارسة نشاط سياحة

القوارب وإنجاح التجربة، ما تزال الانطلاقة حبيسة الاجراءات الادارية المعقدة منذ عدة سنوات، ولم يتم تسجيل أول رحلة نموذجية إلا في 26 سبتمبر 2021 بالحظيرة الوطنية قوراية ببجاية.

لقد مكننا هذا البحث من التوصل إلى جملة من النتائج نوجز اهمها في الاتي ذكره:

- ✓ سياحة القوارب هي منتوج سياحي للصيد ذو قيمة مضافة عالية، ما من شأنه تقديم بديل ملائم لتراجع عائد الصيد (كما ونوعا)؛
- ✓ تعود اللبنة الاولى لتبني نشاط سياحة القوارب في الجزائر إلى مساعي الحظيرة الوطنية تازة بمبادرة من الصيادين المهنيين التي تعود إلى سنة 2012؛
- ✓ يعبر اصدار الجزائر للمرسوم رقم 16-203 المتضمن الإطار التنظيمي لنشاط سياحة القوارب، عن توفر الارادة السياسية لتبني النشاط، غير أنه افتقد للفعالية؛
- ✓ يتطلب النشاط تكاثف الجهود لعدة أطراف فاعلة بشكل مباشر وغير مباشر، وهو ما يزيد من صعوبة مهمة الوصول إلى توافق كلي وتوحيد الرؤى.
- ✓ تعتبر المحمية البحرية تازة الحاضنة الأولى لنشاط سياحة القوارب في الجزائر، ما من شأنه تقديم الدعم والمرافقة اللازمين لبعث النشاط عبر باقي موانئ الصيد البحري في الوطن؛
- ✓ أكد التنظيم الجزائري الصادر سنة 2016 أن نشاط سياحة القوارب يعد نشاطا إضافيا لكل من الصيادين ومربي المائيات، ولا يمكن أن يكون نشيطا بديلا؛
- ✓ تزخر ولاية جيجل بمؤهلات سياحية هامة ومقومات أساسية لإقامة وانجاح سياحة القوارب، بما يضاهي المقومات التي تزخر بها دول رائدة في حوض المتوسط؛
- ✓ أدى التأخير الكبير في انطلاق النشاط إلى تثبيط حماس وتراجع عزيمة عدد من الصيادين المهنيين بجيجل، والذين تخلوا عن طلباتهم السابقة للحصول على ترخيص؛

وفي الختام يمكن طرح بعض التوصيات الملائمة للدفع قدما بانطلاق النشاط وانجاحه:

- ✓ يشكل مجتمع الصيادين الحرفيين نواة مشروع سياحة القوارب، ويتوقف عليهم إنجاحه/إفشاله لذا من الضروري اشراكهم في جميع التدابير المتخذة بخصوص النشاط؛

- ✓ الاسراع في اقامة عدد كاف من الرحلات النموذجية للتمكن من تحديد النقائص، والاضافات الواجب اتخاذها في الجانب التنظيمي والتقني على حد سواء، قبل الشروع في توسعة الممارسة الفعلية؛
- ✓ السهر على متابعة انطلاق النشاط وتزويده بمقومات نجاحه، من خلال مناقشة كل مقترحات الصيادين التي تنبع من الممارسة والخبرة والظروف التي يواجهونها في الميدان؛
- ✓ امكانية تزويد نشاط سياحة القوارب لاحقا بممارسات أخرى كتذوق المنتوج الصيدي على متن القوارب أو على سطح الجزر البحرية المتواجدة بالقرب من السواحل.
- ✓ بالنظر إلى عددهم المعتبر، من المهم تمكين قوارب الصيد الأقل من 6 أمتار، من المشاركة في النشاط شريطة استفائهم لشروط إضافية تتعلق بالأمن والسلامة والالتزام بعدم الابحار بعيدا.
- ✓ بغية ترقية وتوسعة نطاق هذا النشاط، يفضل تدعيمه بهيئات للمرافقة تعمل على تذليل الصعوبات لاسيما في مجال الإدارة والتكوين والتقني والاشهار والتمويل والبحث وغيرها....

وفي الختام، ما يزال نشاط سياحة القوارب يضم العديد من الإمكانات غير المستغلة، وآفاقا وفرصا كامنة يمكنها تحقيق نتائج هامة في حالة تذليل العقبات التي يواجهها، إذ يمكن أن تشكل سياحة القوارب حقلا خصبا ومتكاملا لريادة الأعمال عبر موانئ الصيد البحري الجزائرية، ما من شأنه أن ينقله من الطابع التقليدي البسيط إلى الطابع العصري والحديث.

8- المراجع :

- Bellia , R., & Collombon, M. (2015). *'L'ITTITOURISME, une activité en prolongement DU PESCATOURISME: rapport d'étude'*. Marco Polo Échanger Autrement.
- 'Arrêté du fixant la composition, l'organisation'. (2016, 20 Dhou El Kaâda 1437 correspondant au 23 août).
- BELLIA, R. (2016). *'Le pescatourisme: une solution pour la pêche durable au Nord et au Sud de la Méditerranée ? Une expérience conduite dans le Parc National de Taza, Algérie'*. SEA-MED PROJECT TECHNICAL SERIES. WWF. Mediterranean.
- BELLIA, R., & COLLOMBON, M. (2012). *'Le projet pescatourisme 83: le pescatourisme et le developpement local maritime durable- bilan du projet 2009/2011'*. Marseille: Marco Polo Echanger Autrement.
- BLANCHET, E. (2019, juillet 10). *'TOURISMED: un projet européen pour la promotion du pescatourisme'*. Consulté le 11 02, 2023, sur www.voyageons-autrement.com
- BOUTARCHA, F. (2022, 06 29). 'développement durable de l'activité de la pèche en Algérie'. *Journal of Entrepreneurship and Sustainibale Development, 4*(01), pp. 107-126.

- CHAKOUR, S. C. (2012). *'Étude socio-économique pour la future aire marine du Parc National de Taza'*. PROJET PILOTE MEDPAN SUD ALGÉRIE.
- CHAOUI, M. S. (2013). 'Le tourisme durable dans les aires protégées en Algérie- étude de cas du parc national de Taza'. *"واستشراف تقييم العربية بالدول السياحية التنمية حول غرداية بجامعة الدولي المؤتمر' 2013 فيفري 27-26 يومي.*
- CHAUDOUARD, P. (2007, Mars). *'Le PESCATOURISME : Cadre juridique actuel et perspectives pour le développement d'activités touristiques dans les secteurs pêche et cultures marines'*. AGLIA.
- Décret éxecutif n° 16-203. (2016 , Juillet 27). fixant les conditions et les modalités d'exercice des activités de transport maritime urbain et de plaisance maritime. *JORADP, 55eme année*(44), 04-22.
- DGPA. (2018). *'Pèche et aquaculture en Algérie, situation et enjeux économiques'*.
- Fishing tourism for blue economy. (2020). *'Etude comparative sur le pescatourisme'*. fishing tourism for blue economy.
- GARO, P., STEVENS, D., & VERMEULEN, P. (2017). *'Diversification de l'activite des pehcheurs et aquaculteurs par le tourisme'*. CGAAER, CGEDD, IGAM.
- GUEDRI, S. (2021, April 14). 'Contribution de la Trilogie « Pisciculture- Agritourisme-Pescatourisme» à la Diversification Socio-économique des Zones Côtières Algérienne'. *' مجلة البشائر الاقتصادية', VII*(1), pp. 1195-1206. Récupéré sur https://www.asjp.cerist.dz/en/article/148987
- GUEDRI, S., & CHAKOUR, S. (2015). 'Pescatourism Contribution to Sustainable Development of Artisanal Fisheries in Algeria'. *Journal of Economics and Sustainable Development, 06*(12), pp. 113-124. Récupéré sur www.iiste.org
- https://www.worldwildlife.org. (2023, 11 18).
- PIASECKI, W., & al. (2016). 'Pescatourism-a european review and perspective'. *Acta Ichthyologica et Piscatoria, 46*(4), pp. 325-350. doi:10.3750/AIP2016.46.4.06
- RAMDANE , N., & BELLIA, R. (2016). 'Projet d'identification des nouvelles activités alternatives intégrée et ou complémentaire réglementées, pour la pêche artisanale comme ressource économique complémentaire'. *'Construire un avenir pour une pêche artisanale durable en Méditerranée et en Mer Noire'*. WWF Méditerrané & FELAHA.
- TOURISMED. (2018). *'Le pescatourisme pour un développement durable de la région Méditerranéenne'*. Interrg Mediterranean & Tourismed. Récupéré sur tourismed.interreg-med.eu
- WordPress. (2020, 11 22). *'www.algeriepatrimoine.wordpress.com*. Consulté le 11 11, 2023
- WWF. (2016). *'Activités économiques durables dans les aires marines protégées de méditerranées (SEA-MED) projet'*. Rapport de 3ème année.
- WWF MEDITERRANEAN. (2021). *'30/30 Scénarios de reprise de la biodiversité et de la reconstitution des stocks halieutiques en Méditérranée'*.

- قدري , ص .,بن ذهيبة , م & .,بوسالم ,أ' .(2020, 06 08) .دور الأيكوسياحة في دعم فعالية المحميات البحرية في الأقاليم الساحلية الجزائرية دراسة حالة المحمية البحرية لتازة ."*مجلة البديل الاقتصادي*.63-52 .pp ,