بحث

ظروف عمل صعبة لمهني قطاع الصيد الساحلي بميناء المضيق (الريف الغربي، المغرب)

Des conditions de travail difficiles pour les professionnels de la pêche côtière au port de M'Diq (Rif NO, Maroc)

Difficult working conditions for coastal fishing professionals at the port of M'Diq (Rif NW, Morocco)

عادل الكريني ADIL EGRINI
دكتوراه في الجغرافية بكلية الآداب والعلوم الانسانية بمرتيل

الملخص :

استقطب ميناء المضيق، خلال النصف الثاني من القرن 20م ومطلع القرن 21م، تيارات هجرة من أقاليم متعددة للعمل في ميناء المضيق للصيد البحري، خاصة تلك التي تعاني من قساوة الظروف الطبيعية والاقتصادية. لكن، حاليا، يعيش بحارة الميناء ظروفا اجتماعية واقتصادية معقدة، تعكس هشاشة قطاع الصيد البحري بالمنطقة. مهنيا، يواجه البحارة ظروف عمل خطيرة، مثل سوء الأحوال الجوية والأعطاب التقنية وغرق قوارب وسفن الصيد، وطول ساعات العمل، حيث غالبا ما يعمل البحارة لساعات طويلة في ظروف بدنية شاقة، دون راحة كافية وتحت التأثير المباشر لعناصر المناخ. هذا إلى جانب غياب التكوين المستمر في مجال السلامة الصحية، وهو ما يزيد من الحوادث المهنية. أما اجتماعيا، فبحارة ميناء المضيق يعانون من غياب الاستقرار المالي، الذي من شأنه التأثير على مستوى عيش أسرهم، بالإضافة إلى تفشي الأمية وضعف التكوين عند نسبة كبيرة منهم، ويعاني جلهم من كثرة الأمراض المزمنة وتعاطي المخدرات، نتيجة الضغط النفسي والفراغ، خاصة خلال فترات توقف الصيد. في المقابل، تتسم حمايتهم الاجتماعية بالضعف (ضعف الولوج إلى الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي والتأمينات). أما اقتصاديا، فيعاني البحارة من ضعف المداخيل وعدم استقرارها والعمل بدون عقد دائم. كما يواجه معظمهم كثرة الديون والاستغلال من طرف بعض أرباب المراكب، بسبب تدني الأجور وارتفاع تكاليف المعيشة.

الكلمات المفاتيح :

الميناء، المضيق، البحارة، الصيد البحري، الصيد الساحلي، الصيد التقليدي.

Résumé :

Au cours de la seconde moitié du XX^{e} s et au début du XXI^{e} s, le port de M'Diq a attiré des flux migratoires issus de différentes provinces, motivés par la recherche d'opportunités d'emploi dans le secteur de la pêche maritime, notamment en provenance de régions confrontées à des conditions naturelles et économiques difficiles. Cependant, les marins-pêcheurs du port vivent aujourd'hui

une situation socio-économique complexe, révélatrice de la fragilité structurelle du secteur dans la région.

Sur le plan professionnel, les pêcheurs font face à des conditions de travail dangereuses : intempéries, pannes techniques, naufrages de bateaux, longues heures de labeur dans des conditions physiques éprouvantes, et cela souvent sans repos suffisant et sous l'effet direct des aléas climatiques. À cela s'ajoute l'absence de formation continue en matière de sécurité sanitaire, ce qui accentue la fréquence des accidents professionnels.

Socialement, les marins souffrent d'une instabilité financière ayant des répercussions directes sur le niveau de vie de leurs familles. De plus, le taux d'analphabétisme et la faiblesse de la formation parmi eux sont élevés. Une grande partie est également affectée par des maladies chroniques et le recours aux substances psychoactives, conséquence du stress psychologique pendant les périodes d'arrêt de la pêche.

Du point de vue social, la protection reste faible, notamment en ce qui concerne l'accès à la Caisse nationale de sécurité sociale (CNSS) et aux assurances. Économiquement, les marins sont confrontés à la faiblesse et à l'instabilité de leurs revenus, souvent sans contrat de travail formel, ainsi qu'à l'endettement et à des pratiques d'exploitation de la part de certains armateurs, en raison de la faiblesse des salaires et du coût élevé de la vie.

Mots-clés :

Port, M'diq, marins-pêcheurs, pêche maritime, pêche côtière, pêche artisanale.

Abstract :

During the second half of the 20th century and the early 21st one, the port of M'Diq attracted migrants from various provinces, motivated by the search for employment opportunities in the maritime fishing sector, particularly from regions facing difficult natural and economic conditions. However, the port's fishermen now find themselves in a complex socio-economic situation that reveals the structural fragility of the sector in the region.

Professionally, fishermen face hazardous working conditions: bad weather, technical breakdowns, boat and vessel sinkings, long hours of labor in physically demanding conditions, often without sufficient rest and under the direct influence of climatic hazards. Added to this is the lack of ongoing training in health and safety, which increases the frequency of occupational accidents.

Socially, fishermen suffer from financial instability, which significantly affects the living standards of their families. In addition, illiteracy rates and low levels of education are high among fishermens. Many are also affected by chronic

illnesses and substance abuse, which are consequences of psychological stress during fishing off-seasons.

From a social perspective, protection remains weak, particularly with regard to the National Social Security Fund (CNSS) and insurance. Economically, fishermen face low and unstable incomes, often without formal employment contracts, as well as debt and exploitation practices by some boat owners, due to low wages and the high cost of living.

Keywords :

Port, M'Diq, fishermen, maritime fishing, Coastal fishing, artisanal fishing.

جدول المختزلات

المختزلات	المعنى
م	متر
د	درهم
غ	غرب
ش	شمال
هـ	هكتار
م ع	مجموع عام
%	المائة

المقدمة.

يعد الصيد البحري من بين القطاعات الاقتصادية المهمة، التي يعتمد عليها الاقتصاد الوطني لإنتاج الثروة السمكية، حيث يأتي المغرب في الرتبة الأولى عربيا وإفريقيا والخامسة والعشرون عالميا، من حيث كيمة الإنتاج، حيث بلغ الإنتاج الاجمالي لمختلف الأنواع حوالي 1418000 ط متم سنة 2021، بقيمة 15 مليار دولار، أي بنسبة زيادة 35%، مقارنة مع سنة 2020 (DEPARTEMENT DE LA PECHE MARITIME–2021). وهو من القطاعات الحيوية، التي تشغل نسبة مهمة من اليد العاملة. حيت يشغل أكثر من 120000 بحارا يتوزعون على حوالي 4200 مركبا للصيدين الساحلي والتقليدي و 570 مركبا للصيد بأعالي البحار. إضافة إلى ذلك، يوفر المغرب استثمارات مهمة مواكبة للعاملين في هذا القطاع، في مختلف المناطق الساحلية. تأتي أهمية قطاع الصيد البحري وقوته من طول السواحل الوطنية التي تقدر بـ 3500 كلم، ومن تنوع الثروة السمكية ووجود موانئ عديدة موزعة على طول الواجهتين الأطلنطية والمتوسطية، وتضم أشكالا مختلفة من الصيد (الصيد في أعالي البحار، الصيد الساحلي الصيد التقليدي).

يقع ميناء المضيق عند تقاطع خط طول "50 '18 °5 غ مع خط عرض "45 '40 °35 ش، غرب ساحل البحر الأبيض المتوسط. وينتمي إلى مدينة المضيق (الشكل 1).

يمتد على مساحة 9,5 هـ، منها 5 هـ مجهزة بالصرف الصحي والماء والكهرباء، و 4,5 هـ مخصصة، بشكل أساسي، لصيد الأسماك وركوب القوارب (برنامج عمل جماعة المضيق، 2018).

يعتبر الصيد البحري من الأنشطة الرئيسية في المدينة، خاصة، والساحل التطواني، عامة. ويرجع، إلى أزمنة قديمة، حيث كان البحارة يزاولون نشاطهم بواسطة قوارب صغيرة، اتخذت من الحوض الطبيعي لميناء المضيق مرفأ لها.

عرف نشاط الصيد البحري بالمنطقة تحولات هيكلية مع بداية بناء ميناء المضيق، خلال أواخر الخمسينات وبداية الستينات، على مستوى عدد البحارة والقوارب الصغيرة وحجم الإنتاج وتنوعه، إلى جانب تأثيره الاقتصادي والاجتماعي.

يصنف ميناء الصيد البحري لمدينة المضيق الرابع على المستوى الجهوي، حيث يحتوي على منطقة مصايد الأسماك، تضم أنشطة وتجديدا للقوارب وكذا بيع معدات الصيد. وقد أتاح مخطط أليوتيس (Halieutis) فرصا مهمة، تخص تطوير تربية الأحياء المائية بالمنطقة. حيث يلمس هذه البرنامج، المتعدد الآثار، أيضا أنشطة الصيد البحري، ويحتمل أن يصير مستوى أدائها مضاعفا في أفق 2025 (جماعة المضيق، برنامج عمل الجماعة، 2018).

تتضح أهمية قطاع الصيد البحري في حجم الأسطول البحري وكمية الإنتاج المسوق بالميناء، وكذا عدد اليد العاملة في الصيد والأنشطة المرتبطة به.

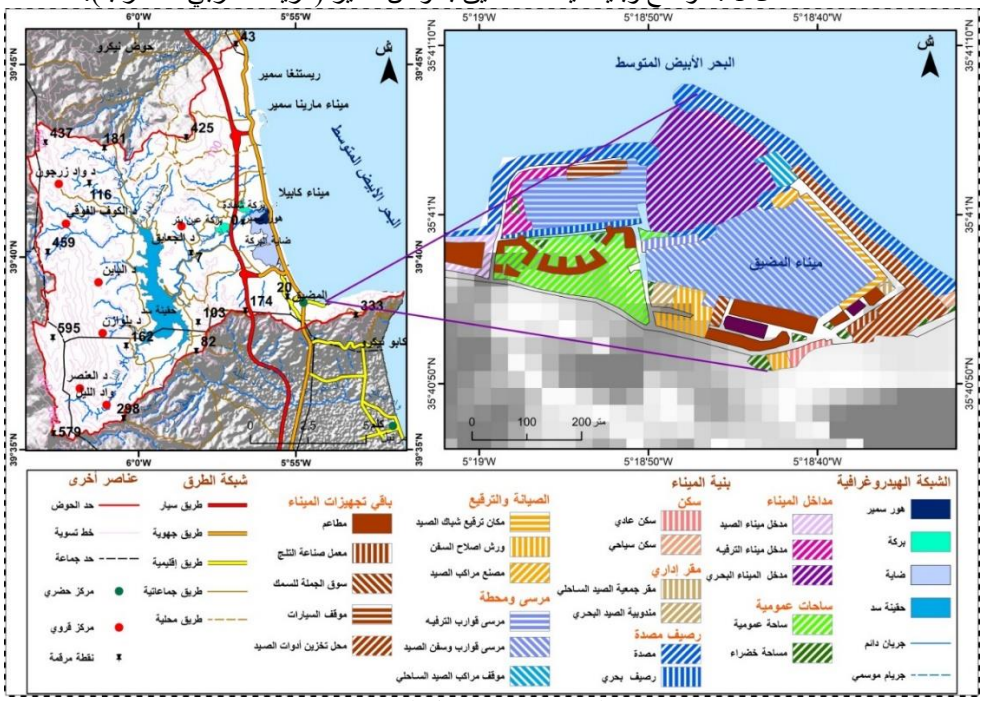
يبلغ طول الأرصفة 580 م، منها 300 م صالحة لرسوا السفن، وعمقها 25 م. أما مدخله الرئيسي فموجه نحو الشمال. وعرضه 80 م، بعمقه 6 م، لكن هذا العمق تقلص بفعل الرواسب الطمييية. وهو يستوعب البواخر التي يقل طولها عن 50 م (عواد، 1986). ويزاوج بين نشاطي الصيد البحري والسياحي.

إن الميناء يلعب دورا اقتصاديا مهما في توفير فرص الشغل، إلى جانب نشاط الصيد. ويعتبر من أهم الموانئ الترفيهية بالساحل التطواني. حيث نجد به رصيفا خاصا لسفن النزهة والترفيه، يبلغ طوله 100 م، ويسع لـ 25 مركبا شراعيا، إلا أنه، في الواقع، يفوق هذا العدد 4 مرات (المكتب الوطني للصيد بالمضيق، 1995). ويحتضن أيضا، "النادي الملكي البحري" للرياضات المائية.

يتوفر ميناء المضيق على تجهيزات متواضعة، تبقى دون مستوى الطلبات المتزايدة على الخدمات، نظرا للتزايد المستمر في عدد وحدات الصيد. ومن هذه التجهيزات : سوق سمسرة الأسماك ومعملين صغيرين للثلج وحوض إصلاح السفن وأوراش صناعة المراكب ومحطة الوقود ومحلات صغيرة للبحارة ومستوصف صحي... عموما، تبقى تجهيزات الميناء ضعيفة، لا تسهل عمليات الصيد ولا تضمن سيرها العادي.

الأهمية الاقتصادية والاجتماعية التي يلعبها قطاع الصيد لا يجعله في منأى عن التحديات الكبرى المرتبطة أساسا في معالجة الإشكالات الكبرى الآنية والمستقبلية، فمن خلال استقرائنا للوضعية التي بات يعيشها هذا القطاع في الآونة الأخيرة، خصوصا في بعض الموانئ المغربية، يتضح بشكل جلي مدى التفاوت الواضح بين صنفي هذا القطاع، الصنف الأول مرتبط بالصيد بأعالي البحار والصنف الثاني متعلق بالصيد الساحلي والتقليدي. هذا القطاع يواجه مشكل الاستغلال المكثف والمفرط للموارد البحرية، وهو أمر يعود أساسا إلى السياسات المتبعة في تدبير هذه الموارد، والتي لم تنجح في التوفيق بين القدرات الذاتية في مجال الصيد وإمكانيات توفير المخزون، مما أدى إلى خلل واضح في توفير فرص العمل للبحارة من جهة، وفي حجم مداخيل هذا القطاع.

الشكل 1 : موضع وبنية ميناء المضيق بحوض سمير (الريف الغربي، المغرب).



المصدر : انجاز عادل الكريني، 2024.

1 المنهاج.

لتحليل صعوبة ظروف عمل مهني الصيد البحري مكانة محورية ضمن هذه المقالة، باعتباره مدخلا أساسيا لفهم طبيعة الاختلالات البنيوية التي تطبع منظومة ميناء المضيق. فرغم الدورين الاقتصادي والاجتماعي الذي يضطلع به قطاع الصيد البحري في توفير فرص الشغل ودعم الاقتصاد المحلي، فإن مهنة الصيد تمارس في سياق يتسم بقدر كبير من الهشاشة، سواء على مستوى شروط وظروف العمل، أو الاستقرار المهني، أو تعلق الأمر بالحماية الاجتماعية. ومن ثم، لا يمكن مقاربة ظروف العمل في بعدها التقني أو المهني الضيق، بل ينبغي تحليلها ضمن إطار شامل يعتمد المنهج النسقي، باعتبارها نتاجا لتفاعل معقد بين العوامل الطبيعية والبشرية والاقتصادية والمؤسساتية داخل المنظومة المينائية.

تم اختيار ميناء المضيق مجالا للدراسة، نظرا لما يعرفه من تناقضات واضحة بين الأهمية الاقتصادية لنشاط الصيد البحري وبين واقع اشتغال البحارة في ظروف صعبة ومحفوفة بالمخاطر. إذ تتجلى صعوبة ظروف العمل في التعرض المستمر لمخاطر البحر، وتقلبات الأحوال المناخية، وطول ساعات العمل، وعدم انتظام جولات الصيد، فضلا عن تراجع الموارد السمكية، وضعف تجهيزات الميناء، وتهالك جزء مهم من أسطولي الصيد التقليدي والساحلي. وتتفاقم هذه الوضعية

بفعل ارتفاع وتيرة الحوادث المهنية وضعف التغطية الصحية والاجتماعية لفئات واسعة من البحارة، وهو ما يستدعي اعتماد المنهج النسقي الشمولي لفهم هذه الإكراهات، في ترابطها البنيوي، بدل مقاربتها بشكل تجزيئي.

تشكل المقاربة النسقية إطارا نظريا ومنهجيا تطبيقيا ملائما لدراسة هذا الموضوع. فظروف العمل تفهم هنا بوصفها مؤشرا يعكس اختلال التوازن بالمنظومة المينائية، وليست مجرد نتيجة مباشرة لطبيعة المهنة. ويتيح هذا التوجه فهم كيفية تداخل العوامل الطبيعية والبشرية والاقتصادية والمؤسساتية في إنتاج ظروف عمل محفوفة بالمخاطر، وكذلك تقييم أثر هذه الظروف على البحارة وأسرهم. وتشمل العوامل المتفاعلة :

- ✓ العوامل الطبيعية، والتي تتجلى في هيجان البحر، تقلبات الطقس، وتراجع المخزون السمكي، ما يؤدي إلى تقلص عدد أيام الإبحار وارتفاع المخاطر أثناء الصيد. وتفرض هذه الظروف على البحارة العمل في بيئة غير مستقرة، مع زيادة احتمالية وقوع الحوادث المهنية.
- ✓ العوامل البشرية، المرتبطة بالبنية العمرية للبحارة، مستوى خبرتهم وتكوينهم المهني، وأنماط التنظيم الاجتماعي بالميناء. إذ تساهم محدودية التكوين في السلامة البحرية، والإرهاق، الناتج عن طول ساعات العمل، في ارتفاع الحوادث المهنية وزيادة الهشاشة الصحية، وهو ما يعكس ضعف قدرة العاملين على التأقلم مع المخاطر اليومية للبحر.
- ✓ العوامل الاقتصادية تتمثل في أنماط الإنتاج السمكي ومردودية جولات الصيد وتكاليف الصيد وتقلبات السوق. فضعف المردودية أو ارتفاع التكاليف يدفع العديد من البحارة إلى الإبحار في ظروف غير ملائمة، في محاولة لتعويض الخسائر، مما يعيد إنتاج المخاطر ويعمق حالة الهشاشة المهنية.
- ✓ العوامل المؤسساتية مرتبطة بتجهيزات الميناء وسياسات السلامة ووسائل الوقاية وأنظمة الحماية الصحية والاجتماعية. فمحدودية التجهيزات الأساسية وضعف وسائل الوقاية وغياب التغطية الصحية الشاملة عوامل أساسية تساهم في تعسير ظروف العمل، وتجعل البحارة أكثر عرضة للإصابات والأمراض المزمنة.

اعتمدت الدراسة المنهج النسقي باعتباره الإطار الأنسب لفهم صعوبة ظروف عمل مهني الصيد البحري بميناء المضيق، باعتبار أن صعوبة العمل لا يمكن تفسيرها بمعزل عن التفاعلات الاقتصادية والاجتماعية التي تحيط بمهني الصيد البحري. تم اعتبار عوامل مثل الدخل، التكوين المهني، ساعات العمل، الحوادث المهنية، والتغطية الصحية عناصر مترابطة تشكل في مجموعها الواقع اليومي للبحارة.

شكل العمل الميداني أساس جمع المعطيات، من خلال استمارة موجهة لبحارة الصيد التقليدي والساحلي، تركز على الجانبين الاقتصادي والاجتماعي: من الجانب الاقتصادي تم رصد مستوى الدخل، مردودية الجولات، تكاليف الصيد، تقاسم الأرباح (نظام الحصص)، ونوعية التكوين المهني، بينما من الجانب الاجتماعي تم رصد طول ساعات العمل، الحوادث المهنية، التغطية الصحية، وتأثير ظروف العمل على استقرار الأسر. وقد أتاح هذا الجمع بين المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية تقديم صورة دقيقة وشاملة لدرجة هشاشة المهنة.

1.1 الإشكالية.

تكمن الإشكالية في التساؤل حول مدى تأثير صعوبة ظروف العمل على الاستقرار الاجتماعي والاقتصادي للبحارة وأسرهم، خاصة في ظل ارتفاع الحوادث المهنية، وضعف التغطية الصحية، ومحدودية الدخل، ونقص التكوين المهني، ومن هنا يطرح سؤال مركزي يتمثل في :

إلى أي حد تؤثر صعوبة ظروف العمل على الاستقرارين الاقتصادي والاجتماعي للبحارة بميناء المضيق ؟ من خلال هذا السؤال يمكن طرح عدة أسئلة فرعية :

- ما هي صعوبات العمل اليومية للبحارة، من منظور اجتماعي واقتصادي ؟
- كيف تؤثر الحوادث المهنية على الدخل واستقرار الأسر ؟
- ما أثر ضعف التغطية الصحية على القدرة الاقتصادية والاجتماعية للبحارة ؟
- كيف يتفاعل مستوى الدخل والتكوين المهني مع عوامل الخطر المهني لتشكيل واقع هش اجتماعياً واقتصاديا ؟

1.2 الأهداف.

نسعى في هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف، منها :

- تحليل صعوبة ظروف العمل في قطاع الصيد البحري بميناء المضيق من منظور يدمج البعدين الاجتماعي والاقتصادي.
- تقييم انعكاسات الحوادث المهنية وضعف التغطية الصحية على الدخل والاستقرار الاجتماعي للبحارة وأسرهم.
- دراسة علاقة الدخل والتكوين المهني بمستوى هشاشة المهنة، وقدرة البحارة على مواجهة المخاطر الاقتصادية.

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج النسقي، وتم الاعتماد على العمل الميداني كأساس لجمع المعطيات، باستخدام استمارة موجهة لبحارة الصيدين التقليدي والساحلي، شملت عناصر مرتبطة بالجانبين الاجتماعي والاقتصادي.

1.3 ملء الاستمارات السوسيو-اقتصادية ومعالجة المعطيات.

تمت تعبئة استمارة البحارة وأسرهم، في نموذج قاعدة معطيات ببرنامج الإكسيل بالرقن النصف-أتوماتيكي على اللوحة الإلكترونية (*Tablette*) مباشرة في الميدان، الشيء الذي مكننا من الاقتصاد في الجهد والوقت، الذي كان من المفروض أن يخصص لترميز الاستمارات وإعادة رقنها، كما جنبنا عناء ومصاريف طبع الاستمارات الورقية وسهلت عملية تصحيحها (NABIL, 2016). بعد انتهاء عملية الملء، تمت مراقبة وتصحيح معطياتها بتقنيات برنامج إكسيل (الفرز، المقارنة، التلوين...).

الجدول 1 مواضيع استمارة بحارة المضيق : عناصرها ومكوناتها ومتغيراتها.

المواضيع	العناصر	المكونات	المتغيرات
المعطيات الاجتماعية والمهنية	2	6	21
المداخيل	1	1	10
التكوين البحري	1	4	14
بحارة ميناء المضيق	1	4	24
المركب وتجهيزاته	1	11	60
الرأسمال	1	1	4

المصدر : الكريني، 2025.

وهذا أتاح تعبئة الاستمارة مباشرة في الميدان باستخدام اللوحة الالكترونية (Tablette) وتقنية الرقن نصف الأوتوماتيكي، ما مكن من معالجة دقيقة للبيانات وإجراء التحليل الإحصائي دون الأخطاء التقليدية للرقن اليدوي. كما اعتمد التحليل على المقاربة الكمية المدعومة بالمؤشرات النوعية، مع الاستئناس بالمعطيات الرسمية الصادرة عن المؤسسات الوصية على قطاع الصيد البحري، مثل المندوبية السامية للصيد البحري للمضيق.

1.4 تحديد نوع وحجم العينة.

تعد العينة جزءا من المجتمع الإحصائي، الذي نعمل على دراسة خصائصه وأنشطته. يجب أن تكون ممثلة لكل أفراد المجتمع المدروس تمثيلا صحيحا، قائما على معايير إحصائية، تمكن من تعميم النتائج والخلاصات على مجتمع الدراسة.

يرتبط وقع وتأثير العينة بحجمها، كما يرتبط بالهدف والغرض المراد من الدراسة، وبتنوع العناصر المعالجة، ودرجة التعمق في البحث، وبظروف الولوجية واستعداد المستجوبين للتعاون وتقديمهم لأجوبة مبنية على الصراحة (إتمام التعبئة والصراحة)، دون أن ننسى الوسائل المعتمدة والوقت المخصص للباحث (NABIL, 2006, 2016).

الجدول 2 عينة الاستمارات السوسيو-اقتصادية لبحارة ميناء المضيق.

الطبقة	عدد الجماعات	الجماعة	مدينة	عدد البحارة	عدد الاستمارات
الصيد البحري	1	المضيق	المضيق	2423	130

المصدر : الكريني، مندوبية الصيد البحري بالمضيق، 2022.

اختيار عينة استمارة الصيد البحري بشقيه التقليدي والساحلي، اعتمدنا على عدد البحارة ونوعية مراكب الصيد (مراكب للصيد التقليدي ومراكب للصيد الساحلي) بميناء المضيق. ولم نعتمد في سحبنا لعينات أفراد الاستمارة، على لائحة الأرقام العشوائية البسيطة، لأن ذلك يتطلب منا التوفر على قائمة لكل الأفراد المكونة لمجتمع الدراسة، وبالتالي لجأنا إلى السحب العشوائي المنتظم أو المتناسب للأسر في كل أنواع الاستمارات.

2 الجانب الاجتماعي لبحارة ومجهزي الصيد بميناء المضيق.

يعد قطاع الصيد البحري من أهم القطاعات الاقتصادية، التي يعتمد عليها سكان مدينة المضيق والمجالات المجاورة لها، وذلك لكونها منفتحة على البحر، وتجاورها مجموعة من المواقع التي ينشط فيها الصيد البحري. وهي غير بعيدة من مضيق جبل طارق، الذي يربطها بالمحيط الاطلسي. فقطاع الصيد البحري يكتسي مكانة مهمة، حيث يلعب دورا كبيرا في تحقيق الأمن الغذائي للساكنة، نظرا لعادات الشماليين الغذائية، التي تتميز بارتفاع نسبة استهلاك السمك، سواء في المدن والقرى، ويساهم في إنعاش الشغل وجلب العلمة الصعبة، عن طريق تصدير منتوجاته.

رغم وجود بعض الموانئ الصغيرة على الساحل التطواني، ككابيلا وريستينكا الترفيهيين والحديثي النشأة، إلى جانب مرفئي مرتيل والفنيدق، فإن ميناء المضيق يعد الوحيد من نوعه على امتداد هذا الساحل الغربي، مما يجعله قطبا مهما لجذب عدد كبير من الشباب من مختلف مناطق الريف الغربي، في ظل غياب المرافق والتجهيزات الاقتصادية القادرة على استيعاب الطاقة الشابة في محيطها الأصلي.

بحكم الموقع الجغرافي للمضيق ومؤهلاته الطبيعية من جهة، وقربه من مناطق ريفية آهلة بالسكان، من جهة أخرى، فإنه من المناطق القديمة التعمير.

وسنعمل على رصد التحولات والخصائص الاجتماعية والاقتصادية المميزة لمهني الصيد البحري وأفراد أسرهم، من خلال دراسة وتحليل جانبيها الاجتماعي والاقتصادي.

2.1 الجانب الاجتماعي لبحارة ميناء المضيق.

يعتبر الوضع الاجتماعي انعكاس لطبيعة النشاط الاقتصادي أو المهنة المزاولة. ويظهر ذلك من خلال العديد من المؤشرات، أبرزها : مستويات الدخل والتكوين والصحة. لذلك فكل أنماط التدخل، من طرف مختلف الفاعلين، يجب أن تأخذ بعين الاعتبار في برامجها وخططها، ذات البعد التنموي، الجانب الاجتماعي للبحارة المزاولين بميناء المضيق.

2.1.1 تطور مهني الصيد بميناء المضيق.

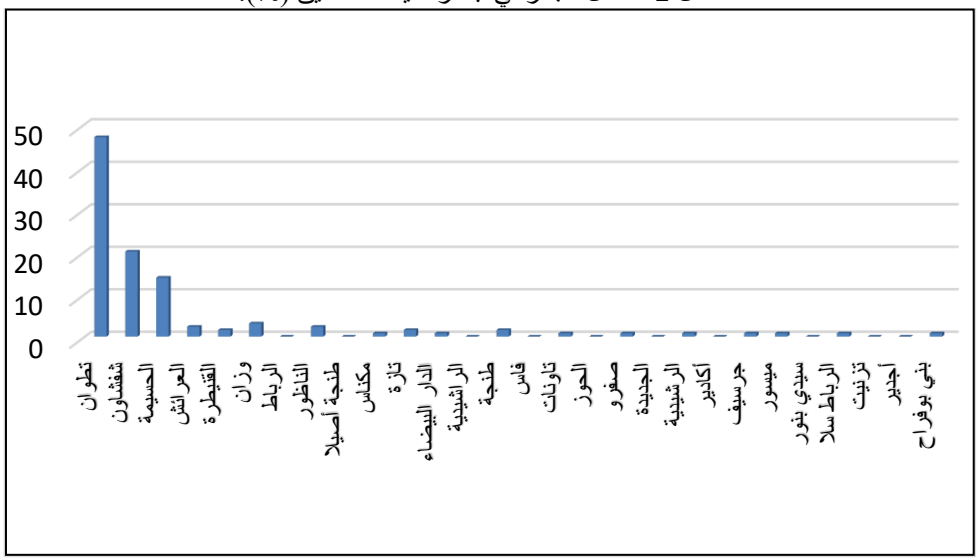
بلغ عدد البحارة المسجلين بمديرية المضيق للصيد 6981 بحارا، حوالي 56% منهم مسجل في صنف الصيد الساحلي، والباقي مسجل في صنف الصيد التقليدي إلى حدود نهاية 2020. (مندوبية الصيد البحري بالمضيق، 2021) (الجدول 4).

2.1.2 الأصل الجغرافي لبحارة ومجهزي الصيد بميناء المضيق.

اعتبر نشاط الصيد البحري لعدد من الوافدين على مدينة المضيق موردا أساسيا للعيش، مما أدى إلى استقطاب البحارة من جهات ومناطق مختلفة، من أجل تحسين وضعيتهم الاقتصادية والاجتماعية.

يتضح أن بحارة ميناء المضيق من أصول جغرافية متعددة، إلا أن 81% منهم وافدون من أقاليم الريف الغربي (الساحل التطواني)، خاصة من أقاليم تطوان بـ 47% وشفشاون بـ 20% والحسيمة بـ 14%، فيما تساهم باقي الإقليم بنسب قليلة (الشكل 2).

الشكل 2 الأصل الجغرافي لبحارة ميناء المضيق (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

إن ارتفاع نسبة الوافدين من خارج الإقليم، خاصة من شفشاون والحسيمة، يفسر بكون أغلب سكانها مرتبطين بدرجة كبيرة بحرفة الصيد البحري صنف الصيد التقليدي، يجعل من ميناء المضيق قطبا هاما لجذب هذه الفئة من النازحين. أما النسبة الباقية فتأتي من مختلف مناطق المغرب وتشكل نسبة 19%. ومن أهم المناطق نجد العرائش ووزان وتازة والناضور والقنيطرة، وغيرها من المدن، سواء ساحلية أو داخلية. يتضح أن أغلب النازحين أتوا من المناطق والمدن الساحلية التي منحتهم الخبرة في ميدان الصيد البحري (الشكل 2).

والثلاثة المناطق الأولى تساهم بـ 81% من مجموع البحارة الوافدين على ميناء المضيق للعمل، الشيء الذي يوضح أهمية منطقة الريف الغربي في طرد النازحين، خاصة الفئة النشيطة، والسبب في هذا النزوح يرجع إلى ضعف البنية الاقتصادية، المبنية، أساسا، على القطاع الفلاحي، وصعوبة الظروف الطبيعية (صعوبة التضاريس وقساوة المناخ) التي تؤثر سلبيا على الإنتاج الزراعي، وخصوصا بتوالي سنوات الجفاف، إلى جانب عتاقة أساليب الزراعة التقليدية، والغير القادرة على مواجهة هذه الصعوبات.

2.1.3 فترات نزوح البحارة وأسرهم للعمل في الميناء.

عرفت الفترة الممتدة من بداية الخمسيات حتى نهاية الثمانينات، تزايد نسبة البحارة المزاولين بميناء المضيق، إذ انتقلت من 1 إلى 10%، لتتراجع خلال فترة التسعينيات إلى 4%، لتعاود الارتفاع من جديد.

خلال الخمسينات عرفت مدينة المضيق توافدا مهما لعدد من البحارة للاستقرار، بعد أن غادروا مواطنهم الأصلية، قدرت نسبتهم بأقل من 1%. وقد توافدوا من مختلف المناطق، كتطوان ومرتيل والفنيدق وشفشاون وقاع أسراس، وكذلك من الحسيمة، قصد العمل بنشاط الصيد البحري.

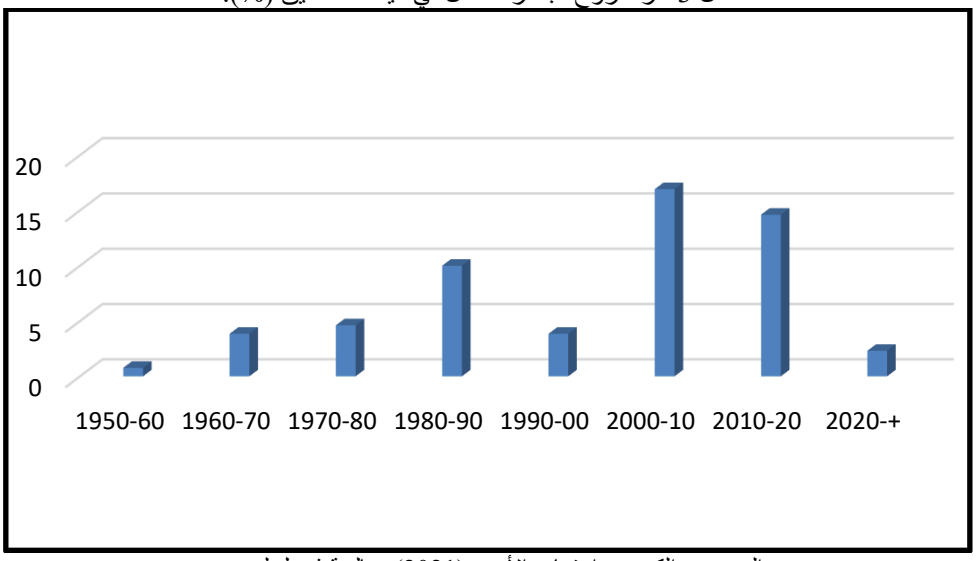
خلال مرحلة الستينات، وهي مرحلة بداية اشتغال ميناء المضيق، ارتفع عدد الوافدين عليه بـ 4%، إلا أن كارثة 1963 حالت دون إتمام الميناء.

خلال مرحلتي السبعينات والثمانينات، أصبح الميناء جاهزا للاشتغال، حيث استقطب عددا لا بأس به من البحارة، الذين غادروا أقاليمهم الأصلية (شفشاون والحسيمة خاصة) نحو ميناء المضيق للعمل، إذا ارتفعت نسبة الاستقطاب إلى 10%.

خلال مرحلة التسعينات، كان هناك تراجع قوي للنازحين قصد العمل في الميناء، بسبب لجوء عدد كبير من سكان المنطقة إلى مزاولة تجارة التهريب، والتي تبقى ذات دخل أفضل من مدخول الصيد البحري، بالإضافة إلى اشتغال عدد لا يستهان به من اليد العاملة بالمنطقة الصناعية، التي تم انشاؤها بطريق مرتيل.

خلال العشريتين 2000 و 2020، يلاحظ تزايد عدد البحارة الوافدين على الميناء، إذ بلغ أقصاه 17% (الشكل 3).

الشكل 3 فترة نزوح البحارة للعمل في ميناء المضيق (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

يفسر هذا الارتفاع بالهجرة القروية التي عرفتها بعض الأقاليم (شفشاون والحسيمة والعرائش والناظور ووزان ...)، خاصة المناطق التي تعاني من ظروف اقتصادية قاسية، متى تتابعت سنوات الجفاف. لذلك يلجأ هؤلاء المهاجرين إلى قطاع الصيد البحري، كمورد أساسي للعيش.

اتضح كذلك أن أغلب الوافدين ينتمون إلى شفشاون والحسيمة. وقد لعبت هذه العناصر دورا كبيرا في تكوين البنية الديمغرافية للمضيق، كما كان لها أثر كبير في تطوير مهنة ونشاط الصيد البحري.

2.2 الخصائص المهنية لبحارة ومجهزي ميناء المضيق.

يشتغل معظم بحارة الصيد بالميناء في ظروف جد قاسية، تنعدم فيها شروط الصحة والسلامة والوقاية. ويرجع ذلك إلى طبيعة الأسطول، الذي أغلبه مصنوع من الخشب، مما يجعله في حاجة إلى صيانة صارمة للهياكل بشكل دوري. وهناك ضيق لمساحات العمل، خصوصا بقوارب الصيد التقليدي، التي يتراوح طولها ما بين 5 و 7م، ويشغل عليها أربعة أفراد على الأكثر. تعتبر الفئة العاملة بهذا النوع من الصيد مهمة جدا لقياس أوضاع عموم البحارة المهنية بالميناء. إن لحجم القارب أو السفينة دور في تحديد نسبة الأخطار وسلامة البحارة. فبحارة الصيد بالقوارب الصغيرة هم الأكثر عرضة لحوادث الشغل والأمراض المهنية، حيث تلزمهم ظروف العمل على البقاء واقفين أو جالسين لمدة طويلة، علما أن الجولة قد تصل إلى 24 ساعة.

إن ظروف العمل هاته، تستدعي خضوع البحارة إلى تكوين مهني عام، مرتبط بالظروف العامة للقطاع، وتكوين خاص حسب طبيعة المهمة، التي سيتبناها البحار، أثناء تقسيم المهام.

2.2.1 التكوين البحري : المؤسسة ومدة التكوين والتخصص.

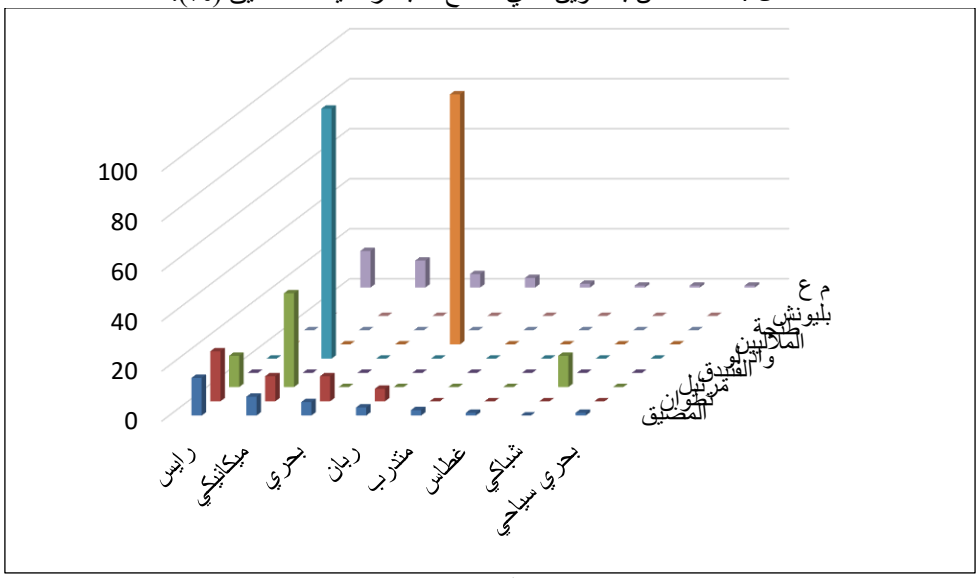
يهدف التكوين البحري، في أحد تخصصات قطاع الصيد البحري، إلى تكوين البحارة التقنيين، الذين سيعهد لهم قيادة واستغلال سفن وقوارب الصيد البحري أو التجارة، وكذا التقنيين في مختلف الأنشطة، المرتبطة بقطاع الصيد البحري التقليدي والساحلي وأيضا السياحي (وزارة الفلاحة والصيد البحري والتنمية القروية والمياه والغابات -الصيد البحري، 2018).

تتراوح مدة التكوين في مركز التكوين المهني بالتدرج ما بين سنة وسنتين. ويتضمن هذا التكوين تعليما تقنيا-مهنيا، ونظريا وتطبيقيا وتدارب إبحار على متن سفن الصيد وتدارب في وحدات صناعة منتجات الصيد البحري، وتعليما عاما في التربية البدنية والفكرية والأخلاقية والوطنية (http : //www.mpm.gov.ma/ 2024/12/12).

- **أغلب مهني الصيد البحري بميناء المضيق غير خاضعين لتكوين مهني :**

إن 62% من بحارة ومهني الصيد بالميناء غير خاضعين لتكوين مهني، النسبة الباقية منهم خضعت لتكوين في تخصصات مختلفة. يلاحظ هيمنة تخصص الرايس بـ 15% والميكانيكي بـ 11%، أما تخصص البحري فيمثل 5%، والربان 4%، وباقي التخصصات ضعيفة، أغلبها يحقق نسبة تقل عن 2% (الشكل 4).

الشكل 4 التخصص بالتكوين الذي خضع له بحارة ميناء المضيق (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

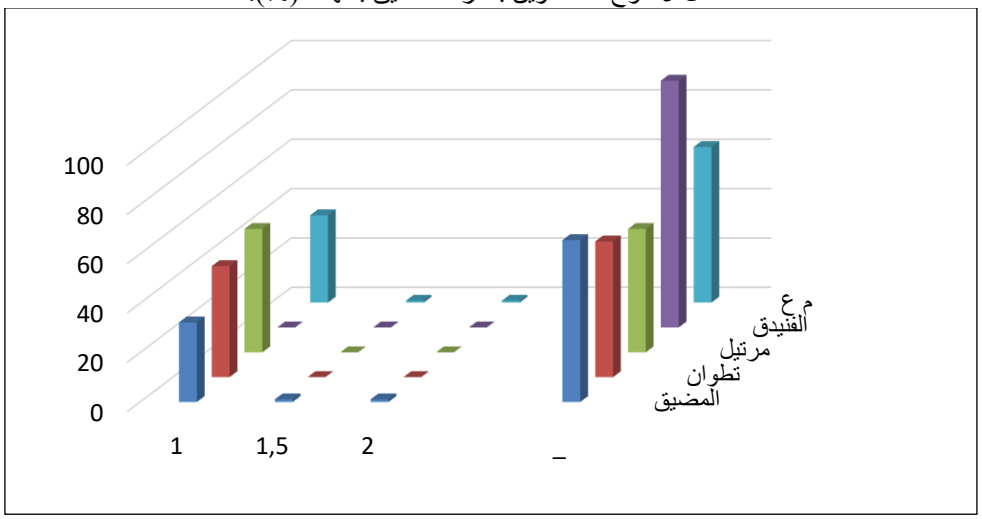
ترجع هيمنة تخصص الرايس والميكانيكي إلى عدة عوامل، تتجلى أبرزها في طبيعة التخصصات التي يتيحها مركز التكوين المهني بالتدرج في المضيق، والطاقة الاستيعابية لكل تخصص، والرغبة في اختيار مسار التكوين، إضافة إلى المكانة التي يحتلها كل من الرايس والميكانيكي داخل طاقم الصيد البحري. ذلك أن تواجدهما في رحالات الصيد ضروري، خاصة في الصيد الساحلي. ويجب ألا ننسى دور المركز في الاستقطاب، لقربه من الميناء ومن المدن الساحلية المجاورة (مرتيل، الفنيدق، تطوان...)، حيث سجلنا أن المستفيدين من التكوين في أحد التخصصات ينحدرون من المضيق، مثلا تخصص الرايس يمثل 15% من المضيق و 20% من تطوان (الشكل 4).

- **يتوج التكوين البحري بشهادة :**

تلعب مدة التكوين المهني، في أحد التخصصات، أهمية بالغة في تمكين البحارة من القدرات والمعارف والتقنيات اللازمة، والتي تؤهلهم لمزاولة المهام الموكولة إليهم، حسب تخصصهم.

نلاحظ ضعف عدد البحارة الخاضعين لمدة من التكوين كاملة، حيث لم يستفد منه إلا 63%، النسبة الباقية منهم استفادت من تكوين تراوحت مدته ما بين سنة وسنتين. إن 35% من المستفيدين خضعوا للتكوين البحري لسنة واحدة، أما المستفيدين من سنة ونصف أو سنتين فنسبتهم لا تتعدى مجموع نسبتهما 2% (الشكل 5).

الشكل 5 تتوج مدة تكوين بحارة المضيق بشهادة (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

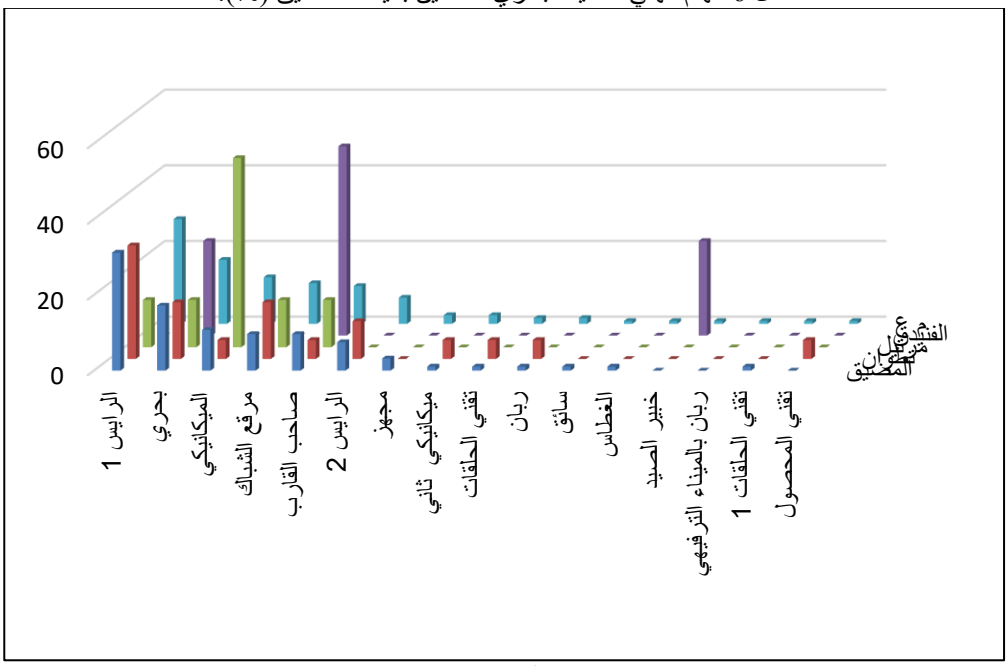
عموما، لا تزيد مدة التكوين عن السنتين. ويرجع الاختلاف في مدة تكوين بحارة المضيق إلى طبيعة التخصص، حيث نجد تخصصات تستدعي سنة واحدة وأخرى تستدعي سنتين. معظم المستفيدين من التكوين البحري، بأحد المؤسسات العامة أو الخاصة، حاصلين على شهادة التكوين بأحد التخصصات، نسبتهم 36%، وينتمون إلى مناطق مختلفة. كل المستفيدين من مدد التكوين، في أحد التخصصات المرتبطة بهذا القطاع، استفادوا من التكوين في مركز التكوين بالتدرج بتراب جماعة المضيق، إلا حالة واحدة استفادت من التكوين في شركة أكوا المضيق.

2.2.2 تقسيم المهام بالمركب.

إن مسألة الصيد مسؤولية مشتركة بين البحارة على المركب، كل حسب تخصصه. فمهمة الرايس 1 و 2 تحتل المكانة الأولى بـ 35%، تليها مهمة البحري بـ 17%، ثم مهمة الميكانيكي 1 و 2 بـ 15%، ثم مرقع الشباك بـ 11%، أما باقي المهام فتمثل أقل من 8%.

على مستوى التوزيع المجالي لبحارة ميناء المضيق باختلاف تخصصاتهم، فالبحارة الذين يقومون بمهمة الرايس 1 معظمهم ينحدر من مدينة المضيق بـ 31% وينحدر 30% من مدينة تطوان، و 13% من مرتيل. فيما يتعلق بمهمة البحري، يظهر أن معظمهم ينحدر من مدينة الفنيدق بـ 25%، ثم من المضيق بـ 17%، ثم تطوان ب 15% ثم مرتيل بـ 12% (الشكل 6).

الشكل 6 مهام مهني الصيد البحري العاملين بميناء المضيق (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

يمكن تفسير تنوع وتقسيم المهام بين العاملين على متن المركب، بطبيعة العمل التي تستدعي تخصصات مختلفة، أما الاختلاف في التوزيع المجالي للبحارة بمختلف تخصصاتهم، فيرجع، أساسا، إلى القرب الجغرافي أو المسافة الفاصلة بين المضيق والمدن التي وفد منها البحارة للعمل.

2.3 صحة مهني قطاع الصيد البحري بميناء المضيق.

ينجز معظم البحارة عملهم أثناء الصيد بأماكن مكشوفة، سواء في عرض البحر أو على اليابسة، يكونون فيها عرضة لكل التغيرات المناخية السريعة، كهيجان البحر والحرارة المفرطة نهارا، والبرودة القاسية ليلا. يشتغل البحارة واقفين مدة طويلة، بغض النظر عن أحوال الطقس وأثناء تمايل المراكب، ويتعرض جزء منهم الى درجات عالية من ضوضاء المحركات والمعدات. لهذه الأسباب وغيرها قد يتعرضون لأمراض مهنية قد تكون مزمنة (موناصير، 2020).

تعد الحوادث المهنية من أبرز تجليات صعوبة ظروف العمل، إذ يتعرض البحارة لإصابات متعددة أثناء الإبحار أو عمليات التفريغ نتيجة تفاعل هذه العوامل. ولا تقتصر آثار هذه الحوادث على البعد الصحي، بل تمتد لتشمل فقدان الدخل، تعطيل القدرة على العمل، وتهديد الاستقرار الاجتماعي للأسرة. ويشكل ضعف التغطية الصحية والاجتماعية عاملا مضاعفا لحدة هذه الحوادث، إذ يدفع غياب التأمين الصحي أو محدودية الاستفادة منه العديد من البحارة إلى الاستمرار

في العمل، رغم الإصابة أو المرض، مما يؤدي إلى تفاقم حالتهم الصحية. كما أن تكاليف العلاج المرتفعة تضغط على دخل هش أصلا وتوسع دائرة الفقر والهشاشة الاجتماعية بالميناء.

2.4 أمراض وتعويضاتها لمهني الصيد البحري بميناء المضيق.

تعتبر مخاطر حوادث الشغل والأمراض المهنية مخاطر اجتماعية، يجب الوقاية منها في إطار مخطط تأمين اجتماعي وطني إلزامي موحد لا يستهدف الربح، وبما يلائم الاتفاقيات الدولية (بما في ذلك اتفاقية منظمة العمل الدولية 102) (هيئة مراقبة التأمينات والاحتياط الاجتماعي، https://www.acaps.ma/، 2024/08/13).

وعليه، فإن الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي، باعتباره هيئة عامة لا تسعى إلى تحقيق الربح، يمكنه القيام بهذه المهمة على أساس نظام فردي للتصريح، تدعمه هيئة مراقبة ونظام للتسيير منقح يكون مصحوبا بإصلاح جريء لإجراءات المعاينة، والتكفل والتعويض عن حوادث الشغل وأيضا الأمراض المهنية (المعهد الوطني لظروف الحياة المهنية، 2022).

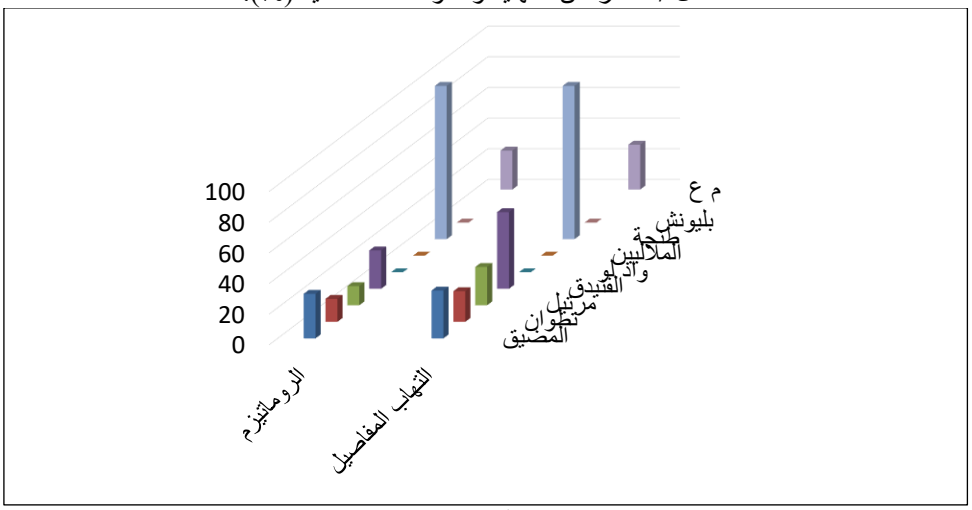
- **أنواع الأمراض المهنية :**

يتعرض مهني قطاع الصيد البحري لأمراض مختلفة، أغلبها مرتبط بطبيعة وظروف المهنة. هناك سيادة مرض الروماتيزم والتهاب المفاصل، بالإضافة إلى بعض الأمراض والحوادث المهنية كالكسر والأمراض الجلدية.

يشكل ميناء المضيق نموذجا لدراسة الأمراض، التي قد تصيب مهني قطاعي الصيد البحري. إن أكثر من ربع بحارة ميناء المضيق مصاب بمرض الروماتيزم، و 30% منهم مصاب بمرض التهاب المفاصل، و 11% مصاب بمرض الحساسية. سجلنا غياب بعض الأمراض المرتبطة بطبيعة المهنة، كالسل والتهاب اللوزتين والتهاب السحايا ومرض التيتانوس وحمى المستنقعات والدفتيريا، كما سجلنا حضور بعض الأمراض ولو بنسب ضعيفة (5 حالات لأمراض جلدية، وحالتان لكل من الربو والكسر وحالة واحدة لمرض البواسير) (الشكل 7).

يلاحظ التقارب بين نسبة الإصابة بمرض الروماتيزم والتهاب المفاصل عند البحارة المضيقيين والذين ينحدرون من الفنيدق ومرتيل، وغياب هذه الأمراض عند البحارة الوافدين من المضيق وواد لو والملاليين وبنقريش للعمل في الميناء.

الشكل 7 الأمراض المهنية والحوادث الشخصية (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

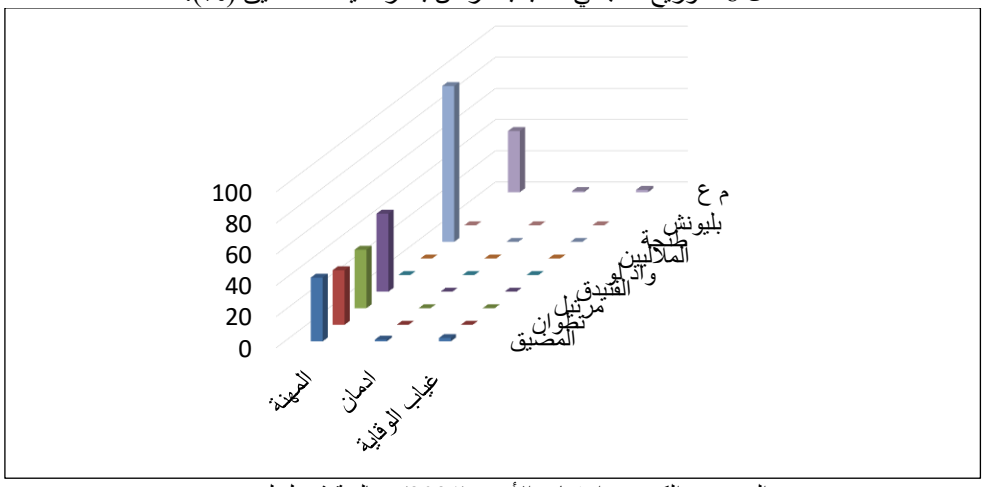
- **أسباب الأمراض المهنية والحوادث الشخصية :**

متعددة هي أسباب مرض مهني قطاع الصيد البحري، إذ صرح 39% من البحارة أن سبب مرضهم يعود إلى طبيعة المهنة، و 1% منهم أكد على أن سبب المرض يعود إلى الإدمان على التدخين والمخدرات، و 2% منهم أكدوا على أن غياب الوقاية المهنية والشخصية هي المفسر لارتفاع نسبة الأمراض في صفوف بحارة المضيق (الشكل 8).

يلاحظ اختلاف سبب المرض عند البحارة حسب مواطنهم. ف 41% منهم يصابون بالمرض لأسباب مهنية، و 3% منهم يصاب بسبب الإدمان وغياب الوقاية. تبقى مساهمة طبيعة المهنة من الأسباب المؤدية لمرض البحارة الوافدين من خارج المضيق للعمل في الميناء، إذ نجد 35% من بحارة تطوان و 37% من بحارة مرتيل وحوالي نصف بحارة الفنيدق، والعاملين بميناء المضيق أمراضهم ترجع لأسباب مهنية. يرجع هذه الاختلاف إلى أن عدد المستجوبين يقطنون في ميناء المضيق.

تساهم أسباب أخرى في مرض مهني الصيد البحري بالميناء، أبرزها ظروف الاشتغال في الهواء الرطب والماء البارد، بالإضافة إلى التدخين والإدمان على المخدرات، التي تسبب في ظهور أمراض أخرى كالسعال الديكي وآلام الرأس والأضراس...، أما حوادث الشغل كالكسر والجرح، فتعود إلى طبيعة أدوات ووسائل الصيد المستعملة في المراكب، كالحبال والشباك وبعض الآلات الحديدية.

الشكل 8 التوزيع المجالي لأسباب مرض بحارة ميناء المضيق (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

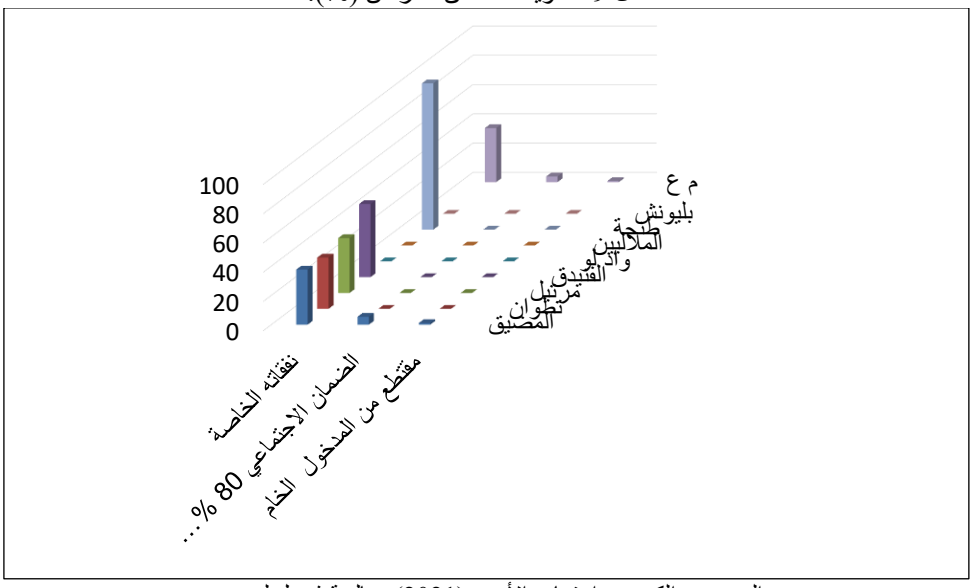
عموما، فإن الأمراض الأكثر انتشارا (الروماتيزم، التهاب المفاصل، الحساسية...) بين بحارة المضيق هي الأمراض المرتبطة بالبرد. وتعد التجهيزات الضعيفة للمراكب والوسائل الضرورية للوقاية، كالملابس المائية، التي تحمي البحارة من البلل، من أسباب استفحال الأمراض بين البحارة.

- **التعويضات عن المرض :**

بالرغم من أن نسبة البحارة المسجلين في الصندوق الاجتماعي تفوق 82%، إلا أن أغلبهم لا يستفيدون من خدماته، في حالة المرض، أو تعويضات عن الأطفال والزوجة أو تعويض التقاعد، مما يخلف في أنفسهم تدمرا كبيرا، خاصة وأن مكاتب الصيد، التي تقوم بتسجيل حجم المفرغات من السمك كل يوم، تقوم باقتطاع نسبة من ثمنه لصالح هذا الصندوق، ليتم الاستفادة منه بعد ذلك. إلا أن الواقع عكس ذلك، كما جاء على لسان العديد من البحارة، أن الفترة التي يتم الاعتماد عليها في تسجيل البحارة في الضمان الاجتماعي هي فترة اصطياد سمك الأخطبوط، وبالتالي فإن عدد الأيام التي تسجل للبحارة في حسابهم بصندوق الضمان الاجتماعي في السنة هي 6 أشهر، أي عدد الأشهر التي يسمح فيها بصيد الأخطبوط. كما أن بعض أرباب المراكب لا يقومون بتسجيل حمولة البحارة في سجلات المكاتب الوطنية للصيد الموجودة بالمنطقة. وما يزيد من تأزم الأوضاع هو تفشي ظاهرة الأمية لدى غالبية البحارة ونفورهم من الانخراط في الجمعيات المتعلقة بالصيد البحري بميناء المضيق (جيب، 2021).

يواجه بحارة ميناء المضيق الأمراض الناتجة عن الظروف المهنية أو عن حوادث شخصية بمصادر مالية مختلفة. إن 37% منهم يعمد إلى العلاج من نفقاته الخاصة، بينما 4% منهم يستعينون بصندوق الضمان الاجتماعي لتعويض 80% من نفقات التطبيب، وهناك نسبة تقل عن 1% تعمل على علاج أمراضها بالاقتطاع من المدخول (الشكل 9).

الشكل 9 التعويضات عن المرض (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

تبلغ نسبة البحارة الذين يعتمدون على النفقات الخاصة لعلاج الأمراض 35% عند البحارة المضيقيين والوافدين على المضيق للعمل من تطوان ومرتيل، وتصل إلى 50 عند البحارة الوافدين للعمل من الفنيدق و 100% من الوافدين من طنجة.

يمكن تفسير ارتفاع النفقات الخاصة في معالجة الأمراض المهنية أو تلك المرتبطة بحوادث الشغل أو لأسباب شخصية، بضعف الإلمام بمسطرة الاستفادة من الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي. كما أكد بعض البحارة، ضعف نسبة التعويض وطول مدته، إضافة إلى ضعف الدخل وموسميته، إذ يتوقف أحيانا بفعل الظروف المناخية والعرض والطلب (الثمن). صرح البعض أن نسبة المساهمة في صندوق الضمان الاجتماعي تبقى ضعيفة إلى حين السماح بصيد الأخطبوط، ومنه نستخلص أن بحارة المضيق يواجهون مشاكل في التغطية الصحية.

2.4.1 الحوادث البحرية بميناء المضيق.

إن المصالح المختصة تسعى، بكل ما أوتيت من جهد، للحفاظ على أرواح العاملين بالبحر، وهذا النوع من الحوادث قليل. ففي الفترة ما بين 2016 و 2020. فقط بتاريخ 25 أبريل 2020 أعلنت مندوبية الصيد البحري، بشكل رسمي، عن فقدان 4 بحارة بعد خروجهم، من ميناء المضيق، في رحلة صيد اعتيادية على متن قارب يسمى Primira.

أما على مستوى حوادث الشغل الجسدية، فقد سجلت مندوبية الصيد بالمضيق ما مجموعه 49 حادثة، خلال الفترة ما بين سنتي 2016 و 2020. أعلاها سجل سنة 2020 بـ 12 حادثة، وأدنها سجل سنة 2016 بـ 6 حوادث (الجدول 3).

الجدول 3 طبيعة الحوادث بميناء المضيق ما بين 2016 و 2020.

	طبيعة الحادثة		عدد الحوادث
	الحياة البشرية	جسدية	
2016	0	6	6
2017	0	10	10
2018	0	11	11
2019	0	10	10
2020	4	8	12

Source : Rapport d'activités du Département de la Pêche Maritime–Année 2021.

كما نعلم أن الصيد البحري (التقليدي والساحلي) في ميناء المضيق يعتمد، في غالب الأحيان، على تقنيات تقليدية، وضعف الخبرة لدى البحارة في كيفية استعمال بعض الآلات المتطورة وجهلهم بقراءة المعطيات الموظفة في الخرائط البحرية.

تختلف أسباب الحوادث البحرية، إذ يمكن التمييز بين :

- ✓ الأسباب الطبيعية : يأتي في مقدمتها هيجان البحر، الذي ينتج عن العواصف، والتي تمثل 47,8%، ويليها عامل الضباب، المسبب لحوادث كالاصطدام بالمراكب بنسبة 5,4%، والاصطدام بالصخور 0,9% وكذا الخروج إلى الرمال بنسبة 5,4% (غبرة، 1996).
- ✓ الأسباب التقنية : تتجلى فيما يصيب المحرك من أعطاب بنسبة 27,7%، بالإضافة إلى الحرائق المترتبة عن تسريب النفط أو بعض الهفوات التي يرتكبها البحارة بنسبة 1,8% (غبرة، 1996).
- ✓ أسباب أخرى : وضح بعض البحارة أن معظم الحوادث تحدث بسبب تصرفات غير معقولة، ومرد ذلك إلى سوء التنظيم وعدم التفاهم، إضافة إلى تعنت أرباب المراكب في عدم إصلاح الأعطاب التقنية، وكذا هياكل المراكب غير القادرة على تحمل الظروف المناخية المتقلبة، التي قد تواجهها.

2.4.2 التغطية الصحية لمهني الصيد البحري بمديرية الصيد للمضيق.

يقدر عدد البحارة المسجلين في صندوق الضمان الاجتماعي في ميناء المضيق بـ 579 بحريا، أي ما يمثل 33,68% من البحارة التابعين لمندوبية المضيق. في حين وصل عدد القوارب المؤمنة من طرف صندوق الضمان الاجتماعي بميناء المضيق بـ 193 قاربا، أي كل القوارب النشيطة بميناء المضيق (Département de la Pêche Maritime–2021).

3 الجانب الاقتصادي لبحارة ومجهزي الصيد بميناء المضيق.

تعتبر الحالة الاقتصادية للبحارة والمجهزين انعكاس لمردودية الإنتاج الصيدي، فبعد خصم المصاريف ونصيب المركب تقسم الأرباح وفق نظام الحصص، والذي يتحكم فيه التخصص البحري.

3.1 توزيع البحارة والمجهزين حسب نوع الصيد.

على مستوى التطور الزمني لليد العاملة المشتغلة في الصيدين الساحلي والتقليدي، عرفت تذبذبا طفيفا، طبعه التراجع، إذ تراجع المجموع من 2751 بحارا سنة 2016 إلى 2414 سنة 2018، ليتزايد العدد إلى 2529 بحارا سنة 2020، لكن هذا التزايد لم يدم، وتراجع العدد إلى 2423 بحارا سنة 2021 (الجدول **4**).

الجدول 4 تطور البحارة النشطين في مندوبية الصيد بالمضيق.

نوع الصيد	2016	2017	2018	2019	2020	2021
الساحلي	950	765	734	738	810	743
التقليدي	1801	1713	1680	1707	1719	1680
المجموع	2751	2478	2414	2445	2529	2423

المصدر : مندوبية الصيد البحري المضيق، 2022، غرفة الصيد البحري المتوسطية https: //cpmm.ma/، 2024/05/29.

يفسر تطور عدد البحارة النشيطين بميناء المضيق بمجموعة من العوامل، أبزرها ظروف العمل القاسية، ووسائل العمل التقليدية وعتاقة الأسطول البحري، إلى جانب دور العوامل التنظيمية، المتحكمة في عمليات إنتاج الصيد من خلال القوانين والعمليات التدخلية، دون نسيان السياسة الاحترازية التي اتخذتها الدولة جراء تفشي كوفيد 19.

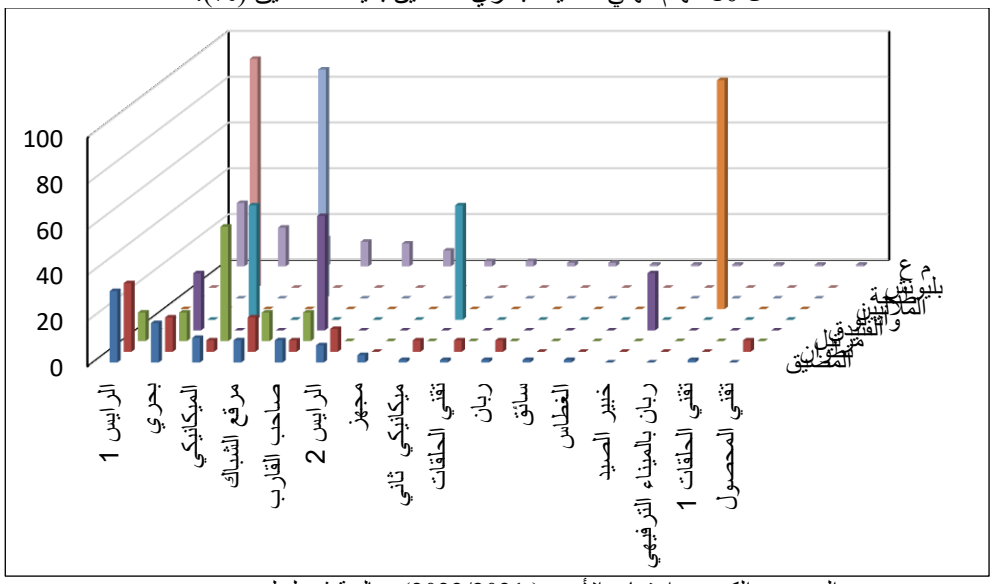
3.2 مهني الصيد البحري بميناء المضيق (البحارة والمجهزين).

يطلق اسم البحار على الأفراد الذين يزاولون أحد المهام المرتبطة بأحد قطاعات الصيد البحري (تقليدي، ساحلي، أعالي البحار). اتضح تنوع وتعدد المهام المرتبطة بهذه المهنة، والتي قاربت 16 مهمة. احتل العديد من المهام مكانة مهمة ضمن البنية المهنية لرجال الصيد البحري العاملين بميناء المضيق، منها مهمة الرايس الأول ب 28%، ثم مهمة البحري بـ 17%، فمهمة الميكانيكي بـ 13%. ومهنة مرقع الشباك ب 11%، وصاحب المركب ب 10%، أما مهمة الرايس الثاني فمثلت 7% (الشكل 10).

وتحتل المهام الأخرى مكانة ضعيفة من حيث تواجدها لا من حيث فعاليتها، من هذه المهام نجد المجهز والميكانيكي الثاني وتقني الحلقات والربان....

يرجع تعدد مهام المتدخلين في عملية الصيد البحري إلى طبيعة هذا النشاط، والذي يستدعى تكامل كل التخصصات. والاختلاف في النسب راجع إلى المكانة التي يحتلها كل تخصص، ضمن النسيج المهني لهذا القطاع. والملفت للنظر المكانة التي أصبحت تحتلها مهمة مرقع الشباك، وتفسير ذلك بالحاجة إليه، لأن الشباك تتعرض للتمزيق، بفعل توالي هجمات سمك النكرو (الدلفين الأسود) وهي غالية.

الشكل 10 مهام مهني الصيد البحري العاملين بميناء المضيق (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2022/2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

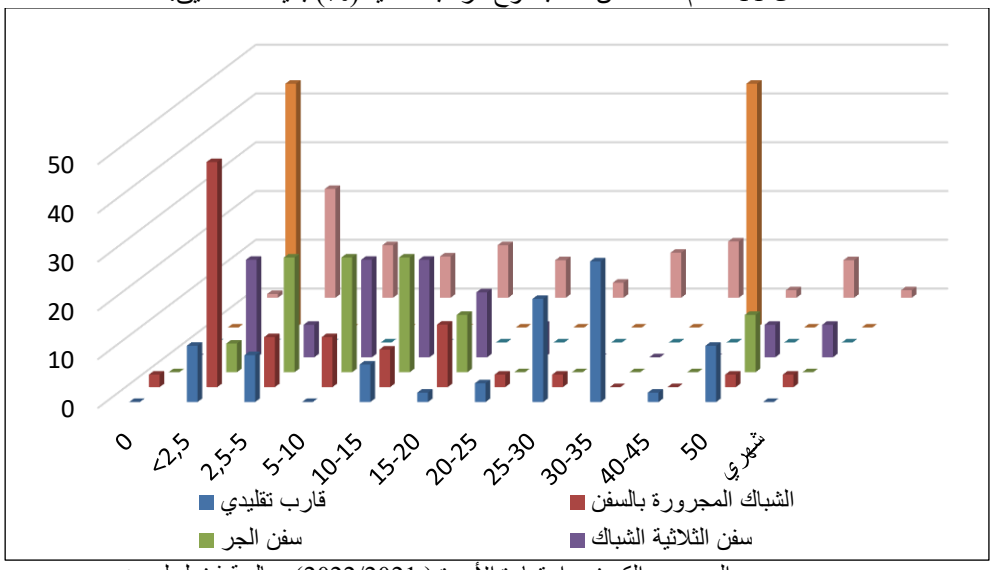
3.3 يختلف توزيع الحصص حسب نوع مركب الصيد.

تخصص حصة من قيمة الإنتاج من الصيد لفائدة مراكب الصيد التقليدي والساحلي، عموما، نجد 52% من مراكب الصيد بميناء المضيق تخصص لها حصة ضعيفة تتراوح ما بين 2,5 و 15%، و 20% منها تخصص لها حصة متوسطة تتراوح ما بين 15 و 30%، النسبة الباقية من مراكب صيد ميناء المضيق تستفيد من حصة كبيرة تتراوح ما بين 30 و 50% (الشكل 11).

يلاحظ اختلاف بين مراكب الصيد التقليدي والصيد الساحلي في مدى الاستفادة من نظام الحصص. فيما يتعلق بقوارب الصيد التقليدي النشيطة بالميناء نجد 29% منها تخصص لها حصة ضعيفة تتراوح ما بين 2,5 و 15%، و 27% من هذه القوارب تستفيد من حصة متوسطة تتراوح ما بين 15 و 30%، والنسبة الباقية تستفيد من أعلى حصة وتتراوح ما بين 30 و 50% (الشكل 11).

إذا كان الاختلاف في توزيع الحصص بين مراكب الصيد التقليدي، فلا بد من وجود اختلاف بين أنواع سفن الصيد الساحلي. إن 67% من السفن ذات الثلاثية الشباك ذات الشباك المجرورة تستفيذ من حصة تتراوح ما بين 2,5 و 15%، وهي حصة ضعيفة، و 20% من هذه السفن تستفيد من حصة متوسطة تتراوح ما بين 15 و 30%، والنسبة الباقية تستفيد من أكبر حصة وتتراوح ما بين 30 و 50%. أما السفن ذات الشباك السينية، فالنصف تخصص له حصة 3%، والنصف الآخر تخصص له حصة ما بين 40 و 50% (الشكل 11).

الشكل 11 نظام الحصص حسب نوع مركب الصيد (%) بميناء المضيق.



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2022/2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

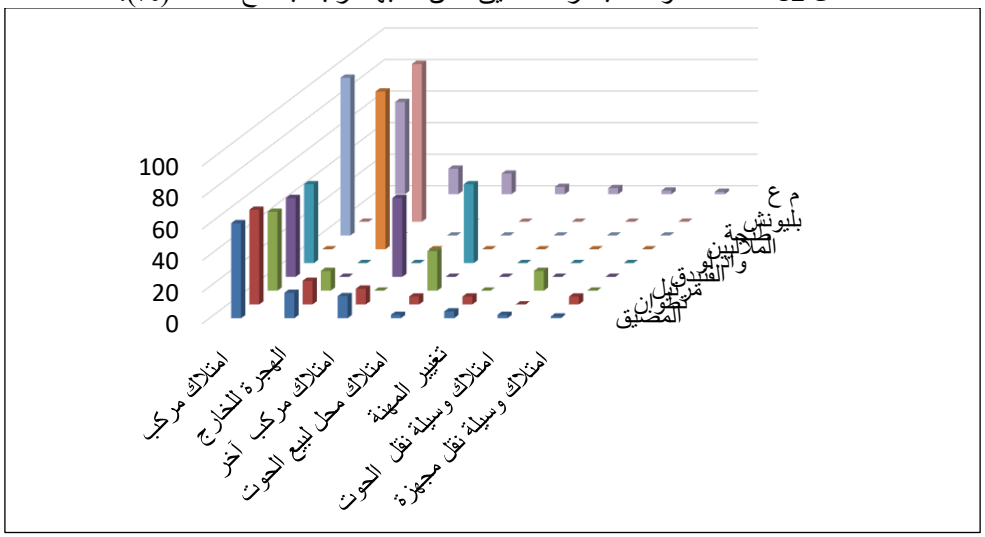
يرجع الاختلاف في توزيع الحصص إلى عدة عوامل، من أبرزها نوع مركب الصيد، إذ يمكن التمييز بين مراكب الصيد التقليدي والصيد الساحلي. ويمكن التمييز في هذه الأخيرة بين ثلاثة أنواع بميناء المضيق رغم قلة عددها، وحسب نوع الشباك وتجهيزات المركب ومصاريف الصيانة والتجهيز. كما تجب الإشارة إلى مبادئ الاتفاق بين مالك المركب وباقي البحارة بمختلف تخصصاتهم على حصة المركب.

3.4 طموحات البحارة ومجهزي الصيد البحري بالمضيق.

تختلف طموحات البحارة العاملين بميناء المضيق. ف 58% يرغبون في امتلاك مركب للصيد، و 16% يرغبون في الهجرة إلى الخارج، في حين نجد 13% يرغبون في امتلاك مركب أخر، والنسبة الباقية أي 12% يطمحون إلى امتلاك محل لبيع الأسماك، ومنهم من يطمح إلى تغيير المهنة ومنهم من يرغب في امتلاك وسيلة نقل السمك مجهزة.

نظرا لكون أغلب المستجوبين من البحارة يقطنون بالمضيق، ف 60% لهم الرغبة في امتلاك مركب، و 16% يرغب في الهجرة و 14% لهم الرغبة في امتلاك مركب آخر. الطموحات الأخرى لدى البحارة المضيقيين تشكل نسبة قليلة تمثل 10% (الشكل 12).

الشكل 12 تختلف طموحات بحارة المضيق، لكن أغلبها مرتبط بقطاع السمك (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2023) معالجة ذ نبيل لحسن.

يمكن تفسير ارتفاع نسبة البحارة الطامحين في امتلاك مركب لقيمتها، أكثر من 50% من قيمة إنتاج الصيد، ولظروف العمل الصعبة، إضافة الرغبة إلى الهجرة إلى الخارج.

ما يتعلق بدور نظام المحاصصة، قد يتعرض البحار بميناء المضيق، كغيرهم من العمال، للمعاناة لعدم دفع أجورهم أو عدم دفعها في الوقت المحدد، لسبب أو آخر. إلا أنهم قد يواجهون مشاكل خاصة، بالنظر لطريقة دفع الأجر لدى كثير من بحارة المضيق.

3.5 مدخول شغيلة قطاع الصيد.

يعتبر البحار من الفئات الاجتماعية الفقيرة في المغرب، بحكم أنه لا يتوفر على مدخول شهري قار، بل يعتمد في دخله على نظام المحاصصة. ومدخوله مرتبط بحجم الكمية المصطادة، حسب ظروف الطقس **"التيمبو"**.

يتميز نظام الأجر بالصيد الساحلي والتقليدي بنظام الحصص، عكس بحارة الصيد بأعالي البحار الذين يتحصلون على أجور شهرية قارة. ونظام الحصص المعمول به في جميع الموانئ المغربية، يرجع أصله إلى فترة المغامرات الكبرى للقراصنة، الذين يقسمون الغنائم بين البحارة والرؤساء عن طريق الحصة. وقد تم إدخال نظام المحاصصة للمغرب سنة 1912 من طرف الصيادين الفرنسيين والإسبان والبرتغاليين الذين استقروا في المغرب مع الحماية (حيدر، 2016).

3.5.1 أجور بحارة المضيق تتحكم فيها مردودية العمل.

صرح 31% من البحارة، العاملين بميناء المضيق، أنهم يحصلون على نسبة 5% من حجم المصيد، بينما 26% نسبة حصتهم ما بين 5 و 20%، و 24% من نسبتهم ما بين 20 و 35%،

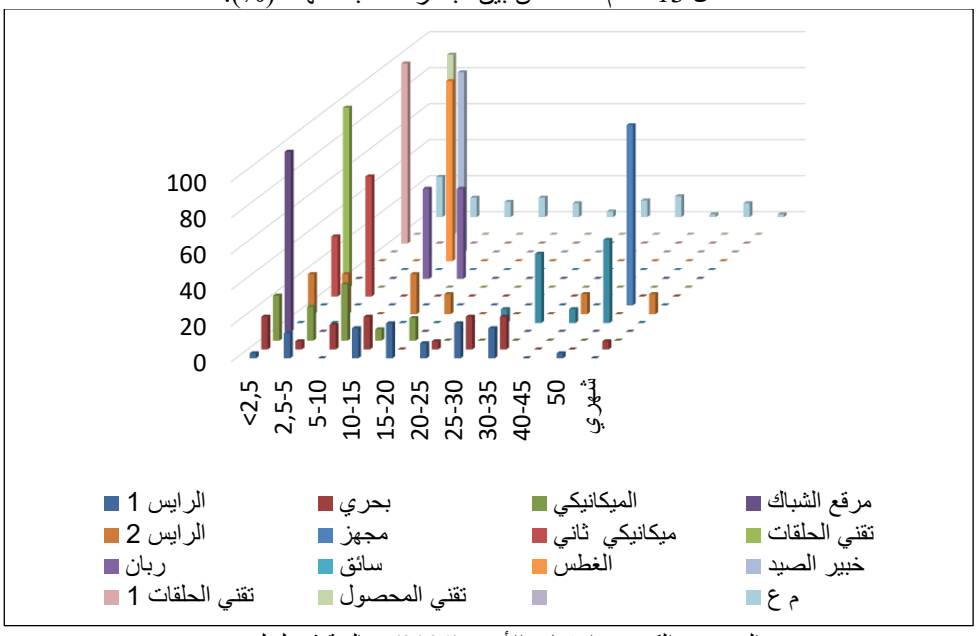
والنسبة الباقية 15% يتراوح نصيبها ما بين 40 و 50%. وتم تسجيل حالة واحدة[1] تتقاضى أجرها شهريا.

يرجع الاختلاف الواضح في توزيع الحصص بين بحارة ميناء المضيق إلى عدة عوامل، تتجلى في :

- طبيعة الصيد البحري : في الصيد التقليدي، غالبا ما يشارك ثلاثة بحارة في عملية صيد واحدة، وهو ما يفسر ارتفاع نسبة الثلث في نظام الحصص. أما في حالة الصيد الساحلي فعملية الصيد تحتاج لعدد كبير من البحارة بمختلف تخصصاتهم، لذلك فالنسبة تقل كلما تزايد عدد البحارة (العمل الميداني).
- طبيعة التخصص : تساهم طبيعة التخصص أو نوع المهمة، التي يقوم بها البحار، ويزيد من تدني نسبة الحصص خصم 50%، لصاحب المركب أو المجهز، واستخلاص مصاريف عملية الصيد.

فيما يتعلق بتوزيع الحصص بين البحارة، بين العمل الميداني دور التخصص، فمثلا مهمة صاحب القارب سواء في الصيد التقليدي أو الساحلي تحصل على نسبة تتراوح ما بين الربع والنصف من كمية المصيد، و46% منهم يحصلون على 50% من الحصة، و 46% من أصحاب القوارب تتراوح حصتهم ما بين 30 و 45%، النسبة الباقية من أرباب المراكب 8% نصيبها يتراوح ما بين 25 و 30% (الشكل 13).

الشكل 13 نظام الحصص بين البحارة حسب المهمة (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

[1] شاب يشتغل مراقب (حارس) في المركب، ويتخذ المركب مقرا له.

فيما يتعلق بمهمة الرايس 1، نظرا لمكانته في عملية الصيد، نجده حاضرا في جل فئات نظام الحصص ولو بشكل متفاوت، حيث نجد 34% من الرياس 1 بميناء المضيق تقل نسبتهم عن 15% من قيمة المصيد، و 47% منهم يحصلون على صحة تتراوح ما بين 15 و 30% من قيمة المصيد، النسبة الباقية منهم حصتها ما بين 30 و 50%. ونجد تخصصات أخرى، رغم دورها ضمن نسيج البنية المهنية للبحارة، إلا أنها تستفيد بأقل من 2,5% من قيمة المصيد (الشكل 13).

تتأثر قيمة الحصة من الإنتاج لدى البحارة أولا بطبيعة التخصص، وعدد البحارة العاملين في المركب الواحد، وثانيا بسبب استخلاص مصاريف الشحن، حسب نوع الصيد (تقليدي، ساحلي)، إضافة إلى عوامل أخرى ترتبط بحالة البحر وطبيعة ظروف الطقس (توقف عملية الصيد أثناء هبوب رياح الشرقي) وبمدة جولة الصيد ووفرة المنتوج وقيمته في السوق المحلية والجهوية، وأيضا حسب التجهيزات والتقنيات المعتمدة في عملية الصيد (الشكل 6).

3.5.2 مداخيل البحارة ومجهزي الصيد بالمضيق حسب المهمة.

شكل مدخول أسر البحارة أحد العناصر الصعبة في الدراسة، نظرا لحساسية الموضع لدى معظم الفئات الاجتماعية، مما جعل أجوبتهم تتميز بالتحفظ أحيانا، وعدم التصريح بالقيمة الحقيقية للمدخول الشهري.

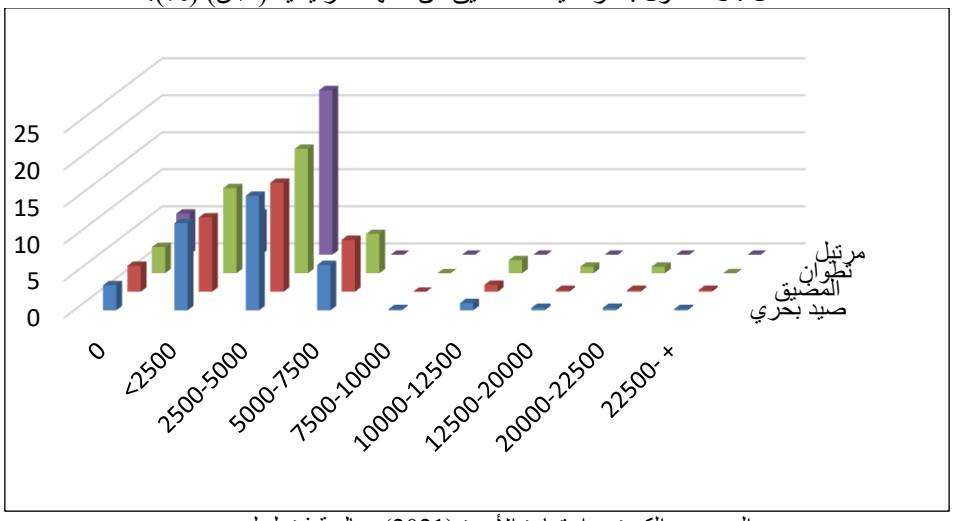
- **مدخول مهني الصيد البحري من المهنة الرئيسية :**

يختلف الدخل الشهري من المهنة الرئيسية لمهني الصيد بميناء المضيق. إن 31% من البحارة يقل دخلهم الشهري عن 5000 د، و 6% ما بين 5000 و 10000 د، و 2% يزيد مدخولهم عن 10000 د.

مجاليا، يتسم الدخل الشهري للبحارة من المهنة الرئيسية بالتفاوت، فالذين يقل دخلهم الشهري من المهنة الرئيسية عن 5000 د بلغوا 28% عند البحارة المضيقيين و 23% عن البحارة التطوانيين و 33% عند المرتيليين. أما البحارة الذين يتراوح مدخولهم من المهنة الرئيسية ما بين 5000 و 10000 د، فنسبتهم ضعيفة 7% لدى بحارة المضيق، و 15% عند الفنيدقيين، والذين يزيد دخلهم عن 10000 د نسبتهم ضعيفة في كل المراكز الحضرية (الشكل 14).

يمكن تفسير سيادة البحارة الذين يقل دخلهم الشهري من المهنة الرئيسية عن 5000 د، أولا إلى طبيعة المهنة المرتبطة بوفرة المنتوج السمكي، وثانيا العامل التنظيمي الذي بموجبه تتدخل السطلة والمؤسسات المكلفة بتسيير هذا القطاع في تحديد فترة الصيد ونوع السمك والكمية المصطادة (الكوطا)، إضافة إلى مهمة البحري في عملية الصيد (الشكل 10) ونصيب البحار ضمن نظام المحاصصة المعمول به في تقسيم مدخول الكمية المصطادة (الشكل 13). وترجع قلة نسبة المهنيين الذين يزيد مدخولهم عن 10000 د، لكون عدد المجهزين وأرباب المراكب الذين يستفيدون من حصة المركب ضمن نظام الحصص قليل.

الشكل 14 مدخول بحارة ميناء المضيق من المهنة الرئيسية (د/ش) (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

- **الدخل الفردي لدى مهني الصيد البحري بميناء المضيق :**

يعتبر الدخل الفردي مسألة أساسية لفهم حقيقة توزيع الموارد على الأسر، حسب عدد أفرادها.

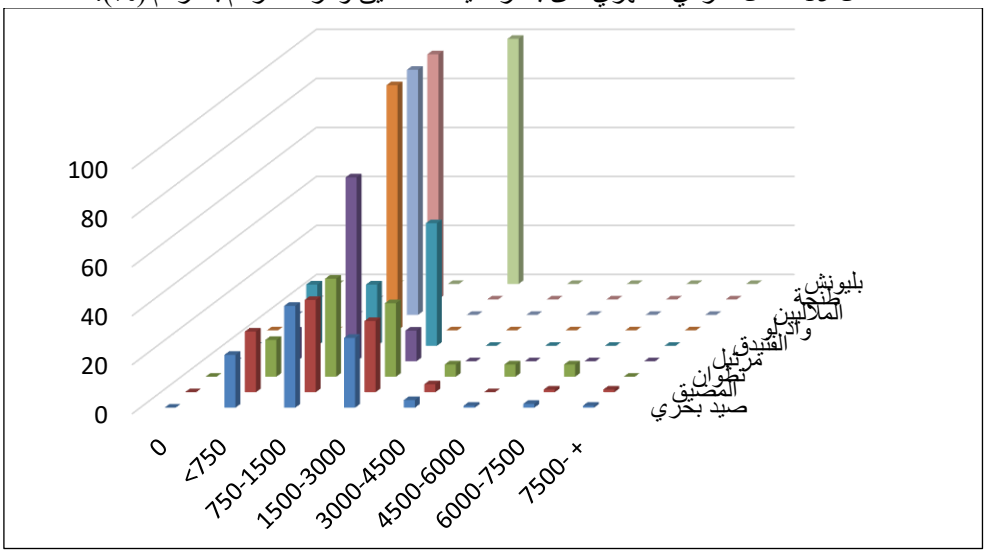
يختلف الدخل الفردي بين مهني الصيد البحري، حيث يسود البحارة الذين يقل دخلهم الفردي في الشهر عن 1500، بـ 63%، ونجد 32% منهم يتراوح دخلهم الشهري ما بين 1500 و 4500 د. وقلة من البحارة يزيد دخلهم عن 4500 د، بلغت نسبتهم 3% (الشكل 15).

على المستوى المجالي، يظهر التشابه بين البحارة الوفدين للعمل في ميناء الصيد من كافة المراكز الممثلة (الشكل 2)، بسيادة البحارة الذين يقل دخلهم الفردي عن 1500 د/ش. وهناك اختلاف بين البحارة الذين يتراوح دخلهم الفردي ما بين 1500 و 4500 د/ش، إذ تراوح ما بين 32 و 35% عند البحارة المضيقيين والتطوانيين، وقدر بـ 50% عند البحارة الفنيدقيين، و 13% عند البحارة المرتيليين (الشكل 15).

ترجع سيادة البحارة الذين يقل دخلهم الفردي عن 1500 د، إلى طبيعة القطاع أولا، ثم مهمة البحار، بالإضافة إلى المردودية الانتاجية ونظام الحصص المعمول به عند البحارة (الشكل **11**)، والذي يتم بعد خصم المصاريف، وإلى تراجع الثروة البحرية، جراء الاستنزاف المفرط. ولتنامي سمك الدلفين الأسود، وما يلحقه من خسائر بشباك الصيد، تدنت عدد جولات الصيد، وقد تتوقف لمدة طويلة، حتى يتم ترقيع الشباك، هذا إلى جانب الإجراءات التنظيمية، التي تتخذها السلطة في تحديد نوعية وكمية الإنتاج الصيدي وفترة الصيد.

يمكن أن نستنتج من خلال ضعف المدخول الشهري لدى مهني الصيد البحري وأسرهم، أن هذه الفئة المهنية تعيش ظروفا صعبة.

الشكل 15 الدخل الفردي الشهري لدى بحارة ميناء المضيق وأفراد أسرهم بالدرهم (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

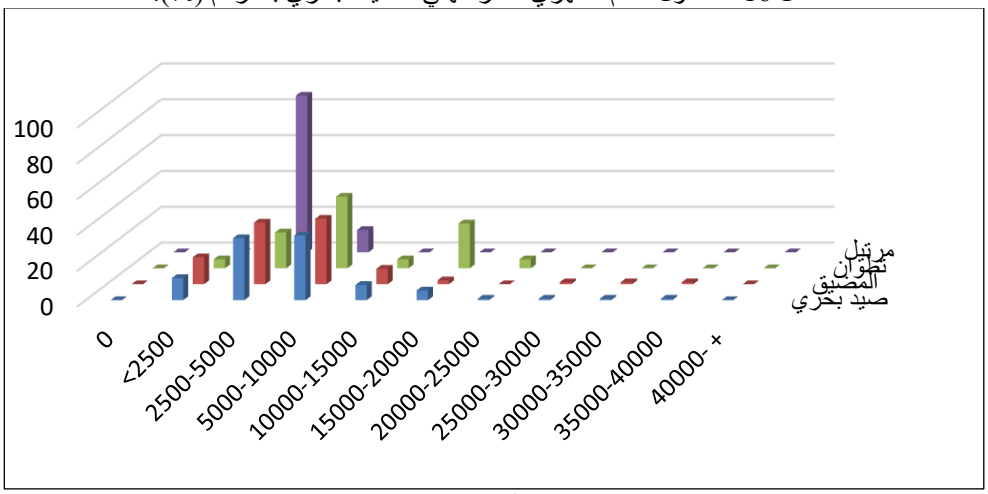
3.5.3 مداخيل أسر البحارة ومجهزي الصيد بالمضيق.

يظهر الاختلاف في توزيع الدخل العام لأفراد الأسرة لدى أسر مهني الصيد البحري بميناء المضيق. هناك تقارب بين الأسر التي دخلها العام يقل عن 5000 د/ش والتي يتراوح ما بين 5000 و 15000 د/ش، إذ بلغت نسبتها على التوالي 47 و 45%، أما الأسر التي يزيد عن 15000 د/ش فتمثل 8%.

على مستوى التوزيع المجالي للمدخول العام لأسر مهني الصيد البحري، يلاحظ التشابه بين أسر البحارة المضيقيين والمرتيليين بسيادة الدخل العام للأسرة الذي يقل عن 5000 د/ش، وسيادة التشابه أيضا بين أسر البحارة المضيقيين والتطوانيين في قيمة الدخل العام للأسرة والذي يتراوح ما بين 5000 و 10000 د بـ 45% لكل منها. ويظهر الاختلاف بين أسر البحارة التي يزيد دخلها العام عن 15000 د، إذ بلغت نسبته عند الأسر المضيقية 5% وبلغت عند الأسر التطوانية 30% (الشكل 16).

يظهر ضعف المدخول العام لأسر مهني الصيد البحري. هذا الضعف يمكن تفسيره بطبيعة المهنة الرئيسية، والتي تخضع لضوابط طبيعية مرتبطة بوفرة المنتوج السمكي وأحوال الطقس التي توقف رحالات الصيد (رياح الشرقي)، وضوابط تنظيمية جراء تحديد السلطات، المكلفة بتسيير هذا القطاع، لكمية ونوع الصيد وتحديد الفترة الزمنية، أضافة إلى أن باقي أفراد الأسرة يعملون في الأنشطة والخدمات المرتبطة بالقطاع السياحي، المرتكز على السياحة الشاطئية الموسمية، أو يعملون كمياومين في قطاعات أخرى كالبناء والتجارة.

الشكل 16 المدخول العام الشهري لأسر مهني الصيد البحري بالدرهم (%).



المصدر : الكريني، استمارة الأسرة (2021) معالجة ذ نبيل لحسن.

الخاتمة

أظهرت نتائج التحليل الميداني أن واقع الصيد الساحلي والتقليدي بميناء المضيق يعكس هشاشة مهنية واضحة على المستويين الاقتصادي والاجتماعي. فقد تراجعت الثروة السمكية بفعل الاستغلال المفرط والعشوائي للمصايد، إضافة إلى التلوث البحري الناتج عن الأنشطة الصناعية والسياحية، مما أثر سلبا على مردودية الرحلات البحرية والدخل اليومي للبحارة. ورغم تدخل الدولة بتوسيع ميناء المضيق سنة 2009 في إطار المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، لم تحقق هذه الجهود النتائج المرجوة، على مستوى تحسين ظروف العيش والاستقرار المهني والاجتماعي للبحارة.

وبين التحليل الميداني أن النشاط الصيدي يعاني من جملة من الإكراهات الاقتصادية، أهمها ضعف التجهيزات الأساسية بالميناء، مثل الأرصفة، وسائل التفريغ، والتخزين، إضافة إلى تهالك جزء من أسطول الصيد التقليدي والساحلي. وقد أدى ذلك إلى صعوبة تحسين مردودية الرحلات البحرية، وزيادة تكاليف الصيد، ما انعكس مباشرة على مستوى دخل البحارة، وجعل الغالبية منهم يعيشون في حالة من الهشاشة الاقتصادية. كما تضاف إلى هذه التحديات تقلبات الأسواق وعدم انتظام الطلب على المنتجات السمكية، مما يزيد من عدم استقرار الدخل ويقلص من قدرة البحارة على التخطيط المالي المستدام.

أما الجانب الاجتماعي، فقد أبرزت الاستمارة الميدانية أن العديد من البحارة يواجهون مشاكل تتعلق بالحماية الصحية والاجتماعية. فضعف التغطية الصحية، وعدم استفادتهم الكاملة من خدمات الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي، يزيد من هشاشتهم أمام الحوادث المهنية، ويجعلهم مضطرين للعمل رغم الإصابات أو الأمراض، مما يفاقم آثار هذه الحوادث على صحتهم وقدرتهم على العمل. كما لوحظ انتشار نسب عالية من الأمية وضعف التكوين المهني بين البحارة، مما يحد

من قدرتهم على اكتساب مهارات جديدة في مجالات السلامة البحرية، الصيانة، أو تربية الأحياء البحرية، وبالتالي يزيد من المخاطر المهنية ويحد من فرص تحسين الوضع الاقتصادي.

تؤكد النتائج أن تراجع الثروة السمكية يمثل أحد أبرز العوامل الاقتصادية التي تزيد من صعوبة العمل، إذ يؤدي الاستغلال المفرط وعدم احترام فترات الراحة البيولوجية إلى انخفاض حجم المنتوج، مما يقلص الدخل الفردي ويزيد من الاعتماد على العمل لساعات طويلة في ظروف صعبة. كما أن هذه التحديات الاقتصادية تتقاطع مع المشاكل الاجتماعية، حيث تؤثر مباشرة على جودة الحياة، استقرار الأسر، وفرص التكوين والتأمين الصحي. بالتالي، فإن الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية مترابطة بشكل وثيق، ويعكس كل منهما تأثيره على الآخر في تشكيل هشاشة مهنيي الصيد.

كشفت الدراسة، أيضا، أن تدخلات الدولة، رغم أهميتها، لم تكن كافية لتجاوز هذه الاختلالات البنيوية. فقد بدأت تجارب تربية الأحياء البحرية في ميناء المضيق لتعويض النقص في الموارد السمكية وتحسين مردودية الصيد، لكنها تبقى محدودة دون استراتيجية شمولية تشمل تحسين التجهيزات المينائية، تعزيز التغطية الصحية والاجتماعية للبحارة، وتطوير برامج تكوين مهني مستدامة. ويصبح من الضروري اعتماد مقاربة تنسيقية بين مختلف الفاعلين العموميين والخاصين، لضمان إدماج الاقتصاد الأزرق ضمن التنمية المحلية، ووضع البحار والمجهزين في قلب أي استراتيجية تطويرية.

إن النتائج الميدانية تؤكد أن أي تدخل فعال في قطاع الصيد البحري لا يمكن أن يقتصر على بعد واحد، بل يجب أن يدمج بين تحسين الدخل، ضمان الحماية الصحية والاجتماعية، تطوير التكوين المهني، وتقليل المخاطر المهنية. فصعوبة ظروف العمل لا تنبع فقط من طبيعة المهنة، بل هي نتاج تفاعل معقد بين المحددات الاقتصادية والاجتماعية، والتحديات البيئية، وضعف التجهيزات، وهو ما يجعل المنهج النسقي ضرورة لفهم هذه الظاهرة بشكل شمولي.

باختصار، تعكس صعوبة العمل في ميناء المضيق هشاشة مزدوجة : اقتصادية تتمثل في ضعف الدخل ومحدودية الموارد، واجتماعية ترتبط بضعف التغطية الصحية والاجتماعية، ونقص التكوين المهني. وهذا التداخل بين الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية يشكل مؤشرا واضحا على الاختلالات البنيوية للمنظومة المينائية، ويؤكد على أهمية اعتماد استراتيجيات شاملة ومستدامة لتحسين ظروف عمل البحارة وتعزيز استقرارهم المهني والاجتماعي.

البيبليوغرافيا :

جريدة المناضل، موناصير إبراهيم، أضواء على جحيم ظروف عمال وحياة شغيلة الصيد البحري، 2020/01/20. https://www.almounadila.info/archives/12488، تاريخ الاطلاع، 2023/12/12.

جيب عماد، 2021 خصوصيات وإكراهات الصيد بالساحل التطواني، بحث لنيل شهادة الماستر جامعة عبد المالك السعدي، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، المغرب، 188 ص.

حياة غبرة، 1996، قطاع الصيد البحري الساحلي بإقليم تطوان دراسة جغرافية، بحث لنيل شهادة الإجازة في الجغرافية جامعة عبد المالك السعدي، كلية الآداب والعلوم الانسانية، مرتيل المغرب، 197 ص.

حيدر حمدان، 2016، الصيد البحري ورهان التنمية بالأقاليم الجنوبية : حالة ميناء طنطان، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافية، جامعة عبد المالك السعدي، كلية الآداب والعلوم الانسانية، مرتيل، المغرب.

عادل الكريني، 2024، بنية قطاع الصيد الساحلي بميناء المضيق، مجلة منتدى شمال المغرب، العدد 35-36، ص 101- 130.

عادل الكريني، 2025، حوض سمير (عمالة المضيق - الفنيدق) : دراسة نسقية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، 2025، 435 ص.

عواد عبد اللطيف، 1986 الصيد البحري في المغرب، واقع وآفاق، أطروحة لنيل دكتوراه الدولة في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد الخامس، كلية العلوم القانونية والاقتصادية، الرباط، المغرب.

غرفة الصيد البحري المتوسطية https: //cpmm.ma/، 2024/05/29.

المملكة المغربية، المعهد الوطني لظروف الحياة المهنية، 2022.

المملكة المغربية، المكتب الوطني للصيد بالمضيق، 1995.

المملكة المغربية، جماعة المضيق، برنامج عمل جماعة المضيق، 2018.

المملكة المغربية، مندوبية الصيد البحري بالمضيق، 2021.

المملكة المغربية، هيئة مراقبة التأمينات والاحتياط، https: //www.acaps.ma/، 2024/08/13.

المملكة المغربية، وزارة الفلاحة والصيد البحري والتنمية القروية والمياه والغابات http:///www.mpm.gov.ma، 2024/08/13.

المملكة المغربية، وزارة الفلاحة والصيد البحري والتنمية القروية والمياه والغابات–الصيد البحري- 2012، مشروع نجاعة الأداء، المغرب، 122ص.

بالفرنسية

DEPARTEMENT DE LA PECHE MARITIME M'DIQ, Rapport d'activité de 2021.

NABIL L., 2006 - Le Rif Nord-Ouest et les politiques d'aménagement. Thèse d'Etat, soutenue à la FLSH Tétouan, 3 T, Tétouan, Maroc, 1034 p, Thèse.

NABIL L., 2016 - Pour un modèle d'enquête d'aménagement systémique. Revue AFN Maroc N° : 19-20 Décembre 2016, Tétouan, Maroc, pp. 46-83.

NABIL L., 2016 - Techniques de saisie et de traitement de l'enquête en base de données. Revue AFN Maroc N° : 19-20 Décembre 2017, Tétouan, Maroc, pp. 84-101.

فهرسة المواضيع

ظروف عمل صعبة لمهني قطاع الصيد الساحلي بميناء المضيق
(الريف الغربي، المغرب) _____ ***50***
المقدمة. _____ ***52***
1 المنهاج. _____ ***54***
1.1 الإشكالية. _____ **56**
1.2 الأهداف. _____ **56**
1.3 ملء الاستمارات السوسيو-اقتصادية ومعالجة المعطيات. _____ **56**
1.4 تحديد نوع وحجم العينة. _____ **57**
2 الجانب الاجتماعي لبحارة ومجهزي الصيد بميناء المضيق. _____ ***58***
2.1 الجانب الاجتماعي لبحارة ميناء المضيق. _____ **58**
2.1.1 تطور مهني الصيد بميناء المضيق. _____ 58
2.1.2 الأصل الجغرافي لبحارة ومجهزي الصيد بميناء المضيق. _____ 58
2.1.3 فترات نزوح البحارة وأسرهم للعمل في الميناء. _____ 59
2.2 الخصائص المهنية لبحارة ومجهزي ميناء المضيق. _____ **61**
2.2.1 التكوين البحري : المؤسسة ومدة التكوين والتخصص. _____ 61
2.2.2 تقسيم المهام بالمركب. _____ 63
2.3 صحة مهني قطاع الصيد البحري بميناء المضيق. _____ **64**
2.4 أمراض وتعويضاتها لمهني الصيد البحري بميناء المضيق. _____ **65**
2.4.1 الحوادث البحرية بميناء المضيق. _____ 68
2.4.2 التغطية الصحية لمهني الصيد البحري بمديرية الصيد للمضيق. _____ 69
3 الجانب الاقتصادي لبحارة ومجهزي الصيد بميناء المضيق. _____ ***69***
3.1 توزيع البحارة والمجهزين حسب نوع الصيد. _____ **70**
3.2 مهني الصيد البحري بميناء المضيق (البحارة والمجهزين). _____ **70**
3.3 يختلف توزيع الحصص حسب نوع مركب الصيد. _____ **71**
3.4 طموحات البحارة ومجهزي الصيد البحري بالمضيق. _____ **72**
3.5 مدخول شغيلة قطاع الصيد. _____ **73**
3.5.1 أجور بحارة المضيق تتحكم فيها مردودية العمل. _____ 73
3.5.2 مداخيل البحارة ومجهزي الصيد بالمضيق حسب المهمة. _____ 75
3.5.3 مداخيل أسر البحارة ومجهزي الصيد بالمضيق. _____ 77
الخاتمة _____ ***78***