

# **الحركة عبر الحواجز**

**تقرير حول**

**تفبيد حرية حركة الفلسطينيين**

**في الضفة الغربية وقطاع غزة**

الباحث القانوني

عمار دويك

سلسلة التقارير القانونية (5)



Ó جميع الحقوق محفوظة

الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن

رام الله - تشرين الأول 1998

### عناوين مكاتب الهيئة

القدس  
ص.ب 54627 ش.الإذاعة مجمع مخمساس التجاري ط6 شارع الوحدة - مفترق الجلاء  
هاتف: 2986958 - 2987536 - 2-972 عمارة ضبيط - الطابق الثاني  
فاكس: 2987211 - 2-972، ص.ب 2264 هاتف: 824438-7-972  
فاكس: 845019 - 7 - 972

E-mail: [piccr@palnet.com](mailto:piccr@palnet.com)

Internet: <http://msanews.my.net.net/gateway/piccr>

## المحتويات

رقم  
الصفحة

1

المقدمة

3

الفصل الأول: الحركة بين المناطق المحتلة سنة 1967 وإسرائيل.

المبحث الأول: الحركة بين المناطق المحتلة وإسرائيل من سنة

3

1967 وحتى 1993.

3

أولاً: الحركة بين الضفة الغربية وإسرائيل.

7

ثانياً: الحركة بين قطاع غزة وإسرائيل.

9

ثالثاً: تقييم حرية الحركة بين المناطق المحتلة وإسرائيل.

المبحث الثاني: الحركة بين المناطق الفلسطينية المحتلة وإسرائيل

11

في ظل الإتفاقية الفلسطينية الإسرائيلية.

11

أولاً: أشكال جديدة من الإغلاق.

ثانياً: صلاحيات إسرائيل في إغلاق الأراضي المحتلة في

13

ظل الإتفاقية الفلسطينية الإسرائيلية.

15

ثالثاً: الإغلاق والقانون الدولي الإنساني.

20

رابعاً: الإغلاق والقانون الدولي لحقوق الإنسان.

24

خامساً: آثار الإغلاق.

27	الفصل الثاني: الحركة بين الضفة الغربية وقطاع غزة - "الممر الآمن". تمهيد، لمحة تاريخية عن الممر الآمن.
30	المبحث الأول: ترتيبات الممر الآمن واستخداماته.
30	أولاً: ترتيبات المرور الآمن في الإتفاقية.
36	ثانياً: إستخدامات الممر الآمن الحالية.
40	المبحث الثاني: مفاوضات الممر الآمن
40	أولاً: معوقات الممر الآمن.
44	ثانياً: الممر الآمن في المفاوضات النهائية.
48	الفصل الثالث: الحركة إلى الخارج (المعايير الدولية).
48	المبحث الأول: المعايير الدولية قبل الإتفاقية
51	المبحث الثاني: المعايير الدولية بعد الإتفاقية الفلسطينية الإسرائيلية
51	أولاً: المعايير المتفق عليها
56	ثانياً: المعايير غير المتفق عليها
60	الخاتمة

تعزيزاً لخدمة هدفها الساعي إلى تثبيت مبدأ سيادة القانون وحماية حقوق المواطن في البلاد، تقوم الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن بالعديد من المهام والنشاطات والبرامج المتعددة. ويقف على رأس عملها متابعة شكاوى المواطنين وحلّها بما يصون حقوقهم ويحافظ على حرياتهم. كما تقوم الهيئة بتنفيذ برنامج لتطوير القوانين الفلسطينية، وآخر للتوعية الجماهيرية.

ومن خلال متابعة الهيئة لأعمالها، وبناءً على خبرتها وملاحظة العاملين فيها، يقوم القسم القانوني باستخلاص مواضيع ذات أهمية خاصة ويُقدّم بشأنها مداخلَةً قانونية تُنشر على هيئة تقرير خاص ضمن مشروع يحمل عنوان سلسلة التقارير القانونية. وتهدف هذه السلسلة إلى إلقاء الضوء على المواضيع التي تتابعها، لما تعتقد أن لها من أهمية خاصة، من ناحية. ومن ناحية أخرى، تهدف الهيئة أيضاً من هذه السلسلة توعية المواطن بشكل عام بهذه المواضيع وإظهار أثرها عليه.

## الحركة عبر الحواجز

### تقرير حول تقييد حرية حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة

#### المقدمة:

تعالج هذه الدراسة ثلاثة مواضيع قد تبدو مختلفة ومتمايزة عن بعضها البعض، وهي حرية الحركة بين المناطق الفلسطينية المحتلة سنة 1967 (الضفة الغربية وقطاع غزة) وإسرائيل، وحرية الحركة بين المناطق المحتلة والخارج، وحرية الحركة بين الضفة الغربية وقطاع غزة (الممر الآمن). ورغم اختلاف هذه المواضيع إلا أنها في حقيقتها مواضيع مترابطة تجمعها في المحصلة إشكالية واحدة وهي رغبة سلطات الاحتلال في السيطرة على سكان المناطق المحتلة، كما أن هذه المواضيع ورغم تمايزها تندرج جميعاً ضمن إطار واحد وهو حرية الحركة والتنقل للمواطنين الفلسطينيين.

في هذا البحث سنتناول المراحل والمحطات الرئيسية التي مرتّ بها حرية حركة المواطنين الفلسطينيين منذ بداية الاحتلال، وكيف استغل الاحتلال الإسرائيلي الأوامر العسكرية كأدوات قانونية في تقييد حرية حركة المواطنين الفلسطينيين والسيطرة عليهم، كما سنتناول تأثير الاتفاقيات الموقعة بين الجانبين الفلسطيني والإسرائيلي على صلاحيات إسرائيل في تقييد حرية حركة المواطنين الفلسطينيين.

تركز هذه الدراسة بشكل أساسي على الجانب القانوني، من حيث استعراض النصوص المتعلقة بالموضوع وتحليلها مع إبراز البعد السياسي لبعض هذه النصوص والنتائج المترتبة على التطبيق العملي لهذه النصوص خصوصاً من الناحية الإنسانية. وسنعالج صلاحيات إسرائيل في تقييد حرية حركة الفلسطينيين في ضوء القانون الدولي الإنساني وقواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان.

اعتمدت الدراسة بشكل أساسي على المصادر الأولية من أوامر عسكرية ونصوص الاتفاقيات الفلسطينية الإسرائيلية، بالإضافة إلى مقابلات مع بعض المفاوضين الفلسطينيين المعنيين بموضوع الممر الآمن.

نأمل من خلال هذه الدراسة تسليط الضوء على حق أساسي من حقوق الإنسان وهو الحق في حرية التنقل والسفر



## الفصل الأول الحركة بين المناطق المحتلة وإسرائيل

ونتناول هنا الحركة بين المناطق المحتلة وإسرائيل من سنة 1967 وحتى 1993م في مبحث أول، ثم الحركة بين المناطق الفلسطينية المحتلة وإسرائيل في ظل الاتفاقية الفلسطينية الإسرائيلية في مبحث ثانٍ.

### المبحث الأول: الحركة بين الضفة الغربية وقطاع غزة وإسرائيل في ظل الاحتلال الإسرائيلي (من 1967 - أيلول 1993):

نتناول في هذا المبحث المراحل التي مرّت بها حرية الحركة بين المناطق الفلسطينية المحتلة سنة 1967 وإسرائيل، وسنقوم بمعالجة الضفة الغربية وقطاع غزة بشكل منفصل بسبب وجود بعض الاختلاف في المراحل التي مرّت بها كل منطقة. وفي نهاية المبحث سيتم تقييم حرية الحركة في ظل الاحتلال الإسرائيلي أو بالأحرى قبل توقيع اتفاقات السلام.

#### أولاً: الحركة بين الضفة الغربية وإسرائيل:

في اليوم الأول من احتلال إسرائيل للضفة الغربية وقطاع غزة أعلن ما يسمى قائد قوات جيش الدفاع في المنطقة نظام منع التجول على جميع أنحاء المنطقة<sup>1</sup>، ومنعت جميع وسائل النقل من التحرك، وذلك بموجب المنشور العسكري رقم (1)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> خضعت الضفة الغربية لحكومة عسكرية تابعة لقيادة المنطقة الوسطى في الجيش الإسرائيلي، أما قطاع غزة فقد وقع تحت الاحتلال هو وصحراء سيناء واخضع لما يسمى قيادة جيش الدفاع في منطقة غزة

وأعطت تعليمات الأمن الصادرة بموجب المنشور رقم (3) الصادر في الأيام الأولى من الاحتلال الصلاحية لقادة المناطق العسكريين أن يعلنوا بموجب أمر عسكري عن كل مساحة أو مكان كمساحة مغلقة، ومن يدخل إلى المساحة المغلقة أو يخرج منها خلال المدة التي يكون فيها أمر الإغلاق سارياً بدون تصريح خطي صادر عن القائد العسكري يتهم بارتكاب جرم بموجب هذا الأمر<sup>2</sup>.

واستناداً إلى المادة 70 المذكورة أصدر القائد العسكري لمنطقة الضفة الغربية الأمر رقم (5) الذي اعتبر جميع الضفة الغربية منطقة مغلقة يحظر الدخول إليها، وكل من يخالف الأمر يعاقب بالحبس حتى خمس سنوات. ويلاحظ أن الأمر رقم (5) حظر الدخول إلى الضفة الغربية من منطقة تقع خارجها لكنه لم يحظر الخروج منها، ولعل سبب ذلك هو رغبة سلطات الاحتلال في تشجيع حركة الهجرة والنزوح إلى الأردن في أعقاب الحرب.

ثم صدر في 13/6/1967 الأمر العسكري رقم (18) وعدّل الأمر السابق بحيث أجاز الدخول إلى الضفة الغربية، لكن بتصريح من القائد العسكري، ولم ينصّ على حظر الخروج منها. وفي 2/7/1967 صدر الأمر العسكري رقم (34) وألغى الأمر رقم (5) وتعديلاته ونص على اعتبار الضفة الغربية منطقة مغلقة، وذلك استناداً للصلاحية المخولة بموجب المادة (70) من الأمر بشأن تعليمات الأمن. وبالتالي فإن الخروج والدخول من وإلى الضفة الغربية سيكون بحاجة إلى تصريح

---

وشمال سيناء، وهذه القيادة كانت تتبع لقيادة المنطقة الجنوبية في الجيش الإسرائيلي. ويقوم بالتنسيق بين القيادتين ما يسمى بمنسّق شؤون المناطق.

<sup>1</sup> المنشور العسكري يقابل القانون الأساسي.

<sup>2</sup> م/70 من تعليمات الأمن، المنشور العسكري رقم 3، 7 حزيران 1967.

من القائد العسكري. وظلّت عملية خروج الفلسطينيين سكان الضفة الغربية إلى إسرائيل تتم بعد حصولهم على تصاريح خاصة من القائد العسكري.

وبعد هذا التشديد في الدخول والخروج، والذي أملتّه رغبة السلطة المحتلة في ضبط السيطرة على المناطق المحتلة وسكانها، جاءت مرحلة التسهيل في عملية دخول سكان الضفة الغربية إلى إسرائيل. ففي شهر نيسان سنة 1968 أصدر قائد منطقة الضفة الغربية العسكري التصريح العام رقم (5)، وهو تصريح عام لسكان الضفة الغربية بالخروج إلى إسرائيل، بحيث يجوز لكل ساكن في الضفة الغربية أن يخرج إلى إسرائيل دون حاجة إلى تصريح شخصي بالخروج، بشرط ألا يمكث خارج المنطقة (الضفة الغربية) إلا ضمن الوقت الواقع بين الساعة الخامسة صباحاً والواحدة بعد منتصف الليل، وألا ينقل محل سكنه من المنطقة، وألا يفتح أو يدير في إسرائيل مهنة تجارية (حسب مدلولها في الأمر بشأن حظر ممارسة المهن)، وألا يعمل في إسرائيل إلا ضمن العمل الذي أرسل إليه من قبل مكتب العمل في منطقتة. ثم استبدل هذا التصريح العام بتصريح عام آخر في 1971/7/1 بحيث استثنيت منطقة إيلات من التصريح العام وأصبح الدخول إليها بحاجة إلى تصريح خاص.

وتعود سياسة التسهيل في الدخول إلى إسرائيل هذه إلى رغبة إسرائيل في الاستفادة من الأيدي العاملة الفلسطينية الرخيصة في الصناعة والبناء، كما تهدف إلى إلحاق الاقتصاد الفلسطيني بالاقتصاد الإسرائيلي، وتسهيل دمج المناطق المحتلة مع إسرائيل، وتكريس تبعية الأراضي المحتلة لإسرائيل عن طريق جعل الاعتماد الأساسي للفلسطينيين على العمالة في إسرائيل، وأيضاً من باب تخفيف ولاء الفلسطينيين الوطني

واستيعاب الشباب العاطلين عن العمل كي لا يتحوّلوا إلى أعضاء في التنظيمات الفلسطينية المناهضة للاحتلال<sup>1</sup>.

استمر العمل بتصريح الخروج العام في الضفة الغربية، مع تعليقه بين الحين والآخر لمدة يوم أو عدة أيام في مناسبات وأعياد محددة يعود بعدها الوضع إلى سابق عهده، إلى أن أصدر قائد قوات جيش الدفاع في المنطقة في 17/1/1991 في أعقاب نشوب حرب الخليج الثانية أمراً يقضي بسحب تصريح الخروج العام لسنة 1971، وأصبح على كل شخص يرغب في الدخول إلى إسرائيل أن يحصل على تصريح شخصي بذلك.

وفي 30/3/1993، وفي أعقاب عمليات قام بها فلسطينيون داخل إسرائيل، صدر أمر يقضي بتعليق جميع التصاريح الخاصة الممنوحة بموجب الأمر السابق. وبعد أسبوعين تقريباً من هذا الإغلاق أو هذا التعليق طرأت تسهيلات ومنحت بعض التصاريح الخاصة، إلا أنه ومنذ 17/1/1991 وإلى اليوم يتطلب الدخول إلى إسرائيل الحصول على تصريح شخصي، وضمن شروط ومعايير آخذة في التشديد.

أما بالنسبة للأمر رقم 34 لسنة 1967 المشار إليه، والذي ألغى الأمر رقم 5 وتعديلاته واعتبر الضفة الغربية منطقة مغلقة، فإنه لا يزال سارياً إلى اليوم ولم يطرأ عليه أي تعديل. والملاحظ على هذا الأمر أنه أورد كلمة الضفة الغربية دون أن يتم تعريف هذه المنطقة أو رسم حدودها بموجب خريطة مرفقة. كذلك لم يورد الأمر رقم (130) بشأن التفسيرات تعريف لكلمة الضفة الغربية، كذلك لم يحدث أي تعديل للأمر

---

<sup>1</sup> لمزيد من التفصيل حول سياسة الدمج الاقتصادي والتي هي مقدمة لضم الأراضي، أنظر: جيفري أوروونسون، سياسة الأمر الواقع في الضفة الغربية، (مؤسسة الدراسات الفلسطينية: بيروت، 1990) ص 41.

بعد أن تمّ توسيع حدود مدينة القدس التي تمّ ضمها إلى إسرائيل أو بعد أن أقيمت المستوطنات في أجزاء من الضفة الغربية، أي أنه يمكن أن يُقال أنه لأغراض هذا الأمر بقيت الضفة الغربية كما كانت عليه عند بدء الاحتلال الإسرائيلي<sup>1</sup>.

## ثانياً: الحركة بين قطاع غزة وإسرائيل:

مرّ قطاع غزة بنفس المراحل التي مرّت بها الضفة الغربية من حيث عملية الدخول إلى إسرائيل، مع وجود بعض الاختلافات<sup>2</sup>. ففي حين جاء السماح لسكان الضفة الغربية بالدخول إلى إسرائيل على ثلاث مراحل، وهي مرحلة الإغلاق العام ثم السماح بالدخول بموجب تصاريح خاصة ثم صدور تصريح الخروج العام، جاء السماح لسكان القطاع بالخروج إلى إسرائيل على أربع مراحل، وهي مرحلة الإغلاق العام ثم السماح لسكان القطاع بالخروج إلى منطقة الضفة الغربية بموجب تصاريح خاصة، ثم صدور تصريح عام لسكان القطاع بالخروج إلى الضفة الغربية، ثم صدور تصريح عام بالخروج إلى إسرائيل. وقبل صدور هذا التصريح الأخير كان دخول سكان القطاع إلى إسرائيل بحاجة إلى تصريح خاص.

---

<sup>1</sup> رجا شحادة وآخرون، مجموعة الأوامر العسكرية الإسرائيلية في الضفة الغربية من سنة 1967 -

1994. المجلد الثالث ص76.

<sup>2</sup> تم تقسيم منطقة غزة وشمال سيناء إلى ثلاثة اقصية بموجب الأمر رقم (2) وهي قضاء غزة وقضاء خان يونس وقضاء العريش. وأصبح يطلق على كل من قضائي غزة وخان يونس مجتمعين منطقة قطاع غزة.

على غرار الضفة الغربية، تم في اليوم الأول للاحتلال الإعلان عن جميع منطقة قطاع غزة وشمال سيناء منقطة مغلقة يحظر الدخول إليها أو الخروج منها، وذلك بموجب الأمر رقم (1) الصادر في 1967/6/8. وهذا الأمر صدر استناداً إلى المادة 70 من تعليمات الأمن الصادرة بموجب المنشور رقم (3) والمماثل لذلك الصادر في منطقة الضفة الغربية.

ثم صدر في 1967/7/18 الأمر رقم (4) وفوض القائدين العسكريين لمنطقتي غزة وخان يونس منح سكان قضاءيهما رخصاً بالخروج لزيارة منطقة الضفة الغربية، وأجاز الأمر لقادة الاقضية في منطقة الضفة الغربية تمديد مفعول رخص الزيارة المذكورة.

وبدأ التسهيل في حرية الحركة لسكان قطاع غزة يتدرج شيئاً فشيئاً، فصدر بتاريخ 1967/8/29 تصريح عام لسكان قطاع غزة بالخروج من منطقة غزة إلى منطقة الضفة الغربية، ويشمل هذا الأمر سكان قضائي غزة وخان يونس. واشترط الأمر أن يتم الخروج من المنطقة المغلقة (قطاع غزة) والعودة إليها عن طريق غزة بئر السبع الخليل فقط، بحيث لا يجوز وقف المركبة أو النزول منها أثناء سيرها ضمن حدود دولة إسرائيل<sup>1</sup>.

وفي 1967/10/30 صدر تصريح عام لسكان العريش بالخروج إلى منطقة الضفة الغربية بنفس شروط التصريح العام لسكان القطاع المشار إليها أعلاه. ثم استبدل هذا التصريح بتصريح آخر في 1968/1/2 بحيث أضيف سكان شمال سيناء إلى التصريح.

---

<sup>1</sup> هذه الترتيبات شبيهة بترتيبات المرور الأمن والتي سيأتي تفصيلها.

أما بالنسبة للخروج إلى إسرائيل خلال هذه الفترة، فقد ظلَّ بحاجة إلى تصريح خاص إلى أن صدر في 1974/4/30 تصريح الخروج العام وسمح لكل ساكن في منطقة غزة وشمال سيناء الخروج إلى إسرائيل (ما عدا منطقة إيلات) دون الحاجة للحصول على تصريح خاص، وذلك بنفس شروط الخروج التي وردت في تصريح الخروج العام لسكان الضفة الغربية، وهي عدم نقل محل الإقامة والتقيّد بساعات معينة وعدم المبيت إلا بتصريح خاص.

بقي تصريح الخروج العام لسكان قطاع غزة سارياً لغاية سنة 1989 وصدور الأمر العسكري بشأن البطاقات الممغنطة، بحيث أصبح علي كل مواطن (من سكان قطاع غزة) يتراوح عمره ما بين 16-60 عاماً ويرغب في الخروج إلى إسرائيل أن يحصل على بطاقة ممغنطة وتصريح خاص بالخروج من السلطات العسكرية الإسرائيلية. وقد كان هدف هذه الخطوة هو ضبط عملية دخول الأشخاص إلى إسرائيل من الناحية الأمنية بحيث يتم منع النشاط السياسي وأعضاء التنظيمات الفلسطينية والسجناء السياسيين السابقين من الدخول إلى إسرائيل. كما كان الهدف من هذا الإجراء زيادة إحكام السيطرة على سكان القطاع وزيادة التحكم بأرزاقهم وأقواتهم والضغط عليهم كعقوبة جماعية على استمرار الانتفاضة.

**ثالثاً: تقييم حرية الحركة بين المناطق المحتلة ( الضفة الغربية وقطاع غزة) وإسرائيل في ظل الاحتلال:**

مما سبق نستنتج أن الضفة الغربية وقطاع غزة خاضعتين للإغلاق منذ احتلالهما وإلى اليوم، وذلك بموجب الأمر رقم (34) الساري في الضفة الغربية والأمر رقم (1) المعدل بالأمر رقم (144) الساري في قطاع غزة. وهذا يعني أن إغلاق الضفة الغربية وقطاع غزة هو الأصل والسماح بالدخول إلى إسرائيل هو الاستثناء، سواء كان هذا الاستثناء

عن طريق تصريح عام لجميع الساكنين في المنطقة (ما عدا الممنوعين بموجب تشريعات أمن)، أو بموجب تصاريح خاصة تمنح لأشخاص معينين. وما يسمّى في وسائل الإعلام بالإغلاق أو فرض الطوق الأمني على المناطق المحتلة، ما هو إلا صدور أمر يقضي بتعليق العمل بتصريح الخروج العام أو بالتصاريح الخاصة، في حالة عدم وجود تصريح عام، بحيث تلغى جميع التصاريح الخاصة الممنوحة لأشخاص معينين، ويلزم صاحب التصريح أن يعود إلى مكان سكناه إذا كان داخل إسرائيل. ورفع الطوق أو بالأحرى إلغاء التعليق، لا يجعل من التصاريح السابقة صالحة للاستعمال، حتى وإن لم ينته تاريخ العمل بها، ويصبح على الراغب في الدخول إلى إسرائيل أن يحصل على تصريح جديد، وكثيراً ما يفاجأ صاحب التصريح الملغى بأن معايير وشروط جديدة وضعت لمنح التصاريح بحيث يجد نفسه محروماً من تجديد تصريحه.

وإذا أردنا تقييم حرية الحركة بين المناطق المحتلة وإسرائيل قبل قدوم السلطة الفلسطينية فينبغي التمييز بين مرحلتين: المرحلة الأولى وهي ما قبل الانتفاضة، وسمة هذه المرحلة هي الحرية النسبية في الحركة بين المناطق المحتلة وإسرائيل، باستثناء الأشهر الأولى للاحتلال وباستثناء حالات الأشخاص الممنوعين أمنياً من التحرك بسبب فرض نظام الإقامة الجبرية عليهم، مع الأخذ بعين الاعتبار أن المبيت داخل إسرائيل كان ممنوعاً على سكان المناطق المحتلة إلا بتصريح خاص. وكان هدف سياسة التسهيل هذه خدمة مصالح إسرائيل كما سبق وأن أشرنا.

أما المرحلة الثانية، وهي التي بدأت تظهر شيئاً فشيئاً مع ظهور الانتفاضة، فإن السمة الأساسية لها هي القيود الكثيرة والمشددة على حرية الحركة، ليس بين المناطق المحتلة وإسرائيل فقط بل داخل المناطق المحتلة نفسها. فظهرت الحواجز العسكرية الدائمة والمؤقتة على مداخل المدن وعلى الطرق التي تربط بين المدن والقرى



الفلسطينية، وأكثرت السلطات الإسرائيلية من الجوء إلى الإعلان عن المدن والقرى الفلسطينية مناطق عسكرية مغلقة ومن فرض نظام حظر التجول على التجمّعات السكنية الفلسطينية، بهدف العقاب الجماعي. وفي هذه المرحلة ازداد بشكل كبير عدد الأشخاص الممنوعين من دخول إسرائيل لأسباب أمنية، وتم منح مثل هؤلاء الأشخاص بطاقات شخصية خضراء اللون لتمييزهم عن باقي السكان الذين كانوا يتمتعون، في بداية الانتفاضة، بتصريح عام للخروج إلى إسرائيل.<sup>1</sup>

## المبحث الثاني: الحركة بين المناطق الفلسطينية وإسرائيل في ظل الاتفاق الفلسطيني الإسرائيلي:

يتناول هذا المبحث أثر الاتفاقات الفلسطينية الإسرائيلية على صلاحية إسرائيل في إغلاق المناطق المحتلة وتقييد حرية حركة سكانها، كما يتناول تأثير عملية السلام على استخدام إسرائيل لهذه الصلاحيات من الناحية الفعلية، وتحليل مدى مطابقة هذه الصلاحيات للقانون الدولي الإنساني.

### أولاً: أشكال جديدة من الإغلاق:

كما سبق التوضيح في المبحث الأول يأتي إغلاق إسرائيل للمناطق المحتلة على ثلاثة مستويات، من حيث درجة التقييد في حرية الحركة. المستوى الأول هو وجود تصريح عام لسكان المناطق المحتلة بالدخول

---

<sup>1</sup> صدر الأمر رقم 1269 في الضفة الغربية في سنة 1989 وخوّل السلطة المختصة إصدار بطاقة هوية من نوع خاص لأي مقيم لا يحق له مغادرة المنطقة إلى إسرائيل بموجب أي تشريع أمن، وقد شمل هذا الإجراء آلاف الفلسطينيين في الضفة الغربية خاصة الذين تعرّضوا للاعتقال، أي أن السلطات الإسرائيلية سحبت الإذن العام بالخروج إلى إسرائيل من حامل البطاقات الخضراء قبل أن تقوم بسحبه بشكل جماعي في عام 1991.

إلى إسرائيل، المستوى الثاني هو الإغلاق الجزئي وهو الحالة التي يكون فيها الخروج من المناطق المحتلة إلى إسرائيل بحاجة إلى تصريح خاص، والمستوى الثالث هو الإغلاق الكلي وهو حالة صدور أمر عسكري يقضي بتعليق العمل بالتصاريح الخاصة أو صدور أمر بتعليق التصريح العام دون السماح بإعطاء تصاريح خاصة إلا في حالات محدودة جداً، وأحياناً بدون استثناءات حتى للحالات الطبية والإنسانية.

ومع بداية التوجّه نحو الحلّ السلمي للقضية الفلسطينية في أواخر سنة 1991 ازدادت التقييدات الإسرائيلية على منح التصاريح، ووضعت معايير مشدّدة للأشخاص المسموح لهم بالدخول إلى إسرائيل، منها أن يكون عمر طالب التصريح أكثر من ثلاثين سنة أو أن يكون متزوجاً ولديه أولاد. وفي أعقاب العمليات الانتحارية التي وقعت في الأعوام الأخيرة تضاعفت التقييدات بشكل لم يسبق له مثيل، وبدأ يظهر ما يسمى بسياسة الفصل التي تحدّث عنها رئيس الوزراء الإسرائيلي السابق اسحق رابين.

وبعد توقيع الاتفاقيات الفلسطينية الإسرائيلية ظهر مستوى رابع من الإغلاق لم تشهد المناطق الفلسطينية المحتلة مثيلاً له في السابق، وهو ما يمكن تسميته بالإغلاق الشامل، وهو الإغلاق الذي ابتكره رئيس الوزراء الإسرائيلي السابق شمعون بيرس في أعقاب سلسلة العمليات الانتحارية التي وقعت داخل إسرائيل في ربيع عام 1996. ويتمثل هذا النوع من الإغلاق في إغلاق ممرات الدخول إلى إسرائيل والإعلان عن جميع المدن الفلسطينية في أن واحد مناطقٍ عسكريّة مغلقة يمنع التنقل بينها. وتتحول المناطق الفلسطينية في ظل هذا النوع من الإغلاق إلى جزر معزولة عن بعضها البعض، ما يؤدي إلى شل وتعطيل كافة مناحي الحياة والمرافق العامّة في المناطق الفلسطينية.

وفي ظلّ حكومة الليكود الحاليّة ظهر مستوى جديد من الإغلاقات أشدّ من سابقه، ويتمثّل في أنه بالإضافة إلى إغلاق ممرّات الدخول إلى إسرائيل والإعلان عن جميع المدن والقرى الفلسطينية في آن واحد مناطق مغلقة، يتمّ إغلاق الجسور والمعابر الدولية ويمنع المواطنون الفلسطينيون من السفر إلى الخارج. و يعتبر هذا الإغلاق أشدّ أنواع الإغلاقات التي عرفها تاريخ الاحتلال، حتى أنه أشدّ من إغلاقات أيام الاحتلال الأولى.

**ثانياً: صلاحيات إسرائيل في إغلاق المناطق الفلسطينية المحتلة وفقاً لاتفاقيات السلام:**

يُطرح التساؤل فيما إذا كان قيام إسرائيل بإغلاق الضفة الغربية وقطاع غزة ومنع سكانها من الخروج منها والدخول إلى إسرائيل يتفق مع الاتفاقيات أم لا؟ أو بصيغة أخرى؛ ما مدى تأثير هذه الاتفاقيات على صلاحية إسرائيل في إغلاق المناطق المحتلة؟<sup>1</sup>

ميّزت الاتفاقيات بين الدخول إلى إسرائيل والمرور (Transit) عبر إسرائيل. ففي حين أن إسرائيل لها صلاحيات واسعة جداً في إغلاق ممرّات الدخول إليها وتقييد و/أو منع دخول الأشخاص و/أو المركبات إليها، فإنها ملزمة بإبقاء الممرّات الآمنة التي تربط الضفة بالقطاع مفتوحة أمام الحركة، وذلك ضمن أوقات محدّدة وشروط سنتحدث عنها بتفصيل أكبر عند الحديث عن الممر الآمن في الفصل الثاني.

---

<sup>1</sup> الاتفاقيات الفلسطينية تعني إعلان المبادئ الموقع بين إسرائيل و م. ت. ف في 93/9/13 وملحقاته (إعلان المبادئ)، واتفاقية غزة وأريحا الموقعة في القاهرة في 94/5/4 وملحقاتها (اتفاقية القاهرة)، والاتفاقية الفلسطينية الإسرائيلية حول الضفة الغربية وقطاع غزة الموقعة في واشنطن في 95/9/28 وملحقاتها (الاتفاقية الانتقالية).

نصت الاتفاقية بوضوح على ما يلي: "دخول مواطني الضفة الغربية وقطاع غزة إلى إسرائيل سوف يخضع للقوانين الإسرائيلية وللإجراءات التي تنظم الدخول إلى إسرائيل، ومثل هؤلاء المواطنين سوف يُطلب منهم حمل هوياتهم الشخصية كما يتم الاتفاق عليه في هذا الاتفاق إضافة إلى الوثائق التي تحددها إسرائيل ويبلغ بها المجلس عن طريق اللجنة المشتركة للتعاون وتنسيق الشؤون المدنية C.A.C.<sup>1</sup> ونصت الفقرة التالية من نفس المادة على أن "بنود هذا الاتفاق لن تنتقص من استخدام الممر الآمن أو من حق إسرائيل لاعتبارات الأمن والأمان في إغلاق ممرات العبور إلى إسرائيل ومنع أو تقليص دخول مواطنين ومركبات من الضفة الغربية وقطاع غزة إلى إسرائيل، وإضافة إلى ذلك فإن أحكام هذا الاتفاق لن تنتقص من حق استخدام الممر الآمن"<sup>2</sup>. وفي نص آخر "الحركة بين الضفة الغربية وإسرائيل سوف تكون محكومة بالقوانين سارية المفعول والأنظمة التي تنظم حركة الأشخاص والمركبات بين الضفة الغربية وإسرائيل، مع احترام أهمية الحياة الاقتصادية والاجتماعية وبرامج ومشروعات التنمية والرعاية الصحية للسكان الفلسطينيين"<sup>3</sup>.

من النصوص السابقة يظهر لنا أن الاتفاقيات لم تكثف بإخضاع عملية دخول سكان غزة والضفة إلى إسرائيل للإجراءات والقوانين المعمول بها، والتي يقصد بها الأوامر العسكرية و/أو أي تشريعات سارية المفعول في الضفة الغربية وقطاع غزة، بل اعتبرت أن الدخول إلى إسرائيل يخضع للقانون الإسرائيلي. أي أن الاتفاقية أبقّت على جميع صلاحيات إسرائيل في إغلاق المناطق الفلسطينية والتي سبق توضيحها،

<sup>1</sup> الاتفاقية الانتقالية حول الضفة الغربية وقطاع غزة. الملحق الأول، المادة 9 بند 1 فقرة ج.

<sup>2</sup> فقرة د من المادة السابقة.

<sup>3</sup> المادة السابقة فقرة 2 بند ب.

بالإضافة إلى أنها جعلت من الدخول إلى إسرائيل خاضعاً للقانون الإسرائيلي.

يوجد في الاتفاقية قيد واحد على صلاحية إسرائيل في منع دخول أشخاص إليها، وهو "احترام أهمية الحياة الاقتصادية وبرامج ومشروعات التنمية والرعاية الصحية للسكان الفلسطينيين". وهو ما لم تتقيد به إسرائيل، بل على العكس جاء الإغلاق ليدمر الحياة الاقتصادية والاجتماعية ومشروعات التنمية.

أما بالنسبة لصلاحية إسرائيل في فرض الإغلاقات الشاملة الداخلية، مثل تلك التي حصلت في العامين الأخيرين، أو في إغلاق المدن الفلسطينية ونصب الحواجز العسكرية بين القرى والمدن، فقد نصت الاتفاقية على أنه "بدون الانتقاص من صلاحيات ومسؤوليات الأمن لإسرائيل طبقاً لهذا الاتفاق، فإن حركة الناس والمركبات والبضائع في الضفة الغربية بين المدن والقرى والمخيمات سوف تكون حرة واعتيادية ولن تخضع لنقاط التفتيش أو حواجز الطرق"<sup>1</sup>.

يتضح من النصّ أعلاه أن إسرائيل تخالف الاتفاقية في إغلاقها المتكرر للمدن الفلسطينية. لكن إسرائيل تتوسّع في تفسير عبارة "دون الانتقاص من صلاحيات ومسؤوليات الأمن لإسرائيل" بحيث تُفرغ المادة المذكورة من محتواها وتلغي أي أثر قانوني قد يترتب عليها، وتستغل هذه العبارة في ممارسة صلاحياتها الأمنية التي أعطتها لنفسها في الأوامر العسكرية وتشريعات الأمن، ومن ضمنها صلاحية إغلاق أي منطقة أو إغلاق أي شارع أو عمل حواجز عسكرية، متذرّعة في ذلك بالأسباب والاعتبارات الأمنية.

---

<sup>1</sup> المادة السابقة، فقرة 2 بند أ .

### ثالثاً: الإغلاق والقانون الدولي الإنساني:

الأصل أنه لا يحق للفلسطينيين دخول إسرائيل والعمل فيها إلا بإذن خاص باعتبار أن إسرائيل بلد آخر، وكما هو معروف فإن ذهاب المرء إلى بلدٍ غير بلده يعتمد على العلاقات الثنائية بين البلدين. إلا أن الوضع في حالتنا الفلسطينية يختلف، فإسرائيل تعتبر دولة محتلة، وبالرغم من وجود السلطة الوطنية الفلسطينية وبسط سيطرتها على أجزاء من المناطق المحتلة، ورغم انتقال كثير من الصلاحيات من أيدي الحكم العسكري الإسرائيلي وإدارته المدنية إلى السلطة الفلسطينية، فإن الوضع القانوني للأراضي الفلسطينية كأرض محتلة لم يتغير. فالحكم العسكري الإسرائيلي ما زال قائماً في الضفة الغربية وقطاع غزة ويمارس جميع الصلاحيات التي لم تنتقل إلى الفلسطينيين، وما زال الجيش الإسرائيلي يمارس صلاحيات فعلية في المناطق التي لم تنتقل الصلاحيات فيها بالكامل إلى السلطة الوطنية الفلسطينية، والتي تشكل حوالي 96% من مساحة الضفة الغربية و40% من مساحة قطاع غزة، كما أن إسرائيل تسيطر بشكل كامل على الحدود والمعابر الدولية، وتحاصر المناطق الخاضعة لسيطرة السلطة الفلسطينية.

كذلك نصّت الاتفاقيات الفلسطينية الإسرائيلية بشكل واضح على أنه "باستثناء الترتيبات المتفق عليها فإن أي تغيير لن يطرأ على مكانة المناطق الفلسطينية خلال المرحلة الانتقالية"<sup>1</sup>، وفي نص آخر "بعد تصويب المجلس سيتم حل الإدارة المدنية في الضفة الغربية وستسحب الحكومة العسكرية الإسرائيلية، انسحاب الحكومة العسكرية لن يحول دون ممارسة إسرائيل للصلاحيات والمسؤوليات غير المنقولة إلى المجلس"<sup>2</sup>. أي أنه، وبموجب الأمر الواقع، وحسب ما تؤكد نصوص

<sup>1</sup> إعلان المبادئ، الملحق الثاني، المادة السادسة.

<sup>2</sup> الاتفاقية الانتقالية، المادة 1 فقرة 5.

الاتفاقيات الفلسطينية الإسرائيلية، ما زال الاحتلال الإسرائيلي قائماً، وبالتالي فإن أحكام قوانين الاحتلال الحربي وخاصة اتفاقية جنيف الرابعة لسنة 1949 الخاصة بحماية المدنيين زمن الحرب واتفاقية لاهاي لسنة 1907، تظل سارية ومنطبقة على الأراضي الفلسطينية طوال المرحلة الانتقالية، ما دامت الدولة المحتلة تمارس وظائف الحكومة في إقليم الدولة الواقع تحت الاحتلال. والنصوص الواردة في اتفاقيات أوسلو، والتي تعطي إسرائيل صلاحيات واسعة في إغلاق المناطق المحتلة، لا تلغي أو تعطل نصوص اتفاقيات جنيف التي تبقى منطبقة طوال فترة الاحتلال. فانفاقية جنيف الرابعة تنص بشكل واضح على أن أي اتفاقية أو معاهدة يتم التوصل إليها بين الدولة المحتلة وسلطات أو ممثلي الإقليم المحتل لا تحرم سكان الإقليم المحتل من الاستفادة من نصوص اتفاقية جنيف ولا تؤدي بالضرورة إلى وقف سريان هذه الاتفاقية "لا يحرم الأشخاص المحميون الذين يوجدون في أي إقليم محتل بأي حال ولا بأية كيفية من الانتفاع بهذه الاتفاقية، سواء بسبب أي تغيير يطرأ نتيجة لاحتلال الأراضي على مؤسسات الإقليم المذكور أو حكومته، أو بسبب أي اتفاق يعقد بين سلطات الإقليم المحتل ودولة الاحتلال، أو كذلك بسبب قيام هذه الدولة بضم كل أو جزء من الأراضي المحتلة"<sup>1</sup>.

ويمكن تسجيل أربع انتهاكات رئيسية تقوم بها إسرائيل لاتفاقيات جنيف من خلال إغلاقها المناطق الفلسطينية المحتلة وتقييد حركة سكان هذه المناطق. وهذه الانتهاكات هي:

### 1. العقوبة الجماعية:

حظرت اتفاقية جنيف وكذلك أحكام لاهاي بشكل واضح فرض أي عقوبات جماعية على سكان الإقليم المحتل. فقد نصت المادة 33 من

---

<sup>1</sup> اتفاقية جنيف الرابعة، م 47.

اتفاقية جنيف الرابعة بوضوح على أنه " لا يجوز معاقبة أي شخص محمي عن مخالفة لم يقترفها هو شخصيا. تحظر العقوبات الجماعية وبالمثل جميع تدابير التهديد والإرهاب".

والأوقات والظروف التي تفرض إسرائيل فيها الإغلاق على المناطق الفلسطينية أو على أجزاء منها تدل بشكل واضح على أن القصد من الإغلاق هو العقوبة الجماعية. فعادة ما يتم فرض الإغلاق في أعقاب عمليات ينفذها فلسطينيون. كما أنه في بعض الأحيان يتم فرض الإغلاق على مدينة أو على قرية بعينها بسبب أن المتهمين بالقيام بالعمليات هم من سكان هذه المدينة أو القرية، مع أنهم قد يكونوا قتلوا أثناء العملية العسكرية أو تم القبض عليهم. وقد أثبتت السنوات الماضية، وباعتراف قادة إسرائيليين، أن الإغلاق لا يمنع وقوع عمليات، بل أن بعض العمليات العسكرية الكبرى وقعت داخل إسرائيل أثناء فرض الإغلاق المشدد.

والمتضرر الرئيسي من الإغلاق هم العمال الحاصلون على تصاريح دخول إلى إسرائيل والذين مرّوا بإجراءات فحص وتدقيق أمني معقدة وطويلة قبل أن تمنح لهم هذه التصاريح، حيث أنهم يتعرضون إلى فقدان عملهم جرّاء تغيّبهم بسبب الإغلاق.

## 2. إعاقة عمل الطواقم الطبية:

أدى الإغلاق بكافة أشكاله وصوره في حالات عديدة إلى إعاقة عمل الطواقم الطبية، وحرمان المرضى الفلسطينيين الذين لا يجدون العلاج الكافي في المستشفيات الفلسطينية نتيجة ضعف الإمكانيات المتوفرة لدى القطاع الصحي في المناطق الفلسطينية من التوجّه إلى المراكز الطبية العربية في القدس المحتلة أو المستشفيات الإسرائيلية. كذلك أدى الإغلاق إلى حرمان عشرات العاملين في القطاع الصحي من الوصول



إلى أماكن عملهم أو من التحرك إلى الحالات المرضية<sup>1</sup>. وقد حدثت عدة حالات وفاة لمرضى نتيجة الإغلاق، وفي بعض هذه الحالات حصلت الوفاة على الحاجز العسكري بسبب إعاقة الجنود الإسرائيليون دخول سيارات الإسعاف ومنعها من الوصول إلى المستشفيات داخل إسرائيل<sup>2</sup>.

### 3. إعاقة توفير الغذاء والدواء:

تنص المادة 55 من اتفاقية جنيف الرابعة على أنه "من واجب دولة الاحتلال أن تعمل بأقصى ما تسمح به وسائلها على تزويد السكان بالمؤن الغذائية والإمدادات الطبية؛ ومن واجبها على الأخص أن تستورد ما يلزم من الأغذية والمهمات الطبية وغيرها إذا كانت موارد الأراضي المحتلة غير كافية. لا يجوز لدولة الاحتلال أن تستولي على أغذية أو إمدادات أو مهمات طبية مما هو موجود في الأراضي المحتلة إلا لحاجة قوات الاحتلال وأفراد الإدارة؛ وعليها أن تراعي احتياجات السكان المدنيين ومع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية الأخرى تتخذ دولة الاحتلال الإجراءات التي تكفل سداد قيمة عادلة عن كل ما تستولي عليه. وللدولة الحامية أن تتحقق دون أي عائق في أي وقت من حالة إمدادات الأغذية والأدوية في الأراضي المحتلة إلا إذا فرضت قيود مؤقتة تستدعيها ضرورات حربية فورية".

تخالف إسرائيل هذا الالتزام خصوصاً في فترة الإغلاق الشامل المشدد الذي يفرض على المناطق المحتلة في أعقاب العمليات الانتحارية. ففي الإغلاق المشدد الذي فرض ربيع 1996 أغلقت السلطات الإسرائيلية معبر كارني الذي يمدّ قطاع غزة بالبضائع لمدة عشرة أيام ولم تسمح بإدخال أي شئ بما في ذلك الدواء والمواد الغذائية مما أدى إلى نقص حاد في المواد الغذائية الأساسية والمواد الطبية اللازمة للمستشفيات. ولم

<sup>1</sup> جريدة القدس، 1998/10/11.

<sup>2</sup> جريدة القدس، 1998/10/14.

تسمح إسرائيل بدخول الشاحنات إلا بعد مرور عشرة أيام على الإغلاق<sup>1</sup>.

#### 4. إعاقة أداء الشعائر الدينية:

يعيش في الضفة الغربية وقطاع غزة أغلبية مسلمة وأقلية مسيحية. ولأتباع كلا الديانتين أماكن دينية مقدّسة في مدينة القدس. ورغم أن القدس هي جزء من الضفة الغربية إلا أنه وبسبب ضمّ إسرائيل لها وتطبيق القانون الإسرائيلي عليها أصبحت مغلقة في وجه الفلسطينيين من الضفة الغربية وقطاع غزة، وعلى من يرغب من الفلسطينيين الدخول إلى المدينة أن يحصل على تصريح دخول إلى إسرائيل. ولا تراعي إسرائيل المناسبات الدينية للمسلمين والمسيحيين في منحهم التصاريح، وإنما تبقى الاعتبارات "الأمنية" هي الأساس في منح أي تصريح دخول إلى القدس وهذه الاعتبارات لا تتأثر بالأعياد والمناسبات. وبحرمان آلاف المسلمين والمسيحيين من الوصول إلى أماكن العبادة المقدسة لهم في القدس تكون إسرائيل قد خالفت المادة 58 من اتفاقية جنيف الرابعة التي تلزم الدولة المحتلة تسهيل أداء الشعائر الدينية لسكان الإقليم المحتل.

#### رابعاً: الإغلاق والقانون الدولي لحقوق الإنسان:

يقصد بالقانون الدولي لحقوق الإنسان مجموعة القواعد والمبادئ القانونية الدولية الموجهة لضمان وإحقاق حقوق وحريات الفرد ومجموعة الأفراد والشعوب في الدول. وتتشكل هذه الحقوق ويتم إخراجها إلى حيز الوجود

---

<sup>1</sup>Human Rights Watch, **Israel's closure of West Bank and Gaza strip**. July 1996.

وتطبيقها عن طريق عقد الاتفاقيات الدولية.<sup>1</sup> وقد وردت هذه القواعد في الشريعة الدولية لحقوق الإنسان (الإعلان العالمي لحقوق الإنسان والعهدين الدوليين) بالإضافة إلى العديد من الاتفاقيات الخاصة بشرائح أو بحقوق معينة مثل اتفاقية حقوق الطفل واتفاقية مناهضة التعذيب.

لا تعترف إسرائيل بانطباق قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان على المناطق المحتلة. وتندرج إسرائيل في تبرير ذلك بأن القانون الدولي لحقوق الإنسان ينطبق على مناطق خاضعة لسيادة محددة بينما الأراضي المحتلة غير خاضعة لسيادة، كما أن إسرائيل تعتبر أن المناطق المحتلة خاضعة لحالة حرب ينطبق عليها القانون الدولي الإنساني وبالتالي لا مكان لتطبيق القانون الدولي لحقوق الإنسان. إلا أن هذه الحجج لا تقف أمام أي نقاش موضوعي وعلمي. فإسرائيل تملك سلطة فعلية على المناطق المحتلة وبالتالي هي ملزمة بتطبيق قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، كما أن انطباق القانون الدولي الإنساني لا ينفي ولا يتعارض مع انطباق القانون الدولي لحقوق الإنسان، فكل منهما يعالج موضوعاً مختلفاً ولا يوجد تعارض بينهما. وقد تبرر حالة الحرب تعطيل بعض مواد القانون الدولي لحقوق الإنسان، إلا أن هناك حقوقاً أساسية لا يجوز الانتقاص منها بأي شكل من الأشكال وفي جميع الظروف، مثل الحق في الحياة والحق في عدم التعرض لأي شكل من أشكال التعذيب. وحتى الحقوق التي يجوز تعطيلها في فترة الحرب هناك ضوابط ينبغي احترامها، فمثلاً قد تبرر حالة الطوارئ اعتقال أشخاص دون مذكرة لكن ينبغي أن يكون هذا الإجراء محصوراً بالأشخاص الذين يشكلون خطراً ويجب أن يكون هذا الإجراء خاضعاً للحق في الاستئناف والطعن. كذلك لا يجوز بأي حال من الأحوال حتى في حالة الحرب والطوارئ فرض العقوبات الجماعية أو معاقبة شخص على ذنب لم يرتكبه أو التمييز العنصري. فالمادة الرابعة من العهد الدولي حول

<sup>1</sup> د. ديب عكاوي، دليل حقوق الإنسان. مؤسسة الأسوار، عكا، 1997.

الحقوق المدنية والسياسية تنصّ على أنه "في حالات الطوارئ الاستثنائية التي تهدّد حياة الأمم، والمعلن قيامها رسمياً، يجوز للدول الأطراف في هذا العهد أن تتخذ، في أضيق الحدود التي يتطلبها الوضع، تدابير لا تنقيد بالالتزامات المترتبة عليها بمقتضى هذا العهد، شريطة عدم منافاة هذه التدابير للالتزامات الأخرى المترتبة عليها بمقتضى القانون الدولي وعدم انطوائها على تمييز يكون مبرره الوحيد هو العرق أو اللون أو الجنس أو اللغة أو الدين أو الأصل الاجتماعي".

وقد جاء في الملاحظات النهائية للجنة حقوق الإنسان في الأمم المتحدة في تعليقها على تقرير إسرائيل المرفوع إلى الأمم المتحدة بموجب العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، ما يلي:

" 1. تعرب اللجنة عن قلقها البالغ من استمرار تجاهل إسرائيل مهامها المتمثلة في تطبيق العهد (العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية) بشكل كامل في الأراضي المحتلة. وفي هذا السياق تشير اللجنة إلى الوجود طويل الأمد لإسرائيل في المناطق المحتلة وتوجهات إسرائيل غير الواضحة تجاه وضع هذه المناطق في المستقبل، بالإضافة إلى ممارسة إسرائيل صلاحيات واسعة من خلال قواتها وأجهزتها الأمنية. وبالإشارة إلى التبريرات المقدمة من الوفد الإسرائيلي تشدد اللجنة على أن تطبيق قواعد أحكام القانون الدولي الإنساني لا تؤثر بحد ذاتها على تطبيق العهد أو مسؤولية الدولة بموجب المادة 1/2 على الأعمال التي تقوم بها سلطاتها ولذلك فإن اللجنة ترى وبموجب الظروف السابقة أنه يجب تطبيق العهد على الأراضي المحتلة والمناطق التي تمارس عليها إسرائيل رقابة فعّالة وتطالب اللجنة الدولة أن تضمن في تقريرها

الدوري الثاني جميع المعلومات المتعلقة بتطبيق العهد على المناطق التي تحتلها..."<sup>1</sup>.

وقواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان تعتبر الحق في حرية الحركة والتنقل من الحقوق الأساسية للإنسان التي يجب احترامها وعدم الانتقاص منها. فالمادة 12 من العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية تنص على أنه:

"1- لكل فرد يوجد بشكل قانوني داخل إقليم دولة ما حق حرية التنقل فيه وحرية اختيار مكان إقامته.

2- لكل فرد حرية مغادرة أي بلد، بما في ذلك بلده.

3- لا يجوز تقييد الحقوق المذكورة أعلاه بأية قيود غير تلك التي ينص عليها القانون وتكون ضرورية لحماية الأمن القومي أو النظام العام أو الصحة العامة أو الآداب أو حقوق الآخرين وحريةهم، وتكون متماشية مع الحقوق الأخرى المعترف بها في هذا العهد."

وهذا النص مستمد من المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان التي تنص على أنه:

"1- لكل فرد حق في حرية التنقل وفي اختيار محل إقامته داخل حدود الدولة.

2- لكل فرد حق في مغادرة أي بلد بما في ذلك بلده، وفي العودة إلى بلده."

والمخالفة الأساسية التي ترتكبها إسرائيل لقواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان من خلال إغلاقها للمناطق المحتلة وتقييد حركة الفلسطينيين هي التمييز العنصري، والذي تجمع كل المعاهدات والمواثيق الدولية على تحريمه. فأوامر إغلاق المناطق الفلسطينية لا تسري إلا على المواطنين الفلسطينيين، في حين أنها لا تسري في مواجهة المستوطنين اليهود

<sup>1</sup> الملاحظات النهائية للجنة حقوق الإنسان حول تقرير إسرائيل المقدم بموجب العهد الدولي للحقوق

الذين يسكنون في نفس المنطقة. وقد جاء في الملاحظات النهائية للجنة حقوق الإنسان في الأمم المتحدة المشار إليها أن:  
"13. اللجنة قلقة من أن الفلسطينيين في المناطق المحتلة والخاضعين لسيطرة القوات الأمنية الإسرائيلية لا يتمتعون بنفس الحقوق والحريات التي يتمتع بها المستوطنون اليهود في هذه المناطق، خصوصاً في مجال التخطيط وسياسات منح رخص البناء وفي مجال الأراضي والمياه. واللجنة أيضاً قلقة من سياسة مصادرة الأراضي والاستيطان في المناطق المحتلة."<sup>1</sup>

#### خامساً: آثار الإغلاق:

تركزت سياسة إغلاق الأراضي الفلسطينية المحتلة وتقييد حركة الأشخاص والبضائع آثاراً مدمرة على مختلف مناحي الحياة الاقتصادية والتعليمية والاجتماعية والصحية والزراعية في فلسطين.

فكما أشرنا في بداية هذا التقرير، سهلت السلطات الإسرائيلية من بداية السبعينات وحتى بداية التسعينات على المواطنين الفلسطينيين الدخول إلى إسرائيل عن طريق منحهم تصريح دخول عام إلى إسرائيل، وقد رافق هذا التسهيل تضييق على القطاعات الزراعية والصناعية والتجارية في المناطق المحتلة مما دفع بأغلب الأيدي العاملة الفلسطينية إلى التوجه للعمل داخل إسرائيل، وأصبح أغلب اعتماد الفلسطينيين على قطاع العمل في إسرائيل، وقد وصل عدد العمّال الفلسطينيين الذين يعملون داخل إسرائيل في بداية التسعينات أكثر من 170 ألف عامل من الضفة الغربية وقطاع غزة.

---

<sup>1</sup> المصدر السابق.

علي ذلك فإن إغلاق إسرائيل للأراضي الفلسطينية حرم السكان الفلسطينيين من مصدر دخلهم الأساسي، وألقى بالآلاف الشبان الفلسطينيين في برائن البطالة، وأثر على كافة القطاعات الاقتصادية التي كانت تعتمد بشكل أساسي على الحركة التجارية التي تخلفها دخولات العمال المرتفعة نسبياً.

وقد كان للإغلاق تأثير سلبي بشكل خاص على مدينة القدس. فقد قسّمت سياسة الإغلاق المناطق الفلسطينية إلى ثلاثة أقسام أو ثلاثة مناطق وهي الضفة الغربية وقطاع غزة والقدس، وقد ساهم الإغلاق في تكريس ضمّ القدس الشرقية لإسرائيل وفصلها عن باقي الضفة الغربية. كما ألحق الإغلاق أضراراً كبيرة بالاقتصاد الفلسطيني في القدس الذي يعتمد اعتماداً كبيراً على المواطنين الفلسطينيين من الضفة الغربية وخاصة المناطق المحيطة بالقدس مثل العيزرية وأبو ديس ورام الله وبيت لحم. هذا بالإضافة إلى الإضرار بمؤسسات التعليم في القدس التي اضطر بعضها إلى نقل مراكزه خارج حدود المدينة لتمكين طلاب الضفة الغربية من الوصول إلى مقاعدهم الدراسية.

كما كرّس الإغلاق فصل الضفة الغربية عن قطاع غزة وأدى إلى إعاقة أي تكامل اقتصادي أو اجتماعي بين هاتين المنطقتين، مما قد يضع عراقيل حقيقية أمام تكاملهما سياسياً في المستقبل.

وترك الإغلاق آثاراً سلبية على القطاع الصحي بشكل عام وعلى العاملين في المجال الصحي والمرضى بشكل خاص. فقد أدت سياسة الإغلاق إلى حرمان مئات العاملين الفلسطينيين في القطاع الصحي من التوجّه إلى مواقع عملهم في المستشفيات والمراكز الصحية في القدس. كما أدى إلى حرمان المرضى الفلسطينيين الذين لا يجدون العلاج الكافي في المستشفيات الفلسطينية نتيجة ضعف الإمكانيات المتوفرة

لدى القطاع الصحي الفلسطيني، من التوجّه إلى المراكز الطبيّة العربيّة في القدس المحتلة أو المستشفيات الإسرائيلية<sup>1</sup>.

كذلك أثر الإغلاق بشكل سلبي على برامج زيارات أهالي وأطباء ومحامي المعتقلين الفلسطينيين في السجون الإسرائيلية. فبعد توقيع الاتفاقيات الفلسطينية الإسرائيلية وانسحاب القوات الإسرائيلية من أجزاء من الأراضي الفلسطينية قامت السلطات الإسرائيلية بنقل جميع مراكز الاعتقال إلى داخل الخط الأخضر، وأصبح على ذوي المعتقلين الحصول على تصاريح دخول إلى إسرائيل من الحكم العسكري الإسرائيلي، وفي كثير من الحالات يتم رفض منح مثل هذه التصاريح تحت ذرائع أمنية، كما أن برامج الزيارات تتوقف في حالة فرض الإغلاق.

وقد أضر الإغلاق بالقطاع الزراعي، وخصوصاً في مجال إعاقَة تصدير المنتجات الزراعية.

وعلى صعيد حرية العبادة أدى الإغلاق إلى حرمان آلاف المسلمين والمسيحيين من الوصول إلى أماكنهم الدينية المقدّسة في القدس، ولا تراعي إسرائيل المناسبات الدينية للمسلمين والمسيحيين في تسهيل منح تصاريح الدخول.

---

<sup>1</sup> عملت إسرائيل طوال فترة احتلالها للضفة الغربية وقطاع غزة على إعاقَة نمو وتطوّر الجهاز الصحي، وذلك من خلال فرض عقبات وقيود إدارية وقانونية كثيرة على بناء و/أو توسيع المستشفيات والمراكز الصحية ومنعها من استيراد الأجهزة الطبيّة المتطوّرة وغيرها من الإجراءات، مما اضطر الفلسطينيين إلى الاعتماد بشكل كبير على المستشفيات الإسرائيلية أو المستشفيات العربية الموجودة في القدس وخصوصاً مستشفى المقاصد، وجاء الإغلاق ليحرم الفلسطينيين من هذه الخدمات في الوقت الذي لم يتمكّن فيه الجهاز الصحي الفلسطيني من تطوير نفسه بالشكل المطلوب بعد.



## **الفصل الثاني**

### **الحركة بين الضفة الغربية وقطاع غزة**

#### **"الممر الآمن"**

رغم أن قرار تقسيم فلسطين رقم 181 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في سنة 1947 نصّ على وجود دولتين منفصلتين ومتداخلتين جغرافياً، إلا أنه ضمّن التواصل الإقليمي لكل دولة بحيث أنه جعل التحرك بين أجزاء الدولة الواحدة ممكناً من غير الحاجة للدخول في حدود الدولة الأخرى. باستثناء نقطتي تقاطع في الشمال وفي الوسط تتقاطع فيهما الطرق التي تربط أجزاء كل دولة، لكنها مجرد نقاط تقاطع من الممكن تجاوزها عن طريق إجراء ترتيبات جسر أو نفق صغير.

لكن، وكما هو معلوم، تجاوزت إسرائيل خلال حرب سنة 1948 الحدود المقررة لها في قرار التقسيم، ما أدى إلى قطع هذا التواصل الإقليمي بين أجزاء المنطقة أو الدولة العربية. وبالتالي فإن فكرة وجود معبر أو ممر للمواصلات يربط الضفة الغربية بقطاع غزة طرحت، من الناحية النظرية، على الأقل ما بين 1948 - 1967 لعدم وجود ممر مباشر بين المنطقتين.

وباحتلال إسرائيل لما تبقى من فلسطين سنة 1967 فقدت الفكرة مضمونها ولم تعد مطروحة، وأصبح التنقل بين الضفة الغربية وقطاع غزة خاضعاً للترتيبات التي تنظم دخول السكان الفلسطينيين إلى إسرائيل، فأصبح بإمكان الفلسطيني الذي يحصل على تصريح للدخول إلى إسرائيل أن يتوجه إلى الضفة الغربية إذا كان من سكان القطاع أو بالعكس<sup>1</sup>.

ثم ظهرت فكرة وجود ممر يربط الضفة الغربية بقطاع غزة بشكل رسمي بعد توقيع اتفاق إعلان المبادئ بين منظمة التحرير الفلسطينية وحكومة إسرائيل في واشنطن في 1993/9/30. فقد نصّ الاتفاق المذكور على أن الجانبين ينظران إلى الضفة الغربية وقطاع غزة كوحدة إقليمية واحدة<sup>2</sup>. ونص الملحق الثاني لإعلان المبادئ على أنه سيتم الاتفاق على ترتيبات لممر آمن للأشخاص ولوسائط النقل بين قطاع غزة ومنطقة أريحا<sup>3</sup>. وتم الاتفاق على الخطوط الأساسية لترتيبات المرور الآمن ضمن الملحق الأول لاتفاق القاهرة. ثم أعيد التفاوض على هذه الترتيبات وأضيفت إليها أحكام جديدة ضمن الملحق الأول للاتفاق الانتقالي حول الضفة الغربية وقطاع غزة، الذي حل محل اتفاق القاهرة. وتختلف هذه الترتيبات الجديدة الواردة في المادة العاشرة من بروتوكول إعادة الانتشار والترتيبات الأمنية عن الترتيبات الواردة في اتفاق القاهرة في أن الممر أصبح يربط بين غزة والضفة بدلاً من غزة

---

<sup>1</sup> باستثناء ما تم الإشارة إليه في الفصل الماضي وهو قيام السلطات الإسرائيلية في بداية الاحتلال بمنح تصريح لسكان القطاع بالتوجه إلى الضفة الغربية عن طريق غزة بمر السبع الخليل، بشرط التقيد بهذا الطريق وعدم التوقف أثناء السير فيه ضمن حدود دولة إسرائيل.

<sup>2</sup> إعلان المبادئ، المادة التاسعة. وتكرر هذا النص في اتفاقية القاهرة المادة 6/23 وفي الاتفاقية الانتقالية المادة 1/11 و المادة 8/31.

<sup>3</sup> إعلان المبادئ، الملحق الثاني المادة 3/ز.

وأريحا، أيضاً نصّ الاتفاق الجديد على مرور البضائع والمركبات وخصّص نقطة عبور كارني للبضائع، بينما الاتفاق السابق نصّ على مرور سكان غزة وأريحا وزوار هاتين المنطقتين فقط ولم ينصّ على المركبات أو البضائع.

ورغم الخطوط العريضة وبعض التفاصيل الواردة في المادة العاشرة من الملحق الأول، إلا أنه ومنذ توقيع الاتفاق في أيلول 1995 والمفاوضات حول الترتيبات النهائية (ضمن المرحلة الانتقالية) لاستخدام الممر الآمن ما زالت مستمرة، ولم يتم حتى الآن التوصل إلى اتفاق نهائي بهذا الخصوص. وبالتالي لم يتمّ حتى هذه اللحظة تشغيل الممر الآمن، وما زالت إجراءات وترتيبات دخول مواطني الضفة الغربية إلى إسرائيل هي التي تحكم التنقل بين الضفة الغربية وقطاع غزة، أي أن الفلسطينيين من سكان الضفة الغربية الذي يرغب في السفر إلى قطاع غزة، أو بالعكس، عليه التقدّم بطلب تصريح دخول إلى إسرائيل وأن يذكر في حيثيات طلب التصريح أن غرض الزيارة هو الذهاب إلى غزة أو إلى الضفة.

لكن تجدر الإشارة إلى وجود بعض الترتيبات المحدودة في الوقت الحالي لتحرك رجال الشرطة الفلسطينية بين الضفة الغربية وقطاع غزة، بالإضافة إلى ترتيبات نقل المسافرين من قطاع غزة إلى جسر اللنبي، وترتيبات نقل البضائع من غزة إلى جسر دامية.

وعليه سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين، الأول عن ترتيبات المرور الآمن التي تم الاتفاق عليها واستخدامات الممر الآمن الحالية، والثاني عن معوقات الوصول إلى اتفاق نهائي لتشغيل الممر الآمن مع إشارة بسيطة لمستقبل الممر الآمن في الحل النهائي.

## المبحث الأول: ترتيبات الممر الآمن المتفق عليها واستخداماته الحالية:

أولاً: ترتيبات الممر الآمن المتفق عليها:

تستمد فكرة الممر الآمن وجودها من اعتبار الضفة الغربية وقطاع غزة وحدة إقليمية واحدة واعتبار الشعب الفلسطيني في الضفة وغزة شعب واحد. وبالتالي فإن وجود ممر يربط بين أجزاء الوحدة الواحدة هو أمر منطقي وحتمي.

وفي إطار الاتفاقية الانتقالية تمّ الاتفاق في الملحق الأول على وضع ترتيبات للمرّ الآمن، تناولت هذه الترتيبات نقاط وطرق المرور وأيام وساعات المرور والأشخاص الذين يستخدمون الممر وطريقة استخدامه والقانون الذي يطبق عليه، حسب ما هو موضح فيما يلي:

### 1. نقاط وطرق المرور:

نصّت الاتفاقية على أن المرور الآمن بين الضفة الغربية وقطاع غزة عبر إسرائيل سوف يتم من خلال نقاط العبور التالية<sup>1</sup>:

أ. نقطة عبور إيريز (للأشخاص والمركبات فقط).

ب. نقطة عبور كارني (للبضائع فقط).

<sup>1</sup> الاتفاقية الانتقالية، الملحق الأول (بروتوكول إعادة الانتشار والترتيبات الأمنية)، م 10 فقرة 1/ج.

وهاتين النقطتين في قطاع غزة، أما نقاط الضفة الغربية فهي:  
ج. نقطة عبور ترقوميا.  
د. نقطة عبور إضافية "حول" ميفو حورون.

وبالنسبة للطرق التي سوف تستخدم للمرور الآمن فقد تم تحديدها على الخريطة رقم "6" المرفقة بالاتفاق الانتقالي. وتوضح الخريطة طريقين لاستخدام الممر الآمن: الأول من نقطة أيريز إلى ميفو حورون بالقرب من رام الله، والآخر من إيريز إلى ترقوميا جنوبي الضفة الغربية، ويوجد طريق صغير من كارني ويندمج مع الطريقين السابقين. وهذه الطرق ستظل تحت السيادة الإسرائيلية وستبقى مفتوحة أمام حركة السيارات الإسرائيلية بشكل اعتيادي، ولن تكون محصورة للفلسطينيين.

## 2. ساعات وأيام المرور الآمن:

نصّت الاتفاقية المرحلية على أن إسرائيل سوف تضمن مروراً آمناً للأشخاص والمركبات والبضائع خلال ساعات النهار (منذ بزوغ الشمس وحتى مغيبها)، إلا إذا كان هناك شيء آخر يتم الاتفاق عليه في اللجنة المشتركة للتنسيق والتعاون الأمني (J.S.C)، لكن في أي حال من الأحوال ليس أقل من 10 ساعات يومياً<sup>1</sup>.

وبالنسبة للأيام التي سيتاح فيها المرور نصّت الاتفاقية على "ترتيبات المرور الآمن لن تتوفر في عيد الغفران ويوم ذكرى إسرائيل ويوم استقلال إسرائيل"<sup>2</sup>. لكن لم توضح الاتفاقية فيما إذا كانت هذه الأيام المذكورة على سبيل الحصر، كأن ترد عبارة "فقط" في نهاية الفقرة، أم أنه

<sup>1</sup> المادة السابقة، فقرة 1/ب.

<sup>2</sup> المادة السابقة، فقرة 4/ب.

من الممكن إضافة أيام أخرى إليها، وسوف نوضح نتائج ذلك في المبحث الثاني.

ولإسرائيل، لاعتبارات الأمن والأمان، أن توقف عمل أحد طرق المرور الآمن مؤقتاً أو تعدل ترتيبات المرور مع التأكيد بأن أحد هذه الطرق مفتوح للمرور الآمن، على أن تبلغ هذه التعديلات أو الإغلاقات المؤقتة إلى اللجنة المشتركة للتسيق والتعاون الأمني.<sup>1</sup>

### 3. الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن:

بيّنت الاتفاقية أن الأشخاص الذين يستخدمون المرور الآمن سوف يحملون، إضافة إلى الوثائق الشخصية ووثائق المركبات، الوثائق التالية: (1) بطاقة مرور آمن (2) (للسائقين فقط) تصريح مرور آمن للمركبة<sup>2</sup>. وذكرت أن ترتيبات تطبيق استخدام المرور الآمن، إضافة إلى وسائل إصدار بطاقات المرور الآمن وتصاريح المرور الآمن للمركبة من جانب إسرائيل، سوف تبحث ويتفق عليها في اللجنة المشتركة للتسيق والتعاون الأمني بالتشاور مع اللجنة المختصة بالشؤون المدنية<sup>3</sup>. أي أنه بموجب النص أعلاه، فإن إسرائيل هي التي ستمنح بطاقات المرور الآمن وتصاريح المرور الآمن للمركبات، وأن ما سيتم التفاوض عليه هو وسائل إصدار هذه البطاقات، لكن الجهة التي ستصدرها هي إسرائيل.

كذلك حدّدت الاتفاقية طوائف أخرى من الأشخاص وترتيبات خاصة بهم، مثل الترتيبات الخاصة بمرور الزعماء الفلسطينيين ورئيس المجلس

<sup>1</sup> المادة السابقة فقرة 4/ج.

<sup>2</sup> المادة السابقة، فقرة 2/أ.

<sup>3</sup> المادة السابقة فقرة 2/أ.

(أي رئيس السلطة الوطنية الفلسطينية) والشخصيات المعروفة وضيوف رئيس المجلس. وأيضاً بالنسبة لحركة رجال الشرطة الفلسطينيين العاملين عبر الممر الآمن بين الضفة الغربية وقطاع غزة، والتي سوف يتم التنسيق بشأنها عن طريق اللجنة المشتركة للتنسيق والتعاون الأمني.

ورغم أن الاتفاقية ميّرت بين الدخول إلى إسرائيل والممر عبر إسرائيل، إلا أنها ربطت بين الأمرين عندما نصّت على أن الأشخاص الذين لا يوافق على دخولهم إلى إسرائيل سوف يستخدمون الممر الآمن بالباصات المسافرة ذهاباً وإياباً، والتي ستكون مصحوبة بشرطة إسرائيل وسوف تعمل يومين في الأسبوع من الساعة صباحاً حتى الثانية. ووفقاً للاتفاقية فإن طلبات الأشخاص الذين لا يوافق على دخولهم إلى إسرائيل لاستخدام الممر الآمن يجب تقديمها إلى مكتب التنسيق اللوائي المعتمد للموافقة عليها قبل خمسة أيام من الرحلة المخططة على الأقل<sup>1</sup>.

لكن من هم الأشخاص الذين لا يوافق على دخولهم إلى إسرائيل؟ وما هي معايير السماح أو عدم السماح لأي شخص بدخول إسرائيل؟ لم تحدّد المادة العاشرة ولم توضّح ذلك، لذا فإن الأحكام الواردة في المادة التاسعة التي تحدّد كيفية دخول مواطني الضفة وغزة إلى إسرائيل هي التي تطبّق في هذا الخصوص. وكما سبق أن أوضحنا في الفصل السابق، تخضع عملية الدخول إلى إسرائيل للقانون الإسرائيلي وللإجراءات والترتيبات السارية، وبالتالي فإن إسرائيل تستطيع أن تحرم جميع أو غالبية سكان الضفة الغربية وقطاع غزة من الاستخدام العادي للممر الآمن إذا قامت بإغلاق هذه المناطق، حيث يتوجب على من يرغب استخدام الممر الآمن أن يتبع الإجراءات الخاصة بالأشخاص الذين لا يوافق على دخولهم إلى إسرائيل.

---

<sup>1</sup> المادة السابقة، فقرة 2/هـ.

كذلك، ووفقاً للاتفاقية، فإن لإسرائيل الحق في أن "تحرّم أشخاصاً من استخدام أرضها لغرض المرور الآمن إذا تجاوزوا بشكل خطر أو متكرر بنود الممر الآمن المفصّلة في المادة العاشرة"<sup>1</sup>. ولم تحدّد الاتفاقية أشكال التجاوزات التي تجيز لإسرائيل حرمان المواطنين الفلسطينيين من استخدام الممر الآمن، كذلك لم تحدد بديلاً أمام الشخص المحروم من استخدام الممر الآمن أو طريقاً للطعن أو للمراجعة والاستئناف.

وهذا النصّ الذي يخول إسرائيل حرمان مواطنين فلسطينيين من استخدام الممر الآمن، يثبت أن جميع الترتيبات الواردة في الاتفاقية هي ترتيبات مرور وليست ترتيبات ممر. والطرق المحددة للمرور لا تعني أنها ممرات آمنة، وإنما جاء تحديد عملية المرور بشوارع معينة بهدف ضبط عملية المرور.

نستخلص أن الاتفاقية قسّمت سكان المناطق الفلسطينية إلى أربع فئات من حيث ترتيبات استخدام الممر الآمن، وهم:

أ. الشخصيات الهامة، وهؤلاء سيكون لهم ترتيبات خاصة وتسهيلات معينة.

ب. الأشخاص العاديّون، وهؤلاء سيخضعون للترتيبات المنصوص عليها في الاتفاقية.

ج. الأشخاص ممنوعون من الاستخدام العادي للممر الآمن لأسباب "أمنية"، أو الأشخاص ممنوعون من دخول إسرائيل. وهؤلاء لهم ترتيبات أشد صرامة من ترتيبات الفئة السابقة، بحيث أن تحرّكهم واستخدامهم للممر الآمن سوف يكون محصوراً في يومين فقط في

---

<sup>1</sup> المادة السابقة، فقرة 2/د.



الأسبوع، وضمن ساعات محددة، وبمرافقة دوريات شرطة إسرائيلية، ويجب تقديم طلب استخدام الممر الآمن قبل خمسة أيام على الأقل. د. الأشخاص المحرومون من استخدام الممر الآمن نتيجة "مخالفاتهم المتكررة أو الخطيرة لبنود اتفاقية الممر الآمن".

#### 4. طريقة استخدام الممر الآمن:

تقوم السلطات الإسرائيلية بختم بطاقات وتصاريح المرور الآمن في نقاط العبور بوقت السفر من نقطة العبور والوقت المقدّر للوصول<sup>1</sup>. وعلى الأشخاص والمركبات الذين يستخدمون الممر الآمن أن يلتزموا بالطرق المتفق عليها، وبالوقت المحدّد المختوم على بطاقات وتصاريح مرورهم الآمن.<sup>2</sup>

ويحظر على الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن أن يحملوا متفجرات وأسلحة نارية أو أية أسلحة أخرى أو ذخيرة باستثناء الحالات الخاصة التي تحظى بموافقة اللجنة المشتركة للتنسيق والتعاون الأمني<sup>3</sup>.

#### 4. القانون المطبق أثناء المرور:

يسري القانون الإسرائيلي على الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن أثناء مرورهم ضمن حدود إسرائيل، حيث نصّت الاتفاقية على أن: "الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن عبر إسرائيل سوف يخضعون

<sup>1</sup> المادة السابقة، فقرة 2/ج.

<sup>2</sup> المادة السابقة، فقرة 3/أ.

<sup>3</sup> المادة السابقة، فقرة 3/ج.

للقانون الإسرائيلي<sup>1</sup> . وعبارة "القانون الإسرائيلي" هي عبارة فضفاضة يحاول الجانب الإسرائيلي التوسّع في تفسيرها بحيث تطبّق القانون الإسرائيلي بمعناه الواسع على الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن، بما قد يشمل قيامها باعتقال أي شخص يستخدم الممر الآمن لأنه في يوم من الأيام ارتكب مخالفة في نظر القانون الإسرائيلي.

### ثانياً: استخدامات الممر الآمن الحالية:

الاستخدامات الحالية للممر الآمن تقتصر على نقل رجال الشرطة الفلسطينية، ونقل المسافرين من قطاع غزة إلى معبر اللنبي، ونقل الحمضيات وبعض المنتجات والبضائع من القطاع إلى معبر دامية. وجميع هذه الترتيبات شبيهة بترتيبات نقل الأشخاص الذين لا يحق لهم دخول إسرائيل، والتي سبق أن أشرنا إليها.

#### 1. نقل رجال الشرطة الفلسطينية:

هناك إجراءات خاصّة لنقل رجال الشرطة الفلسطينية أو العسكريين الفلسطينيين المقيمين في القطاع والذين يعملون في الضفة الغربية أو بالعكس، وذلك حسب الترتيبات التالية:

حتى يتم السماح لرجل الشرطة بالتحرك من غزة إلى الضفة الغربية أو بالعكس يجب أولاً أن يكون العسكري من سكان الضفة الغربية أو قطاع غزة، أي حاملاً للبطاقة (الهوية الشخصية)، ولا يصح أن يكون من الزوّار. ويجب أن يكون اسم الشخص مدرجاً على الحاسوب الإسرائيلي ضمن قائمة رجال الشرطة الفلسطينية. ثم يجب أن يحصل على موافقة من الجهات الأمنية الإسرائيلية، تسمّى الموافقة الأمنية، ويعطى هذا العسكري رقماً يسمّى رقم الموافقة الأمنية. يقدم العسكري طلب السفر

<sup>1</sup> المادة السابقة، فقرة 3/ب.

إلى الجهة المسؤولة عنه، والتي تقوم بدورها برفع اسمه إلى مكتب الارتباط العسكري اللوائي ال (D . C.O). يقوم مكتب الارتباط بإعداد قائمة بأسماء العسكريين الراغبين في السفر وأرقام هوياتهم وأرقام موافقاتهم الأمنية ويقدمها إلى الجانب الإسرائيلي قبل 48 ساعة على الأقل من الرحلة. وقد حصلت حالات رفضت فيها السلطات الإسرائيلية بعض طلبات السفر بحيث يحرم أصحابها من العودة إلى أماكن سكنهم رغم أنهم يحملون موافقات أمنية وسمح لهم بالحضور إلى الضفة أو إلى غزة، بحجة اختلاف رقم الهوية عن الرقم الحقيقي أو بحجة عدم وجود موافقة أمنية، وأحياناً يتم الرفض دون إبداء الأسباب. وفي هذه الحالة يتم رفع الموضوع إلى لجنة التنسيق والتعاون الأمني (J.S.C).

وتتم رحلات نقل العسكريين ضمن يومين في الأسبوع (يومي الاثنين والأربعاء عادة)، وفي هذه الأيام يتجمع العسكريون بالقرب من قيادة الشرطة في مدينة غزة وتقوم الباصات المعتمدة لهذه المهمة بنقلهم إلى حاجز إيريز. وفي حاجز إيريز يخضعون للتفتيش الدقيق هم وأمتعتهم من قبل رجال الأمن الإسرائيليين. وبعدها تتطلق الباصات بمرافقة دوريات إسرائيلية من أمام الباصات الفلسطينية ومن خلفها، وتسير في الممر الأمن رقم 2 وهو طريق إيريز رام الله إلى أن تصل إلى مكتب ال (D.C.O) في رام الله. وتقوم نفس الباصات بنقل العسكريين المسافرين من الضفة الغربية إلى غزة وبنفس الإجراءات. وهذه الرحلة تستغرق كمعدل متوسط من أربع إلى خمس ساعات، في حين أن الوقت الطبيعي لها لا يتجاوز الساعة. بقي أن نشير أنه في حالة فرض الطوق الأمني علي المناطق أو في حالة فرض الإغلاق الكلي، فإن هذه الرحلات تتوقف، وأحياناً يضطر رجال الشرطة الفلسطينيون الانتظار لأسابيع أو لأشهر طويلة إلى حين تخفيف الإغلاق واستئناف الرحلات.

## 2. نقل المسافرين من قطاع غزة إلى الأردن:

مع زيادة التشديد في إغلاق قطاع غزة وتقليل حالات منح التصاريح إلى حدها الأدنى، أصبح من الصعب جداً، إن لم يكن من المستحيل أحياناً، على سكان القطاع الذين يرغبون في السفر إلى الأردن الوصول إلى معبر اللنبي بسبب عدم موافقة السلطات الإسرائيلية على منحهم تصاريح. وأصبح أغلب سكان القطاع يفضلون، أو بالأحرى يجبرون، على استخدام البديل الصعب والمكلف وهو السفر إلى الأردن عن طريق مصر. وقد تمّ وضع ترتيبات مرور آمن لنقل المسافرين من القطاع إلى معبر اللنبي لكنها ترتيبات معقدة وتستغرق وقتاً طويلاً، كذلك فإنها لا تتاح لجميع سكان القطاع وأيضاً لا تتاح في أيام الإغلاق الكلي. لذلك يبقى طريق مصر الأردن رغم تكاليفه وتقييدهاته هو الأفضل في ظل هذه الترتيبات.

وهذه الترتيبات شبيهة بترتيبات نقل العسكريين، فبعد أن يحصل ساكن القطاع على الموافقة الأردنية للدخول إلى المملكة أو ما يسمى عدم الممانعة<sup>1</sup>، يتقدّم بطلب إلى مكتب الارتباط المدني في منطقتة للحصول على تصريح يسمى تصريح دخول إلى منطقة إيريذ. ويفضّل أن يقدّم الطلب قبل فترة خمسة أيام أو على الأقل قبل 48 ساعة. ويقوم الجانب الفلسطيني بنقل هذه الطلبات إلى الجانب الإسرائيلي الذي له الحرية المطلقة في قبول أو رفض أي تصريح. ويتم تحديد يوم أو يومين في الأسبوع يتجمّع فيها المسافرون الحاصلون على تصاريح في مدينة غزة وتقوم الباصات بنقلهم إلى منطقة إيريذ حيث يخضعون للتفتيش الشديد والدقيق، وبعدها تنطلق الباصات بمرافقة الدوريات الإسرائيلية إلى جسر اللنبي، وتستمر المرافقة إلى حين تأمين المسافرين في الجناح الفلسطيني وبعدها تبقى الباصات في انتظار سكان غزة القادمين من الأردن أو الأشخاص الذين تعيدهم الأردن ويتم نقلهم بنفس الطريقة إلى غزة، وهذه الرحلة تستغرق كمتدل عشر ساعات.

<sup>1</sup> تشترط هذه الموافقة فقط لسكان القطاع. أما سكان الضفة الغربية فليسوا بحاجة لمثل هذه الموافقة.

### 3. نقل البضائع الفلسطينية:

تعتبر حرية حركة ونقل البضائع وسهولة الوصول إلى الأسواق من الأسس الرئيسية التي تقوم عليها التجارة الناجحة، إلا أن التقييدات الإسرائيلية الكبيرة والعقبات والعراقيل التي تضعها السلطات الإسرائيلية في وجه حركة البضائع الفلسطينية، سواء بين الضفة وغزة وبالعكس أو إلى خارج المناطق الفلسطينية، تركت آثارها المدمرة على مجمل النشاط الاقتصادي الفلسطيني. فوجود وتنسيق مسبق والحصول على تصاريح نقل، بالإضافة إلى الإجراءات الأمنية المبالغ فيها المتبعة في نقطة عبور إيريز وكارني، يعيق بل حتى يثقل عمل التجارة الفلسطينية.

وتتم عملية نقل البضائع الفلسطينية من قطاع غزة إلى معبر دامية التجاري أو إلى ميناء اشدود بإحدى طريقتين:

- 1- إما أن يتم نقل البضائع من داخل القطاع إلى معبر كارني أو إيريز بواسطة شاحنات فلسطينية، وفي نقاط العبور المذكورة يتم تفريغ الشاحنات من البضائع وإخضاع هذه البضائع لعملية تفتيش دقيقة قد تستغرق عدة أيام وفي بعض الحالات عدة أسابيع ، وبعد أن يتم تفتيشها يعاد تحميلها في شاحنات إسرائيلية تقوم بنقلها إلى المعابر الخارجية.
- 2- وإما أن تتجمع الشاحنات الفلسطينية المصرّح لها، وهذه عددها قليل جداً، في نقطة العبور ويتم تفريغ البضائع وتفتيشها ثم إعادة تحميلها، ثم تسير في قوافل مع مرافقة دوريات إسرائيلية.

كلتا الطريقتين تستغرقان وقتاً طويلاً وتكاليف باهظة ترهق التاجر والمزارع الفلسطيني وتؤدي في حالات كثيرة إلى تلف البضائع<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني: مفاوضات الممر الآمن:

حتى هذه اللحظة لا زال الممر الآمن مجرد حبر على ورق، ولا زالت المفاوضات حول تشغيل الممر تراوح مكانها. في هذا المبحث سنتناول المعوقات التي تحول دون التوصل إلى اتفاق بشأن الممر الآمن.

### أولاً: معوقات تشغيل الممر الآمن:

رغم التفاصيل الواردة في المادة العاشرة من الملحق الأول لاتفاق أوسلو<sup>2</sup> التي سبق توضيحها، إلا أنها – وعلى غرار معظم مواد الاتفاقية – تبقى بحاجة إلى اتفاقيات أخرى تفصيلية لوضع موضع التنفيذ. كذلك لم تعالج المادة العاشرة المذكورة كل المواضيع المتعلقة بالممر الآمن، وتركت كثيراً من التفاصيل والقضايا إلى مفاوضات لاحقة.

ومنذ توقيع اتفاق القاهرة في 5/أيار/1994 وإلى اليوم لم يتم التوصل إلى اتفاق نهائي بخصوص تشغيل الممر الآمن. والسبب في ذلك يعود

---

<sup>1</sup> لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع نقل البضائع وإجراءاته، راجع نشره بعنوان "من ظهر إلى ظهر - واقع التجارة الفلسطينية على المعابر" صادرة عن المجلس الاقتصادي الفلسطيني للتنمية والإعمار بكندار في كانون الثاني 1997.

بالدرجة الأولى لأسباب سياسية، إلا أن إسرائيل تحاول أن تظهر أن التأخير ناتج عن وجود بعض الخلافات بين الجانبين. فإسرائيل تسعى، من خلال إعاقته التوصل إلى اتفاق الممر الآمن، إلى تكريس الفصل بين الضفة الغربية وقطاع غزة وإعاقته تكامل هاتين المنطقتين، على العكس تماماً مما ورد في إعلان المبادئ بأن الضفة الغربية وقطاع غزة وحده إقليمية واحدة. وأيضاً هناك سياسة إسرائيلية عامّة في تأخير القضايا المرحليّة إلى الحل النهائي، من باب محاولة فرض بعض قضايا المرحلة الانتقالية كحل نهائي، أو على الأقل تقليل التنازلات بشأنها في مفاوضات الحل النهائي.

أما بخصوص نقاط الخلاف حول اتفاق الممر الآمن، فإن نقطة الخلاف الرئيسية بين الجانبين هي حول مفهوم الممر الآمن. هل هو ممر آمن للفلسطينيين يستخدمونه دون أي مضايقة أو تدخل من الإسرائيليين؟ أم أنه ممر آمن لإسرائيل تتحكم فيه كيف تشاء وتعترض الأشخاص الذين يستخدمونه وتعتقل منهم من تشاء؟

روح وأساس فكرة وجود الممر الآمن تقوم على أن الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن لا يتعرضون للمضايقة أو التأخير أو الاعتقال. إلا أن المادة العاشرة من الملحق الأول من الاتفاقية الانتقالية تعطي إسرائيل صلاحيات واسعة وضمانات كبيرة "لأمنها" سواء من خلال وضع ترتيبات خاصة ومشددة للأشخاص الذين لا يوافق على دخولهم إلى إسرائيل، أو من خلال إعطاء إسرائيل حق حرمان الأشخاص الذين يخالفون بنود اتفاق الممر الآمن من استخدام أراضيها لأغراض المرور الآمن، أو من خلال النصّ في الاتفاقية على أن الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن سوف يخضعون للقانون الإسرائيلي. كذلك لا يوجد نصّ صريح في المادة العاشرة يحرم إسرائيل من صلاحية اعتقال أي شخص يستخدم الممر الآمن.

وبالإضافة إلى هذه الصلاحيات الممنوحة لإسرائيل، تحاول إسرائيل ليّ عنق بعض نصوص الاتفاقية لتفريغها من أي محتوى أو مضمون. فمثلا الجانب الفلسطيني، وبعد أن تبيّنت له النوايا الإسرائيلية، يسعى إلى تضمين اتفاقية الممر الآمن نصاً واضحاً على أن الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن لن يتم اعتراضهم أو توقيفهم، إلا أن الجانب الإسرائيلي يرفض ذلك.

كذلك، وبعد أن سعت إسرائيل إلى التوسّع في تفسير عبارة "خضوع الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن للقانون الإسرائيلي" بحيث تقوم باعتقال أي شخص ارتكب مخالفة للقانون الإسرائيلي حتى لو في فترة سابقة، يحاول الجانب الفلسطيني إضافة عبارة "relevant" بحيث يصبح النص shall be subject to relevant Israeli law ، أي القانون الإسرائيلي المعني أو المختص. وبالتالي فإنه بموجب هذا التعديل المقترح سينطبق القانون الإسرائيلي بشكل محدود على الأشخاص الذين يستخدمون الممر الآمن، وذلك فيما يخصّ النقل على الطرق وإشارات المرور وحوادث السير أو أي شيء له علاقة بالطرق، إلا أن الجانب الإسرائيلي لا يزال يرفض ذلك.

ونقطة خلاف أخرى رئيسية بين الجانبين هي حول تحديد موقع نقطة العبور الرابعة، فالمادة العاشرة نصّت على "نقطة عبور إضافية حول ميفو حورون". كلمة "حول" في هذا النص فتحت باب الاختلاف، فالجانب الفلسطيني فهم هذه الكلمة بأنها تعني: في حدود مئات الأمتار أو على أقصى تقدير كيلومتر، إلا أن الجانب الإسرائيلي يريد وضع النقطة بالقرب من مستوطنة عوفر القريبة من بيتونيا بالقرب من مدينة رام الله، أي على بعد 20 كيلومتر من ميفو حورون، مما يعني وضع نقطة العبور داخل حدود سنة 1967.



هناك خلاف آخر حول الأيام التي تغلق فيها الممرات الآمنة. قلنا في المبحث السابق أن المادة العاشرة نصت على أن المرور الآمن لن يكون متاحاً في يوم الاستقلال "استقلال إسرائيل" ويوم الذكرى وفي عيد الغفران. وقلنا أن المادة لم تورد عبارة فقط وبالتالي فتحت المجال للجانب الإسرائيلي بالمطالبة بمزيد من الأيام. والجانب الإسرائيلي يطالب بتعطيل الممر الآمن أيام السبت وفي كافة الأعياد اليهودية. وهذه الأيام مجموعها تقريباً (180) يوماً في السنة، أي نصف السنة تقريباً، وهذا ما يرفضه الجانب الفلسطيني.

كذلك هناك خلاف على من يحق لهم استخدام الممر الآمن. الجانب الإسرائيلي يطرح أنهم سكان الضفة الغربية وقطاع غزة "residents" بينما الجانب الفلسطيني يطرح بأنهم أشخاص (Persons) أي المقيمين في الضفة الغربية وقطاع غزة والزوار وغيرهم.

كذلك يطالب الجانب الإسرائيلي بمبالغ من المال كرسوم لاستخدام الممر الآمن. ويعرض تنفيذ ترتيبات المرور الآمن على ثلاث مراحل، الأولى للأشخاص ثم السيارات ثم البضائع، دون تحديد نهاية لكل مرحلة.

وهناك نقاط خلاف أخرى كثيرة، مثل الخلاف على مدة تقديم طلب استخدام الممر الآمن للأشخاص الممنوعين من دخول إسرائيل، وهي خمسة أيام حسب نصّ المادة العاشرة، إلا أن الجانب الإسرائيلي يريد تفسيرها بأنها خمسة أيام عمل. كذلك مدة تقديم طلب بطاقات المرور الآمن وتصاريح المرور الآمن هي 48 ساعة حسب الاتفاقية، إلا أن الجانب الإسرائيلي يفسرها بأنها يومي عمل (Two working days). وهناك خلاف على ترتيبات مرور الشخصيات الهامة ومرافقيهم. الواقع أن هذه الخلافات تبقى خلافات ثانوية بالنسبة للخلاف الأساسي حول مفهوم المرور الآمن.

إن غياب الممر الآمن خلق صعوبات إدارية أمام تكامل مؤسسات وإدارات السلطة في الضفة الغربية وقطاع غزة. كما أنه حرم مئات العائلات الفلسطينية من التنقل وزيارة أقاربهم في المنطقة الأخرى. وفي ظل التقييدات الكبيرة على منح تصاريح الدخول إلى إسرائيل أصبح من المستحيل على مئات الطلبة من قطاع غزة التوجه إلى مقاعدهم الدراسية في جامعات ومعاهد الضفة الغربية.

وبالرغم من أن الاتفاقيات اعتبرت الضفة الغربية وقطاع غزة وحدة مناطقية واحدة يجب المحافظة على وحدتها وسلامتها خلال الفترة الانتقالية إلا أن السلطات الإسرائيلية المحتلة ما زالت تعتبرها منطقتين منفصلتين. فالتنقل بين المنطقتين لا يزال حتى الآن بحاجة إلى تصريح خاص، وهذا التصريح لا يعطي حامله حق الإقامة وإنما تحتاج الإقامة إلى تصريح آخر يتطلب إجراءات معقدة شبيهة بإجراءات لمّ الشمل.

## ثانياً: الممر الآمن في الحلّ النهائي:

يعتبر وجود ممر آمن وسهل لمرور الأشخاص والمركبات والبضائع بين الضفة الغربية وقطاع غزة أمر أساسي وجوهري للفلسطينيين لا يقل أهمية عن قضية السيادة أو الحدود أو أي قضية أخرى من قضايا الحل النهائي. فوجود هذا الممر سوف يربط الجزء المغلق أو الحبيس (الضفة الغربية) من الوطن بالجزء الساحلي (غزة)، وسيشكل أهمية اقتصادية عظيمة للكيان الفلسطيني القادم بالإضافة إلى أهميته السياسية المتمثلة في تمكين الكيان الفلسطيني من ممارسة ولايته أو سيادته على أجزاء الوطن الواحد، كما سيكون له دور أساسي في تسهيل تكامل المؤسسات الوطنية الفلسطينية الرسمية وغير الرسمية.

ظهرت عدة دراسات ومقالات حول الممر الآمن<sup>1</sup>، وأغلب هذه الدراسات انصبَّ اهتمامها على وضع خيارات وبدائل لمستقبل هذا الممر وأن ترجَّح ما تراه أفضل هذه الخيارات وأكثرها إمكانية وعملية، إلا أن أغلب هذه الخيارات هي خيارات فنيّة تدور حول شكل وموقع الممر الآمن، هل هو طريق بريّ أم جسر هوائي أم نفق، وما هي أفضل النقاط والطرق التي يجب أن يمر بها وما هو عرضه وطوله. والحقيقة أن جميع هذه الخيارات سواء النفق أو الممر الأرضي أو غير ذلك، لها تقريبا نفس الوضع القانوني. فالوضع القانوني للنفق لا يختلف عن الوضع القانوني للطريق البريّ أو للجسر. باعتبار أن جميعها يشكل انتقاصا وتقبيدا لسيادة الدولة التي يمرّ بها الممر ويحقق امتيازاً للدولة الأخرى.

وعندما نتحدّث عن بدائل قانونية أو عن الوضع القانوني للممرّ الآمن فإنما نقصد بذلك طبيعة العلاقة القانونية التي تربط إسرائيل والدولة الفلسطينية بالممر. أي من صاحب السيادة على الممر، هل هي إسرائيل أم "الدولة" الفلسطينية أم أن السيادة مشتركة، أم أن السيادة لإسرائيل والإشراف مشترك أم أن هناك إشراف دولي على الممر؟

الوضع القانوني للممرّ الآمن في الحل النهائي يعتمد على أمرين. الأول طبيعة علاقة الدولة الفلسطينية بإسرائيل في الحل النهائي، والأمر الثاني هو طبيعة وشكل الكيان الفلسطيني نفسه، وبالذات فيما يخصّ طبيعة العلاقة بين الضفة الغربية وقطاع غزة.

فطبيعة علاقة الكيان الفلسطيني بإسرائيل تحدد مدى الحاجة لوجود ممر آمن، فإذا كانت الحدود مفتوحة مع إسرائيل والحركة حرة واعتيادية بين

---

<sup>1</sup> عودة، 1997. عباسي وطهبوب، 1991. عوض الله، 1994. Newman and

Falah, 1992 Center for Engineering and Planing, 1992.

المناطق الفلسطينية وإسرائيل بحيث أن المواطن الفلسطينية يستطيع الدخول إلى إسرائيل في أي لحظة، فلا حاجة أصلاً لوجود مثل هذا الممر. أما إذا كانت العلاقة تقوم على أساس الفصل والإغلاق ووضع العراقيل أمام حرية الحركة، كما هو عليه الحال الآن، فإن الحاجة تبرز لوجود ممر أو ترتيبات مرور مستقلة، وهذا هو الاحتمال الأكبر.

كذلك طبيعة الكيان الفلسطيني القادم وحجم السيادة والاستقلال الممنوح له وطبيعة العلاقة بين الضفة الغربية وقطاع غزة في الحل النهائي سيكون لها تأثير كبير على تحديد مدى السيطرة الإسرائيلية على الممر. فإذا كان الوضع القانوني للضفة الغربية يختلف عن وضع غزة، كأن يكون في غزة استقلال كامل وفي الضفة الغربية حكم ذاتي، فمن الطبيعي أن تطالب إسرائيل بسيطرة وإشراف أكبر على الممر الآمن من أجل الحفاظ على تمايز المنطقتين.

الترتيبات الحالية، والتي سبق توضيحها، هي ترتيبات مرور وليست ترتيبات ممر، بمعنى أن الفلسطينيين في المرحلة الانتقالية لهم الحق في استخدام بعض الطرق بغرض المرور لكن ليس لهم أي سيطرة أو سيادة على هذه الطرق. وقد يكون طموح الفلسطينيين في الحل النهائي أن يخصص لهم ممراً محددًا يمارسون عليه نوعاً من السيطرة بعيداً عن التدخلات الإسرائيلية. غير أن حق المرور عبر الإقليم الأرضي يعتبر من الحقوق الضعيفة في القانون الدولي، فلا يوجد في القانون الدولي ما يجبر دولة ذات سيادة أن تتنازل عن أو تقطع جزءاً من إقليمها المعترف به لصالح دولة أخرى<sup>1</sup>. لكن عرف فقه القانون الدولي

<sup>1</sup> استبعد اتفاق إعلان المبادئ قرار التقسيم رقم 181 ولم تتم الإشارة إليه، وبالتالي فإنه لا يعتبر

مرجعية في مفاوضات الحل النهائي. ولو تمت الإشارة إلى قرار التقسيم لكان من الممكن طرح قضية السيادة على الممر بشكل أكبر على اعتبار أن الأراضي التي سيمر منها الممر الآمن هي في الأصل أراضٍ مخصصة للدولة العربية.

بعض الامتيازات التي تعطي لدولة أخرى على حساب إقليم الدولة، وهذه الامتيازات تسمى حقوق الإرتفاق (servitude) مثل حق مرور الترانزيت بالقطار أو بالطرق العادية أو حق الترانزيت في الجو أو البحر. وهذه الحقوق لا تعطي السيادة وإنما تعطي حقوقاً للدولة التي تستخدم الإقليم وتفرض التزامات على الدول صاحبة الإقليم.

إن المطالبة باقتطاع جزء من إقليم دولة إسرائيل التي اعترف بها المفاوض الفلسطيني سيكون من الصعب على إسرائيل القبول به، ذلك لأن منح الفلسطينيين ممر بين الضفة الغربية وقطاع غزة سوف يشطر - إلى حدّ ما دولة - إسرائيل إلى قسمين: شمال الممر وجنوبه. والمطالبة بتنازل إسرائيل عن السيادة على الممر ربما يعطي إسرائيل المجال للمطالبة بالسيادة على أجزاء من الأرض الفلسطينية والإبقاء على المستوطنات والطرق الالتفافية.

يجب على المفاوض الفلسطيني أن يبحث عن بدائل عن السيادة مثل السيطرة على نقاط العبور أو الإشراف الدولي، أو أن يتم ربط الممر الأمن بترتيبات الطرق الإقليمية التي يتم التفاوض عليها في المفاوضات المتعددة. ويجب أن يركز المفاوض الفلسطيني على حق المرور وعلى عدم أحقية أو صلاحية إسرائيل في تعطيل أو إعاقة هذا الحق وأن يبحث عن ضمانات تلزم إسرائيل باحترام هذا الحق.



## **الفصل الثالث**

### **الحركة بين الأراضي الفلسطينية والخارج**

#### **(المعابر الدولية)**

لا تقتصر التقييدات الإسرائيلية على حركة المواطنين الفلسطينيين داخل المناطق الفلسطينية فقط، بل أنها تمتد لتشمل كافة تحركات الفلسطينيين، سواء داخل المناطق الفلسطينية المحتلة أو من المناطق المحتلة إلى الخارج. يبحث هذا الفصل في حرية حركة الفلسطينيين إلى الخارج عبر المعابر الدولية، والتقييدات الإسرائيلية على هذه الحركة، ومدى تأثير الاتفاقيات الفلسطينية الإسرائيلية على وضع هذه المعابر وعلى صلاحيات إسرائيل في تقييد حرية الحركة.

### **المبحث الأول: المعابر الدولية قبل الاتفاقية:**

دمرت حرب 1967 الجسور التي تربط الضفة الشرقية الأردنية بالضفة الغربية المحتلة، كما قطعت الطرق البرية التي تربط قطاع غزة بمصر. وفي غضون أيام قليلة من انتهاء الحرب انتشر على الطرقات الآلاف من فلاحي الضفة الغربية الساعين لبيع محاصيلهم. وبسبب صعوبة الوصول إلى الأسواق الأردنية نتيجة لتدمير الجسور أخذ هؤلاء الفلاحون يبحثون عن تصريف لبضائعهم في الأسواق الإسرائيلية، رغم وجود أوامر عسكرية تمنع دخولهم إلى إسرائيل.

وبعد أن أصبحت السلع القادمة من الضفة الغربية تشكل خطراً على الزراعة الإسرائيلية، ونتيجة خشية إسرائيل من ازدياد التطرف في صفوف المزارعين الفلسطينيين إذا لم يكن لهم منفذ إلى السوق لبيع منتجاتهم، بالإضافة إلى الرغبة الإسرائيلية في تسهيل هجرة الفلسطينيين باتجاه الأردن تم إعادة فتح الجسور مع الأردن. وفي غضون أشهر قليلة

من الاحتلال نظّم كل من الأردن وإسرائيل طرق المواصلات عبر جسر اللنبي وفيما بعد جسر دامية الممتدين على نهر الأردن.

وفي 1967/12/11 صدر الأمر العسكري رقم 175 والمسمى "أمر بشأن محطة انتقال"، ونصّ على أنه يجوز لوزارة الداخلية وشرطة إسرائيل أن تقيما بالقرب من جسر اللنبي الواقع على نهر الأردن، محطة تتم فيها معاملات التصريح والتفتيش بصدد كل راغب في الانتقال من الضفة الشرقية للأردن بقصد الوصول إلى دولة إسرائيل أو الوصول من دولة إسرائيل إلى الضفة الشرقية للأردن. وهذا الأمر العسكري جعل من جسر اللنبي مركزاً حدودياً للدخول إلى إسرائيل، أو بمعنى آخر معبراً دولياً إسرائيلياً، كما أن صياغة الأمر توحي أن الضفة الغربية هي جزء من إسرائيل. وفي وقت لاحق صدر الأمر رقم 466 الذي أضاف جسر دامية إلى جسر اللنبي. وفيما بعد أصبح معبر دامية معبراً تجارياً فقط.

وتم فرض الرسوم الجمركية الإسرائيلية على البضائع الداخلة إلى الضفة الغربية، وخضعت الواردات التي تنافس البضائع الإسرائيلية لرقابة بالغة غالباً ما حظرت بعضها من خلال فرض الرسوم الجمركية الباهظة.

ونتيجة لكون الضفة الغربية وقطاع غزة مناطق مغلقة، كما سبق وأن بينا في الفصل الأول، فإن السفر إلى الخارج عبر الجسور كان بحاجة إلى تصريح من السلطات الإسرائيلية، بالإضافة إلى دفع رسوم معينة (ضريبة سفر).

وقد امتازت فترة الاحتلال بالتقييدات الكبيرة جداً على سفر المواطنين واتخذت إجراءات كان ظاهرها منع الفلسطينيين من السفر إلى الخارج، إلا أنها في حقيقتها تهدف إلى تسهيل طرد الفلسطينيين عن وطنهم. فظهر ما يعرف بتصاريح التسعة شهور أو تصاريح السننتين، وهي



تصاريح سفر إلى الخارج لا يحق لصاحبها العودة إلى المناطق المحتلة قبل تسعة شهور أو سنتين من تاريخ المغادرة. هذا بالإضافة إلى الإجراءات الأمنية المشددة وما يرافقها من معاملة لإنسانية ومهينة للمسافرين الفلسطينيين على الجسور.

أما بالنسبة للمعابر على الحدود المصرية، فكما هو معلوم، وقع قطاع غزة وصحراء سيناء تحت الاحتلال الإسرائيلي سنة 1967 وأخضعت المنطقتين لقيادة عسكرية إسرائيلية واحدة هي قيادة جيش الدفاع في قطاع غزة وشمال سيناء، وكان التحرك بين قطاع غزة ومنطقة العريش وشمال سيناء يتم بشكل حرّ واعتيادي، باستثناء حالات إغلاق مناطق معينة. أما التحرك بين قطاع غزة ومصر فقد كان محظورا ولا يتم إلا في حالات إنسانية نادرة جدا وعن طريق الصليب الأحمر. وبعد إبرام معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية في سنة 1979، تم افتتاح معبري رفح ومنتسانيا على الحدود المصرية كمعابر دولية إسرائيلية.

وبالنسبة لسفر سكان الضفة الغربية وقطاع غزة عن طريق المعابر الإسرائيلية الدولية الأخرى فقد كان متاحا عبر مطار اللد (بنغريون)، وذلك بعد الحصول على وثيقة سفر إسرائيلية (لاسيه باسيه) وليس عن طريق تصاريح السفر. لكن من يسافر عبر مطار اللد بواسطة وثيقة السفر كان يفقد حقه في الإقامة في الضفة الغربية أو قطاع غزة إذا لم يعد بعد مرور عام على سفره، في حين أن من يسافر بتصريح عن طريق الجسور يفقد حقه في الإقامة بعد 3 سنوات من السفر إذا لم يعد إلى المنطقة خلالها، ولم يقم بتمديد مدة التصريح لمدة سنتين.

## المبحث الثاني: المعابر الدولية أو الحركة إلى الخارج بعد الاتفاقية الفلسطينية الإسرائيلية:

تمّ الاتفاق ضمن الملحق الأول الخاص بالترتيبات الأمنية على ترتيبات معيّنة بخصوص معبري رفح واللد، كما تمّ الاتفاق على الخطوط العريضة لإنشاء ميناء ومطار دوليين. في هذا المبحث سنتحدث عن الترتيبات في المعابر المتفق عليها والترتيبات الخاصة في المعابر التي لم يتمّ التوصل إلى حل نهائي بشأنها.

### أولاً: المعابر المتفق عليها:

أثارت مفاوضات المعابر جدلاً كبيراً بين الجانب الفلسطيني والإسرائيلي، فقد طالب الجانب الفلسطيني بالسيطرة الكاملة على دخول وخروج السكان الفلسطينيين والزوار للمناطق الفلسطينية، وتشدد الجانب الفلسطيني في مطالبه حتى كادت تحدث أزمة بين الطرفين.

حدّد إعلان المبادئ الموقع بين الطرفين، والذي يعتبر أساس جميع المفاوضات، أمرين رئيسيين يحسمان سلفاً موضوع المعابر. الأمر الأول: أن الأمن الخارجي، وبالتالي الأمن على طول الحدود، سيبقى خلال المرحلة الانتقالية من صلاحيات إسرائيل<sup>1</sup>. فإذا كان الأمن على طول الحدود بأيدي إسرائيل، فإنه من الطبيعي أن تبقى السيطرة على الأشخاص والبضائع التي تعبر الحدود بيد إسرائيل. والأمر الثاني: العلاقات الخارجية ستبقى من صلاحيات إسرائيل طوال المرحلة الانتقالية<sup>2</sup>. وبالتالي فإن منح تأشيرات الدخول والسيطرة على الأجانب

<sup>1</sup> إعلان المبادئ، المادة الثامنة.

<sup>2</sup> الملحق الثاني لإعلان المبادئ المادة 3/ب.

الذين يعبرون الحدود هو من صلب العلاقات الخارجية التي احتفظت بها إسرائيل بموجب إعلان المبادئ.

وقد جاء اتفاق المعابر منسجماً إلى حد كبير مع إعلان المبادئ، ونصّت المادة الثامنة، وهي التي تضمّنت جميع الخطوط الأساسية والمبادئ العامّة التي ستحكم ترتيبات المعابر على أنه "بينما تبقى إسرائيل مسؤولة خلال الفترة الانتقالية عن الأمن الخارجي، بما في ذلك على طول الحدود المصرية الأردنية، فإن عبور الحدود سوف يتم استناداً إلى الترتيبات التي تتضمنها هذه المادة. وهذه الترتيبات تهدف إلى خلق آلية تسهّل دخول وخروج الناس والبضائع بما يعكس الواقع الجديد الذي خلقه إعلان المبادئ في حين يتم توفير الأمن الكامل لكلا الطرفين". وإيراد الخطوط الأساسية والمبادئ العامة التي تحكم عمل المعابر ضمن بروتوكول إعادة الانتشار والترتيبات الأمنية له مغزاه في أن كل ما ذُكر حول المعابر لا يخرج عن كونه ترتيبات أمنية جديدة وليس نقلاً للصلاحيات أو تغييراً جوهرياً في الوضع القانوني للمعابر.

كذلك لم تؤثر الاتفاقية على الوضع القانوني للمعابر في كونها معابر دولية إسرائيلية، بل أكدت على ذلك بقولها: "تعترف إسرائيل بصلاحيّة جوازات السفر الفلسطينية (وثائق السفر) الصادرة عن الجانب الفلسطيني إلى المواطنين الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة بما يتماشى مع اتفاق..... ومثل جوازات السفر (وثائق السفر) هذه سوف تخوّل حاملها السفر للخارج عبر ممرّات أو نقاط الخروج الإسرائيلية"<sup>1</sup> وهذا نصّ واضح على أن جميع نقاط العبور هي نقاط خروج إسرائيلية حيث لم يرد تفصيل في المادة أو استثناءات.

<sup>1</sup> الاتفاقية الانتقالية، ملحق الشؤون المدنية، م7/22 .

وفيما يخصّ السيطرة على الأجانب، قسّمت الاتفاقية المعبر إلى جناحين الأول يخدم المواطنين الفلسطينيين من قطاع غزة والضفة الغربية والزوار لهاتين المنطقتين، ويطلق عليه الجناح الفلسطيني. والثاني يخدم إسرائيليين "وأخرين"، ويطلق عليه الجناح الإسرائيلي. وبالتالي فإن إسرائيل احتفظت بالسيطرة الكاملة على حركة الأجانب، أما الزوار لمنطقة الضفة الغربية وقطاع غزة، وهم الذين يزورون هاتين المنطقتين عن طريق تصاريح زيارة وليس عن طريق تأشيرات دخول، فيمرون عبر الجناح الفلسطيني في حين أن الأجنبي الذي يدخل بجواز سفره فإنه يمر من الجناح الإسرائيلي. وبالنسبة لعبارة "آخرين" الواردة في الاتفاقية، الأصل أن تكون "الزوّار الآخرين" إلا أنها بشكلها الحالي قد تعني أن لإسرائيل صلاحية استخدام جناحها في إدخال حتى الزوار لمنطقة الضفة الغربية وقطاع غزة علماً بأن الجانب الفلسطيني حسب الاتفاقية له الحق في رفض دخول أشخاص من غير سكان قطاع غزة والضفة الغربية من خلال جناحه.

وحتى فئة الزائرين الذين يمرّون عبر الجناح الفلسطيني حدّدت لهم الاتفاقية إجراءات مرور تختلف عن الإجراءات المطبّقة على الفلسطينيين وهو ما بينته الفقرة 3/د من المادة الثامنة: "... يمر الأشخاص الداخلون إلى الجناح الفلسطيني عبر أحد مسربين بهدف التشخيص وتدقيق الوثائق وذلك على النحو التالي: 1- المسرب الأول سيستخدم من قبل الفلسطينيين من سكان منطقتي قطاع غزة والضفة الغربية. ويمر هؤلاء عبر منضدة فلسطينية حيث سيتم فحص وثائقهم وتدقيق هويّاتهم. وسيقوم موظف إسرائيلي بفحص وثائقهم وتدقيق هويّاتهم بطريقة غير مباشرة وغير منظورة.

2- يخدم المسرب الثاني الزائرين للضفة الغربية وقطاع غزة، وسيمر هؤلاء المسافرون أولاً عبر منضدة إسرائيلية حيث يتم فحص وثائقهم وهويّاتهم وبعد ذلك ينتقلون إلى منضدة فلسطينية حيث يتم فحص وثائقهم وهويّاتهم أيضاً، وسيفصل بين المنضدتين زجاج ملوّن".

وبالتالي فالدور الإسرائيلي يكون بارزاً في فحص الزائرين، أما في فحص أوراق الفلسطينيين فإنه يكون من خلف زجاج ملون.

### صلاحيات إسرائيل في الجناح الفلسطيني:

باستعراض بنود المادة الثامنة من الملحق الأول والذيل رقم (5) الملحق باتفاق أوسلو، يتبين لنا أن إسرائيل احتفظت بجميع صلاحياتها السابقة على الفلسطينيين وعلى الزائرين. ويمكن تلخيص هذه الصلاحيات حسب بنود الاتفاقية بما يلي:

- 1- صلاحية تفتيش الأمتعة: فقرة 3/ب .
- 2- صلاحية تفتيش المسافرين: فقرة 3/ج.
- 3- صلاحية التحقيق مع المسافرين : " .. في حالة الاشتباه بأي مسافر .. يمكن لكل جانب التحقيق مع هذا المسافر في منطقة التفتيش المغلقة التابعة له..."<sup>1</sup>.

لكن صلاحية التحقيق هذه يجب أن تكون ضمن حالات الاشتباه التي حدّتها نفس الفقرة وهي إذا كان المسافر يخفي أسلحة و متفجرات أو إذا كان يحمل وثائق مزوّرة أو غير سارية المفعول، أو إذا قام المسافر بتصرف مشبوه واضح خلال المرور من المحطة. لكن الجانب الإسرائيلي من الناحية العملية يحقّق مع أي مسافر يريده دون إبداء أي توضيح للجانب الفلسطيني، وفي حال طلب الجانب الفلسطيني معرفة سبب التحقيق يتم إبلاغه بأنه لأسباب أمنية.

- 4- صلاحية اعتقال أو توقيف المسافرين: تنص الاتفاقية على أنه "إذا لم يزل الاشتباه أثر التحقيق مع المسافر يمكن أن يتم إيقاف المسافر بعد

---

<sup>1</sup> الاتفاقية الانتقالية، الملحق الأول ( بروتوكول إعادة الانتشار والترتيبات الأمنية) المادة الثامنة فقرة

إبلاغ الطرف الآخر، وإذا تم إيقاف مسافر فلسطيني من قبل الجانب الإسرائيلي، سيطلب من رجل شرطة فلسطيني الاجتماع بالمشتببه به<sup>1</sup>. ومن الناحية العملية يسمح لشرطي فلسطيني بالاجتماع بالموقوف، لكن ينصب دور رجل الشرطة على تسجيل اسم الموقوف وبعض البيانات الشخصية عنه ورقم هاتف عائلته لإبلاغهم بخبر اعتقال ولدهم.

5- يملك الجانب الإسرائيلي، كما يملك الجانب الفلسطيني، صلاحية رفض دخول أشخاص من غير سكان قطاع غزة والضفة الغربية إلى هذه المنطقة.

وبالنسبة لصلاحيات إسرائيل في منع أشخاص من سكان الضفة الغربية وقطاع غزة من السفر إلى الخارج، وهو إجراء تلجأ إليه السلطات الإسرائيلية بشكل يومي، حيث تقوم بإعادة مواطنين فلسطينيين من المعابر وتمنعهم من السفر إلى الخارج دون إبداء أية أسباب، وأحياناً يتدرّعون بالأسباب الأمنية. الاتفاقيات لم تعالج هذه المسألة ولم تورد نصاً يعطي إسرائيل هذه الصلاحية أو يحرمها منه. لكن السلطات الإسرائيلية تستند إلى الأوامر العسكرية وتشريعات الأمن التي ما زالت سارية والتي تعطي للقائد العسكري صلاحية تقييد حركة السكان الفلسطينيين.

6- بالنسبة لإدارة المعبر فإن الجناح الإسرائيلي تحت السيطرة الإسرائيلية الكاملة، أما الجناح الفلسطيني فله مدير فلسطيني وهذا المدير يعتبر نائب المدير العام للمعبر والذي يجب أن يكون إسرائيلياً. مهام المدير الفلسطيني وصلاحياته حددها الذيل رقم 5 من المادة الثانية، وهي صلاحية توظيف موظفين في الجناح الفلسطيني. ويجب أن يوافق عليهم المدير العام الإسرائيلي الذي له إعفاء أي موظف في الجناح الفلسطيني، ما عدا المدير، من العمل إذا كان هناك سبب "أمني جدّي".

---

<sup>1</sup> فقرة 3/هـ/5

وهناك صلاحيات أخرى يتمتع بها المدير العام الإسرائيلي في مراقبة وتسليح رجال الشرطة الفلسطينيين وسحب المعاملة الخاصة التي يحظى بها الشخص رفيع المستوى (V.I.P) بصورة مؤقتة وذلك إذا كانت هناك مبررات جدية لذلك<sup>1</sup>.

والأهم من كل ذلك أن المدير العام الإسرائيلي هو المسؤول عن الأمن في جميع أنحاء المعبر وبالتالي يحق له أن يقوم بأي شيء تحت تبرير الأمن.

جميع هذه الصلاحيات والترتيبات المشار إليها تنطبق على معبري رفح واللد. أما معبر دامية التجاري فما زال تحت السيطرة الإسرائيلية الكاملة، إلا أن الجانب الإسرائيلي يقوم بتحصيل الجمارك لصالح السلطة الفلسطينية مقابل نسبة.

وقد أصبح بمقدور المواطن الفلسطيني استخدام المعابر الدولية الإسرائيلية الأخرى مثل مطار اللد دون الحاجة إلى وثيقة سفر (لاسيه باسيه)، وذلك باستخدام الجواز الفلسطيني، لكن عليه أولاً أن يحصل على تصريح دخول إلى إسرائيل ثم تصريح آخر للدخول إلى منطقة مطار اللد.

ثانياً: المعابر غير المتفق عليها:

أوردت الاتفاقية نصاً حول إنشاء ميناء في قطاع غزة بقولها: "خطّ لإقامة ميناء في قطاع غزة انسجاماً مع إعلان المبادئ، موقعه والمسائل ذات الاهتمام المشترك إضافة إلى تراخيص للمراكب والطواقم المبحرة في رحلات دولية، كل ذلك سوف يناقش ويتفق عليه بين إسرائيل

<sup>1</sup> الاتفاقية الانتقالية، ذيل رقم 5 قسم و فقرة 3/و.

والمجلس مع الأخذ بعين الاعتبار أحكام المادة 30 معابر من هذا اتفاق،  
وعليه سوف يتم تشكيل لجنة خاصة من جانب الطرفين<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للمطار فقد منحت المادة الثالثة عشرة من الملحق الأول  
للاتفاقية الانتقالية للجانب الفلسطيني حق امتلاك طائرتين هيلوكبتر لنقل  
الشخصيات المهمة داخل الضفة الغربية وقطاع غزة، وحتى ثلاث  
طائرات هيلوكبتر لنقل البعثات إلى ممرات هبوط متفق عليها بالإضافة  
إلى طائرة نقل بجناح ثابت وحمولة (35) شخصاً لنقل أشخاص بين  
الضفة الغربية وقطاع غزة. كما منحت الاتفاقية السلطة الفلسطينية الحق  
في إقامة وتشغيل مهابط للطائرات في الضفة الغربية وقطاع غزة من  
أجل عمل الطائرات المنفق عليها، وذلك في أماكن وضمن مواصفات  
تحظى بموافقة لجنة الملاحة الجوية (J.C.A). لكن جميع نشاطات  
الملاحة الجوية واستخدام الفضاء من جانب الفلسطينيين تتطلب موافقة  
مسبقة من إسرائيل، وسوف تكون خاضعة لسلطة الملاحة الجوية  
الإسرائيلية. وبالنسبة لطائرة رئيس المجلس الفلسطيني فإنه سوف يطير  
هو وزوجته وأفراد عائلته وحرسه الشخصي والشخصيات المهمة  
المرافقة له بدون فحص مسبق، لكن يجب التبليغ عن تحركه قبل أربع  
ساعات على الأقل إلى الجانب الإسرائيلي بحيث يتضمن التبليغ قائمة  
بأسماء المسافرين.

وجميع نشاطات الملاحة من جانب إسرائيل سوف تستمر فوق الضفة  
الغربية وقطاع غزة بنفس الشروط المعمول بها في إسرائيل فيما يختص  
بتحليق الطائرات المدنية والعسكرية فوق المناطق الأهلة بالسكان على  
نحو كثيف. وسوف يضمن المجلس الفلسطيني بأن النشاط الجوي فقط  
وفقاً للاتفاق سوف يجري في الضفة الغربية وقطاع غزة.

<sup>1</sup> الاتفاقية الانتقالية، الملحق الأول، م4/14.



كذلك تمّ الاتفاق على وضع ترتيبات لإقامة وتشغيل مطارات وأرصفة جوية في الضفة الغربية وقطاع غزة من أجل الخدمات الجوية التجارية والرحلات الخارجية.

رغم ما ورد في الاتفاقية فإن الخلاف بين الطرفين واسع جداً، وما زال التوصل إلى اتفاق نهائي لتشغيل المطار والميناء يراوح مكانه ولم يتعد النقاش الدائر بين الطرفين المفاهيم. فالجانب الفلسطيني يريد أن تكون السيطرة على المطار والميناء بيده، خصوصاً أن هذين المعبرين سوف يكونان داخل المنطقة "أ" الخاضعة للسيطرة الأمنية الكاملة للمجلس. ولا يعارض الجانب الفلسطيني أن يكون هناك نوع من الترتيبات التي تعطي إسرائيل الرقابة والإشراف الأمني وضبط لعملية الدخول والخروج. لكن الجانب الإسرائيلي لا يريد الأمن فقط وإنما يريد الأمن والسيادة على المطار والميناء ويريد أن تكون بيده السيطرة الكاملة على غرار معبر اللنبي ومعبر رفح، وينظر الجانب الإسرائيلي إلى المطار والميناء على أنهما شبيهان بالجناح الفلسطيني في معبري رفح واللمبي.

النصوص الواردة في إعلان المبادئ والاتفاقية تدعم وجهة النظر الإسرائيلية. فإضافة لما ورد في إعلان المبادئ حول الأمن الخارجي والعلاقات الخارجية، والتي أشرنا إليها في مبحث المعابر المتفق عليها، نصّت المادة الثامنة من الملحق الأول والتي تضمّنت جميع الخطوط الأساسية لترتيبات المعابر على " The Same arrangements will be applied by the Parties, with the necessary adjustments, to agreed seaports, airports, or other international crossings..."<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أوردنا النص باللغة الإنجليزية لأن الترجمة العربية للاتفاقية الصادرة عن مركز القدس للإعلام والاتصال (JMCC) وهي أكثر نسخة متداولة باللغة العربية، أسقطت هذه الفقرة من الترجمة.

من نصّ الفقرة السابقة يتضح أن الترتيبات المطبقة في معبري رفح والذنبي والتي سبق الإشارة إلى جزء كبير منها في المبحث السابق هي التي سوف تطبق على الميناء والمطار مع التعديلات الضرورية التي تتطلبها الطبيعة الخاصة للمطار أو الميناء. أي أن هذه التعديلات سوف تكون فنية بالدرجة الأولى وليست تعديلات جوهرية في الطبيعة القانونية أو في السيادة أو الأمن.

إن تشغيل الميناء والمطار، وبالرغم من الصلاحيات الواسعة لإسرائيل، سيكون له آثار إيجابية على الاقتصاد الفلسطيني، كما أنها ستسهل حركة المواطنين الفلسطينيين، وبالذات سكان قطاع غزة، إلى الخارج في ظلّ التقبيدات الإسرائيلية الكبيرة على وصول الفلسطينيين إلى المعابر الدولية الإسرائيلية.

## الخلاصة:

اتسمت فترة الاحتلال الإسرائيلي للأراضي الفلسطينية بالتقييدات الكبيرة على حرية حركة وتنتقل الأشخاص والبضائع، الأمر الذي ترك أسوأ الآثار على مختلف مناحي الحياة الاقتصادية والاجتماعية والتعليمية والزراعية والصحية في فلسطين. واستخدمت إسرائيل المعابر الدولية وسياسات الإغلاق ومنح التصاريح والمنع من السفر كوسيلة سيطرة على المجتمع الفلسطيني وأداة من أدوات الضغط والتضييق على المواطن الفلسطيني لدفعه إلى الهجرة أو إلى الاستسلام تحت ضغط الجوع والبحث عن لقمة العيش.

ورغم ما رافق عملية السلام الفلسطينية الإسرائيلية من توقعات إيجابية وآمال في تغيير الواقع الأليم الذي يعيشه المواطن الفلسطيني، إلا أن الاتفاقيات لم تكفل من الناحية النظرية حد أدنى مقبولاً من حرية حركة وتنتقل المواطنين الفلسطينيين. أما على مستوى التطبيق العملي فقد استمرت إسرائيل في الانتقاص من حق المواطنين الفلسطينيين في حرية الحركة والتنقل بصورة لا تكاد تختلف عما سبق الاتفاقيات.

أبقت الاتفاقيات الفلسطينية الإسرائيلية على أغلب صلاحيات إسرائيل الأمنية، خصوصاً صلاحيات إسرائيل فيما يخص السيطرة على المعابر الدولية وصلاحيات إغلاق ممرات الدخول. ومع ذلك، لم تخل الاتفاقيات من بعض الجوانب الإيجابية مثل اعتبار الضفة الغربية وقطاع غزة وحدة إقليمية واحدة، والنص على المرور الآمن بين الضفة الغربية وقطاع غزة وعلى إنشاء مطار دولي وميناء تجاري في غزة، كذلك أوجبت الاتفاقية على إسرائيل في حالة لجوئها إلى إغلاق ممرات الدخول إليها أن تحترم أهمية الحياة الاقتصادية والاجتماعية وبرامج ومشروعات التنمية والرعاية الصحية للسكان الفلسطينيين.

غير أن الممارسة العملية الإسرائيلية أفرغت أي نص في الاتفاقية قد يفسر لصالح الفلسطينيين من محتواه. فإسرائيل تعمل على تعطيل وتأخير تشغيل الممر الآمن والمطار والميناء، كما تعمل على تأكيد وتكريس الفصل والتمييز بين الضفة الغربية وقطاع غزة، وتحرم المواطن الفلسطيني المقيم في قطاع غزة من الإقامة في الضفة الغربية إلا بتصريح، والعكس صحيح. ولو اعتبرت إسرائيل أن الضفة الغربية وقطاع غزة وحدة إقليمية واحدة لما اشترطت مثل هذا التصريح.

كذلك استغلت إسرائيل سيطرتها على المعابر لإعادة سلب الصلاحيات المنقولة إلى الفلسطينيين. فعلى سبيل المثال أعطى الاتفاق الاقتصادي للجانب الفلسطيني بعض الصلاحيات في مجال الاستيراد، لكن جميع هذه الصلاحيات أفرغت من محتواها بسبب الإجراءات الأمنية المعقدة والمطوّلة على المعابر. أي أن ما أعطته الاتفاقية للفلسطينيين باليد اليمنى عادت إسرائيل وأخذته باليد اليسرى على المعابر ونقاط التفتيش.

باختصار فإن حرية الفلسطينيين في الحركة والتنقل في ضوء الإجراءات والتقييدات الإسرائيلية التعسفية تخلو من أيّ مضمون، فليس لها من مظاهر الحرية إلا الاسم.