



مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية

أحدث التقارير حول الإغلاق مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية

الأراضي الفلسطينية المحتلة

أيار 2008

مقدمة

واجه ما يقرب من 2,4 مليون فلسطيني قيود وصعوبات متزايدة في مجال الحركة والتنقل التي فرضت من قبل السلطات الإسرائيلية منذ بداية الانتفاضة الثانية في شهر أيلول 2000 وذلك من خلال تنفيذ نظام الإغلاق الداخلي¹.

الحواجز والمعوقات المادية تعتبر البند الرئيسي في هذا النظام: حواجز غير مأهولة (كتل ترابية وخنادق وحواجز على الطرق، وبوابات على الطرق، الخ)، والحواجز العسكرية التي تحرس من قبل الجنود (بشكل كامل أو جزئي)، أو حواجز عسكرية عشوائية وفجائية "طيارة"، والجدار².

¹ في حين عانى ما يقرب من 1,5 مليون فلسطيني في قطاع غزة من قيود مشابهة، إلا أن طبيعة نظام الإغلاق مختلفة حيث يؤثر النظام على حركة تنقل الناس من وإلى قطاع غزة وبدرجة أقل في مجال حركة التنقل الداخلية.

² للحصول على تعريف كامل لكافة الحواجز، أنظر ملحق الخاص بالأساليب والتعريفات.

وتشكل هذه الحواجز جزء من الإجراءات الأمنية التي حددتها إسرائيل كأمر ضروري لحماية المواطنين الإسرائيليين القاطنين في إسرائيل ومستوطنات الضفة الغربية حيث تعمل هذه الحواجز بتناسق مع مجموعة متنوعة من الإجراءات الإدارية والتشريعية التي تتضمن (وليست مقتصرة على) الضم الرسمي للمناطق إلى إسرائيل، وإعلان مناطق محددة "كمناطق عسكرية مغلقة"، ومنع استخدام الطرق على أساس إبراز وثائق شخصية وتصاريح، ومنع تنقل الناس عبر الحواجز العسكرية حيث يخضع الناس إلى معايير العمر والنوع الاجتماعي عند العبور، وإغلاق الحواجز العسكرية خلال ساعات محددة وفرض نظام منع التجوال على تجمعات سكانية محددة. وغالبا ما تفرض هذه الإجراءات بأسلوب عشوائي لا يمكن توقعه.

وكنتيجة لذلك، فإن العدد الإجمالي للحواجز خلال فترة زمنية محددة، بالرغم من المؤشرات إلى توفرها، إلا أنها لا تعطي صورة كاملة للحدة النسبية لنظام الإغلاق. وبنفس الأسلوب، لا يمكن للمرء أن يجري تقييما كاملا للأثر الحقيقي لتغيير عدد الحواجز المادية بدون اعتبار "نوعية" الحواجز المضافة أو التي تم إزالتها.

وخلافا لأوضاع السكان الفلسطينيين المحليين، يتمتع المواطنون الإسرائيليون بما فيهم المستوطنون بكامل الحرية في التنقل داخل الضفة الغربية وعلى الطرق الرئيسية في الضفة الغربية التي تربط المستوطنات ببعضها البعض وبإسرائيل. لكن يمنع المواطنون الإسرائيليون من الدخول إلى المناطق الواقعة تحت سيطرة السلطة الفلسطينية (منطقة أ) التي تغطي ما يقرب من 18% من مساحة الضفة الغربية بما يتضمن معظم المراكز المدنية الفلسطينية.

يوفر التقرير الحالي موجزا حول التطورات الرئيسية التي تؤثر على أوضاع التنقل والحركة داخل الضفة الغربية للفترة بين 4 أيلول 2007 (نهاية الدراسة الشاملة السابقة حول الإغلاق* إلى 29 نيسان 2008).

وتجدر الإشارة إلى أن جيش الدفاع الإسرائيلي أزال حوالي 7 حواجز خلال شهر أيار بعد انتهاء فترة إعداد التقرير³. وبذلك، سيتم ذكر هذه التغييرات في العدد القادم من الخريطة والتقارير الصادر عن مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية.

³ تتضمن 3 حواجز في المناطق الجنوبية و4 في المناطق الشمالية.

أ- أرقام في إطار الإغلاق

زيادة عدد الحواجز

في الفترة بين 4 أيلول لغاية 29 نيسان، حصل ارتفاع في عدد الحواجز في الضفة الغربية من 566 إلى 4607.

وقد نتج صافي الزيادة بما مجموعه 41 حاجز عن إقامة 144 (11 حاجز تحت سيطرة الجيش و133 بدون وجود للجيش) مع إزالة 103 (11 حاجز تحت سيطرة الجيش و92 بدون وجود للجيش). لكن غالبية الحواجز المضافة حديثا تشير في واقع الأمر إلى إعادة حاجز كان قد أزيل من قبل الفلسطينيين أو جيش الدفاع الإسرائيلي أو تغيير في أنواع الحواجز.

آثار هذه الزيادة لم تتضح بشكل متساوي في المناطق المختلفة في الضفة الغربية. فقد شهدت محافظات بيت لحم، وقلقيلية، والخليل، وسلفيت، وطوباس وطولكرم زيادة إجمالية بنسبة تتراوح بين 7% إلى 21% من ناحية عدد الحواجز في حين شهدت محافظات جنين، والقدس، ورام الله انخفاض إجمالي بنسبة تتراوح بين 6% إلى 12%. وشهدت محافظتا نابلس وأريحا تغييرا طفيفا في عدد الحواجز.

انخفاض في عدد الحواجز العشوائية "الطيارة"

بالإضافة إلى الحواجز، أقيم ما معدله 66 حاجز طيار في الأسبوع خلال فترة إعداد التقرير. يمثل هذا الرقم انخفاضا ملموسا بالمقارنة بالمعدل الأسبوعي للأشهر الثمانية السابقة (كانون الثاني - آب 2007) حيث وصل الرقم إلى 133 حاجز طيار. وقد تم تسجيل أدنى رقم (50) من هذا النوع من الحواجز خلال كانون الأول 2007 ومنذ تلك الفترة ارتفع المعدل الأسبوعي مرة أخرى إلى 71 في نيسان 2008.

⁴ لا يتضمن هذا الرقم الحواجز العسكرية الواقعة على الخط الأخضر والحواجز الطيارة والجدار.

لا تغيير على صعيد الجدار

لم يحدث أي تقدم واضح في مجال بناء الجدار خلال فترة إعداد هذا التقرير ولم يتم انجاز أي مقطع جديد. ومع اقتراب نهاية فترة هذا التقرير، تم انجاز 57% (409 كم) من المسار المعلن للجدار، فيما يوجد نسبة 9% (66 كم) قيد الإنشاء ولم يتم البدء في بناء بقية مقاطع الجدار (34%) 248 كم.

ب- نظام الإغلاق على أساس المنطقة

المنطقة الوسطى في الضفة الغربية

بالرغم من انخفاض طفيف في عدد الحواجز خلال فترة كتابة التقرير (من 126 إلى 119)، لم يتغير الأثر الإجمالي لنظام الإغلاق في مختلف مناطق الضفة الغربية بشكل واضح بالمقارنة مع فترة التقرير السابق. لكن حصل استثناء في هذا التوجه عند مراقبة سهولة مرور طواقم الأمم المتحدة إلى القدس الشرقية حيث شهد الوضع تدهورا.

ما زال الفلسطينيون ممن يحملون بطاقة هوية الضفة الغربية يمنعون من الدخول إلى القدس الشرقية التي ضمتها إسرائيل بشكل رسمي، ويسمح لهم بالعبور في حالة حصولهم على تصاريح صادرة عن السلطات الإسرائيلية.

تحليل عملية إزالة 61 حاجز

أعلنت الحكومة الإسرائيلية في شهر نيسان 2008 عن إزالة 61 حاجزا من أجل تخفيف الإجراءات المفروضة على الفلسطينيين. لكن أظهرت نتائج دراسة ميدانية وتحليل من قبل مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بعد تسلم إحداثيات ومواقع الحواجز من جيش الدفاع الإسرائيلي انه تم إزالة 44 حاجز فقط وبقاء 6 حواجز في مكانها ولم يتم العثور على 11 حاجز في إطار قطر بطول 400 متر من المواقع على الخريطة التي وفرها جيش الدفاع الإسرائيلي. ومن مجموع الحواجز التي أزيلت (44):

* تتمتع خمسة حواجز بموقع مهم وحيوي؛

* تتمتع تسعة من الحواجز بأدنى مستوى من الأهمية⁵؛

⁵ تتضمن هذه المجموعة حواجز التي تسد الطرق إلى أشجار الزيتون أو إلى مسار حيث يوجد حاجز إضافي على مسافة أبعد، أو إلى مسار نادرا ما يستخدمه الفلسطينيون.

* لا يوجد أية أهمية تذكر لما مجموعه 17 حاجز⁶؛

* يوجد شكوك حول 13 حاجز من ناحية ظروف إزالتها⁷.

وبشكل إجمالي، فإن إزالة 44 من أصل 61 حاجز كما أعلن أدى إلى أثر طفيف أو لم يحدث أي أثر من ناحية حرية التنقل والحركة في الضفة الغربية⁸. بالرغم من إدراج هذه القيود منذ عام 1993، إلا أنه تم تفعيلها بشكل صارم منذ بدء بناء الجدار في عام 2002. يسمح لحاملي التصاريح المرور عبر الجدار إلى القدس الشرقية عبر 4 من أصل 17 حاجز عسكري قائم ويسمح المرور سيرا على الأقدام (لا يسمح للمركبات التي تحمل لوحات تسجيل تابعة للضفة الغربية بالمرور). وتشرف على هذه الحواجز شرطة حرس الحدود وشركات أمنية تابعة للقطاع الخاص تعمل تحت إشراف الشرطة المدنية الإسرائيلية. وخلال ساعات الازدحام المروري الصباحية، تصل الإعاقات أمام العمال إلى أكثر من ساعة. أما الحواجز المتبقية البالغ عددها 13 حاجز، تستخدم بشكل رئيسي من قبل الإسرائيليين و/أو الفلسطينيين من حاملي بطاقات هوية القدس.

وبشكل إجمالي، وباستثناء القرى والأحياء المحيطة بالقدس الشرقية (أنظر أعلاه)، لا يمنع نظام الإغلاق حركة تنقل المركبات بين البلدات والقرى الفلسطينية في المناطق الوسطى إلا أنه يمنع الفلسطينيون من الوصول إلى شبكة الطرق الرئيسية حيث قام نظام الإغلاق بتقسيم المنطقة إلى مناطق منفصلة عن بعضها البعض عن طريق طرق فرعية. وخلال الأعوام الأخيرة، حصل ازدياد في ساعات سفر الفلسطينيين بشكل كبير بالإضافة إلى ارتفاع سعر تكلفة التنقل والسفر.

⁶ تتضمن هذه المجموعة الحواجز التي تسد الطريق إلى منطقة عسكرية مغلقة أو مستوطنة، أو تكون في منطقة في وسط حقل.

⁷ على سبيل المثال، قام مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بجمع شهادات في ثلاث تجمعات سكانية حيث أشارت إلى وضع كتل ترابية من أجل إزالتها في اليوم التالي، وفي حالات أخرى، كان الوضع مثيرا للشكوك من حيث الفترة الزمنية التي أقيمت فيها الكتل الترابية حيث أظهرت التربة في تلك المناطق إلى عكس الادعاءات.

⁸ وبما أن مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية لا يقوم بتوثيق الحواجز الهامشية أو الحواجز التي لا تحدث أي أثر، 10 من مجموع 61 حاجز ظهرت على خرائط مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، وتم إزالة خمسة منها وبقيت الحواجز الخمسة الأخرى.

الطريق السريع رقم 443

وما زال عدد كبير من الحواجز في المنطقة الوسطى تمنع وصول الفلسطينيين إلى الطريق السريع رقم 443 حيث يشكل هذا الطريق الشريان الرئيسي الشرقي-الغربي الذي يسير عبر محافظتي رام الله والقدس. لكن وبغض النظر عن هذه الحواجز، منع جيش الدفاع الإسرائيلي كافة المركبات التي تحمل لوحات تسجيل فلسطينية (باستثناء 11 مركبة أجرة لديها تصاريح خاصة) من السفر على هذه الطريق. وقد أدى هذا المنع الذي تم تنفيذه بعد اندلاع الانتفاضة الثانية إلى تحويل هذه الطريق إلى طريق إسرائيلي محض يسافر عليه المواطنون الإسرائيليون المسافرون بشكل يومي بين منطقتي القدس وتل أبيب. وبعد أن قدمت ستة قرى فلسطينية مذكرة استئناف ضد قرار المنع، أصدرت المحكمة العليا الإسرائيلية قرارا انتقاليا في شهر آذار 2008 يمنح الدولة ستة أشهر لتقديم تقرير حول سير عملية بناء طريق بديل للفلسطينيين، وقد فشل هذا القرار بمعالجة قضية قانونية منع استخدام الطريق على أساس قومي.

الوصول إلى مناطق ما بعد الجدار

تضرر سكان البلدات والقرى المحاذية للقدس الشرقية لكنها معزولة عن المدينة بسبب الجدار، مثل الرام، أبو ديس، العيزرية، وبيرنبالا بشكل كبير حيث تعتمد معيشتهم على التجارة الصادرة من المدينة.

ويواجه السكان الفلسطينيون في القدس الشرقية مصاعب في التنقل حيث تم عزل ما يقرب من 25% من مجموع 250,000 نسمة عن المدينة بسبب الجدار ويحتاج هؤلاء الآن عبور حواجز عسكرية للوصول إلى الخدمات التي تعتبر من حقوقهم. إضافة إلى ذلك، تعتمد ثلاث تجمعات فلسطينية معزولة بسبب الجدار كليا على عبور حواجز عسكرية صغيرة من أجل الحصول على الخدمات داخل الضفة الغربية بالنظر إلى أن غالبية سكان هذه التجمعات ليس لديهم تصاريح لدخول القدس الشرقية⁹. تم تقييد وصول الفلسطينيين إلى الأراضي الزراعية

⁹ منطقتا نعمان، وقنبر/سرخي في حي جبل المكبر في القدس الشرقية وحي الخلايلة في الجيب. سكان منطقتي نعمان وقنبر هم من حاملي بطاقة هوية الضفة الغربية يسمح لهم أن يتواجدوا في المناطق القريبة من منازلهم فقط والسفر من وإلى الحاجز. لا يسمح لهم بالعبور إلى مناطق أخرى في القدس. وهناك قيود أخرى مثل منعهم من جلب اللحوم والدواجن ومنتجات الألبان من الضفة الغربية عبر الحواجز العسكرية مما يجعلهم معتمدين على فلسطينيين حاملي تصاريح أن يشتروا هذه المنتجات لهم من القدس الشرقية.

العالقة بين الجدار والخط الأخضر عبر 13 بوابة وبضعة فتحات إضافية في الجدار الواقع في مناطق مختلفة من المنطقة الوسطى مع وجوب تنسيق مسبق مع السلطات الإسرائيلية من أجل ضمان العبور.

ومنذ شهر كانون الثاني 2008، طالب الجنود الإسرائيليون والطواقم الأمنية العاملة والمسيطرة على نقاط العبور إلى القدس الشرقية من جنوبي الضفة الغربية وبشكل متزايد من طواقم الأمم المتحدة أن يتم تفتيش مركباتهم قبل السماح لهم بالعبور. وقد أدى ذلك إلى ازدياد في منع العبور والإعاقات حيث نتج عن ذلك ارتفاع كبير في خسارة ساعات العمل للطواقم في شهري آذار ونيسان 2008.

غور الأردن

فيما يتعلق بوصول الفلسطينيين إلى مناطق غور الأردن (بما يتضمن أريحا)، لم يحصل أي تغيير ملموس خلال فترة إعداد التقرير باستثناء الوصول إلى البحر الميت حيث تم ملاحظة بعض التحسن في هذا المجال.

عملية الوصول إلى شمالي غور الأردن (شمالي أريحا) من بقية أنحاء الضفة الغربية بقيت تحت سيطرة أربعة حواجز عسكرية يشرف عليها جيش الدفاع الإسرائيلي. يسمح للفلسطينيين، باستثناء سكان منطقة غور الأردن، بالعبور إلى منطقة غور الأردن عبر حاجزين فقط (الحمرا وتياسير) وسيرا على الأقدام فقط. تم السماح لمواصلات النقل العام الفلسطيني بالمرور عبر الحاجزين لكن كان يطلب من الركاب العبور سيرا على الأقدام عبر مسارات للمشاة.

لم يسمح للمركبات التي تحمل لوحات تسجيل فلسطينية من عبور نقاط التفتيش باستثناء سكان تلك المناطق وحاملي التصاريح الخاصة التي تمنح من قبل جيش الدفاع الإسرائيلي في حالات استثنائية فقط. لكن المركبات الخاصة استطاعت أن تعبر منطقة غور الأردن عبر طريق التفافي طويل (طريق رقم 1 وطريق رقم 90) حيث لا يوجد أية حواجز.

وخلال تلك الفترة، سمح لجميع الفلسطينيين الوصول إلى منطقة أريحا عبر حاجز مكتب الارتباط والتنسيق وحاجز يتاف، لكن منع سكان 4 محافظات (جنين، طولكرم، قلقيلية، ونابلس) من الخروج من منطقة أريحا عبر حاجز مكتب الارتباط والتنسيق.

في شهر آذار 2008، أعلن جيش الدفاع الإسرائيلي عن "إزالة" حاجز الطيبة الجزئي (معروف أيضا بحاجز ريمونيم) الذي يسيطر عملية الوصول من معظم مناطق الضفة الغربية إلى حاجز يتألف المؤدي إلى منطقة أريحا. وعمليا، تم إزالة بعض البنى التحتية المادية لكن الحاجز ما زال يعمل كالمعتاد، حيث يشرف عليه جنود بشكل جزئي ويتم تفتيش المسافرين بشكل عشوائي.

الوصول إلى منطقة البحر الميت ما زالت تحت سيطرة حاجز عسكري وجنود ويقع الحاجز على شارع رقم 1. ومنذ شهر كانون الثاني من عام 2008، توقف العمل على هذا الحاجز بشكل دائم وتحول إلى حاجز يعمل بشكل جزئي مما سمح بالعبور الجزئي للفلسطينيين إلى منطقة البحر الميت. يتم انتشار الجنود على الحاجز في فترات نهاية الأسبوع فقط وخلال العطل الإسرائيلية وبشكل متقطع خلال الأسبوع. وخلال تلك الفترات يمنع جيش الدفاع الإسرائيلي كافة الفلسطينيين من العبور إلى منطقة البحر الميت، باستثناء حاملي بطاقة هوية القدس وحاملي التصاريح الخاصة.

شمال الضفة الغربية

وبشكل إجمالي، حصل تدهور طفيف على وضع حرية التنقل خلال فترة إعداد التقرير في معظم المناطق شمالي الضفة الغربية التي تتضمن محافظات جنين، طوباس، نابلس، طولكرم، قلقيلية وسلفيت. ويمكن النظر إلى انعكاس ذلك التدهور من بين أمور أخرى من خلال صافي الازدياد بعدد الحواجز (من 212 إلى 221) في "تحديث" بعض نقاط التفتيش من حواجز جزئية إلى حواجز بدوام كامل وفي ازدياد الفترات الزمنية لنظام منع التجوال الذي يفرض على التجمعات السكانية الفلسطينية.

وبقيت مدينة نابلس والقرى المحيطة ومخيمات اللاجئين المحاذية المناطق الأكثر تضررا بسبب نظام الإغلاق في شمالي الضفة الغربية. تم تشديد القيود على حركة الأفراد من وإلى هذه المنطقة من قبل ستة حواجز يشرف عليها جيش الدفاع الإسرائيلي حيث يقومون بالتدقيق والتفتيش المشدد للفلسطينيين. وقد تم تسجيل إعاقات لمدة وصلت إلى 90 دقيقة خلال فترات الازدحام. لا يسمح للمركبات الفلسطينية من العبور عبر هذه الحواجز باستثناء حاملي

التصاريح الخاصة من جيش الدفاع الإسرائيلي. وهناك حاجز عسكري إضافي يعمل كنقطة عبور تجارية تسيطر على حركة تنقل البضائع من وإلى تلك المنطقة.

الشاحنات التي لا تحمل تصاريح خاصة من قبل السلطات الإسرائيلية تمنع من عبور الحاجز ويطلب منها إجراء تحميل وتفريغ على نظام "ظهر إلى ظهر"¹⁰.

إضافة إلى ذلك، ولغاية فترة أخيرة، تم إغلاق الحاجز العسكري الذي يسيطر على عملية الوصول إلى منطقة نابلس من 12 قرية تقع شمال المدينة (حاجز عصيرة الشمالية) بشكل دائم أمام كافة الفلسطينيين مما فرض على ما يزيد عن 35,000 مواطن من هذه القرى السفر على طريق التفافي طويل من أجل الوصول إلى نابلس. لكن في نيسان 2008 قام جيش الدفاع الإسرائيلي بإعادة فتح الحاجز أمام حركة المركبات في الفترة ما بين الخامسة صباحاً إلى الساعة الحادية عشرة ليلاً مما أدى إلى تحسين عملية العبور بشكل كبير خلال ساعات النهار.

استمر جيش الدفاع الإسرائيلي بمنع كافة المركبات التي تحمل لوحات تسجيل فلسطينية (باستثناء سيارات الإسعاف) من السفر على طريق رقم 557 مما أدى إلى تحويل هذا الطريق لاستخدام المستوطنين الإسرائيليين من ألون موريه وايتمار وزوارهم. يعتبر طريق رقم 557 المسار الرئيسي الذي يربط قريتين (بيت فوريك وبيت دجن) إلى شرق نابلس ببقية أنحاء الضفة الغربية. وبذلك، يؤدي هذا المنع إلى عزل سكان هذه القرى مما فرض عليهم العبور إلى مدينة نابلس، بما يتضمن عبور حاجزي تفتيش، في كل مرة يودون السفر إلى الضفة الغربية.

وفي حادثتين خلال فترة إعداد التقرير، منع جيش الدفاع الإسرائيلي السكان ممن تتراوح أعمارهم بين السادسة عشرة والخامسة والثلاثين من أربعة محافظات (جنين، طوباس، نابلس، وطولكرم) من عبور الحواجز العسكرية نحو الجنوب بالإضافة إلى الحواجز التي تسيطر على العبور من وإلى مدينة نابلس. وخلال أول حادثة في أيلول 2007، تم فرض هذا المنع لثلاثة أيام مما أثر على الذكور والإناث. وفي الحادثة الثانية في شباط 2008، استمرت لمدة 25 يوم مما أثر على الذكور فقط.

¹⁰ يطلب هذا الإجراء من الشاحنات على نقطة العبور تفريغ البضائع للتدقيق الأمني من قبل سلطات الأمن الإسرائيلية وبعد ذلك يتم تحميل البضائع على شاحنات أخرى على الجانب الآخر من نقطة العبور.

ولوحظ أيضا تدهور كبير في حرية الوصول إلى مدينة قلقيلية خلال فترة إعداد التقرير. في شهر أيلول 2007، قام جيش الدفاع الإسرائيلي بتحويل حاجزي تفتيش جزئيين يتحكمان بالدخول إلى مدينة قلقيلية (حاجزا الارتباط والتنسيق وعزبة جلود) إلى حاجزين دائمين حيث يتم التدقيق وتفتيش كل مركبة من وإلى المدينة؛ وقد سمح للفلسطينيين حاملي الجنسية الإسرائيلية الذين يعتبرون من الزبائن الرئيسيين لتجار منطقة قلقيلية بالعبور إلى المدينة سيراً على الأقدام. وتمنع أيضا الشاحنات التي تحمل لوحات تسجيل إسرائيلية والتي تنقل البضائع إلى المدينة من دخول المدينة حيث يتوجب عليها التقيد بنظام "ظهر إلى ظهر". لقد تضررت مدينة قلقيلية بشكل كبير من القيود بعد بناء الجدار حول كافة المناطق المأهولة في المدينة.

وفي محافظة سلفيت، استمر جيش الدفاع الإسرائيلي بمنع كافة الفلسطينيين من السفر على طريق رقم 4775 الذي يعتبر المسار الرئيسي الذي يربط بين مدينة سلفيت وبقية أجزاء المحافظة حيث يمر هذا الطريق بالقرب من المدخل الرئيسي لمستوطنة سلفيت. ويفرض هذا المنع المفروض منذ اندلاع الانتفاضة الثانية المواطنين الفلسطينيين من معظم القرى في المحافظة على استخدام طرق التفاقية طويلة للوصول إلى المدينة بالإضافة إلى المرور عبر حاجز زعتره/حاجز تبواح) من أجل الدخول إلى مدينة سلفيت.

الوصول إلى المناطق ما بعد الجدار

ما زال جيش الدفاع الإسرائيلي يعرف المنطقة الواقعة بين الجدار والخط الأخضر بأنها "منطقة عسكرية مغلقة". وتم تشديد القيود على وصول الفلسطينيين من بقية أجزاء الضفة الغربية إلى هذه المنطقة حيث تم تنظيم عملية الدخول من خلال نظام التصاريح تحت إشراف السلطات الإسرائيلية منذ شهر تشرين الأول من عام 2003. وفي سبيل الحصول على تصريح "زائر" يتوجب على مقدم الطلب أن يمر عبر عملية تدقيق أمني للحصول على الموافقة الأمنية أولاً وأن يقدم "إثبات أو دليل كاف" من ناحية الأسباب الموجبة لطلب التصريح (الزراعة، التجارة، الخدمات، زيارة الأسرة، الخ) التي تتضمن أيضاً إثبات على ملكية الأرض. يمكن لحاملي التصاريح أن يدخلوا إلى المنطقة من خلال أي من البوابات الزراعية البالغ عددها 30 بوابة وثمان حواجز عسكرية على طول الجدار¹¹.

¹¹ لكن يتم فتح 19 بوابة منها على أساس موسمي. لمزيد من التفاصيل، أنظر دراسة مركزة صادرة عن مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية: بوابة الجدار ونظام التصاريح بعد أربعة أعوام: الأثر الإنساني على شمالي الضفة الغربية، تشرين الثاني، 2007.

ويتوجب أيضا على الفلسطينيين القاطنين في التجمعات السكانية الواقعة في إحدى هذه الجيوب في "المنطقة العسكرية المغلقة" (ما يقرب من 10,000 مواطن) الحصول على تصريح للوصول إلى هذه المنطقة. يتم إصدار هذه التصاريح عند إثبات الإقامة السابقة في ذلك الجيب. وبسبب طلب جيش الدفاع الإسرائيلي بإجراء تفتيش على نقاط التفتيش المعنية، لم تتمكن طواقم الأمم المتحدة من الوصول إلى جيب برطعة الذي يعتبر من أكبر الجيوب في منطقة الجدار (ما يقرب من 5,500 مواطن) خلال فترة إعداد التقرير.

تزايد في حالات فرض نظام منع التجوال

ما زالت التجمعات السكانية في شمالي الضفة الغربية تتأثر بحالات فرض نظام التجوال من قبل جيش الدفاع الإسرائيلي¹². ما يقرب من 70% من ساعات منع التجوال فرضت بعد أحداث رشق الحجارة أو إطلاق النار من قبل فلسطينيين على المركبات الإسرائيلية في حين حصلت نسبة الساعات المتبقية خلال مختلف أنواع العمليات العسكرية والشرطية. لكن وخلال فترة إعداد التقرير، حصل ارتفاع ملحوظ بالمقارنة مع الأشهر الثمانية السابقة من ناحية المعدل الشهري لحالات منع التجوال (من 3,6 إلى 11) ومن ناحية معدل الزمنية لمنع التجوال (من 39 إلى 179 ساعة في الشهر). ذروة ساعات منع التجوال حصلت في شهر تشرين الثاني من عام 2007 وآذار 2008 (362 و 360 على التوالي)¹³.

جنوب الضفة الغربية

لوحظ تدهور طفيف على حرية الوصول في مناطق جنوبي الضفة الغربية (بما يتضمن محافظتي بيت لحم والخليل) خلال فترة إعداد التقرير. وقد انعكس هذا التدهور من بين أمور أخرى في الارتفاع الملحوظ لعدد الحواجز (من 217 إلى 259)، بالإضافة إلى ازدياد القيود المفروضة على حركة تنقل البضائع بين هذه المناطق وإسرائيل.

وكما هو الحال في الماضي، منعت الحواجز المقامة في المناطق الجنوبية حرية وصول الفلسطينيين إلى طريق رقم 60 حيث يعتبر المسار الشمالي-الجنوبي الرئيسي الذي يسير من بئر السبع (داخل إسرائيل) إلى الجنوب عبر محافظتي بيت لحم والخليل إلى القدس الشرقية في الشمال. الاستثناء الوحيد هو مدينة بيت لحم التي لديها مسار مباشر إلى طريق رقم 60.

¹² التجمعات السكانية الأكثر تضررا هي: عزون (قلقيلية)، حوارة (نابلس)، مرددة ودير استيا (سلفيت).
¹³ يتم احتساب طول فترة منع التجوال لكل حادثة منفصلة. حادثة منع التجوال المفروضة على عدة أحياء تعتبر حادثة واحدة. يمكن لحادثة واحدة أن تستمر عدة أيام.

ويعمل الجزء الأكبر من معيقات مادية أخرى نفس الوظيفة فيما يتعلق بالطريقين الرئيسيين الإضافيين (317 و 35).

وعند المقارنة مع بعض الطرق الرئيسية في محافظات وسط وشمال الضفة الغربية حيث تمنع حركة تنقل الفلسطينيين عليها بشكل قطعي (أنظر أعلاه)، يسمح للفلسطينيين بالسفر على الطرق الرئيسية في المناطق الجنوبية. لكن وبما أن عملية الوصول إلى هذه الطرق يمكن فقط من خلال عبور عدد محدود من النقاط التي يسيطر عليها الجنود، يضطر معظم الفلسطينيين على السفر على مسارات التفافية طويلة وعلى طرق سيئة مما يعطي المستوطنين الإسرائيليين حرية استخدام الطرق الرئيسية.

إضافة إلى ذلك، وفي ظل منع كافة المركبات التي تحمل لوحات تسجيل فلسطينية من الوصول إلى القدس الشرقية، يتم تحويل حركة المركبات من الجنوب إلى وسط وشمال الضفة الغربية من طريق رقم 60 إلى طريق ثانوي يؤدي إلى حاجز عسكري تحت سيطرة الجنود (وادي النار) حيث لوحظ فترات إعاقة طويلة للمركبات خلال فترة إعداد هذا التقرير.

منطقة H2 في مدينة الخليل

ما زالت حركة الفلسطينيين في منطقة H2 في مدينة الخليل حيث يتواجد معظم المستوطنون الإسرائيليين في المدينة تتعرض لمضايقات كبيرة في ظل نظام الإغلاق. وفي منطقة H2 وحولها، يوجد 87 حاجز، بما يتضمن 17 حاجز عسكري تحت سيطرة ومراقبة الجيش، خلال فترة إعداد التقرير. إضافة إلى ذلك، يستمر جيش الدفاع الإسرائيلي في منع كافة تحركات المركبات على بعض الطرق الرئيسية في تلك المنطقة من المدينة، وفي بعض الحالات القليلة، تمنع حركة تنقل المواطنين سيرا على الأقدام. وتبقى هذه الطرق مفتوحة أمام الاستخدام المطلق للمستوطنين الإسرائيليين وزوارهم. ويطلب من سيارات الإسعاف وشاحنات مكافحة الحرائق التنسيق المسبق مع مكتب الارتباط الإسرائيلي من أجل العبور إلى تلك المنطقة خلال حالات الطوارئ. وقد أدت القيود على حركة التنقل والوصول بالترافق مع التحرشات والمضايقات من قبل المستوطنين الإسرائيليين إلى إفراغ منطقة H2 من سكانها الفلسطينيين.

حركة تنقل البضائع

منذ بداية عام 2008، تضررت حركة تدفق واردات وصادرات البضائع من وإلى الخليل بسبب فتح معبر تجاري جديد عند ترقوميا ونقل إدارة هذا المعبر والحاجز من جيش الدفاع الإسرائيلي إلى شركة خاصة الأمر الذي اضطر معظم الشاحنات المحملة بالبضائع من وإلى المناطق الفلسطينية إلى العمل طبقاً لنظام "ظهر إلى ظهر" على المعبر مما أدى بدوره إلى إبطاء حركة تنقل البضائع. الشاحنات المحملة بالبضائع من وإلى المستوطنات الإسرائيلية تمر عبر المعبر مباشرة بعد التدقيق في أوراقها. وبموازاة ذلك، تم تحويل كافة الشاحنات التي تزود الوقود إلى محطات الوقود في بيت لحم إلى المعبر الجديد من قبل السلطات الإسرائيلية مما أدى إلى إطالة مدة السفر للشاحنات المزودة للوقود إلى بيت لحم¹⁴.

وخلال فترة إعداد التقرير، ما زال يوجد كتلة إسمنتية كبيرة تمنع الوصول من المنطقة الصناعية في مدينة الخليل إلى طريق رقم 60 (مفرق الفحص) مما أثر على الحياة الاقتصادية في المدينة¹⁵.

إضافة إلى مشاكل الوصول الناتجة عن الحواجز، يواجه المزارعون ومربي الماشية في العديد من التجمعات السكانية جنوبي الضفة الغربية مصاعب كبيرة عند الوصول إلى أراضيهم والمراعي بسبب مضايقات المستوطنين.

خلاصة

تشير نتائج التقرير الحالي إلى تدهور طفيف في الوضع الإجمالي لحرية الوصول والعبور في الضفة الغربية خلال فترة التقرير. أما العوامل الرئيسية التي أدت إلى هذه النتيجة، تتمثل في زيادة عدد الحواجز بالإضافة إلى الإبقاء على منع استخدام الفلسطينيين للطرق الرئيسية وطوابير الانتظار الطويلة على الحواجز الرئيسية، وتحديث بعض الحواجز العسكرية وزيادة حالات منع التجوال وساعات منع التجوال. إضافة إلى ذلك، لوحظ تدهور كبير فيما يتعلق بحرية مرور طواقم الأمم المتحدة إلى مناطق معينة.

¹⁴ لمزيد من التفاصيل، أنظر إلى دراسة مركزة صادرة عن مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية: الاحتياجات المتزايدة وتناقص حرية الوصول: تشديد الإجراءات على الحركة الاقتصادية، 22 كانون الثاني، 2008.

¹⁵ تم إزالة الحاجز على الطريق من قبل جيش الدفاع الإسرائيلي بتاريخ 18 أيار 2008 بعد انتهاء فترة إعداد هذا التقرير. سيظهر هذا التغيير في العدد القادم من الخريطة والتقرير حول الإغلاق الصادر عن مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية.

ملحق: أسلوب العمل والتعريفات

أسلوب العمل

يقوم مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بمراقبة وتحديد مواقع الحواجز العسكرية في الضفة الغربية بشكل منتظم. يسافر طاقم من الطواقم الميدانية المتمرسنة والتي تتمتع بمعرفة مفصلة وواسعة بالضفة الغربية على كل طريق معبد وعلى كافة الطرق غير المعبدة وغالبية المسارات الثانوية في مناطق عملياتهم. تستغرق عملية المراقبة ما يقرب من عشر أيام عمل لأربعة طواقم. يسافر كل طاقم بمركبة ذات دفع رباعي وتحمل معها وحدة نظام تحديد المواقع الجغرافية (GPS) وآلة تصوير.

وعند مشاهدة كل حاجز، يقوم الطاقم بتسجيل موقعه باستخدام نظام تحديد المواقع الجغرافية من أجل التحديد المستقبلي لهذا الموقع ويتم تصوير الموقع. ومن ثم يتم تصنيف الحاجز أو الموقع طبقاً لتعريفات محددة مسبقاً كما هو مبين أدناه ومن ثم يتم منحه اسم تعريفي مميز على أساس مزيج من الطريق الرئيسي الأقرب أو القرية أو البلدة الأقرب والمحافظة والمكتب الميداني المحدد لهذا الموقع. وتكمن الخطوة التالية في وصف عملية وطبيعة المنع أو القيد المفروض: على سبيل المثال، منع الوصول من قرية إلى طريق رئيسي، ربط بين بلدين أو الوصول من طريق زراعي إلى حقل زراعي مليء بالأشجار. ومن ثم يتم إدخال السجلات، بما يتضمن رقم أو إشارة الصورة، على ملف في نظام تحديد المواقع الجغرافية، اعتماداً على لائحة تصنيفات من أجل تخفيض نسبة الخطأ.

ويتم احتساب فقط المعوقات أو الحواجز التي تمنع وصول المركبات إلى طريق معبد أو غير معبد. الحواجز أو المعوقات التي تبعد 50 متر عن حاجز آخر على نفس المسار يتم تسجيلها على أنها حاجز واحد.

يتم تنزيل ملفات نظام تحديد المواقع الجغرافية يوميا إلى جهاز حاسوب باستخدام برنامج حاسوب نظام تحديد المواقع الجغرافية من أجل تحويل كافة المعلومات إلى خرائط التي يتم طباعتها ومقارنتها مقابل بيانات ميدانية أخرى بشكل مشترك من قبل خبير في نظام تحديد

المواقع الجغرافية وعضو من الطاقم الميداني. وفي حال وجود أي استفسار، تجرى عمليات تدقيق ميدانية إضافية لضمان الحصول على مجموعة بيانات كاملة ودقيقة.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الدراسات التي يقوم بها مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية واسعة ومفصلة لكنها ليست شمولية بالضرورة حيث تحدث في بعض الحالات نسيان تتبع مسارات ثانوية وصغيرة. وبذلك، يمكن القول أن خرائط والأرقام التي يصدرها مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية تظهر غالبية الحواجز لكن الأرقام هذه لا تعطي التقدير الدقيق لعدد الحواجز.

يتم تزويد لائحة كاملة بتصنيفات الإغلاق مع بيانات المواقع وإحداثيات نظام تحديد المواقع الجغرافية والصور إلى مكتب الارتباط التابع لجيش الدفاع الإسرائيلي في بيت ايل. ويعطى جيش الدفاع الإسرائيلي مدة متفق عليها تتكون من أسبوعين للتدقيق في البيانات ولإبداء الملاحظات والتي ينظر إليها قبل إصدار الخرائط النهائية.

التعريفات

يشير مصطلح نظام الإغلاق إلى سياسة منهجية تحد من حرية الحركة والتنقل داخل الضفة الغربية المحتلة. يتكون نظام الإغلاق من حواجز مادية وقيود إدارية/تشريعية تستخدم للتحكم بحركة المركبات والمشاة الفلسطينية. يتم تسجيل وتحديد مواقع الحواجز والمعوقات التالية خلال عملية المراقبة التي يقوم بها مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية.

تتألف نقاط التفتيش من عنصرين. أولاً، يوجد بنية تحتية تمنع حركة سير المركبات والمشاة. العنصر الثاني يتمثل في الوجود الدائم لعناصر الأمن الإسرائيلي (على سبيل المثال جيش الدفاع الإسرائيلي، شرطة حرس الحدود، الشرطة المدنية، شركة أمنية خاصة). يقوم عناصر الأمن بفحص الوثائق الشخصية المعرفة بالشخص الذي يود المرور عبر نقطة التفتيش بالإضافة إلى إجراء عملية تفتيش المركبات والأغراض الشخصية.

تتألف نقاط التفتيش الجزئية من بنية تحتية شبيهة بنقطة التفتيش لكن لا يوجد تواجد لعناصر الأمن بشكل دائم. غالباً ما يتم إقامة البنية التحتية لنقطة التفتيش الجزئية على جوانب الطرق وبالتالي لا تعيق بشكل مباشر حركة السير. وعند وجود عناصر الأمن، تعمل هذه النقاط

الجزئية مثل نقاط التفتيش المذكورة أعلاه. وفي غياب عناصر الأمن، يمكن لحركة السير أن تسير بشكل سلس نسبياً.

الكتل الترابية هي عبارة عن كتل من التراب أو الوحل أو الرمل أو الصخور التي تقوم جرافات جيش الدفاع الإسرائيلي بوضعها في المكان لمنع حركة المركبات على طريق أو مسار. يتم احتساب عدة كتل ترابية تبعد أقل من 50 متر عن بعضها البعض واقعة على نفس المسار على أنها كتلة ترابية واحدة. في حال تم إزاحة هذه الكتلة إلى جانب الطريق (من قبل جيش الدفاع الإسرائيلي أو الفلسطينيين) أو في حال تم افتتاح مسار حول هذه الكتلة الترابية وفي حال أصبحت عملية المرور للمركبات ممكنة، لا يتم تسجيل الكتلة الترابية على أنها حاجز على الطريق. غالباً ما يتم إزالة الكتل الترابية أو تخطيها ومن ثم يتم إعادة وضعها أو توسيعها، ولذلك تظهر بعض هذه الكتل الترابية على خريطة ومن ثم تختفي من الخريطة التالية ومن ثم تظهر مرة أخرى على خريطة تالية.

يتم بناء حواجز على الطرق من خلال تركيب كتلة إسمنتية أو أكثر بحجم متر مكعب واحد وتستخدم مثل الكتل الترابية لمنع حركة المركبات من الوصول إلى الأرض أو الطريق. وهي شبيهة بالكتل الترابية في كافة الجوانب.

يتم حفر الخنادق (أو الحفر الكبيرة) على أرض مسطحة أو على جانب طريق لمنع المركبات من الدوران حول حاجز على الطريق

البوابات على الطرق هي بمثابة بوابات من المعدن تستخدم لمنع الوصول إلى مسار. يتم إغلاق العديد من هذه البوابات بشكل دائم في حين تكون بوابات أخرى مفتوحة غالباً ويقوم جيش الدفاع الإسرائيلي بإغلاقها في فترات محددة. كافة البوابات على الطرق تصنف كحواجز إغلاق، بما يتضمن البوابات المفتوحة عند عملية المراقبة إلى حين إزالة البنية التحتية.

الموانع على الطرق يمكن أن تتألف من جدران أو سواتر ترابية، سياج أو حاجز إسمنتي يسير على جانب طريق محدد. ومن أجل تصنيف الحاجز على أنه مانع على الطريق، لا يجب على هذا النوع أن يكون آمن بأية طريقة وأن يكون أطول من 100 متر وأن يمنع حرية مرور الناس والمركبات أو الماشية إلى الطريق.

نقاط التفتيش والنقاط الحدودية على الخط الأخضر أو في الأراضي الإسرائيلية تعلم باللون الأخضر لتمييزها عن حواجز الإغلاق الموجودة في الضفة الغربية.

الجدار في الضفة الغربية عبارة عن نظام معقد من الجدران الإسمنتية ومقاطع من السياج الالكتروني وأبراج المراقبة والخنادق والدوريات على الطرق والأسلاك الشائكة التي تمنع المشاة والمركبات الفلسطينية من العبور.

بوابات الجدار هي عبارة عن بوابات في الجدار التي يستخدمها الفلسطينيون غالبا للعبور. لا يتم احتساب البوابات المغلقة أمام الفلسطينيين أو التي تفتح بشكل موسمي.

فيما يلي الرابط للتقرير باللغة الانجليزية:

<http://www.ochaopt.org/documents/UpdateMay2008.pdf>

لمزيد من التفاصيل والمعلومات الرجاء الاتصال بمكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، هاتف 02-5829962، فاكس 02-5825841 الموقع: www.ochaopt.org العنوان البريدي: ochaopt@un.org