

## معبر رفح الحدودي بين مصر وقطاع غزة "دراسة تحليلية في الجغرافيا السياسية"

د. حسن قطب حسن قطب\*

### المُلخَص :

يصل معبر رفح الحدودي بين قطاع غزة وجمهورية مصر العربية، ويقع المعبر إلى الجنوب من مدينة رفح المصرية، على الشريط الحدودي الذي يفصل الأراضي المصرية عن الفلسطينية والمعروف بمحور فيلادلفيا، وقد افتتح المعبر عام ١٩٨٢م، وينقسم المعبر إلى قسمين، قسم خاص بالمسافرين المدنيين، وقسم خاص بالبضائع ويسمى معبر رفح التجاري، ويستخدم المعبر في عبور الأفراد من القطاع إلى مصر والعكس، وتصدُر تصريحات العبور بعد موافقة السلطات الإسرائيلية. وتتذبذب حركة السفر اليومية والشهرية والسنوية على معبر رفح تبعاً للحالة السياسية والأمنية التي تحكم العلاقة بين قطاع غزة وإسرائيل، واختلف المتوسط اليومي لإجمالي الأفراد الذين عبروا بالإتجاهين منذ افتتاح المعبر عام ١٩٨٢ وحتى عام ٢٠١١، وسجّل عام ١٩٩٥ أكبر متوسط يومي لإجمالي حركة المسافرين، وبلغت ٢٦٢٣ مسافراً، بينما سجّل عام ٢٠٠٨ أدنى متوسط يومي للمسافرين بالإتجاهين على المعبر وبلغ ١٩٧ مسافراً، ويشكّل معبر رفح طريق سكان غزة الوحيد إلى مصر بسبب استحالة السفر إليها بحراً أو جواً، وتربط سكان القطاع ومصر أوأصر قديمة وحركة مسافرين متواصلة، وتمثل مصر محطة سكان القطاع الأولى في طريقهم إلى البلدان الأخرى لاسيما العربية، حيث تربط العديد منهم علاقات القرابة بتلك الدول، والتي تعنى لهم الكثير كمصدر للإحتياجات المادية والمتطلبات المعيشية، والحصول على الخدمات الطبية والتعليمية، وقضاء المناسك الدينية.

ونظراً لأهمية المعبر لحياة السكان في القطاع فقد وضع الباحث عدد من المقترحات للإرتقاء بالعمل على المعبر لعل أهمها وضع تصور وطني فلسطيني مصري لإدارة المعبر على النحو الذي يضمن حرية الحركة لسكان القطاع، ويحافظ على الأعراف الدولية للمعابر، ويعزز السيادة المصرية والفلسطينية على المعبر وأرض الدولتين.

\* مدرس الجغرافيا السياسية بقسم الجغرافيا، كلية الآداب - جامعة أسيوط.

**المقدمة :**

يُعبّر الحد السياسي عن وضع قانوني وحالة ملكية وشرعية سواء أكانت الأطراف المشتركة فيه تعترف بهذه الملكية والشرعية أو تنكرها، ولا يمكن اجتياز الحد السياسي لدولة ما إلا وفقاً للقوانين المتعلقة بذلك، وترسم الحدود السياسية أساساً للفصل بين الدول والوحدات السياسية لتأكيد هذه الملكية والشرعية وللوصول إلى ما نسميه بالسيادة: أي سيادة الدولة على إقليمها ومجالها الأرضي أو الجغرافي، وعلى الرغم من ذلك أصبح للحد السياسي مع تطور الزمن وظائف جديدة منها وصل الناس بعضهم ببعض عبر المناطق والأقاليم الحدودية، وتنظيم التبادل التجاري والإقتصادي والسكاني، وتتوقف أهمية الفصل أو الوصل للحدود السياسية على طبيعة المنطقة التي تمر بها الحدود ودرجة تقدمها، وعلى الظروف العسكرية والسياسية التي تحكم علاقة الدول المتجاورة فيها، فالحدود هي حد الموسى الذي تتوقف عليه مسألة الحرب والسلام بين الدول<sup>(١)</sup>.

وتقع على الحدود السياسية بين الدول المعابر الحدودية وهي " تلك المنافذ التي يسمح فيها بالمرور من دولة إلى أخرى وفق إجراءات وتدابير أمنية وسياسية وجمركية معينة ومتفق عليها من كلا الدولتين"، وهذه الإجراءات والتدابير ليست موحدة بين كل الدول، وإنما تخضع لنمط العلاقة التي تسود بين البلاد المتجاورة، ففي بعض الأحيان لا يمثل عبور الفرد من دولة إلى أخرى إلا كما ينتقل من مدينته أو قريته إلى أخرى داخل حدود دولته، وخير مثال على ذلك دول الإتحاد الأوروبي، وفي بعض الأحيان قد ينتظر الفرد على المنافذ الحدودية عدة أيام لكي يسمح له بالمرور من المنفذ الحدودي إلى الدولة المجاورة، وخير مثال على ذلك حالة معابر قطاع غزة، ومن بينها معبر رفح البري<sup>(٢)</sup>.

**منطقة الدراسة :**

يشكل قطاع غزة من الناحية الجغرافية امتداداً طبيعياً للسهل الساحلي الفلسطيني الممتد من حيفا في الشمال حتى شبه جزيرة سيناء في الجنوب الغربي، ويبلغ طول القطاع من الشمال إلى الجنوب حوالي ٤٥ كم، ويتراوح عرضه ما بين ٥-٧ كم في الجزء الشمالي، و ١٠-١٢ كم في الجزء الجنوبي، ويرتفع سطح الأرض في القطاع بشكل عام تجاه الشرق حتى يصل إلى إرتفاع ٨٥م فوق مستوى سطح البحر في منطقة تل المنطار الواقعة إلى الشرق من مدينة غزة.

(١) محمد محمود إبراهيم الديب، الجغرافيا السياسية، منظور معاصر، الأجلو المصرية، الطبعة الخامسة، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ٦٥١.

(٢) محمد أحمد تركي السبيعي، إشكالية العمل في المناطق الحدودية من وجهة نظر العاملين فيها، رسالة ماجستير، قسم العلوم الشرطية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية، ٢٠٠٧، ص ٦.

ويشكل قطاع غزة من الناحية السياسية إقليم جغرافي مقتطع من قضائي غزة ويتر السبع بعد حرب فلسطين ١٩٤٨ بموجب إتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل الموقعة عام ١٩٤٩، ومنذ ذلك التاريخ بقي القطاع تحت حماية وسيطرة القوات المصرية حيث كان يسمى آنذاك بالمناطق الخاضعة لرقابة القوات المصرية بفلسطين، وظلت تلك التسمية سائدة إلى أن ظهر اسم قطاع غزة في المادة الأولى من القانون الأساسي لسنة ١٩٥٥ والخاص بإدارة هذه المنطقة<sup>(١)</sup>، وكانت مساحة قضاء غزة حوالي ١١١١,٥ كم<sup>٢</sup>، وكان يحتوى على ست مدن هي "غزة، المجدل، رفح، خان يونس، دير البلح، أسدود"، واستولت إسرائيل على اثنتين منها هي المجدل وأسدود، وما تبقى من القضاء ومساحته ٣٦٥ كم<sup>٢</sup> أي حوالي ٣٢% أطلق عليها قطاع غزة<sup>(٢)</sup> (شكل ١).

### أهداف الدراسة :

- تهدف دراسة معبر رفح الحدودي بين مصر وقطاع غزة إلى ما يلي:
- ١- التعرف على الإجراءات الفنية والإدارية المتبعة على المعبر .
  - ٢- مناقشة حجم الحركة التي تمر عبر المعبر بالاتجاهين .
  - ٣- توضيح الآثار الاجتماعية والإقتصادية المترتبة على إغلاق المعبر .
  - ٤- التعرف على المشاكل والمعوقات التي تواجه الفلسطينيين على المعبر .
  - ٥- إبراز مسؤولية الأطراف المعنية بإغلاق المعبر وتشغيله .

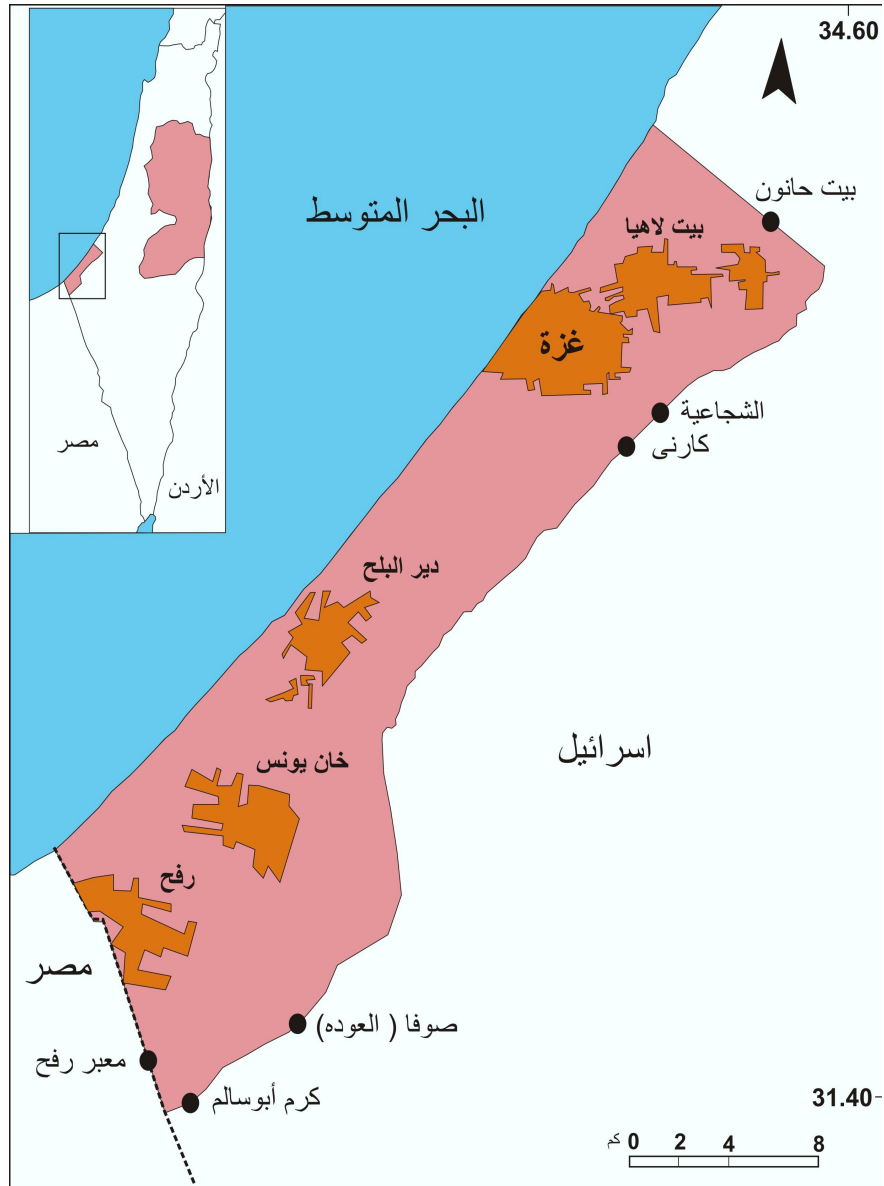
ويتناول هذا البحث بالدراسة والتحليل معبر رفح الحدودي بين مصر وقطاع غزة، وذلك من

خلال العناصر التالية:

- أولاً: المعايير الحدودية بين قطاع غزة وإسرائيل .
- ثانياً: وصف معبر رفح وآلية العمل عليه .
- ثالثاً: تنظيم الحركة على معبر رفح الحدودي .
- رابعاً: حجم الحركة على معبر رفح الحدودي .
- خامساً: الآثار الإقتصادية والاجتماعية المترتبة على إغلاق معبر رفح الحدودي .
- سادساً: مسؤولية الأطراف المعنية بإغلاق معبر رفح وتشغيله .

(١) أحمد سعيد دحلان، الأبعاد الجيوبولتيكية لفك الارتباط في قطاع غزة والضفة الغربية، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٤٩، الجزء الأول، ٢٠٠٧، ص ٣٣٢ .

(٢) رياض على العيلة، خطة الانفصال الشارونية، رؤية فلسطينية، السياسة الدولية، العدد ١٦٢، ٢٠٠٥، ص ١٠٢ .



شكل (١) : معابر قطاع غزة بين مصر وإسرائيل عام ٢٠١٠.

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مركز المعلومات الوطني الفلسطيني.

وفيما يلي دراسة للعناصر السابقة بشئ من التفصيل:

### أولاً - المعابر الحدودية بين قطاع غزة وإسرائيل :

يحيط بقطاع غزة ستة معابر، وهي رفح من الناحية المصرية، ومن الناحية الإسرائيلية معابر المنطار (كارنى)، معبر بيت حانون (إيريز) ومعبر العودة (صوفا) ومعبر الشجاعية (نحال عوز) ومعبر كرم أبو سالم (كريم شالوم)، وتعتبر هذه المعابر النقاط الحدودية التي تربط القطاع بالعالم الخارجي، وتخضع هذه المعابر جميعها لسيطرة إسرائيل، باستثناء معبر رفح فتتقاسم إدارته إسرائيل والسلطة الفلسطينية ومصر، وتتخصص هذه المعابر في نقل البضائع المختلفة والأشخاص، ويمكن الإشارة إليها بصورة مبسطة، وسيتم تناول معبر رفح بشكل منفرد وهي كما يلي:

١- **معبر المنطار التجارى (كارنى) :** يعتبر معبر كارنى المعبر التجارى الرئيس فى قطاع غزة، وتتم من خلاله معظم الأنشطة التجارية من استيراد وتصدير، وتتم عمليات الإستيراد والتصدير فيه من خلال خانات، إذ يحتوى المعبر على ٣٤ خانة كل خانة مخصصة لنشاط تجارى محدد، وتعتبر الخانة (صفر، ٣٠) أكبر الخانات، وتخصص الخانة ٣٠ لاستيراد المعادن، أما الخانة صفر فإنها مخصصة للحبوب، ولا يحتوى المعبر إلا على ممر واحد للشاحنات، ويعمل بطاقة ٢٠% يومياً من ساعات تشغيله<sup>(١)</sup>.

٢- **معبر العودة (صوفا) :** يقع معبر العودة التجارى فى الجزء الجنوبى من قطاع غزة على الحدود مع إسرائيل شرق مدينة رفح، ويختص المعبر بتجارة الحبوب بأنواعها، ولا يتم إدخال أية مواد أخرى غيرها، كما كان يستخدم لممر حوالى ٢٠٠٠ عامل فلسطينى إلى إسرائيل من خلاله للعمل، إلا أن ذلك توقف بعد قيام انتفاضة الأقصى عام ٢٠٠٠.

٣- **معبر الشجاعية (ناحال عوز) :** يقع فى الجزء الشرقى من قطاع غزة، ويختص بإدخال المحروقات بأنواعها المختلفة من إسرائيل إلى بلدات القطاع، ولا يتم إدخال أية بضائع أخرى من خلال المعبر، ويحتوى على مستودعات مخصصة لمشتقات البترول فى الجزء الغربى منه، أما فى الجزء الشرقى فيحتوى على خزانات خاصة بالغاز الطبيعى تم تجهيزها لهذا الغرض.

(١) محمد إبراهيم الراعى، تقييم أداء المعابر فى قطاع غزة وإمكانيات تطويرها، إدارة الدراسات والإحصاء، وزارة الاقتصاد الوطنى، ٢٠٠٥. محمد إبراهيم الراعى، تقييم أداء المعابر فى قطاع غزة وإمكانيات تطويرها، إدارة الدراسات والإحصاء، وزارة الاقتصاد الوطنى، ٢٠٠٥، ص ٧.

- ٤ - **معبر بيت حانون (إيريز)** : يقع معبر بيت حانون شمال قطاع غزة، ويستخدم لممر العمّال الفلسطينيين إلى إسرائيل بعد تحويل معظم الأنشطة التجارية للمعبر إلى معبر كارني، كما يستخدمه بعض المدنيين والمسافرين والمرضى والدبلوماسيين، هذا بالإضافة إلى استخدامه في إدخال السيارات المستوردة من إسرائيل أو عبرها إلى القطاع.
- ٥ - **معبر كرم أبو سالم (كيرم شالوم)**: متوقف العمل به حالياً (مغلق).

### ثانياً - وصف معبر رفح وآلية العمل عليه :

يقع معبر رفح جنوب قطاع غزة، على الشريط الحدودي الذي يفصل الأراضي المصرية عن الفلسطينية (محور فيلادلفيا)، ويمثل معبر رفح المنفذ البري الوحيد الذي يربط مصر بقطاع غزة الفلسطيني، وقد افتتح المعبر عام ١٩٨٢م، ويستخدم المعبر في حركة الأشخاص والبضائع بين مصر والقطاع، إذ يعتمد سكان القطاع في معيشتهم على جلب البضائع من مصر عبر المعبر لبيعها في القطاع، إلا أن الاحتلال الإسرائيلي استخدم المعبر من أجل الضغط على الجانب الفلسطيني لتمرير سياساته العدوانية، فاستخدم سياسة إغلاق المعبر أو تحديد شروط لمن يستطيع السفر من خلاله، وبالتالي شلّ حركة البضائع والأشخاص من وإلى مصر.<sup>(١)</sup>

وينقسم المعبر إلى قسمين، صوره (١، ٢) قسم خاص بالمسافرين، وآخر للبضائع، إذ يتم إدخال أصناف مختلفة من الواردات لعل أهمها المواد الغذائية والأدوات الكهربائية، ومواد البناء، إلا أن مساحة هذا الجزء من المعبر لا تسمح بممارسة الأنشطة التجارية بشكل يؤدي إلى إعادة هيكلة العملية التجارية في القطاع ونقلها من المربع الإسرائيلي إلى المربع المصري والعربي، أما بالنسبة لآلية العمل على معبر رفح فإنها تتم وفقاً للإجراءات التالية<sup>(٢)</sup>.

- ١ - يقوم التجار الفلسطينيون بالعمل على حجز دور لاستيراد بضاعتهم من الجانب المصري، وذلك عن طريق مكتب المعبر التجاري برفح.
- ٢ - يلتزم التجار بتقديم الأوراق الثبوتية الخاصة بالبضاعة (فاتورة، شهادة المنشأ، قائمة المحتويات).

(١) دعاء حسين علام، المعابر الفلسطينية أزمة متجددة وأبعاد متشابكة، السياسة الدولية، العدد ١٧٢، أبريل ٢٠٠٨، ص ١٤٠.

(٢) من نتائج الدراسة الميدانية، تم الحصول على البيانات من خلال لقاء الباحث بالسيد/ ماهر أبو صبحه مدير معابر قطاع غزة، المشرف على الجانب الفلسطيني من معبر رفح، وقد أكد أن معبر رفح يمثل مصدر حياة لسكان غزة كما أنه متنفساً اقتصادياً لهم.



المصدر: Google Earth

صورة (١) : صورة فضائية لمعبر رفح البري.



المصدر: الدراسة الميدانية.

صوره (٢) : بوابة معبر رفح من الجانب المصري.

- ٣- تصل البضاعة إلى الجانب المصري ويتم تحديد تاريخ من قبل مكتب المعبر لإدخال البضاعة إلى الجانب الفلسطيني.
- ٤- يتم فحص البضاعة عند دخولها إلى الجانب الفلسطيني من المعبر من قبل إسرائيل، ثم يتم إخراج البضاعة إلى الطرف الفلسطيني محملة على شاحنات فلسطينية.

#### وتواجه التجارة على المعبر مجموعة من المشكلات تتمثل في الآتي:

- ١- مشكلة الفحص الأمني، إذ يستغرق فحص البضائع والشاحنات وقتاً طويلاً على المعبر .
- ٢- يعاني التاجر الفلسطيني من إشكاليات التأخير في إدخال البضائع، إذ لا يتم إدخالها بالشكل الدوري المطلوب نظراً لكثرة الحجوزات وقلة ساعات العمل على المعبر، إضافة إلى تكدس الجانب الإسرائيلي في إجراءات العبور، مما يعقد الأمور ويصعب على التاجر الفلسطيني نقل تجارته.
- ٣- قيام الجانب الإسرائيلي بتقليل كمية البضائع الداخلة إلى القطاع، بالإضافة إلى زيادة الإجراءات ورسوم العبور .
- ٤- يتقاضى الجانب الإسرائيلي من ١٨-٢٥ شيكل<sup>(١)</sup> على الحاوية الواحدة، مقابل تحميل وتنزيل البضاعة وتغليفها من السيارات المصرية إلى الشاحنات الفلسطينية، وكذلك مبلغ ٢٥٠ شيكل تذكرة خروج لكل شاحنة، وهذه التكاليف يتحملها التاجر الفلسطيني.
- ٥- يحصل المخلص الجمركي الإسرائيلي ما قيمته ٢٠٠٠ شيكل على البيان الجمركي الواحد.

#### ثالثاً - تنظيم الحركة على معبر رفح الحدودي :

يتحكم في تنظيم الحركة على معبر رفح عدداً من الأطراف والاتفاقيات، فأما الأطراف فهم إسرائيل والسلطة الفلسطينية والولايات المتحدة والحكومة المصرية وبعثة الإتحاد الأوروبي، أما الاتفاقيات فسنشير إليها بشيء من التفصيل نظراً لأهميتها وهي:

#### (١) اتفاقية المعابر الإسرائيلية - الفلسطينية الموقعة في نوفمبر ٢٠٠٥ م :

- ويمكن الخروج بعدة ملاحظات على بنود تلك الاتفاقية وأهمها:
- أ- فيما يتعلق بحركة الأفراد، سمحت الاتفاقية للفلسطينيين حاملي الهوية الفلسطينية - والتي تصدر بموافقة وإذن إسرائيل - فقط باستخدام معبر رفح، كما أعطت الاتفاقية لإسرائيل الحق في الاعتراض على سفر أي فلسطيني يحمل الهوية الفلسطينية استناداً إلى حجج وذرائع أمنية،

(١) الشيكال هو عملة إسرائيل وهي تعادل حوالي ٢ جنيه مصري.



فضلاً عن أن السلطة الفلسطينية لا تستطيع بموجب الإتفاقية أن تسمح للفلسطينيين الذين لا يحملون الهويات - اللاجئين في الشتات - بأن يدخلوا فلسطين عبر معبر رفح ولو لمجرد لزيارة ذويهم لأن حركة الأفراد لغير حاملي الهويات تتم عبر معايير أخرى تقع تحت السيطرة والسيادة الإسرائيلية بالكامل، وهناك فئات مستثناة من ذلك وهم الدبلوماسيون والمستثمرون الأجانب والممثلون للمنظمات الدولية المعروفة والحالات الإنسانية، وتتص الإتفاقية على عدد من الإجراءات التي يجب إتباعها للسماح لهذه الفئات بالعبور وتتخلص فيما يلي<sup>(١)</sup>:

- تقوم السلطة الفلسطينية بإبلاغ إسرائيل بعبور أي من هذه الفئات قبل ٤٨ ساعة من موعد العبور مع ملاحظة أن هذا الإبلاغ يتم في حالة العبور الذي يحتمل الدخول والخروج.

- يرد الجانب الإسرائيلي خلال ٢٤ ساعة إذا ما كان لديها أي اعتراضات على دخول أي من هذه الفئات المستثناة، وتورد أسباب الإعتراض.

أما بالنسبة للسلطات المصرية فهناك ثلاث فئات لا تسمح لهم بالعبور، الفئة الأولى الأشخاص الذين قاموا بعمل مخالفات أو جنح أو جنايات على الأراضي المصرية، الفئة الثانية من صدرت أحكام قضائية بحقهم في مصر، الفئة الثالثة المدرجين على قوائم الممنوعين من دخول مصر.

ب- **فيما يتعلق بحركة البضائع والتجارة**، ركزت بنود الإتفاق على استخدام معبر رفح لتصدير البضائع إلى مصر، ومعروف أن ميزان التبادل التجاري المتاح بين الأراضي الفلسطينية وجوارها محكوم بمؤشر تتناسب الأسعار الجارية مع دول الجوار، ففي مصر مثلاً تنخفض هذه الأسعار عنها في الأراضي الفلسطينية، وهذا يفترض رفع مستوى الإستيراد وليس التصدير لكن ذلك ممنوع ويخضع لمراقبة صارمة من قبل إسرائيل، مما يجعل الإقتصاد الفلسطيني مرتبط بالسوق الإسرائيلية ومرهون بها بالدرجة الأولى .

ج- **فيما يتعلق بفتح وإغلاق المعبر**، أقرت السلطة الفلسطينية عند توقيع الإتفاقية بتلازم فتح معبر رفح وديمومة العمل فيه مع وجود المراقبين الأوربيين، وعندما يتغيرون لأي سبب كان يتوقف المعبر عن العمل ويصبح في حكم المغلق، وعلى الرغم من أن هذا يبدو أنه يصب في الصالح الفلسطيني لأن الوجود الأوربي يخدم الفلسطينيين كطرف ثالث محايد ونزيه، إلا أن واقع الممارسة الفعلية أكد أن المراقبين خضعوا للإرادة السياسية الإسرائيلية وأنهم كانوا يغادرون المعبر، وأحياناً يتغيرون بحجج وذرائع أمنية.

(١) محمد إبراهيم الراعي، مرجع سابق، ص ١٨ .

- د - فيما يتعلق بإدارة المعبر، تلتزم الإتفاقية السلطة الفلسطينية بتزويد إسرائيل بأسماء جميع العاملين في المعبر ليطلع عليها الجانب الإسرائيلي، ويستبعد كل فلسطيني لا يحصل على شهادة حسن سير وسلوك من قبلها .
- هـ - فيما يتعلق بالمراقبة، تتم مراقبة كل تلك الإجراءات وغيرها إسرائيلياً، وبشكل مباشر وعلى مدار الساعة عبر كاميرات فيديو مثبتة في المعبر للمراقبة الدائمة.

## ٢) الاتفاق الإسرائيلي - الأوروبي - الفلسطيني لمراقبة المعبر:

هو اتفاق لاحق للاتفاقية السابقة ومرتبب عليها ومطبق لأحكامها، فهو تفويض اسرائيلي للإتحاد الأوروبي بأن تتولى بعثة من الإتحاد الأوروبي نيابة عنه مهام المراقبة النشطة والتقييم لأداء السلطة الفلسطينية فيما يتعلق بتطبيق المبادئ المتفق عليها لمعبر رفح، ومنها على سبيل المثال عليهم أن يضمنوا عدم تعطيل كاميرات المراقبة المركبة في معبر رفح، وعليهم التأكد من استمرار بث المعلومات للجانب الاسرائيلي، وللبعثة التشاور مع الأطراف لضمان الأمن الشخصي لأفرادها، ومن هذه النقطة تحديداً منعت إسرائيل البعثة من ممارسة أعمالها معظم الوقت متحججة بدواع أمنية<sup>(١)</sup>.

## ٣) الإتفاق المصري - الإسرائيلي المعروف بـ (بروتوكول فيلادلفيا) :

وقع الجانبان المصري والاسرائيلي في الأول من سبتمبر ٢٠٠٥م هذا البروتوكول، ويعد ملحفاً أمنياً أضيف إلى اتفاقية كامب ديفيد، أي أنه محكوم بمبادئها العامة وأحكامها، وينص على أن تتولى قوة من حرس الحدود المصري في المنطقة المذكورة مهام منع العمليات الإرهابية ومنع التهريب عامة والذخيرة والسلاح على وجه الخصوص، وكذلك منع تسلل الأفراد والقبض على المشبوهين واكتشاف الأنفاق، وكل ما من شأنه تأمين الحدود على الوجه الذي كانت تقوم به إسرائيل قبل انسحابها من غزة.

ويقضى الإتفاق بالسماح للجيش المصري بنشر ٧٥٠ جندي من قوات حرس الحدود على امتداد ممر فيلادلفيا الذي يصل طوله إلى نحو ١٤ كم، وليس على طول الحدود المصرية كلها، مع إقامة أجهزة تنسيق مشتركة على طول الحدود بين مصر وإسرائيل، وبين مصر وقطاع غزة،

(١) مركز المعلومات الوطني الفلسطيني، اتفاقية المعابر بين السلطة الفلسطينية وإسرائيل حول معبر رفح، انظر

الرابط: <http://pnic.gov.Ps/Arabic/peace.details>

بهدف توفير معالجة سريعة لأي أحداث تقع على الحدود، وقد نصت الفقرة (٨٣) من البروتوكول على مسألة تسليح أفراد حرس الحدود، وقضت بألا تتجاوز البنادق والمسدسات إضافة إلى مروحية شرطية، ومن ثم لم يسمح لهم بحيازة أسلحة ثقيلة كالدبابات أو العربات المصفحة أو حفر خنادق أو إقامة تحصينات عسكرية، كما لم يسمح لهم أيضاً بالقيام بأي مهام عسكرية، ويقتصر عملهم فقط على المهام سابقة الذكر، على أن يتم ذلك فقط على محور فيلادلفيا<sup>(١)</sup>.

وكانت مصر خلال المفاوضات التي جرت بين الطرفين قد أبدت استعدادها لنشر ما بين ٢٢٥٠-٢٧٥٠ جندي على طول الحدود المصرية في سيناء، أي على طول ٢١٠ كم من رفح حتى طابا، بيد أن هذا الإقتراح المصري قوبل بالرفض من جانب إسرائيل، بدعوى أن نشر المزيد من القوات يستلزم تعديل اتفاقية السلام الموقعة بين الجانبين، ويخرج عن التعريف الضيق لـ "البروتوكول العسكري المتعلق بمحور فيلادلفيا"<sup>(٢)</sup>.

#### رابعاً - حجم الحركة على معبر رفح الحدودي :

خضع قطاع غزة للسيطرة المصرية في الفترة من ١٩٤٩ وحتى ١٩٦٧، وكان على الراغبين من سكان القطاع بالدخول إلى الجانب المصري الحصول على تصريح من سلطات الأمن المصرية، وكانت سكة حديد القاهرة / غزة تنقل حينذاك الحاصلين على هذه التصاريح، وبعد احتلال القطاع عام ١٩٦٧ أعلن الجيش الإسرائيلي القطاع منطقة عسكرية مغلقة لا يسمح بالخروج منها دون إذن من قائد المنطقة، بعدها بسبعة أعوام تحديداً في ١٩٧٤ منح سكان القطاع تصريحاً يتيح لهم الخروج إلى إسرائيل والضفة الغربية، واستمر الحال مع وجود التضييق على الفلسطينيين حتى إنشاء المعبر عام ١٩٨٢ ويمقتضاه أتاحت إسرائيل سفر سكان القطاع إلى الخارج عبر قنوات ثلاث مشروطة بتصريح منها أولها السفر إلى مصر من خلال معبر رفح، وثانيها السفر إلى إسرائيل عبر معبر بيت حانون (إيريز) ومن ثم عبر جسر النبي الذي يربط بين الضفة الغربية والأردن، أو جواً إلى الخارج عبر مطار بن جوريون، ويمكن تناول الحركة على المعبر من خلال تقسيمها إلى ثلاث مراحل زمنية وفقاً للأحداث السياسية المهمة وهي:

(1) Jeremy M. Sharp, The Egypt-Gaza Border and Its Effect on Israeli- Egyptian Relations, Congressional Research Service Report, CRS, R134346, p. 5.

(2) David Makovsky, The US- Israel- Egypt Trilateral Relationship; Shoring Up the Foundation of Regional Peace, Scholars for Peace in Middle East, May 21, 2008, P. 28.

١ - الحركة على المعبر منذ افتتاحه وحتى اندلاع انتفاضة الأقصى الأولى عام ٢٠٠٠.

- ٢- الحركة على المعبر منذ انتفاضة الأقصى عام ٢٠٠٠ وحتى اتفاقية المعابر عام ٢٠٠٥.
- ٣- الحركة على المعبر منذ اتفاقية المعابر ٢٠٠٥ وحتى ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١.

وستتناول كل مرحلة بشئ من التفصيل كما يلي:

### (١) الحركة على المعبر منذ افتتاحه وحتى اندلاع انتفاضة الأقصى الأولى عام ٢٠٠٠:

يمكن تقسيم الحركة على معبر رفح إلى شقين حركة الأفراد من قطاع غزة إلى مصر وحركة الأفراد من مصر إلى القطاع، وعندما افتتح المعبر عام ١٩٨٢ كان مخصصاً لحركة الأفراد، بينما تم تخصيص معبر كرم أبو سالم لحركة البضائع والسلع التجارية<sup>(١)</sup>، وعندما وقعت إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية اتفاقية القاهرة كمرحلة أولى من اتفاق أوسلو عام ١٩٩٤، والتي وضعت الأساس لنقل الصلاحيات في غزة وأريحا من إسرائيل إلى السلطة الفلسطينية قضت الاتفاقية بإخضاع معبر رفح لسيطرة إسرائيلية وفلسطينية مشتركة، فيما احتفظت إسرائيل بالمسئولية الأمنية المطلقة عليه، وبحقها في منع الفلسطينيين غير الواردين أسماؤهم في سجل المناطق المحتلة من عبور الحدود، فضلاً عن حقها بالتحقيق مع المسافرين وإلقاء القبض عليهم<sup>(٢)</sup>.

من الناحية العملية، بقي معبر رفح مفتوحاً دون توقف على مر الساعة وطوال العام تقريباً، ما عدا يوم عيد الأضحى ويوم الغفران، وكان المعبر في تلك الفترة يشهد مرور ما يتراوح عددهم بين ٨٠٠-١٥٠٠ فلسطيني يومياً في كلا الإتجاهين، وما يعادل هذا العدد في أشهر الصيف عندما كان يأتي المسافرون من الدول العربية لزيارة أقاربهم في القطاع، ومن خلال الجدول (١) والشكل (٢) يتبين ما يلي:

- تتذبذب الحركة اليومية للأفراد على معبر رفح ارتفاعاً أو انخفاضاً تبعاً للحالة السياسية والأمنية التي تحكم العلاقة بين قطاع غزة وإسرائيل، وتعد كثافة الحركة السنوية ما هي إلا دليلاً على حجم الحركة اليومية والشهرية.

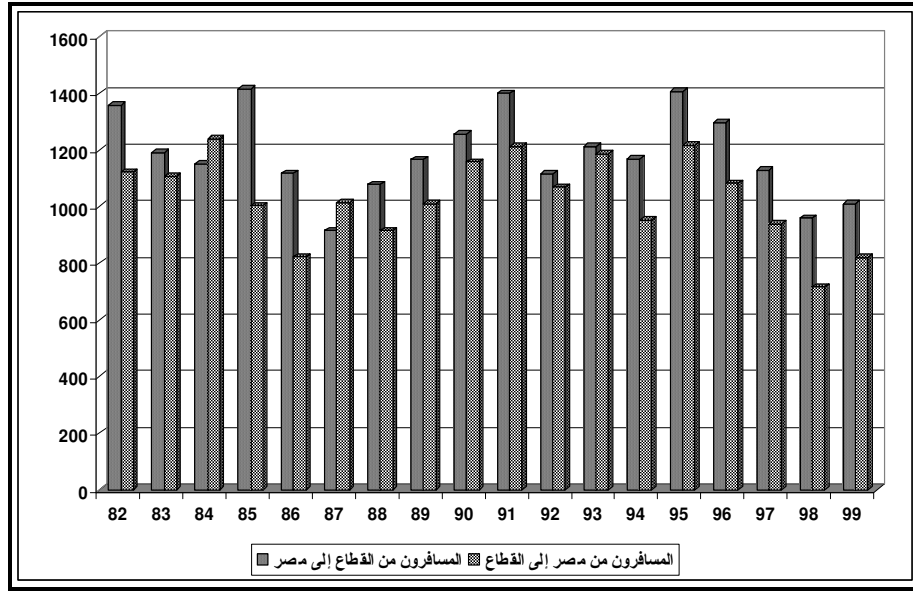
(١) جاسم محمد كرم، الأبعاد الجغرافية لمخادئات السلام بين إسرائيل والسلطة الفلسطينية، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، الجزء الثاني، العدد ٣٢، ١٩٩٨، ص ٤١٣.

(2) Al Mezan Ceter for Human Rights, A Special Report on Israels Restrictions on Palestinian Right on Movement at Rafah Crossing, 2001, p. 7.

جدول (١) : متوسط الحركة اليومية للوافدين والمغادرين لمعيبر رفح  
خلال الفترة من (١٩٨٢-١٩٩٩).

إجمالي الوافدين والمغادرين	المسافرون من مصر إلى القطاع	المسافرون من القطاع إلى مصر	العام
٢٤٨٠	١١٢٢	١٣٥٨	١٩٨٢
٢٢٩٩	١١٠٧	١١٩٢	١٩٨٣
٢٣٨٩	١٢٣٨	١١٥١	١٩٨٤
٢٤١٨	١٠٠٣	١٤١٥	١٩٨٥
١٩٤٠	٨٢٢	١١١٨	١٩٨٦
١٩٢٩	١٠١٤	٩١٥	١٩٨٧
١٩٩٣	٩١٥	١٠٧٨	١٩٨٨
٢١٧٨	١٠١١	١١٦٧	١٩٨٩
٢٤١٥	١١٥٧	١٢٥٨	١٩٩٠
٢٦١٤	١٢١٣	١٤٠١	١٩٩١
٢١٨٥	١٠٦٩	١١١٦	١٩٩٢
٢٤٠٠	١١٨٧	١٢١٣	١٩٩٣
٢١٢١	٩٥٣	١١٦٨	١٩٩٤
٢٦٢٣	١٢١٧	١٤٠٦	١٩٩٥
٢٣٨١	١٠٨٣	١٢٩٨	١٩٩٦
٢٠٧٠	٩٤٠	١١٣٠	١٩٩٧
١٦٧٥	٧١٦	٩٥٩	١٩٩٨
١٨٢٨	٨١٩	١٠٠٩	١٩٩٩

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في المناطق الفلسطينية المحتلة (أوشا)، التقرير الدوري عن معبر رفح، سنوات مختلفة.



شكل (٢) : المتوسط اليومي لعدد الوافدين والمغادرين من خلال

معبر رفح بالاتجاهين في الفترة بين ١٩٨٢-١٩٩٩م.

- اختلف المتوسط اليومي لإجمالي الأفراد الذين قاموا بالعبور من القطاع إلى مصر والعكس منذ افتتاح المعبر عام ١٩٨٢ وحتى أواخر عام ١٩٩٩، وحقق عام ١٩٨٥ أكبر متوسط يومي لعدد المسافرين من القطاع إلى مصر حيث بلغ ١٤١٥ فرداً في اليوم، بينما سجل عام ١٩٨٧ أقل عدداً من المسافرين حيث بلغ ٩١٥ فرداً في اليوم، بينما حقق عام ١٩٨٤ أكبر متوسط يومي لمسافرين من مصر إلى القطاع وبلغ ١٢٣٨ فرداً، في حين سجل عام ١٩٩٨ أقل متوسط يومي للمسافرين من مصر إلى القطاع وبلغ ٧١٦ فرداً.
- بلغ إجمالي متوسط الحركة اليومية للأفراد من وإلى القطاع أعلاه عام ١٩٩٥ حيث سجل ٢٦٢٣ فرداً، وكان ذلك انعكاساً لاتفاقية أوسلو بين الفلسطينيين والإحتلال الإسرائيلي عام ١٩٩٤، بينما وصل إجمالي متوسط الحركة اليومية للأفراد إلى أدنى مستوى عام ١٩٩٨ حيث بلغ ١٦٧٥ فرداً.

- سجلت أعوام ١٩٨٥، ١٩٩٥، ١٩٩١ أعلى متوسط يومي لحركة الأفراد من قطاع غزة إلى مصر حيث بلغت أعدادها ١٤١٥، ١٤٠٦، ١٤٠١ فرداً على الترتيب، بينما كانت أقلها في أعوام ١٩٨٧، ١٩٩٨، ١٩٩٩ وبلغت أعدادها ٩١٥، ٩٥٩، ١٠٠٩ فرداً على الترتيب، من ناحية أخرى سجلت أعوام ١٩٨٤، ١٩٩٥، ١٩٩١ أعلى متوسط يومي لحركة الأفراد من مصر إلى قطاع غزة وبلغت أعدادها ١٢٣٨، ١٢١٧، ١٢١٣ فرداً على الترتيب، بينما كانت أقلها في أعوام ١٩٩٨، ١٩٩٩، ١٩٨٦ وبلغت أعدادها ٧١٦، ٨١٩، ٨٢٢ فرداً على الترتيب.

## (٢) الحركة على المعبر منذ انتفاضة الأقصى عام ٢٠٠٠ وحتى اتفاقية المعابر عام ٢٠٠٥ :

بدأت سلطات إسرائيل منذ اندلاع انتفاضة الأقصى في ٢٨ سبتمبر عام ٢٠٠٠ بإغلاق المعبر لفترات منقطعة، وتجريد السلطة الوطنية الفلسطينية من أي صلاحيات أو وجود على المعبر وأهملت اتفاقية القاهرة، وفي الوقت نفسه منعت سكان القطاع من السفر إلى الخارج، وفرضت قيوداً شديدة على سفرهم إلى الضفة الغربية، كما منعت مرور المركبات خلال المعبر، وسمحت للمسافرين عبر القطاع بالعبور مشياً على الأقدام فقط، وبينما كان المعبر يعمل في الفترة السابقة طوال اليوم فقد خفّضت إسرائيل ساعات العمل على المعبر إلى ٧ ساعات يومياً فقط<sup>(١)</sup>.

واستمرت هذه الأوضاع في المعبر حتى منتصف مايو ٢٠٠٣، إلا أن الفترة من أول يوليو ٢٠٠٣ حتى أبريل ٢٠٠٤ شهدت تضيقاً شديداً على المسافرين عبر المعبر فقد حظرت إسرائيل مرور الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ١٦-٣٥ عاماً إلى مصر ومن بينهم المرضى، ولجأت مصر من جانبها إلى تشديد شروط الدخول إلى أراضيها فطلبت من كافة سكان القطاع أن يتزودوا بتأشيرة للسماح لهم بالدخول إلى أراضيها، علماً بأن هذا الشرط كان يقتصر سابقاً على الأفراد الذين لم تتجاوز أعمارهم الأربعين عاماً<sup>(٢)</sup>، والجدول (٢) والشكل (٣) يتضح منهما ما يلي:

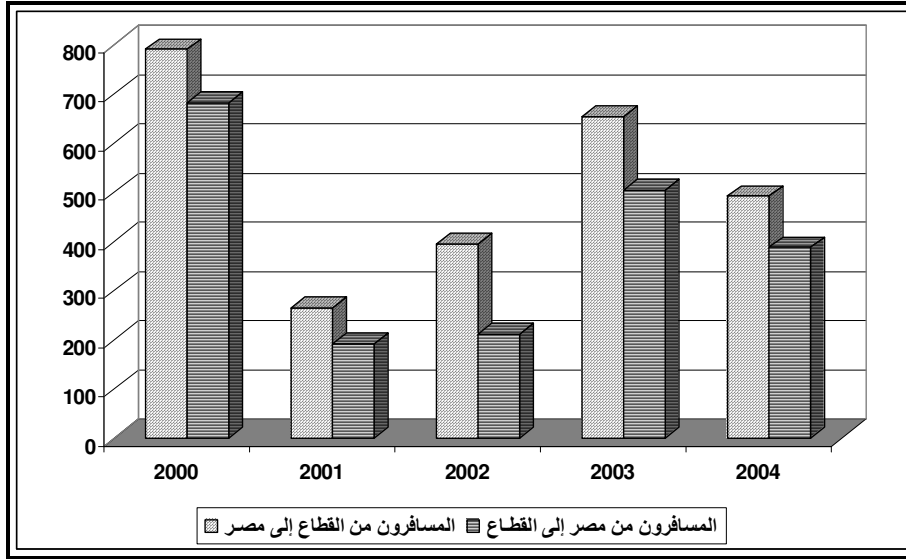
(1) UN, OCHA, Situation Report Rafah Terminal.

(2) UN, OCHA, the Gaza Strip: Access Report, March, 2005, P.3.

جدول (٢) : متوسط الحركة اليومية للمسافرين على معبر رفح  
في الفترة بين عامي (٢٠٠٠-٢٠٠٥م).

العام	المسافرون من القطاع إلى مصر	المسافرون من مصر إلى القطاع	الإجمالي
٢٠٠٠	٧٩١	٦٨٣	١٤٧٤
٢٠٠١	٢٦٤	١٩١	٤٥٥
٢٠٠٢	٣٩٥	٢١١	٦٠٦
٢٠٠٣	٦٥٣	٥٠٤	١١٥٧
٢٠٠٤	٤٩٢	٣٨٧	٨٧٩

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في المناطق الفلسطينية المحتلة (أوشا)، التقرير الدوري عن معبر رفح، سنوات مختلفة.



شكل (٣) : المتوسط اليومي لعدد القادمين والمغادرين من خلال معبر رفح بالاتجاهين خلال الفترة بين ٢٠٠٠-٢٠٠٤م.



- أدت عمليات الإغلاق المتكررة إلى تقليص ساعات العمل على المعبر، كما عملت القيود التي فُرضت على العابرين إلى تمديد فترة الإنتظار - وبالتالي معاناة المسافرين على المعبر - حتى تجاوزت في بعض الأحيان أربعين يوماً من جهة الدخول، ولمدة ٥٢ يوماً من جهة الخروج وذلك في الفترة بين ديسمبر ٢٠٠٤ ويناير ٢٠٠٥، بعد وقوع حادث قتل فيه الفلسطينيون خمسة جنود إسرائيليين وجرح عدد مماثل<sup>(١)</sup>، وبذلك انخفضت أعداد المسافرين عبر المعبر، فبينما سجّل متوسط عدد المسافرين في اليوم الواحد من ١٨٢٨ فرداً عام ١٩٩٩ بالإتجاهين فقد بلغ في الفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٤ إلى ما يعادل ربع هذا العدد تقريباً.
- عكست الحركة اليومية للمسافرين عبر المعبر في السنوات ما بين ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٥ الحالة السياسية التي حكمت العلاقة بين سلطة القطاع واسرائيل، فعندما اندلعت انتفاضة الأقصى الأولى في سبتمبر ٢٠٠٠ وقامت سلطات الإحتلال بإغلاق المعبر ومنع العبور، سجّلت أعداد المسافرين عبر المعبر انخفاضاً كبيراً فبعدها وصل إجمالي متوسط الحركة اليومية عام ٢٠٠٠ إلى ١٤٧٤ فرداً في اليوم سجلت أعداد المسافرين أديها عام ٢٠٠١ فبلغت ٤٥٥ فرداً، ولم تشهد تغييراً في عام ٢٠٠٢ فبلغت الإجمالي ٦٠٦ فرداً فقط.

### ٣) الحركة على المعبر منذ اتفاقية المعابر ٢٠٠٥ وحتى ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١ :

قامت اسرائيل في يوليو عام ٢٠٠٥ بفك الإرتباط بينها وبين قطاع غزة من جانب واحد، وانسحبت وأخلت مستوطناتها منه، وهدفت إسرائيل من وراء ذلك إلى الهروب من وجه المقاومة بطريقة تمكنها من زيادة السيطرة على الضفة الغربية، وتقسيمها إلى كانتونات منعزلة وغير متصلة جغرافياً، كما أرادت أن تجعل من القطاع منطقة منزوعة السلاح، وتحوله إلى صندوق مغلق تتحكم فيه المعابر مما ينتج عنه مشكلة أمنية وإنسانية مع من يسيطر على هذه الممرات<sup>(٢)</sup>.

وأغلقت السلطات المصرية من جانبها المعبر في ٢٧ سبتمبر ٢٠٠٥ في انتظار إنشاء آلية جديدة لتشغيل المعبر، وظل المعبر مغلقاً بالكامل لمدة ٧٥ يوماً فاضطر الآلاف من الفلسطينيين إلى الإنتظار على جانبي الحدود أملاً في أن يتمكنوا من العودة إلى ديارهم أو السفر خارج القطاع، لكن لم يفتح المعبر في تلك الفترة سوى لمدة خمسة أيام كاملة وستة أنصاف الأيام بمبادرة من مصر والسلطة الفلسطينية مما أتاح لعشرة آلاف فلسطيني من العبور إلى الجانبين<sup>(٣)</sup>.

(١) مركز المعلومات الوطني الفلسطيني، تقرير جمعية مسلك عن الأوضاع الإنسانية في القطاع بين عامي

٢٠٠٢، ٢٠٠٥، غزة، ٢٠٠٥، ص ١٢.

(٢) رياض على العيلة، مرجع سابق، ص ١٠٢.

(3) OCHA, The Gaza Strip: Access report, September, 2005, p. 2.

وتم توقيع اتفاقية المعابر في نوفمبر ٢٠٠٥ لتحسين الوضع الإنساني في القطاع، وخلال الأشهر السبعة الأولى لتطبيقها بالتحديد من ٢٥ نوفمبر وحتى ٢٤ يونيو ٢٠٠٦ عمل المعبر بشكل منتظم، ووفقاً للترتيبات التي نص عليها اتفاق المعابر فقد كان يعمل يومياً لمدة ٩ ساعات، وبلغ متوسط العابرين منه يومياً بالإتجاهين حوالي ١٣٤٤ فرداً أي ضعف العابرين عليه قبل فرض القيود عليه أثناء الإنتفاضة، كما هو موضح بالجدول (٣)، وفي ٢٥ يونيو ٢٠٠٦ قام مسلحون فلسطينيون بمهاجمة موقع عسكري تابع للجيش الإسرائيلي في كرم أبو سالم، وخطفوا الجندي جلعاد شاليط فقامت إسرائيل في نفس اليوم بإغلاق المعبر ووقف الحركة عليه بشكل كامل<sup>(١)</sup>.

### جدول (٣) : متوسط الحركة اليومية للقادمين والمغادرين لمعبر رفح

خلال الفترة بين عامي ٢٠٠٥-٢٠١١م.

العام	المسافرون من القطاع إلى مصر	المسافرون من مصر إلى القطاع	الإجمالي
٢٠٠٥	٤٢٧	٣٨٦	٨١٣
٢٠٠٦	٧٥٨	٥٨٦	١٣٤٤
٢٠٠٧	٢٨٨	١٨٠	٤٦٨
٢٠٠٨	١١٩	٧٨	١٩٧
٢٠٠٩	٣٦١	٢٨٩	٦٥٠
٢٠١٠	٤٨٦	٣٩٨	٨٨٤

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في المناطق الفلسطينية المحتلة (أوشا)، التقرير الدوري عن معبر رفح، سنوات مختلفة.

- تسبب إغلاق المعبر المتكرر في إيجاد حالة من الفوضى على معبر رفح، حيث كان ينتظر آلاف المواطنين عند المعبر ويتم فتحه لساعات قليلة فقط، ففي مارس ٢٠٠٧ تدافع آلاف الفلسطينيين على المعبر في محاولة للسفر إلى مصر مما أسفر عن وفاة شخص وإصابة تسعة آخرين، وأدى الحادث إلى إغلاق المعبر بعد فتحة بساعة ونصف<sup>(٢)</sup>.

(١) أوشا (مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في المناطق الفلسطينية)، الرقيب الإنساني،

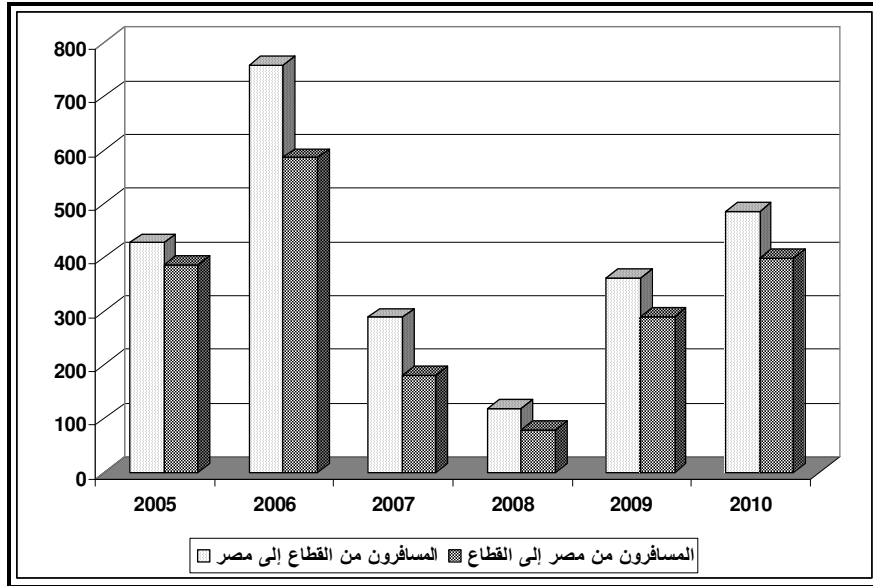
العدد ١١، مارس ٢٠٠٧، ص ٦.

(٢) المرجع السابق، ص ٧.

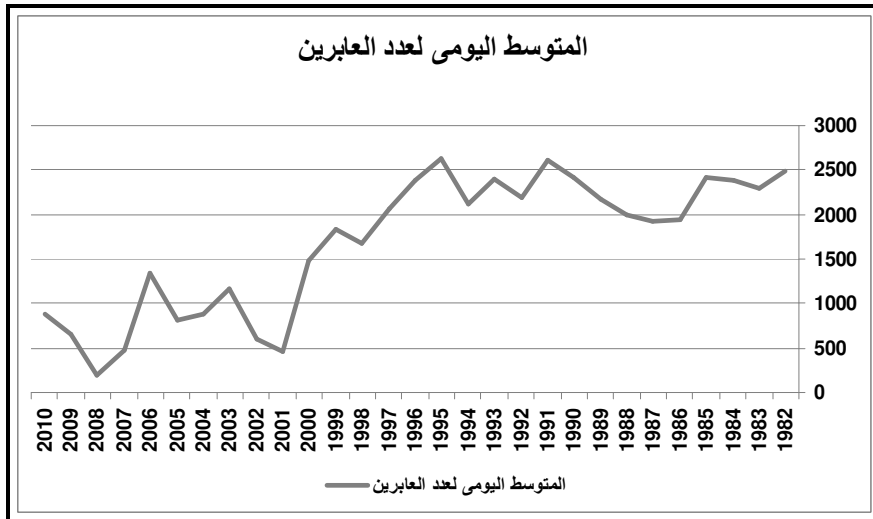
- أدى استيلاء حركة حماس في يونيو ٢٠٠٧ على السلطة الداخلية في القطاع إلى تجميد اتفاق المعابر منذ ١٠ يونيو ٢٠٠٧ في الفترة التي امتدت ١١ شهراً ونصف الشهر منذ وقوع الجندي جلعاط شاليط في الأسر وموعد توقيف العمل بالاتفاق كان معبر رفح مغلقاً لمدة ٢٥٥ يوماً، أي ما يعادل ٨٥% من الوقت، وقد شهد المعبر خلال هذه الفترة عبور حوالي ٤٦٨ فرداً بالإتجاهين في اليوم الواحد، أو ما يساوي ٣٥% فقط من العدد الذي كان يشهده المعبر في الفترة التي عمل فيها بشكل منتظم بعد الانفصال أحادي الجانب، وهو ١٣٤٤ فرداً بالإتجاهين كل يوم كما هو موضح بالشكل رقم (٤).
- أوجدت إسرائيل أواخر أغسطس ٢٠٠٧ آلية مؤقتة للعمل على المعبر أتاحت سفر عدد قليل من سكان القطاع من حاملي تأشيرة السفر طويلة الأجل أو شهادة إقامة أو جنسية أجنبية، ولم تسمح في شهري ديسمبر ٢٠٠٧ ويناير ٢٠٠٨ بالمرور إلا لعدد محدود في الإتجاهين، واستمر التضييق خلال عام ٢٠٠٨، ولم يتجاوز عدد العابرين خلاله ١٩٧ فرداً يومياً في الإتجاهين<sup>(١)</sup>، وأدى التضييق الشديد وإغلاق المعابر المستمر إلى إقترام الحدود المصرية من قبل سكان القطاع<sup>(٢)</sup>.
- شهدت الفترة بين نهاية فبراير ٢٠٠٨ ومارس ٢٠٠٨ تصعيداً في المواجهة بين القوات الإسرائيلية وحركات المقاومة في القطاع، وشن الجيش الاسرائيلي حملة عسكرية على القطاع سميت بالـ "الشتاء الساخن"، وقررت مصر إزاء هذا الوضع فتح المعبر الذي كان مغلقاً منذ اقتحامه، وأتاحت الفرصة لعبور بعض المصابين من القطاع جرّاء المواجهات واستمر فتح المعبر وكان يعمل لساعات قليلة، وعلى فترات متقطعة، وسجل عام ٢٠٠٨ نمواً ضعيفاً في إجمالي أعداد العابرين للمعبر في الإتجاهين وبلغ ٦٥٠ فرداً، وارتفع هذا العدد ليسجل ٨٨٤ فرداً في عام ٢٠١٠ قبيل اندلاع ثورة ٢٥ يناير ٢٠١١ في مصر.
- تبين مما سبق أن حركة الأفراد اليومية على معبر رفح بالاتجاهين سجلت ارتفاعاً وانخفاضاً منذ افتتاح المعبر عام ١٩٨٢ وحتى قيام ثورة ٢٥ يناير في مصر، كما هو مبين بالشكل (٥)، وسجل عام ١٩٩٥ أكبر عدد من المسافرين عبر المعبر بالاتجاهين حوالي ٢٦٢٣ فرداً يومياً، بينما كان عام ٢٠٠٨ أقل الأعوام عبوراً للأفراد بالاتجاهين فلم يسجل سوى ١٩٧ فرداً يومياً.

(١) أوشا، تقرير عن الوضع الإنساني في قطاع غزة، فبراير ٢٠٠٨، ص ٢.

(٢) قامت مجموعة تابعة لحركة حماس في ٢٣ يناير ٢٠٠٨ باقتحام السور الفاصل على الحدود بين مصر والقطاع، وتدفق عشرات الآلاف من كل أنحاء القطاع نحو مصر، وقاموا بالتزود بالمواد الغذائية والأدوية والوقود التي كان القطاع يعاني نقصاً شديداً منها، وبلغت أسعارها مستويات قياسية نتيجة لإغلاق المعابر.



شكل (٤) : المتوسط اليومي لعدد المسافرين من خلال معبر رفح بالاتجاهين في الفترة بين ٢٠٠٥-٢٠١١.



شكل (٥) : تطور المتوسط اليومي لعدد المسافرين من خلال معبر رفح بالاتجاهين في الفترة بين ١٩٨٢-٢٠١٠م.

### خامساً - الآثار الاقتصادية والاجتماعية المترتبة على إغلاق معبر رفح الحدودي :

تحاصر إسرائيل الشعب الفلسطيني في الضفة الغربية وفي قطاع غزة وفي القدس الشرقية بأساليب متنوعة مثل الغلق وحظر التجول والعزل، إلا أن أخطر أنواع الحصار للفلسطينيين هو الحصار الجغرافي، وتمارس إسرائيل ثلاثة أشكال من الحصار الجغرافي للأراضي الفلسطينية تتمثل في إقامة السور الأمني، والحصار البحري لقطاع غزة، وإقامة المستعمرات والجيوب الإستيطانية في الأرض المحتلة<sup>(١)</sup>.

وأدت تلك الإنتهاكات إلى تدهور كبير في الحياة اليومية لسكان القطاع، وتركت آثاراً خطيرة على تمتع الفلسطينيين بحقوقهم الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، فضلاً عن تمتعهم بحقوقهم المدنية والسياسية، وأصبح سكان القطاع يعيشون أزمة اقتصادية خانقة شملت القطاعات الاقتصادية بما في ذلك التجارة والزراعة والصناعة والعمل والنقل والمواصلات وغيرها، كما شكلت انتهاكاً للحق في العمل والحق في الصحة والتعليم، فضلاً عن كونها السبب الرئيس في ارتفاع معدلات البطالة والفقير<sup>(٢)</sup>.

ويشكل معبر رفح طريق سكان غزة الوحيد إلى مصر بسبب استحالة السفر إليها بحراً أو جواً، وترتبط سكان القطاع ومصر أوأصر قديمة وحركة مسافرين متواصلة، وتمثل مصر محطة سكان القطاع الأولى في طريقهم إلى البلدان الأخرى لاسيما العربية، حيث تربط العديد منهم علاقات القرابة بتلك الدول، والتي تعنى لهم الكثير كمصدر للإحتياجات المادية والمتطلبات المعيشية، والحصول على الخدمات الطبية والتعليمية، وقضاء المناسك الدينية<sup>(٣)</sup>، وهذا ما بينه التقرير الدوري لحركة السفر على معبر رفح عام ٢٠١٠، فقد تباينت دوافع المسافرين على المعبر إلى مصر فمن بين ١٧١,٣٨٩ هم إجمالي المسافرين من غزة إلى مصر عبر المعبر تنوعت دوافعهم، والجدول (٤) والشكل (٦) يتبين منهما ما يلي:

(١) بيسان عدوان، خطة الفصل الإسرائيلية ليست جديدة، مجلة مختارات إسرائيلية، مايو ٢٠١١، ص ١٦.

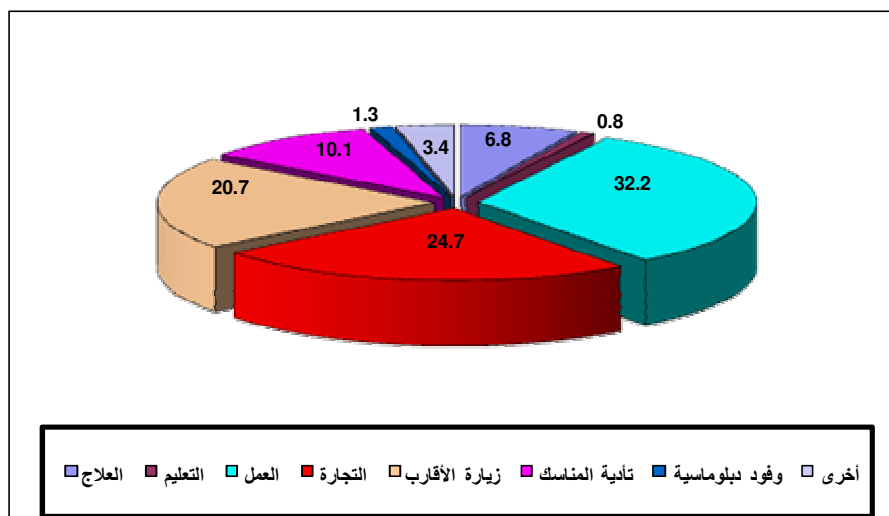
(٢) المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، تقرير حول سياسة الحصار الشامل وإغلاق المعابر وأثرها على حياة السكان المدنيين في قطاع غزة، ٢٠٠٧، ص ١٧.

(٣) الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، معاناة الفلسطينيين على معبري الكرامة ورفح، سلسلة تقارير خاصة، رام الله، ٢٠١٠، ص ٨.

جدول (٤) : عدد المسافرين تبعاً للدوافع المختلفة من قطاع غزة إلى مصر عام ٢٠١٠م.

دوافع السفر	عدد المسافرين	%
تلقي الرعاية الطبية ( العلاج )	١١٤٦٨	٦,٨
التعليم والتدريب	١٢٤٥	٠,٨
العمل ( بلدان عربية وأجنبية )	٥٤٨٩٦	٣٢,٢
التجارة	٤٣٥٤٣	٢٤,٧
زيارة الأقارب	٣٥٢٩١	٢٠,٧
تأدية مناسك الحج والعمرة	١٧١٢٥	١٠,١
وفود دبلوماسية	٢١٨٩	١,٣
أخرى	٥٦٣٢	٣,٤
<b>الإجمالي</b>	<b>١٧١,٣٨٩</b>	<b>١٠٠</b>

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في المناطق الفلسطينية المحتلة (أوشا)، التقرير الدوري عن معبر رفح عام ٢٠١٠م، ص ٩.



شكل (٦) : التوزيع النسبي للمسافرين خلال المعبر إلى مصر تبعاً لدوافع السفر عام ٢٠١٠م.

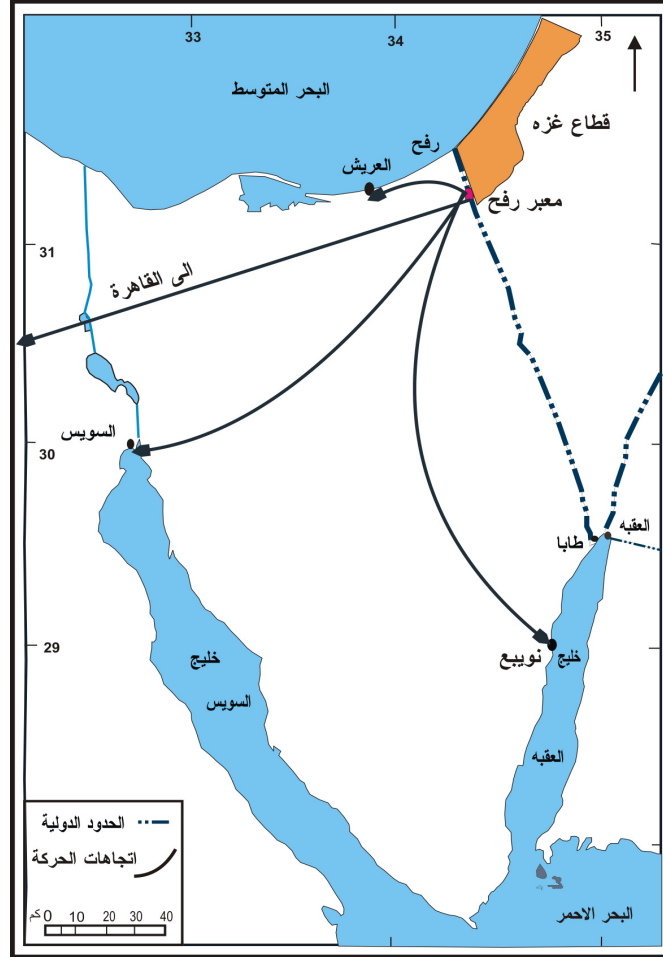
- تباينت دوافع المسافرين إلى مصر عبر معبر رفح عام ٢٠١٠، واختلفت أعداد المسافرين تبعاً لهذه الدوافع، واستحوذ دافع العبور من أجل العمل في البلدان العربية والأجنبية على ما يقرب من ثلث المسافرين عبر المعبر حوالي ٥٤٨٩٦ مسافراً بنسبة ٣٢,٢% من إجمالي المسافرين، بينما جاء في المركز الثاني دافع السفر من أجل التجارة بإجمالي ٤٣٥٤٣ مسافراً بنسبة ٢٤,٧%، وقدّر عدد العابرين لأجل زيارة أقاربهم في مصر وفي البلدان العربية بحوالي ٣٥٢٩١ بنسبة ٢٠,٧% من المسافرين عبر المعبر.
- بلغت أعداد المسافرين عبر المعبر لدوافع روحية (تأدية مناسك الحج والعمرة) حوالي ١٧١٢٥ مسافراً بنسبة ١٠,١%، بينما استحوذ المسافرون لدوافع تلقي العلاج والخدمات الطبية حوالي ١١٤٦٨ مسافراً بنسبة ٦,٨%، وتدنت أعداد المسافرين لدوافع تلقي الخدمات التعليمية والتدريب إلى ١٢٤٥ مسافراً بنسبة ٠,٨%، وتوزعت الأعداد الباقية بين الوفود الدبلوماسية والإعلاميين والصحفيين ومندوبى المنظمات الدولية والإنسانية، والبعثات الرياضية والمرافقين للمرضى والسياحة وغيرها.
- توجه المسافرون بعد مرورهم من المعبر إلى عدة اتجاهات (شكل ٧)، فهناك قطاع اتجه نحو مدينة العريش إما لزيارة عائلاتهم وأقاربهم أو لتلقى العلاج في مستشفياتها، وقطاع اتجه إلى مطار القاهرة ليتوجه إلى إحدى البلدان العربية أو الأجنبية للعمل أو التعليم أو لزيارة الأقارب أو العلاج، ومنهم من توجه إلى مستشفيات "معهد ناصر، ومستشفى فلسطين والقدس" بالقاهرة لتلقى العلاج، ومنهم من توجه إلى موانئ السويس ونويبع للمغادرة إلى الأراضي المقدسة لأداء الحج والعمرة<sup>(١)</sup>، ويتبين مما سبق أن إغلاق المعبر يترتب عليه العديد من الآثار السلبية على جوانب الحياة في القطاع، وأهمها ما يلي:

### (١) الحق في العمل :

شكّلت القيود المفروضة على الحركة وإغلاق المعابر في القطاع سبباً رئيساً في تدهور الأنشطة الإنتاجية، وشملت الخسائر الاقتصادية انخفاض دخول المزارعين والتجار وأصحاب الأعمال والعمّال الذين فقدوا استطاعتهم على الوصول إلى أعمالهم بالخارج، وكانت إسرائيل قبل انتهائها سياسة الإغلاق التام للمعابر عام ١٩٩٣ تشجّع دخول أعداد كبيرة من سكان القطاع إلى سوق العمل الإسرائيلي، إلا أن العدد تقلص تدريجياً بداية من يوليو ٢٠٠٠ حيث عبر من القطاع نحو

(١) لقاء مع السيد/ ماهر أبو صبحة مدير المعابر في قطاع غزة، ٢٠١٢/٩/٥.

٢٦٠٠٠ عامل إلى إسرائيل للعمل بها، لكن مع بداية الإنتفاضة قلّ هذا العدد ليصل إلى حوالي ٩٠٠ عامل فقط عام ٢٠٠٦، في حين منعت إسرائيل العمالة من القطاع نهائياً عام ٢٠٠٨<sup>(١)</sup>.



شكل (٧) : اتجاهات حركة المسافرين من معبر رفح إلى مصر عام ٢٠١٠م.

المصدر: من إعداد الطالب اعتماداً على بيانات مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في المناطق الفلسطينية المحتلة (أوشا).

(١) الهيئة الفلسطينية لحقوق المواطن، الفلسطينيون المسافرون خلال معبر رفح معاناة على نقاط التفتيش، الفصلية،



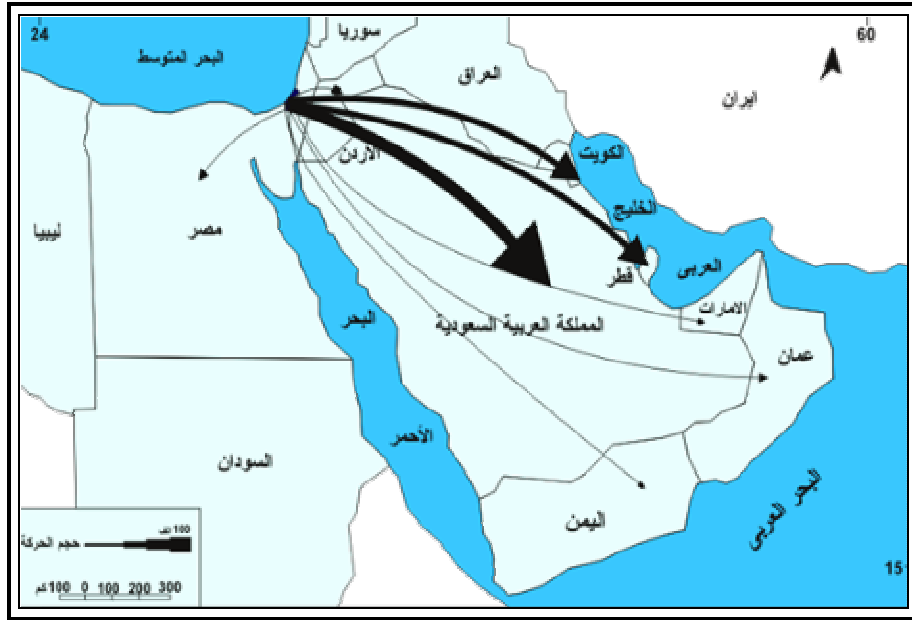
ونتيجة للبطالة العالية التي يعاني منها قطاع غزة حيث بلغت عام ٢٠١٠ نحو ٣٣,١% تتوزع بواقع ٢٥,٨% بين الذكور مقابل ٤٤,١% بين الإناث<sup>(١)</sup>، يتجه آلاف الفلسطينيين للعمل في بعض البلدان العربية والأجنبية (جدول ٥ وشكل ٨)، ويتبين أن المملكة العربية السعودية تستحوذ على ٣٨,٩% من العمالة في قطاع غزة عام ٢٠١٠، وتليها دولة الكويت ٢٥,٢%، ثم قطر ٢٣,١%، وهذه الدول الثلاث تستحوذ على ما يزيد عن ٨٧,٢% من عمال القطاع بالخارج، ثم تأتي بعد ذلك الأردن بنسبة ٤,٤% من العمالة، والإمارات ٢,٦%، ومصر ٢%، والبلدان الأخرى بنسبة ٣,٨%. ويعود في كل عام مئات منهم لزيارة أسرهم داخل القطاع، ونتيجة لعدم انتظام العمل على المعبر وسياسة الإغلاق المتكررة له يفقد الكثير منهم وظائفهم وإقامتهم في الدول التي يعملون بها، ويشكل ذلك انتهاكاً لحقهم في العمل.

شكل (٥) : عدد العاملين بالخارج من سكان القطاع عام ٢٠١٠.

الدولة	عدد العاملين	%
السعودية	٩٨١٥٩	٣٨,٩
الكويت	٦٣٦٧٢	٢٥,٢
قطر	٥٨١٥٥	٢٣,١
الأردن	١١١٨٠	٤,٤
الإمارات	٦٥٧٥	٢,٦
مصر	٥١١٩	٢
بلدان أخرى	٩٥٨٤	٣,٨
<b>الإجمالي</b>	<b>٢٥٢,٤٤٤</b>	<b>١٠٠</b>

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات السلطة الوطنية الفلسطينية، الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، مسح القوى العاملة الفلسطينية، التقرير السنوي، عام ٢٠١٠، ص ٣٢.

(١) السلطة الوطنية الفلسطينية، الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، مسح القوى العاملة الفلسطينية، التقرير السنوي، عام ٢٠١٠، ص ٣١.



شكل (٨) : حجم حركة المسافرين للعمل من قطاع غزة إلى بعض الدول العربية عام ٢٠١٠.

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات السلطة الوطنية الفلسطينية، الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، مسح القوى العاملة الفلسطينية.

## ٢) الحق في الصحة والرعاية الطبية :

يعتبر الجهاز الصحي في غزة تابعاً بشكل شبه كامل للجهاز الصحي الإسرائيلي، فمنذ خضوع القطاع لها عام ١٩٦٧ منعت إسرائيل نشوء جهاز صحي فلسطيني مستقل ومتطور في القطاع، ويعانى الجهاز من نقص مستمر في الأجهزة الطبية والكادر الطبي الكفاء، كما يعانى من غياب عدد كبير من الخدمات الطبية مثل جراحات القلب والأعصاب والمخ والعيون والعظام علاوة على عدم القدرة على إجراء العمليات الكبيرة، ويحدّ الإغلاق المفروض على القطاع من فرص التطوير المادي وتنمية الكوادر الطبية مما يزيد الوضع تأزماً<sup>(١)</sup>.

(١) جمعية أطباء لحقوق الإنسان، طب خاضع للتهديم، قطاع غزة، ٢٠٠٧، ص ٤.

وبسبب عدم قدرة الجهاز الصحي في القطاع على تلبية الإحتياجات الطبية لسكانه نشأت مع مرور الزمن علاقة تبعية بين القطاع والعالم الخارجي، فمن ناحية التأهيل الطبي اعتاد

الطلاب الجامعيون والكوادر الطبية السفر إلى الخارج بحثاً عن الخبرة والتأهيل، أما من ناحية تقديم العلاج للمرضى فمنذ نقل إسرائيل المسؤولية عن الجهاز الصحي الفلسطيني في القطاع إلى السلطة الفلسطينية بعد أوسلو ١٩٩٤ اعتادت السلطة على شراء الخدمات الطبية من المستشفيات في إسرائيل والأردن ومصر والضفة الغربية، وبعد استيلاء حركة حماس على السلطة في القطاع أحدثت إسرائيل ضرراً بالغاً بالجهاز الصحي، فلم يعد بالإمكان إرسال الأجهزة الطبية للصيانة أو شراء أجهزة جديدة، مما دفع بأعداد كبيرة من المرضى إلى معبر رفح طلباً للعلاج في المستشفيات المصرية، أو السفر للعلاج في الخارج<sup>(١)</sup>، وقدرت منظمة الصحة العالمية متوسط عدد المرضى الذين كانوا يطلبون العلاج خارج القطاع شهرياً عام ٢٠١٠ بحوالي ٨٥٥ مريضاً، تم السماح لـ (٣،٨٥%) منهم بالعبور، وتم رفض طلبات الباقيين وهم (٤،١٥%)، كما هو مبين بالجدول (٦) والشكل (٩) ومنه يتضح ما يلي:

- شهد عام ٢٠١٠ انخفاضاً في عدد مرضى القطاع الذين سُمح لهم بالسفر عبر المعبر لتلقى العلاج في الخارج، حيث سُمح لـ ٨٧١٦ مريضاً باجتياز المعبر، بينما تم السماح لـ ١٢٣٨٥، ١١٥١٧، ٩٥٦١ مريضاً في أعوام ٢٠٠٧، ٢٠٠٨، ٢٠٠٩ على الترتيب<sup>(٢)</sup>.
- بلغ إجمالي عدد من تقدموا بطلبات للعلاج في خارج القطاع عبر معبر رفح عام ٢٠١٠ حوالي ١٠٢٢٠ مريضاً، سُمح لـ ٨٧١٦ مريضاً بنسبة ٨٥،٣% منهم بالعبور، بينما عرقلت السلطات مرور ١٥٠٤ مريضاً بنسبة ١٤،٧% من إجمالي من تقدموا بالطلبات، من بينها ٣٤٨ حالة تم رفضها لأسباب أمنية، بينما طُلب من ١٣٢ حالة تغيير مرافقهم، وطُلب من ٣٩٦ حالة انتظار موعد جديد، فيما واجه ٤١٧ حالة انتظار الموافقة الأمنية، وتم إبلاغ ١١٥ حالة بأن طلباتهم تحت الدراسة، بينما طُلب من ٩٦ حالة مقابلة المخابرات الإسرائيلية وذلك لاستكمال إجراءات الفحص الأمني<sup>(٣)</sup>.

(١) المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، تقرير حول أثر الحصار الإسرائيلي في قطاع غزة، يناير ٢٠١٢، ص ٢٣.

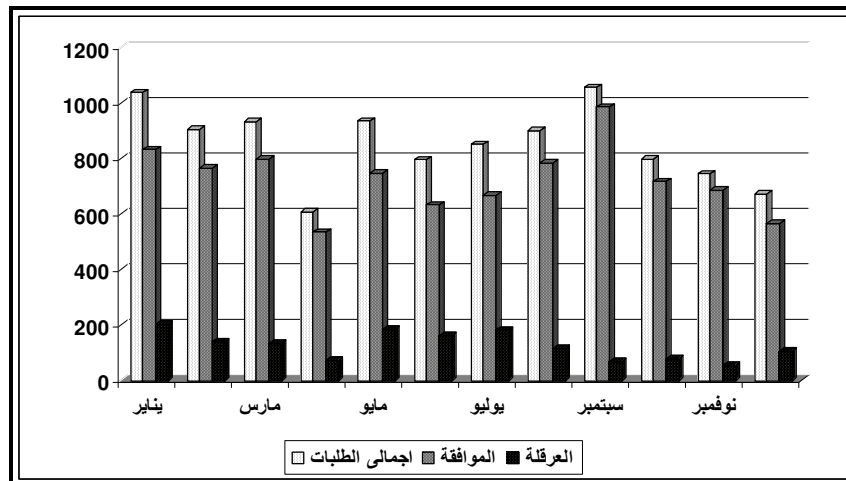
(٢) وزارة الصحة الفلسطينية في قطاع غزة، تقرير عن الأوضاع الصحية في القطاع، ٢٠١١، ص ١٧.

(٣) المرجع السابق، ص ١٨.

جدول (٦) : عدد المرضى الذين تقدموا بطلبات للعلاج في الخارج عبر معبر رفح وعدد من واجهتهم مشاكل عام ٢٠١٠م.

الشهر	إجمالي عدد المرضى	من سمح لهم	%	من واجهتهم مشاكل	%
يناير	١٠٣٦	٨٣٣	٨٠,٤	٢٠٣	١٩,٦
فبراير	٩٠٥	٧٦٥	٨٤,٥	١٤٠	١٥,٥
مارس	٩٣١	٧٩٨	٨٥,٧	١٣٣	١٤,٣
أبريل	٦٠٧	٥٣٤	٨٨	٧٣	١٢
مايو	٩٣٣	٧٤٧	٨٠,١	١٨٦	١٩,٩
يونيو	٧٩٤	٦٣٣	٧٩,٧	١٦١	٢٠,٣
يوليو	٨٥١	٦٦٨	٧٨,٤	١٨٣	٢١,٦
أغسطس	٨٩٩	٧٨٤	٨٧,٢	١١٥	١٢,٨
سبتمبر	١٠٥٤	٩٨٦	٩٣,٥	٦٨	٦,٥
أكتوبر	٧٩٦	٧١٧	٩٠,١	٧٩	٩,٩
نوفمبر	٧٤٣	٦٨٧	٩٢,٤	٥٦	٧,٦
ديسمبر	٦٧١	٥٦٤	٨٤	١٠٧	١٦
الإجمالي	١٠٢٢٠	٨٧١٦	٨٥,٣	١٥٠٤	١٤,٧

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات وزارة الصحة الفلسطينية، عام ٢٠١٠م.



شكل (٩) : عدد المرضى الذين تقدموا بطلبات للعلاج في الخارج عبر معبر رفح وعدد من واجهتهم مشاكل عام ٢٠١٠م.

- يعتبر شهر سبتمبر من عام ٢٠١٠ هو الأوفر حظاً بالنسبة لمن سُمح لهم بالمرور لتلقى الخدمات الطبية خارج القطاع، حيث بلغ عددهم ٩٨٦ مريضاً بنسبة ٩٣,٥% ممن تقدموا بطلبات للعلاج في الخارج، بينما سجّل شهر أبريل من نفس العام أقل عدد ممن سُمح لهم بالمرور لتلقى العلاج حيث بلغ ٥٣٤ مريضاً بنسبة ٨٨% ممن تقدموا بطلبات العلاج.
- انعكس إغلاق المعبر المتكرر سلباً على القطاع الصحي في غزة، فعلاوة على حرمان المرضى من ذوى الحالات الحرجة من حقهم في تلقى العلاج بالخارج، شهدت المستشفيات والمراكز الطبية في القطاع نقصاً شديداً في أنواع عديدة من الأدوية الضرورية لعلاج أصحاب الأمراض المزمنة، كما أن هناك عجزاً في الأجهزة والأدوات الطبية المساعدة، كما أن صيدليات القطاع سجلت نقصاً في ما يزيد على ١٤٠ نوعاً من الأدوية الضرورية لمرضى القلب والسكر والضغط<sup>(١)</sup>.

### (٣) الحق في التعليم :

يعتمد سكان قطاع غزة في تعليمهم الجامعي خاصة دراسة التخصصات النادرة والدراسات العليا على الجامعات خارج القطاع، سواء في الضفة الغربية أو الدول العربية والأجنبية، وذلك لعدم توفر برامج البكالوريوس خاصة في العلوم الطبية والهندسية وبرمجيات الكمبيوتر، كما لا تمنح الجامعات في القطاع درجة الدكتوراة في أي من التخصصات الأكاديمية المختلفة، بينما توجد بعض البرامج المحدودة التي تمنح درجة الماجستير للطلبة في بعض التخصصات النظرية<sup>(٢)</sup>.

وتعاني جامعات القطاع<sup>(٣)</sup> نقصاً كبيراً في الخبرات حيث تمنع سلطات الإحتلال دخول المحاضرين الأكاديميين من الضفة الغربية للعمل بالجامعات في القطاع، كما يُحرّم المحاضرون والأكاديميون من السفر للخارج سواء للمشاركة في المؤتمرات العلمية أو الحصول على درجات أكاديمية، وتنمية قدراتهم والحصول على التدريب والتأهيل، أو للتبادل العلمي مع الجامعات الأخرى<sup>(٤)</sup>.

(١) الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، الأوضاع الصحية في قطاع غزة عام ٢٠١١، سلسلة تقارير خاصة، العدد ٦١، رام الله، ٢٠١١، ص ١٨.

(٢) الأنروا، حالة التعليم والمؤسسات التعليمية في قطاع غزة، غزة، يناير ٢٠١١، ص ٩.

(٣) يبلغ عدد الجامعات في قطاع غزة ثلاث جامعات هي: جامعة الأزهر بغزة وأُنشئت عام ١٩٩١، وجامعة الأقصى وأُنشئت عام ٢٠٠٠، وجامعة غزة وأُنشئت عام ٢٠٠٦، بالإضافة إلى بعض الكليات الجامعية وهي كلية فلسطين التقنية وأُنشئت عام ١٩٩٢، والكلية الجامعية للعلوم والتكنولوجيا وأُنشئت عام ١٩٩٠، والكلية الجامعية للعلوم التطبيقية وأُنشئت عام ١٩٩٨.

(٤) المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، الحرمان من التعليم: الانتهاكات الإسرائيلية المنظمة لحق الفلسطينيين في التعليم، غزة، ٢٠١١، ص ٣٠.

وقامت إسرائيل منذ اندلاع انتفاضة الأقصى الأولى عام ٢٠٠٠ بحظر انتقال الطلاب المقيمين في غزة إلى الضفة الغربية بهدف التحصيل العلمي، كما منعت طلاب غزة الذين قُبلوا للتعليم في المعاهد الإسرائيلية العليا من الدخول إليها، مما جعل السفر إلى الخارج الفرصة المتوفرة الوحيدة لتحصيل التعليم الأكاديمي في التخصصات غير المتوفرة في القطاع، ومنذ يونيو ٢٠٠٧ سمحت إسرائيل لعدد محدود من الطلاب بالخروج من القطاع حوالي ٤٥٠ طالباً في السنة الدراسية ٢٠٠٧/٢٠٠٨ أي أقل من ثلث الراغبين في مغادرة القطاع للتعليم وعددهم حوالي ١٥٢١ طالباً، بينما منع ١٠٧١ طالباً من السفر، وحظي عام ٢٠٠٩/٢٠١٠ الدراسي بأكبر عدد من الطلاب الذين سمح لهم مغادرة القطاع فمن إجمالي ١٨١٣ طالباً هم الراغبين في مغادرة القطاع سُمح لـ ١٢٤٥ بالمغادرة ومُنِعَ ٥٦٨ من مغادرة القطاع كما هو مبين بالجدول (٧) والشكل (١٠).

#### جدول (٧) : الطلاب الراغبين في مغادرة قطاع غزة والمسموح لهم والممنوعين

من السفر في الفترة من ٢٠٠٧ إلى ٢٠١١.

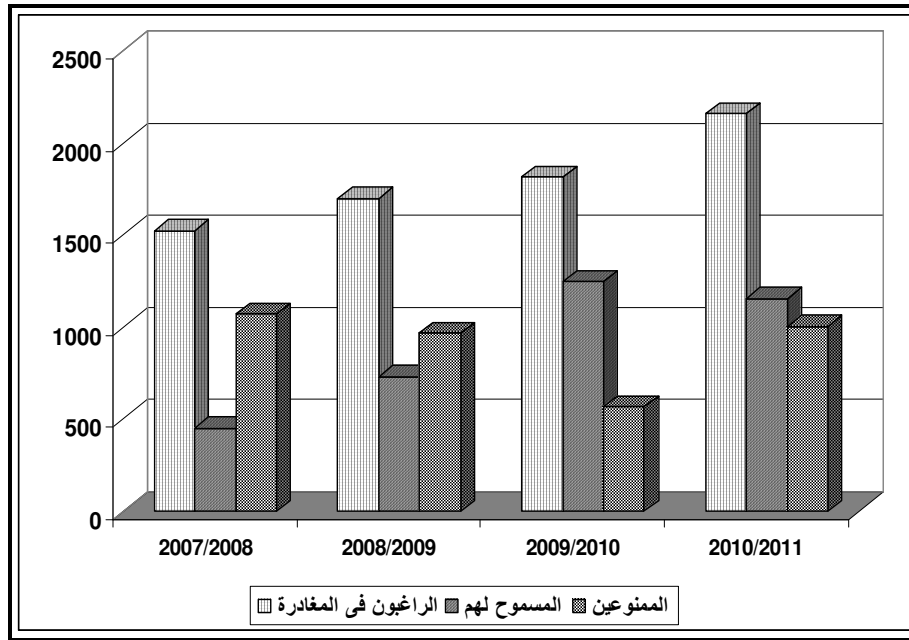
العام الدراسي	الطلبة الراغبون في مغادرة القطاع	المسموح لهم	الممنوعين
٢٠٠٨/٢٠٠٧	١٥٢١	٤٥٠	١٠٧١
٢٠٠٩/٢٠٠٨	١٦٩٧	٧٣١	٩٦٦
٢٠١٠/٢٠٠٩	١٨١٣	١٢٤٥	٥٦٨
٢٠١١/٢٠١٠	٢١٥٧	١١٥٣	١٠٠٤

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات وزارة التعليم الفلسطينية، أعلام مختلفة.

- ويمثل حرمان الطلبة في قطاع غزة من حقهم في التعليم انتهاكاً لمبادئ حقوق الإنسان التي تقرها الشرعية الدولية، فلكل شخص الحق في التعليم ويجب أن "يكون التعليم العالي متاحاً للجميع تبعاً لكفاءاتهم"، وذلك بموجب المادة (٢٦) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، كما تتضمن المادة (١٣) من العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لعام ١٩٦٦ إقرار الدول الأطراف فيه بحق كل فرد في التربية والتعليم، وكذلك جعل التعليم العالي متاحاً للجميع على قدم المساواة<sup>(١)</sup>.

(١) عامر الزمالي، مدخل إلى القانون الدولي الانساني، الطبعة الأولى، المعهد العربي لحقوق الإنسان، عمان،

- ويعانى القطاع جزاءً تشديد الحصار عليه نقصاً شديداً في إمداده باحتياجاته اللازمة من المستلزمات التعليمية ومواد الكتابة والورق والطباعة، ومستلزمات طلاب المدارس كالزى المدرسي، مما انعكس سلباً على التحضيرات المختلفة للطلبة للحصول على الإحتياجات اللازمة لهم مع بدء كل عام دراسي، فضلاً عما يعانيه القطاع من عدم القدرة على بناء أو ترميم المدارس بسبب عدم توفر مواد البناء مما أدى إلى ارتفاع كثافة الفصول إلى (٥٩) طالباً في حوالي ٧٩% من المدارس، كما عملت حوالي ٨٦% من مدارس القطاع بنظام دوام الفترتين الصباحية والمسائية<sup>(١)</sup>.



شكل (١٠) : الطلاب الراغبين في مغادرة قطاع غزة والمسموح لهم والممنوعين من السفر عام ٢٠١٠م.

(١) الأمم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، الأراضي المحتلة، التأثير الانساني لعامين من الحصار على قطاع غزة، الضفة الغربية، أغسطس ٢٠١١، ص ١٧.

#### ٤) الحق في ممارسة الشعائر الدينية "حرية العبادة":

يعتبر معبر رفح المنفذ الوحيد للحجاج والمعتمرين في قطاع غزة بعد أن قامت سلطات الإحتلال الإسرائيلي بإغلاق مطار غزة الدولي<sup>(١)</sup>، الذي كان يستخدم في سفرهم مما تسبب في معاناة كبيرة لحجاج ومعتمرى القطاع، فهم يضطرون للسفر عبر المعبر والوصول لمدينة العريش ومنها يسافرون جواً إلى السعودية أو يواصلون طريقهم براً أو بحراً، ومنذ انتفاضة الأقصى الأولى عام ٢٠٠٠ قامت سلطات الإحتلال بوضع قيوداً شديدة أمام سكان غزة الذين ينوون أداء الحج أو العمرة، وكان عددهم قبلها يتجاوز ١٥,٠٠٠ شخصاً سنوياً، إلا أن أعدادهم أخذت في التناقص، فتنعاً لإحصائيات وزارة الأوقاف والشئون الدينية الفلسطينية، وسجلات المسافرين عبر معبر رفح اختلفت أعداد الحجاج والمعتمرين الذين سجلوا أسمائهم في كشوفها، والجدول (٨) والشكل (١١) يوضحان عدد الحجاج والمعتمرين الذين توجهوا للمعبر ومن تمكن منهم من السفر ومن مُنعوا، ومنهما يتبين ما يلي:

- بلغ عدد من توجهوا للمعبر للسفر لأداء فريضة الحج أو العمرة في الفترة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠١٠ حوالي ١٥٣٨٢٢ شخصاً، سمحت السلطات الإسرائيلية لـ ٨٩٠٣١ بنسبة ٥٧,٩% منهم بالعبور، بينما منعت ٦٤٧٩١ بنسبة ٤٢,١% منهم، وتعددت أسباب المنع ما بين الأسباب الأمنية، أو اندراجهم تحت الفئة العمرية المحظور عليها السفر، أو إغلاق المعبر وتقويت الفرصة عليهم بسبب انقضاء موسم الحج.
- حقق عام ٢٠١٠ أكبر عدد للحجاج والمعتمرين الذين توجهوا إلى المعبر للسفر، حيث بلغ ٢٢٦٥٤ شخصاً، بينما سجل عام ٢٠٠٠ أقل عدد حوالي ٦٠١١ شخصاً، وكان عام ٢٠١٠ هو الأوفر حظاً لمن سُمح لهم بالمرور، حيث تمكن فيه ١٧١٢٥ شخصاً بالمرور، تلاه عام ٢٠٠٩ حيث تمكن ١٦٧٣٦ شخصاً بالمرور، بينما لم يتمكن أيّاً ممن توجهوا إلى المعبر وهم ١٥٧٣٢ شخصاً عام ٢٠٠٨، فقد تسبب الإنقسام السياسي بين حكومة حماس في القطاع وسلطة فتح في الضفة إلى عدم السماح لأي من الراغبين من سكان القطاع أداء فريضة الحج، وكانت السلطة الفلسطينية أصدرت جوازات سفر تحمل تأشيرة دخول السعودية لـ ٣٢٠٠٠ راغب في الحج، إلا أن هذه التأشيرات بقيت في معبر رفح دون أن يتمكن أصحابها من استعمالها<sup>(٢)</sup>.

(١) يقع مطار رفح المدّم بالقرب من رفح الفلسطينية، وتم افتتاحه عام ١٩٩٨ بعد مفاوضات طويلة مع إسرائيل، لكنه توقف عن العمل في ديسمبر ٢٠٠١ بعد أن دمره جيش الإحتلال الإسرائيلي تماماً.

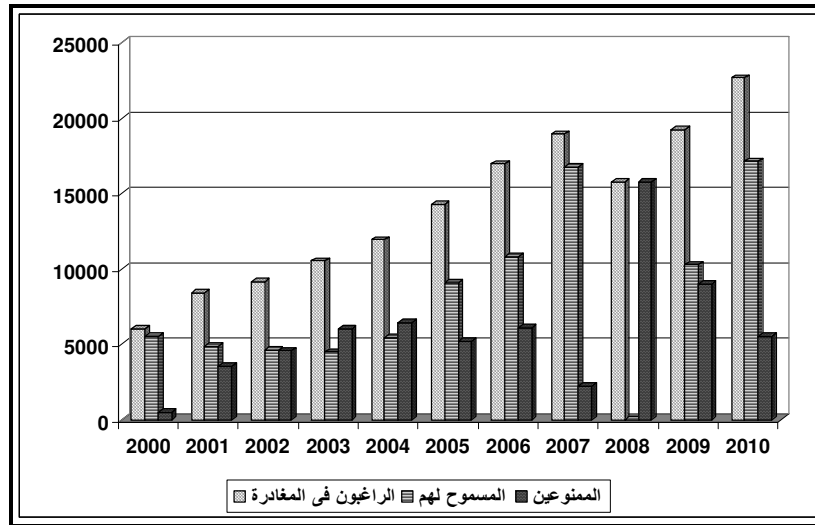
(٢) الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، بدء موسم الحج ١٤٣٢ هـ في قطاع غزة، سلسلة تقارير خاصة، رام الله، ٢٠١٠، ص ٢٢.



جدول (٨) : عدد الحجاج والمعتمرين الذين توجهوا إلى المعبر والمسموح لهم  
والممنوعين من السفر في الفترة من ٢٠٠٠-٢٠١٠.

العام	المعتمرون والحجاج الذين توجهوا إلى المعبر	المسموح لهم	الممنوعين
٢٠٠٠	٦٠١١	٥٥٢٠	٤٩١
٢٠٠١	٨٤١٧	٤٨٩٧	٣٥٢٠
٢٠٠٢	٩١٨٦	٤٦٠٧	٤٥٧٩
٢٠٠٣	١٠٥١٦	٤٤٩٨	٦٠١٨
٢٠٠٤	١١٩١٥	٥٤٧٠	٦٤٤٥
٢٠٠٥	١٤٢٥٨	٩٠٧١	٥١٨٧
٢٠٠٦	١٦٩٥١	١٠٨٣٦	٦١١٥
٢٠٠٧	١٨٩٣٦	١٠٢٧١	٢٢٠٠
٢٠٠٨	١٥٧٣٢	-	١٥٧٣٢
٢٠٠٩	١٩٢٤٦	١٦٧٣٦	٨٩٧٥
٢٠١٠	٢٢٦٥٤	١٧١٢٥	٥٥٢٩
الإجمالي	١٥٣٨٢٢	٨٩٠٣١	٦٤٧٩١

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على بيانات وزارة الأوقاف والشئون الدينية الفلسطينية، وسجلات المسافرين عبر معبر رفح، أعوام مختلفة.



شكل (١١) : الحجاج والمعتمرين الذين توجهوا إلى المعبر والمسموح لهم  
والممنوعين من السفر خلال الفترة من ٢٠٠٠-٢٠١٠م.

ويعد حرمان الفلسطينيين من السفر إلى الأماكن المقدسة انتهاكاً واضحاً لحقهم في ممارسة حرية العبادة الذي تكفله المادة (١٨) من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، والتي تنص على أن "لكل إنسان حق في حرية الفكر والدين، ويشمل ذلك حريته في أن يدين بدين ما، وحرية في اعتناق أي دين أو معتقد يختاره، وحرية في إظهار دينه أو معتقده بالتعبّد وإقامة الشعائر بمفرده أو مع جماعة وأمام المأى أو على حده"، ووفقاً للفقرة (٣) من المادة (١٨) فإنه "لا يجوز إخضاع حرية الإنسان في إظهار دينه أو معتقده إلاّ للقيود التي يفرضها القانون، والتي تكون ضرورية لحماية السلامة العامة أو النظام العام أو الصحة العامة أو الآداب العامة أو حقوق الآخرين وحرّياتهم الأساسية"، كما نصت المادة (٢٧) من اتفاقية جنيف الرابعة على أنه "للفلسطينيين في قطاع غزة والضفة الغربية كشعب تحت الإحتلال في جميع الأحوال حق الإحترام لأشخاصهم وشرفهم وحقوقهم العائلية وعقائدهم الدينية"<sup>(١)</sup>، بناءً على ذلك فإن السياسات التي تمارسها سلطات الإحتلال الإسرائيلي فيما يتعلق بالسماح للفلسطينيين من السفر لأجل العبادة لا تف بهذه المتطلبات القانونية، حيث أنها تطبق على أساس تمييزي مما يشكّل انتهاكاً لحقوقهم، وإسرائيل ملزمة باحترام هذه الحقوق في إظهار وممارسة المعتقد الديني والوصول إلى أماكن العبادة.

### سادساً - مسؤولية الأطراف المعنية بإغلاق معبر رفح وتشغيله :

تتوزع مسؤولية تشغيل معبر رفح والسيطرة عليه على عدة أطراف، وهي السلطات الإسرائيلية، السلطة الفلسطينية، مصر، حكومة حماس، الولايات المتحدة، الإتحاد الأوروبي، وهذا تحليل لمسئولية كل طرف من هذه الأطراف عن إغلاق المعبر وتشغيله، والواجبات الملقاة على كل منهم نتيجة لسيطرته على إمكانية خروج سكان غزة من القطاع والدخول إليه كما يلي:

- ١ - إسرائيل : تسيطر إسرائيل على جميع المعابر الحدودية للقطاع، وتتحكم في إغلاقها أو فتحها، كما أنها تسيطر بطريقة مباشرة على معبر رفح، وتستخدم هذه السيطرة للضغط على سكان غزة، وحسب معاهدة الأمم المتحدة للحقوق المدنية والسياسية مادة (٣١) فإن إسرائيل ملزمة باحترام حق سكان القطاع في حرية الحركة والتنقل تطبيقاً للمادة التي تنص على أنه "يحق لكل شخص أن يسافر من دولته ويعود إليها مرة أخرى بحرية تامة"<sup>(٢)</sup>، وتبعاً لقواعد المحكمة الدولية في لاهاي مادة (٤٣) "تلتزم القوة المحتلة واجب الحفاظ على النظام العام، وضمان

(١) جون ماري، القانون الدولي الإنساني، المجلد الأول، مطبعة جامعة كامبريدج، جنيف، ٢٠٠٥، ص ١٦١.

(٢) عامر الزمالي، مرجع سابق، ص ١٢٣.

العيش المنتظم للسكان المدنيين، وتشمل هذه المسؤولية ضمان تطور اقتصادي سوىّ وجهاز تعليمي ونظام صحي، وجملة من احتياجات الحياة<sup>(١)</sup>، وبصفة إسرائيل قوة احتلال فإنها ملزمة بمقتضى الميثاق والمعاهدات الدولية أن تحترم حق سكان القطاع في حرية التنقل والحركة من وإلى القطاع.

٢- جمهورية مصر العربية : قبلت مصر على الرغم من أنها ليست طرفاً في اتفاقية المعابر أن تفتح المعبر وفقاً لأحكام هذا الإتفاق، ومنذ تعليق الإتفاق عام ٢٠٠٧ فإن مصر تقول أنه ليس بمقدورها فتح المعبر بشكل منتظم طالما أنه لا توجد إمكانية لتطبيق الإتفاق أو التوصل إلى اتفاق بديل بين إسرائيل والسلطة الفلسطينية، وتعتبر مصر السلطة الفلسطينية الممثل المعترف به للشعب الفلسطيني، بينما لا تعترف بشرعية حماس في القطاع، وبذلك فإن قرار مصر بإغلاق المعبر يأتي من فهمها لواجباتها الدولية ومنها احترام اتفاقية المعابر، ومكانة السلطة الفلسطينية فيه كطرف في تحديد الترتيبات بالنسبة لقطاع غزة<sup>(٢)</sup>.

وبعد أن حولت إسرائيل القطاع إلى منطقة مغلقة فإن على مصر تنفيذ البند (٢٣) من معاهدة جنيف ١٩٥٨ الخاصة بحماية حقوق السكان المدنيين الواقعين تحت الإحتلال أوقات الحروب الذي يطالبها بإتاحة "المرور السريع ودون تأخير لإرساليات الإغاثة الإنسانية المخصصة للسكان المدنيين في مناطق النزاع المسلح، ويحظر فرض قيود على المرور أو إعاقته أن تنقل إلى القطاع مباشرة المساعدات الإنسانية التي يحتاجها سكان القطاع، وأن تسمح بمرور البضائع والسلع التي يحتاجونها، وتتيح دخولاً منظماً لهذه السلع والبضائع يفي باحتياجات القطاع، ولا تعرقل مرور الأفراد منه أو إليه طالما لا يشكلان تهديداً لأمنها القومي، أو أن يكونوا من الممنوعين من السفر إليه"<sup>(٣)</sup>.

٣- حماس : تمارس حركة حماس منذ استيلائها على الحكم في القطاع عام ٢٠٠٦ صلاحيات حكم واسعة تمتد لتشمل كل نواحي الحياة مثل التعليم والصحة والأمن الداخلي، كما أنها تسيطر على الجانب الفلسطيني من معبر رفح، ويحكم سيطرتها على القطاع فإنها تتحمل المسؤولية تجاه السكان وحقوقهم بما في ذلك حقهم في حرية التنقل بقدر ما هو الأمر خاضع لسيطرتها.

(1) Yuval Shany, the Law Applicable to Non- Occupied Gaza, Israel Law Review (42), 2009, P.98.

(٢) عمّار الدويك، الحركة عبر الحواجز: تقرير حول تقييد حركة المواطنين في الضفة الغربية وقطاع غزة، رام الله، الهيئة الفلسطينية لحقوق المواطن، ٢٠٠٩، ص ١٩.

(3) ICRC, Commentary on the IV Geneva Convention: Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of war, 1988, P.16.

٤- **السلطة الفلسطينية**: تمتلك السلطة الوطنية الفلسطينية صلاحيات تسرى على سكان القطاع مثل إصدار جوازات السفر وبطاقات الهوية، كما أنها تمول جزء كبير من الخدمات العامة، وتقوم بتمثيل السكان أمام الجهات الدولية، وبذلك فإنها تتحمل جزءاً كبيراً من المسؤولية عن سكان القطاع.

٥- **الإتحاد الأوروبي**: ساهم الإتحاد الأوروبي بدور كبير في عقد اتفاق المعابر عام ٢٠٠٥، كما أن تواجد مراقبيه على المعبر مكّن من فتحه في الفترة التي طُبّقَ فيها الإتفاق، ومنذ أن سيطرت حماس على المعبر عام ٢٠٠٦ رفض الإتحاد الأوروبي استمرار نشر مراقبيه على المعبر طالما استمرت حماس بالسيطرة على المعبر دون حصول توافق بينها وبين السلطة الفلسطينية، إلا أنه يواصل الإبقاء على قوة المراقبة الدولية التابعة له في إسرائيل بانتظار إعادة فتح المعبر<sup>(١)</sup>، وعليه وباعتبار الإتحاد الأوروبي شريكاً في إدارة المعبر أن يعمل على انتظام العمل على المعبر، وأن يحافظ على عدم انتهاك حقوق الإنسان في حرية التنقل والحصول على احتياجاتهم.

٦- **الولايات المتحدة الأمريكية**: منحت الولايات المتحدة رعايتها لاتفاق المعابر دون أن تعمل على تنفيذه، كما أنها تعارض فتح المعبر دون وجود ممثلي السلطة الفلسطينية عليه، بالإضافة إلى أنها لا تسمح بالتنقل بين غزة ومصر عبر قنوات بديلة، وفي المقابل فإنها لا تقوم بدورها في الضغط على إسرائيل بالسماح بدخول كميات كافية من البضائع الضرورية للقطاع.

يتبين مما سبق، أن المسؤولية عن تشغيل وإغلاق المعبر مسؤولية مشتركة بين الأطراف السابقة، خاصة تلك التي وقّعت على اتفاق المعابر عام ٢٠٠٥، إلا أن العبء الأكبر منها يقع على الجانب الإسرائيلي بوصفه قوة احتلال تفرّض وتحافظ على إغلاق المعبر من خلال التهديد باستخدام القوة، وتشارك السلطة الوطنية الفلسطينية وحماس المسؤولية باعتبارهما الممثلين الشرعيين للمواطنين في الضفة والقطاع، ثم الجانب المصري باعتباره المسئول عن الجانب الآخر من المعبر.

(١) إبراهيم صيام، دور الأوربيين وعلاقتهم بالجانب الفلسطيني والإسرائيلي على معبر رفح، الشبكة الإعلامية الفلسطينية، غزة، ٢٠٠٧، ص ٨.

**النتائج والتوصيات :****النتائج :**

- ١- يقع معبر رفح جنوب قطاع غزة على الحدود مع مصر، وتم افتتاحه عام ١٩٨٢، ويعد المنفذ الوحيد الذي يربط القطاع بالعالم الخارجي، ويتحكم في تنظيم الحركة عليه عدداً من الأطراف والاتفاقيات الدولية.
- ٢- يستخدم معبر رفح في عبور الأفراد من القطاع إلى مصر والعكس، وتصدُر تصريحات العبور بعد موافقة إسرائيل، ولا يُسمح بالمرور لأي فلسطيني لا يحصل على شهادة حسن سير وسلوك من قبل سلطات الإحتلال.
- ٣- تتذبذب حركة السفر اليومية والشهرية والسنوية على معبر رفح تبعاً للحالة السياسية والأمنية التي تحكم العلاقة بين قطاع غزة وإسرائيل، واختلف المتوسط اليومي لإجمالي الأفراد الذين عبروا بالإتجاهين منذ افتتاح المعبر عام ١٩٨٢ وحتى عام ٢٠١١، وسجّل عام ١٩٩٥ أكبر متوسط يومي لإجمالي حركة المسافرين، وبلغت ٢٦٢٣ مسافراً، بينما سجّل عام ٢٠٠٨ أدنى متوسط يومي للمسافرين بالإتجاهين على المعبر وبلغ ١٩٧ مسافراً.
- ٤- تسببت الأحداث الأمنية والسياسية التي تعرض لها قطاع غزة إلى إغلاق المعبر، وقد شهد المعبر عام ٢٠٠٧ بعد استيلاء حركة حماس على الحكم أطول فترة إغلاق للمعبر إذ تجاوز إغلاقه ٢٥٥ يوماً متواصلة.
- ٥- تباينت دوافع المسافرين إلى مصر عبر معبر رفح عام ٢٠١٠، واختلفت أعداد المسافرين تبعاً لهذه الدوافع، واستحوذ دافع العبور من أجل العمل في البلدان العربية والأجنبية على ما يقرب من ثلث المسافرين عبر المعبر حوالي ٥٤٨٩ مسافراً بنسبة ٣٢,٢% من إجمالي المسافرين، بينما جاء في المركز الثاني دافع السفر من أجل التجارة بإجمالي ٤٣٥٤٣ مسافراً بنسبة ٢٤,٧%، وقدّر عدد العابرين لأجل زيارة أقاربهم في مصر وفي البلدان العربية بحوالي ٣٥٢٩١ بنسبة ٢٠,٧% من المسافرين عبر المعبر.
- ٦- أدى إغلاق معبر رفح المتكرر إلى تدهور كبير في الحياة اليومية لسكان القطاع، وترك آثاراً خطيرة على تمتعهم بحقوقهم الإقتصادية والإجتماعية، فضلاً عن تمتعهم بحقوقهم المدنية والسياسية، وأصبح سكان القطاع يعيشون أزمة اقتصادية حادة شملت قطاعات التجارة والزراعة والصناعة والعمل والنقل والمواصلات وغيرها، كما شكّل انتهاكاً للحق في العمل والحق في الصحة والرعاية الطبية والتعليم وحرية العبادة.

٧- تتحمل إسرائيل - كونها قوة احتلال- المسؤولية عن تشغيل وإغلاق معبر رفح، وتتشارك السلطة الوطنية الفلسطينية وحماس المسؤولية معها باعتباريهما الممثلين الشرعيين للمواطنين في الضفة والقطاع، ثم الجانب المصري باعتباره المسئول عن الجانب الآخر من المعبر.

### التوصيات :

- بخصوص تطوير معبر رفح وتشغيله، وتشمل:
- يجب العمل على توسيع معبر رفح، إذ أن المساحة الحالية للمعبر لا تزيد عن ٢كم، وهي مساحة صغيرة لا تكفي لممارسة الأنشطة التجارية.
- توفير ممرات للسيارات الداخلة والخارجة من المعبر، إذ أنه لا يوجد سوى ممر واحد لدخول وخروج السيارات مما يؤدي إلى الزحام الشديد على بوابات المعبر.
- إنشاء موقف خاص ومجهز بالمرافق المختلفة لانتظار السيارات داخل المعبر بدلاً من الإنتظار على الممر الرئيسي والذي لا يفي بحاجة المعبر.
- زيادة عدد ساعات العمل على المعبر، إذ يبدأ العمل من الساعة التاسعة صباحاً وحتى الخامسة مساءً، الأمر الذي يؤدي إلى تكديس المسافرين والبضائع على الجانب المصري.
- يجب العمل على توفير أجهزة الفحص الظاهري لشنط المسافرين والبضائع خاصة المواد الغذائية التي تتعرض للتلف في كثير من حالات الفحص الأمني المستخدم على المعبر.
- العمل على تجهيز استراحة المعبر بالخدمات المختلفة (عيادة طبية، دورات مياه صحية، مطعم وماركت، خدمات بريدية وفاكس، تحويل عملة) لراحة المسافرين والتخفيف من معاناتهم.
- تطوير أداء العاملين في المعبر بما يضمن الشفافية في أساليب العمل وسرعة انجازه.
- التحقيق الجدى في ادعاءات بعض المسافرين بشأن ظاهرة الرشاوى على المعبر، حيث يتلقى بعض الموظفين مبالغ مالية مقابل تسهيلات السفر.
- نشر أية تعليمات أو اجراءات معمول بها في المعبر، وتعليقها في أماكن في متناول المسافرين، وذلك لتعريف المواطن بما له وما عليه من واجبات، إضافة إلى تعريفه بالصعوبات التي قد يواجهونها على المعبر، وكذلك بالجهات التي يمكن الرجوع إليها للرد على تساؤلاتهم، أو معالجة شكواهم.
- فتح وتشغيل المعبر أمام حركة المسافرين بشكل منتظم، وغير خاضع للقيود وفقاً للمعايير والإتفاقيات المعمول بها على المعبر.
- إلزام الأطراف المسئولة عن المعبر باحترام الإتفاقيات الدولية، وتنفيذ قراراتها.

- وضع تصور وطني فلسطيني مصري لإدارة المعبر على النحو الذي يضمن حرية الحركة لسكان القطاع، ويحافظ على الأعراف الدولية للمعابر، ويعزز السيادة المصرية والفلسطينية على المعبر وأرض الدولتين.
- الدفع باتجاه إنهاء الأزمة السياسية القائمة بين حركتي فتح وحماس، فالصراع على النفوذ والسيطرة على المعبر أدبأ إلى تفاقم الأزمة، ومن ثم فإن المطلوب إنهاء الخلاف ووضع حد للإتقسام واستعادة الوحدة الفلسطينية.

## المصادر والمراجع

## أولاً - المصادر :

١. الأمم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، الأراضي المحتلة، التأثير الإنساني لعامين من الحصار على قطاع غزة، الضفة الغربية، أغسطس ٢٠١١.
٢. السلطة الوطنية الفلسطينية، الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، مسح القوى العاملة الفلسطينية، التقرير السنوي، عام ٢٠١٠.
٣. المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، تقرير حول سياسة الحصار الشامل وإغلاق المعابر وأثرها على حياة السكان المدنيين في قطاع غزة، ٢٠٠٧.
٤. المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، الحرمان من التعليم: الانتهاكات الإسرائيلية المنظمة لحق الفلسطينيين في التعليم، غزة، ٢٠١١.
٥. المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، تقرير حول أثر الحصار الإسرائيلي في قطاع غزة، يناير ٢٠١٢.
٦. الأنروا، تقرير عن حالة التعليم والمؤسسات التعليمية في قطاع غزة، غزة، يناير ٢٠١١.
٧. الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، معاناة الفلسطينيين على معبري الكرامة ورفع، سلسلة تقارير خاصة، رام الله، ٢٠١٠.
٨. الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، الفلسطينيون المسافرون خلال معبر رفح معاناة على نقاط التفتيش، الفصيلة، العدد ٣٠، ٢٠١١.
٩. الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن، الأوضاع الصحية في قطاع غزة عام ٢٠١١، سلسلة تقارير خاصة، العدد ٦١، رام الله، ٢٠١١.
١٠. أوشا (مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في المناطق الفلسطينية)، الرقيب الإنساني، العدد ١١، مارس ٢٠٠٧.
١١. أوشا، تقرير عن الوضع الإنساني في قطاع غزة، فبراير ٢٠٠٨.
١٢. جمعية أطباء لحقوق الإنسان، طب خاضع للتهدة، قطاع غزة، ٢٠٠٧.
١٣. مركز المعلومات الوطني الفلسطيني، اتفاقية المعابر بين السلطة الفلسطينية وإسرائيل حول معبر رفح، انظر الرابط: <http://pnic.gov.Ps/Arabic/peace.details>
١٤. وزارة الصحة الفلسطينية، تقرير عن الأوضاع الصحية في القطاع عام ٢٠١١.



## ثانياً - المراجع العربية والأجنبية :

١٥. إبراهيم صيام، دور الأوربيين وعلاقتهم بالجانب الفلسطيني والإسرائيلي على معبر رفح، الشبكة الإعلامية الفلسطينية، غزة، ٢٠٠٧.
١٦. أحمد سعيد دحلان، الأبعاد الجيوبولتيكية لفك الارتباط في قطاع غزة والضفة الغربية، المجلة الجغرافية العربية، العدد ٤٩، الجزء الأول، ٢٠٠٧.
١٧. بيسان عدوان، خطة الفصل الإسرائيلية ليست جديدة، مجلة مختارات إسرائيلية، مايو ٢٠١١.
١٨. جاسم محمد كرم، الأبعاد الجغرافية لمحداثات السلام بين إسرائيل والسلطة الفلسطينية، المجلة الجغرافية العربية، الجزء الثاني، ١٩٩٨.
١٩. جون ماري، القانون الدولي الإنساني، المجلد الأول، مطبعة جامعة كامبريدج، جنيف، ٢٠٠٥.
٢٠. دعاء حسين علام، المعابر الفلسطينية أزمة متجددة وأبعاد متشابكة، السياسة الدولية، العدد ١٧٢، أبريل ٢٠٠٨.
٢١. رياض على العيلة، خطة الانفصال الشارونية رؤية فلسطينية، السياسة الدولية، العدد ١٦٢، ٢٠٠٥.
٢٢. عمّار الدويك، الحركة عبر الحواجز: تقرير حول تقييد حركة المواطنين في الضفة الغربية وقطاع غزة، رام الله، الهيئة الفلسطينية لحقوق المواطن، ٢٠٠٩.
٢٣. عامر الزمالي، مدخل إلى القانون الدولي الإنساني، الطبعة الأولى، المعهد العربي لحقوق الانسان، عمّان، ٢٠٠٣.
٢٤. محمد إبراهيم الراعي، تقييم أداء المعابر في قطاع غزة وإمكانيات تطويرها، إدارة الدراسات والإحصاء، وزارة الاقتصاد الوطني، ٢٠٠٥.
٢٥. محمد أحمد تركي السبيعي، إشكالية العمل في المناطق الحدودية من وجهة نظر العاملين فيها، رسالة ماجستير، قسم العلوم الشرطية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف للعلوم الأمنية، ٢٠٠٧.
٢٦. محمد محمود ابراهيم الديب، الجغرافيا السياسية منظور معاصر، الأنجلو المصرية، الطبعة الخامسة، القاهرة، ٢٠٠٢.
27. Al Mezan Center for Human Rights, a Special Report on Israels Restrictions on Palestinian Right on Movement at Rafah Crossing, 2001.
28. David Makovsky, the US- Israel- Egypt Trilateral Relationship; Shoring up the Foundation of Regional Peace, Scholars for Peace in Middle East, May21, 2008.

29. ICRC, Commentary on the IV Geneva Convention: Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of war, 1988.
30. Jeremy M. Sharp, The Egypt-Gaza Border and Its Effect on Israeli- Egyptian Relations, Congressional Research Service Report, CRS, R1343.
31. UN, OCHA, the Gaza Strip: Access Report, March, 2005.
32. UN, OCHA, Situation Report Rafah Terminal, January, 2005.
33. Yuval Shany, The Law Applicable to Non- Occupied Gaza, Israel Law Review (42), 2009.

## **Rafah Border Crossing between Gaza and Egypt “Analytical Study in Political Geography”**

### **ABSTRACT**

Up the Rafah border crossing between Gaza and Egypt, and is the crossing to the south of the Egyptian town of Rafah, on the border that separates the Egyptian territories of the Palestinian known as the axis of Philadelphia, was crossing opened in 1982, it is divided crossing into two parts, a special section of the civilian passengers, and a section private goods and called Rafah crossing, the crossing is used to cross individuals from the Gaza Strip to Egypt and vice versa, and issued transit statements after the approval of the Israeli authorities.

Daily travel, monthly and yearly movement and oscillate at the Rafah crossing, depending on the political and security situation that the relationship between the Gaza Strip and Israel controller, disagreed average daily total of individuals who crossed in both directions since the opening of the crossing in 1982 and until 2011, he scored in 1995 the largest average daily total traffic, amounted to 2623 traveling, while the record in 2008 lowest average daily travelers in both directions at the crossing and reached 197 passengers, and is a Rafah crossing by residents of Gaza only to Egypt because of the impossibility to travel by sea or air, And linking the Gaza Strip and Egypt, old bonds and passenger traffic is continuing, and represents Egypt's First Gazans station on their way to other countries, especially Arab, where linking many of whom kinship ties with those countries, and that means a lot to them as a source material for the needs and requirements of living, access to medical and educational services, and spend religious rituals.

Given the importance of the crossing for the life of the population in the Gaza Strip has put the researcher a number of proposals to improve the work of the crossing, most notably conceived Palestinian national Egyptian for the management of the crossing in a manner that guarantees the freedom of movement of Gaza residents, and maintains the international norms of the crossings, and enhances the Egyptian and Palestinian sovereignty over the crossing and the land of the two countries.