

غزة: نظرة من الداخل

نسبة البطالة في بداية عام 2020 بلغت 46 بالمئة، هذا قبل أن يتم تشديد التقييدات على التنقل "في إطار مكافحة فايروس كورونا" وإعلان السلطة الفلسطينية عن وقف التنسيق مع إسرائيل، إلى جانب الانقطاعات المتواصلة للتيار الكهربائي، والنقص الحاد في المياه النظيفة، كما النقص في الغرف التعليمية والفرص الاقتصادية. مجتمع شاب جدا، مثقف وصاحب إمكانيات هائلة، أما احتمالات نجاحه فيخفقها الإغلاق المستمر. هكذا تبدو الحياة في قطاع غزة.

أيلول 2020

المقدمة

منذ تنفيذ خطة "فك الارتباط" على أعتاب صيف 2005، افترض الكثير من الإسرائيليين بأن إسرائيل قد قامت، عبر تنفيذها للانفصال، بغسل أيديها من موضوع قطاع غزة وبأنها لم تعد تتحمل أية مسؤوليات عما يحدث هناك. إلا إن إسرائيل تواصل منع الخروج والدخول من وإلى قطاع غزة عبر البحر والجو، إلى جانب سيطرتها على جميع المعابر البرية إلى القطاع باستثناء معبر واحد وهو معبر رفح. تقوم إسرائيل بفحص وتصنيف جميع البضائع المخصصة للدخول إلى غزة، كما أنها تطالب بمعرفة الأهداف التي خُصصت من أجلها هذه البضائع، ومن هم الذين يستلمونها ومن هم الذين يمولونها. كما تقرّر إسرائيل أي المنتجات من غزة ستسوّق، ما هي الحصّة المسموح تسويقها، إلى أين ومتى. وهي تقرّر أيضًا كمية الكهرباء التي ستبعتها للقطاع، وتقلص الكمية كما تريد. هذا الواقع ليس انفصاليًا؛ هذا يسمّى، نسبيًا، سيطرة عن بعد.

مُلخّص للتطوّرات الأخيرة

في 11 أيلول 2005 قامت إسرائيل بسحب آخر جنودها من قطاع غزة. وفي العام 2007، وبعد أن سيطرت حماس بالقوة على القطاع، أعلن المجلس الوزاري السياسي الأمني المصغر "الكابينت" عن غزة باعتبارها "منطقة معادية" وشدّد بشكل حاد التقييدات المفروضة على سكّان القطاع: تمّ تقليص دخول البضائع إلى الحد الأدنى، وهدفها كان فقط لمنع حدوث أزمة إنسانية في غزة؛ كما وتم فرض منع تام على خروج البضائع من القطاع لأغراض التسويق؛ إلى جانب تقييد دخول الوقود إلى غزة، عدا عن التقييدات المُشدّدة جدًا على تنقل الأشخاص بين قطاع غزة وبين الضفة الغربية وإسرائيل، والتي كانت أصلًا، منذ سنوات، حركة تنقل مُقلّصة ومحدودة.

مع مرور السنوات تطوّرت طريقة عمل، أطلقت عليها جهات في الجيش الإسرائيلي اسم "سياسة الفصل"، ومغزاها يتلخّص في الجهود لفصل قطاع غزة عن الضفة الغربية: الانتقال على العلاقات بين طرفي الأرض الفلسطينية، هذان الطرفان لم يكن مفترضًا بهما فحسب أن يشكّلا الدولة الفلسطينية بحسب القرارات الدولية والاتفاقيات، بل إنهما يتشاركان اللغة، الثقافة، الاقتصاد، والعلاقات العائلية فيما بينهما. وقد أوضحت جهات أمنية إسرائيلية في السابق بأن سياسة الفصل هذه هدفها الضّغط على سلطة حماس ومساعدة السلطة الفلسطينية، إلا أنّ هذه السياسة في الواقع تخدم أهدافًا ليست بالضرورة أمنية، بل ديمغرافية-سياسية: تقليص عدد الفلسطينيين الذين يسكنون الضفة الغربية، إضعاف المؤسسات الفلسطينية التي

يفترض ان تكون أساسًا لبناء دولة، وتعزيز خطة الضم الإسرائيلية على حساب حقوق الانسان. نتيجة لهذه السياسة، لا يستطيع الطلبة الجامعيين من غزة التعلّم في جامعات الضفة الغربية؛ وقد جرى في السابق منع الطواقم الطبيّة، ومؤسسات المجتمع المدني والأكاديميين والخبراء والتقنيين من التنقّل، حتى لو كان هدفهم هو التأهيل والاستكمال المهني. إنّ العائلات المنقسمة بين غزة والضفة غير قادرة على الالتقاء، إلّا في حالات استثنائية، كالزواج، حالات الوفاة، أو أمراض مزمنة. والمسموح لهم بالمطالبة باستصدار تصاريح من الجهات الإسرائيلية للأسباب آنفة الذكر، فهم فقط الأقارب من الدرجة الأولى.

بعض التقييدات ألغيت أو تغيرت مع مرور الوقت، كما سنفصل لاحقًا، أما المبدأ فظلّ كما كان رغم أنّ هذه التقييدات لم تحقق أهدافها الأصليّة، **"إسقاط حماس"** (بالعبرية)، ولم تمنع إطلاق الصواريخ باتجاه التجمّعات السكانيّة الإسرائيليّة. ورغم عرض التقييدات، في الكثير من الأحيان، على أنها نابعة من حاجة أمنية، إلّا أن المعلومات التي تظهر هنا تثبت أنّها، كما أسلوب تطبيقها، لا تهدف بالضرورة لمواجهة تحديات أمنية. أدت هذه التقييدات إلى تدهور الأوضاع في قطاع غزة، حتّى بات خبراء الأمم المتّحدة يفيدون بأن القطاع لن يكون منطقة صالحة لسكن الإنسان حتّى العام 2020. الأوضاع السيئة أصلاً، **تفاقت** منذ أثار الماضي مع تفشي الوباء العالمي بسبب تشديد التقييدات التي تفرضها إسرائيل على تنقل الأشخاص في معبر إيرز، والتي تم تقديمها كإجراءات احترازية لمنع تفشي الوباء، إضافة إلى وقف التنسيق من قبل السلطة الفلسطينية في أيار 2020، الخطوة التي اتخذتها السلطة ردًا على إعلان إسرائيل نيّتها ضم أجزاء من الضفة الغربية رسميًا. كل هذا أدى إلى ضرر اضافي باقتصاد غزة، خاصة في سياق الأزمة الاقتصادية العالمية.

تنقل الأشخاص

البشر أولاً

هنالك معبران فقط لتنقل الأشخاص من غزة وإليها: معبر رفح نحو مصر، وإيرز نحو إسرائيل. عندما يتم إغلاق معبر رفح، يبقى معبر إيرز الخاضع للسيطرة الإسرائيليّة البوابة الوحيدة للخروج من غزة والدخول إليها. وهو الطريق الوحيد إلى الضفة الغربية أيضًا، والتي تسيطر إسرائيل على المعابر المؤدية إليها كذلك.

العبور عبر إيرز مشروط بحياسة تصريح إسرائيلي، يمنح لمن يستوفون الشروط الواردة في **قائمة معايير ضيقة** ومتغيرة تقرّها إسرائيل. ويحدث أحيانًا أن ترفض إسرائيل السماح بخروج أشخاص عند وصولهم إلى المعبر، رغم أنهم يمتلكون مثل هذا التصريح. يتلقّى تجارّ بلاغات تفيد بسحب تصريحهم بسبب **"منع أمني"** دون أيّ تفسيرات أخرى، حتّى حين يكون هؤلاء رجال أعمال قدامى ومعروفين ممن خرجوا ودخلوا على مدار سنوات وتاجروا (بالأساس اشتروا من) داخل إسرائيل.

بالإضافة إلى التقييدات الصارمة على حركة الفلسطينيين التي يتم فرضها بشكل روتيني، كثيرًا ما تتبع إسرائيل إغلاق المعبر أمام تنقل الفلسطينيين كإجراء عقابي بهدف الضغط على السكان المدنيين. عادة يتم تأطير القرار كرد على أحداث أمنية مختلفة، حتى مع عدم حدوثها بالقرب من منطقة المعبر. مثال على ذلك، قرار إسرائيل بإغلاق معبر إيرز ردًا على **المظاهرات الأسبوعية**، التي انطلقت في 30 آذار 2018 واستمرت طوال عام 2019؛ أو على **إطلاق قذائف** باتجاه إسرائيل او على **هجوم إسرائيلي** على قطاع غزة.

العبور من خلال المعبر، خلال أيام عمله، ممكنًا لمن يلائمون ثلاث فئات: من يحملون تصريح تجاري، المرضى ومرافقيهم، والحالات التي تعرّفها إسرائيل كحالات "إنسانية استثنائية" - زواج أو جنازة أقارب من الدرجة الأولى، أو زيارة قريب محتضر.

المدة الزمنية التي تستغرقها معالجة الطلبات، حتى تلك التي تفي بالمعايير الضيقة، طويلة بشكل مبالغ به. وفقاً للإجراءات الإسرائيلية الرسمية، معالجة طلبات الخروج بهدف زيارة أحد الوالدين أو ابن مريض يمكن أن تستمر حتى 50 يوم عمل؛ طلب مريض للخروج من القطاع بهدف تلقي علاج طبي قد يبقى قيد البحث لأكثر من 23 يوم عمل، حتى لو كانت مواعيد العلاج التي تحددها المؤسسة الطبية عاجلةً وقريبة. في كثير من الحالات، لا ترد السلطات في إسرائيل على الطلبات في الوقت المحدد، أو لا ترد عليها على الإطلاق.

بلغ المعدل الشهري لخروج الفلسطينيين عبر معبر إيرز 14,960 حالة خلال عام 2019، وهو ارتفاع بنسبة 43% مقارنة بالمعدل الشهري في عام 2018 (الذي بلغ 8607 حالات خروج) ورغم الارتفاع بالأعداد، إلا أنها تبقى ضئيلة جداً نسبة للفترة التي سبقت اندلاع الانتفاضة الثانية، ففي العام 2000 سُجل خروج حوالي نصف مليون عامل فلسطيني عبر إيرز للعمل في إسرائيل شهرياً.

التقييدات الإضافية التي فرضت على الحركة والتنقل في معبر إيرز منذ 8 آذار 2020 بسبب عطلة عيد المسأخر، مستمرة منذ ذلك الوقت تحت غطاء انتشار وباء كورونا. الدخول الى القطاع مقتصر بالأساس على عودة الفلسطينيين سكان القطاع. الخروج من القطاع مقتصر على المرضى الذين يحتاجون الى علاج غير متوفر في غزة. في شباط 2020، الشهر الأخير قبل تشديد التقييدات، سجلت 21,032 حالة خروج. في نيسان وأيار 2020، انخفض عدد حالات الخروج إلى 222، أي نسبة واحد بالمائة من الأشهر العادية.

في أيار 2020، قررت السلطة الفلسطينية وقف التنسيق مع إسرائيل، بما في ذلك التنسيق المدني بين ممثليها في قطاع غزة والسلطات الإسرائيلية. خلافًا لواجبها بالقيام بذلك، لم تحدد إسرائيل آلية بديلة يمكن من خلالها لسكان غزة التقدم بطلب للحصول على تصاريح العبور من غزة إليها، إلا في "الحالات الطبية العاجلة" (بالإنجليزية).

لماذا لا يخرجون عبر مصر؟

النقطة الحدودية بين قطاع غزة ومصر هي معبر رفح. منذ النصف الثاني من العام 2012 وحتى منتصف العام 2013 عمل المعبر بشكلٍ منتظم وسُجلت فيه 40 ألف حالة خروج ودخول شهرياً. تغير هذا الوضع في شهر تموز 2013، حيث تم إغلاق المعبر لمعظم الوقت حتى إعادة عمله مجدداً بشكل أكثر انتظاماً في أيار 2018 مع بداية أحداث مسيرة العودة وتأزم الأوضاع الإنسانية في القطاع. نظراً للوضع الاقتصادي الصعب، انتهز عدد كبير من الشباب (بالإنجليزية) فرصة فتح المعبر للخروج والبحث عن مستقبل أفضل خارج غزة.

في آذار 2020 أغلقت مصر المعبر بسبب خطر انتشار الكورونا، ويسمح من وقت لآخر بعودة منظمة لسكان غزة من مصر. بقي المعبر مغلقاً خلال شهري نيسان وأيار 2020 حيث انخفض عدد حالات الخروج إلى مصر إلى الصفر، بالمقابل سجلت 2,804 حالة دخول إلى غزة.

حتى عندما يتم فتح معبر رفح بشكل منتظم، يسمح بالخروج عن طريقه فقط لمن يستوفون المعايير التي تحددها مصر وبشرط التسجيل المسبق: سكان غزة أصحاب الجوازات المصرية أو الأجنبية، المرضى ممن يملكون تحويل رسمي للعلاج الطبي، الطلاب أو المواطنين الذين يملكون تأشيرة دخول إلى دولة ثالثة بسبب علمهم أو بسبب وجود عائلتهم هناك. الكثيرون ممن يريدون السفر لا يستوفوا هذه المعايير. فترة الانتظار للحصول على تصريح للمرور عن طريق رفح طويلة، والسفر عن طريق سيناء معقد وخطير في كثير من الأحيان. من يخرج عن طريق معبر رفح لا تسمح له إسرائيل بالعودة عن طريق

معبّر إيرز. المرور عبر رفح ليس حلاً للأشخاص الذين يريدون الوصول من غزة إلى إسرائيل أو الضفة الغربية. كما أن الدخول إلى الضفة الغربية، حتى عن طريق الأردن، مشروطة بالحصول على تصريح إسرائيلي.

منذ أيار 2018 حتى نهاية شباط 2020، سجل في معبر رفح 5231 معدل دخول شهري إلى غزة و6610 معدل خروج منها.

حركة البضائع

العامل الأهم للتطوير الاقتصادي

منذ فرض الإغلاق الإسرائيلي على قطاع غزة عام 2007 وحتى أحداث أسطول "مافي مرمرة" عام 2010، منعت إسرائيل دخول قائمة طويلة من البضائع المدنية إلى قطاع غزة؛ منها الكزبرة، ورق المرحاض، ألعاب الأطفال والشكولاتة. عملياً، احتوت القائمة التي لم تُنشر أبداً على أنواع سلعٍ سُمح بدخولها إلى غزة - بينما مُنعت كلّ البضائع الأخرى. هذه الأيام، تسمح إسرائيل بدخول معظم البضائع، إلا أنها تقيد بشدة، حتى أنها تمنع، دخول السلع التي تعتبرها "ثنائية الاستخدام"، وهي السلع التي ترى إسرائيل أنها قابلة للاستخدام لأهداف عسكرية. ويُدرج هذا النوع من السلع في قائمة طويلة وضبابية تتضمن معدات طبية، معدات اتصالات، ومواد ضرورية لقطاع الزراعة والصيد. وجود قائمة كهذه يحد بشدة من إمكانيات التطور الاقتصادي في القطاع. وبعكس الأخبار التي انتشرت في صيف 2019 حول "تسهيلات" في الإغلاق كجزء من جهود التسوية بين إسرائيل وحماس، وتخللت إزالة مواد معينة من القائمة، إلا أن إسرائيل لم تقم بإزالة أي من المواد. تواصل إسرائيل فرض القيودات على دخول مواد حيوية للقطاع.

مواد البناء الأساسية، مثل الاسمنت والحديد، المعدة لمشاريع بتمويلٍ دوليٍّ أو لمشاريع خاصة كثيرة، تدخل إلى غزة بشكل شبه حصريٍّ في إطار منظومة تنسيق دخول مواد بناء لإعادة إعمار القطاع، وهي منظومة أُقيمت بحسب طلب إسرائيل وبالتنسيق مع السلطة الفلسطينية وبإشراف الأمم المتحدة، وذلك إثر العملية العسكرية الإسرائيلية "الجرف الصامد" (منظومة GRM). أما قائمة السلع "ثنائية الاستخدام" التي تديرها هذه المنظومة فتشمل آلاف السلع. في بداية عام 2020 سمحت إسرائيل بدخول نوع من الاسمنت، خارج إطار منظومة GRM.

خروج البضائع للتسويق خارج القطاع هو حاجة حيوية للاقتصاد. أعلنت إسرائيل في نهاية العام 2014 عن إزالة إحدى القيودات الاقتصادية الأشد التي فُرضت على غزة منذ صيف 2007: منع تسويق البضائع من غزة إلى الضفة الغربية. خرجت لأول مرة في تشرين ثاني 2014، وبعد سبع سنوات، شاحنة محملة ببضائع أنتجت داخل غزة في طريقها إلى أسواق الخليل. بعدها، تم تسويق أثاث وملابس ومنتجات زراعية من القطاع. المواد الزراعية التي يُسمح بتسويقها في الضفة الغربية وفقاً لقائمة منسق أعمال الحكومة: بندورة، خيار، فلفل، باذنجان، كوسى، بطاطا حلوة، توت أرضي، ملفوف، قرنيبيط وتمر. البصل مدرج أيضاً في القائمة لكن تسويقه إلى الضفة الغربية غير ممكن. ليس من الواضح (بالعبرية) لماذا يُسمح بهذه القائمة فقط. في آذار 2015، سمحت إسرائيل ببيع البندورة والباذنجان من قطاع غزة في بعض الأسواق المحدودة في إسرائيل. يمكن تسويق البندورة والباذنجان من غزة في إسرائيل بحصة لا تزيد عن 400 طن في الشهر. يُسمح بتسويق الأثاث أيضاً في إسرائيل، كما الملابس وخرقة المعادن.

إن التسويق الحالي من غزة إلى الضفة الغربية وإسرائيل بعيد عن أن يكون كافياً. منذ فرض الإغلاق في حزيران 2007، وحتى نهاية العام 2014، خرج بمعدل 14.7 شاحنة شهرياً من القطاع. في عام 2019 خرج بالمعدل 262 شاحنة شهرياً

من القطاع. في النصف الأول من عام 2020 خرج بمعدل شهري 316 شاحنة من غزة، حوالي 30 بالمئة فقط من عدد الشاحنات التي خرجت من القطاع قبل فرض الإغلاق، حيث خرج من غزة في حينه 1,046 شاحنة شهرياً. لا تزال منتجات كثيرة ممنوعة من التسويق في الضفة وإسرائيل، ومنها الأغذية المصنعة مثلاً.

في عام 2019 أغلقت إسرائيل أو قيدت عمل معبر كرم أبو سالم، معبر البضائع الوحيد بين إسرائيل وغزة ويقع في جنوب القطاع، لمدة 10 أيام كإجراء عقابي (بالإضافة إلى إغلاق المعبر في الأعياد الإسرائيلية). أُغلق المعبر أحياناً كعقوبة على إطلاق نار عشوائي على تجمعات سكانية إسرائيلية، حيث منع هذا الإغلاق دخول المنتجات الإنسانية الضرورية والوقود إلى القطاع لفترات طويلة. كل إغلاق لمعبر كرم أبو سالم يؤدي إلى أضرار اقتصادية تنقل على الصناعات وأصحاب المصالح والمصانع في غزة، الذين يعانون أصلاً من التقييدات الناجمة عن الإغلاق الذي تفرضه إسرائيل على القطاع. في النصف الأول من عام 2020، تم تقييد عمل المعبر لثلاثة أيام كإجراء عقابي. في آب 2020، منعت إسرائيل مجدداً دخول المحروقات والمواد الأساسية للبناء والصناعة كإجراء عقاب جماعي. بسبب النقص في الوقود، تم وقف عمل محطة الطاقة في قطاع غزة.

بالإضافة إلى التقييدات على حركة البضائع، فإن التقييدات المفروضة على تنقل الأشخاص تمس أيضاً بتطوير اقتصاد قطاع غزة كونها تعرقل تطور المصالح التجارية الصغيرة التي تحتاج إلى إمكانية إرسال البضائع بكميات صغيرة من خلال البريد أو الأمتعة الشخصية المحمولة، وهي وسائل تمنعها إسرائيل أصلاً.

معبر ضيق

في شباط 2018، بدأ دخول البضائع من مصر إلى قطاع غزة عن طريق بوابة صلاح الدين المحاذية لمعبر رفح، وهي خاضعة لسيطرة مدنية وأمنية لسلطتي حماس ومصر. حركة البضائع عبر هذه البوابة، خاصةً الوقود ومواد البناء منها، أصبحت ذات أهمية: في عام 2019، دخل عبر صلاح الدين 23 بالمئة من الاسمنت المباع في القطاع و86 بالمئة من غاز الطبخ. في النصف الأول من عام 2020 دخل عبر صلاح الدين 27 بالمئة من الاسمنت المباع في القطاع، وحوالي 77 بالمئة من غاز الطبخ.

ورغم زيادة تنوع البضائع المُمكن دخولها عبر "صلاح الدين"، إلا أن كميتها لا تزال قليلة مقارنة مع ما يدخل عبر معبر كرم أبو سالم، وعلى أي حال فلا يمكن لهذا المعبر أن يشكّل بديلاً عن كرم أبو سالم، خاصةً وأن حركة البضائع فيه باتجاه واحد. لا يعمل "صلاح الدين" عبر أنظمة منتظمة وشفافة، وأحياناً كثيرة يُمنع دخول البضائع بشكلٍ شبيه للمنع الذي تطبقه إسرائيل في معبر كرم أبو سالم.

الجو، البحر والبر

لا تتوقف سيطرة إسرائيل على قطاع غزة عند معابر الأشخاص والبضائع، بل تسيطر إسرائيل على المجال البحري والجوي للقطاع أيضاً. كذلك تفرض إسرائيل "منطقة عازلة" داخل أراضي القطاع. عرض هذه "المنطقة العازلة" 300 متراً من السياج الفاصل، إلا أن الجهات الإسرائيلية الرسمية تزعم أنها تسمح للمزارعين بالوصول حتى 100 متر عن السياج بشرط التنسيق. لم تتمكن جمعية "جيشاه-مسلك" من العثور على أي إسنادٍ لمثل هذا التنسيق. يظهر بوضوح من محادثات أجريناها مع من يعيشون في المنطقة ويعملون بها أن سكان القطاع غير قادرين على ممارسة حياة عادية في تلك المنطقة، ولا زالوا معرضين لأخطارٍ جسيمة.

بحسب مركز الميزان في غزة، بين الأعوام 2010 و-2017، سُجلت بمحاذاة السياج نحو 1,300 حادثة إطلاق نار على مزارعين ورعاة وجامعي خرده الحديد ومتظاهرين، وهو إطلاق نار أدى إلى مقتل ما لا يقل عن 161 فلسطيني وإصابة أكثر من 3,000. هذا بالإضافة إلى إطلاق الجيش الرصاص الحي على المتظاهرين في الاحتجاجات التي انطلقت في 30 آذار 2018 على الجانب الغربي من السياج بين إسرائيل وغزة. وفقا لبيانات الأمم المتحدة، قتل 214 فلسطينيًا في المظاهرات، من بينهم 46 طفلاً، وأصيب أكثر من 36,100، تقريباً 8,800 منهم اطفال. تقريباً 20 بالمئة من كافة الإصابات كانت نتيجة رصاص حي.

لا تقتصر السيطرة الإسرائيلية بمحاذاة السياج على إطلاق النار على المزارعين والمواطنين القاطنين في المنطقة. في نهاية العام 2015 اعترف الجيش الإسرائيلي لأول مرة بما كان معروفاً لسكان القطاع، أنه يرش المناطق القريبة من السياج بمبيدات أعشاب من الجو حتى تبقى المنطقة مكشوفة. في أعقاب جهود قضائية بذلتها "جيشاه-مسلك"، عدالة ومركز الميزان، اعترفت إسرائيل بأنها أجرت بين السنوات 2014-2018 حوالي 30 عملية رش من الجو على طول السياج مع غزة. يظهر من خلال المتابعة والتوثيق الذي تجريه جمعيات حقوق الإنسان أن [رش المبيدات](#) هذا يضر بمحاصيل زراعية كثيرة [بمسافة تزيد](#) عن 300 متر بكثير، كذلك بمصادر معيشة المزارعين، ويحتمل أنها تضر بصحة السكان أيضاً، ولا تزال أضرارها على المدى البعيد مجهولة.

في عام 2019، العام الوحيد منذ 2014 الذي لم تقم فيه إسرائيل برش المبيدات من الجو، [أفاد حينها](#) المزارعون ورعاة المواشي [بأثر إيجابي](#) واضح على مجمل الزراعة في المنطقة. لكن في كانون ثاني 2020 [قامت](#) الطائرات الإسرائيلية برش مبيدات الأعشاب على طول السياج الفاصل وعرضت حقول زراعية واسعة في المناطق الفلسطينية للخطر. استمرت إسرائيل بهذه الممارسة المدمرة [وأعدت](#) الرش في نيسان 2020، في ظل التعامل مع أزمة وباء كورونا، وخلافاً لواجب إسرائيل بحماية الأمن الغذائي لسكان قطاع غزة.

لقد أغلقوا البحر

تقيد إسرائيل المناطق المتاحة للصيد أمام شواطئ غزة، وذلك بشكل يحول مهنة الصيد إلى [مهنة شديدة الخطورة](#). يتم فرض التقييدات من قبل قوات الجيش البحرية الإسرائيلية من خلال إطلاق النيران التحذيرية أو الحية باتجاه القوارب والصيادين، مما يتسبب في إصابات وأضرار جسيمة للصيادين، والأسوأ من ذلك كله، في كثير من الأحيان، [يؤدي إطلاق النيران لخسائر بالأرواح](#). يتعرض الصيادون الذين يرى سلاح البحرية الإسرائيلي أنهم خرجوا من المنطقة المسموحة للاعتقال، [تُصادر قواربهم](#) وتحتجز من قبل إسرائيل لشهور وأحياناً حتى لسنوات. لجان الصيادين في غزة تقيد باستمرار عن اعتقالات للصيادين [حتى داخل المنطقة المسموحة للصيد](#). وفقاً لمركز الميزان في غزة، في النصف الأول لعام 2020، سجلت 171 حالات إطلاق نار من قبل البحرية الإسرائيلية باتجاه قوارب صيد من غزة. [في أيار 2020](#)، كان هناك تصعيد إضافي في وتيرة العنف وإطلاق النار من قبل الجيش الإسرائيلي ضد الصيادين.

وفقاً لاتفاقيات أوسلو الموقعة عام 1995، يمكن للصيادين في غزة الابتعاد لمسافة تصل إلى 20 ميلاً بحرياً من الشاطئ، الامر الذي لم يتم تطبيقه أبداً. [على مدار السنوات](#)، تتلاعب إسرائيل في التقييدات الشاملة التي تفرضها على المنطقة المسموحة للصيادين، حيث تستخدم إسرائيل بشكل روتيني تقليص منطقة الصيد كإجراء عقاب جماعي. في بداية عام 2019، أعلنت إسرائيل أن المساحة المتاحة للصيد [ستوسع](#) حتى 12 ميل بحري في جنوب القطاع، وتبقى ستة أميال بحرية في شمال القطاع. خلال هذا العام اضيفت مساحة صغيرة يسمح الجيش للصيادين بالإبحار بها [حتى 15 ميل بحري](#) من الشاطئ. في

الأطراف، في الجنوب والشمال، أقرت إسرائيل مساحة تقدر بميل بحري واحد يمنع فيه الإبحار كلياً. في عام 2019، قلصت إسرائيل منطقة الصيد [9 مرات](#) على الأقل كإجراء عقابي جماعي، بأربعة منها تم فرض إغلاق بحري كامل. واصلت إسرائيل العمل بهذه السياسة أيضاً خلال العام 2020.

تقيد إسرائيل، بل وتمنع، دخول [المواد](#) اللازمة لإعادة تأهيل القوارب المتضررة من إطلاق النار أو الحوادث في البحر، ويضطر الصيادون إلى تعطيل القوارب المتضررة. أثرت القيود المختلفة بشكل عميق على عمل الصيادين وإمكانات الريح في هذا القطاع. حيث انخفض [عدد العاملين](#) في مجال صيد الأسماك من حوالي 10,000 في عام 2000 إلى حوالي 3,600 في بداية عام 2020.

تمنع إسرائيل بناء ميناء بحريّ يتيح حركة البضائع والأشخاص، ولا تسمح كذلك باستصلاح مطار غزة الذي دُمّر بالقصف الإسرائيليّ عام 2001.

كهرباء ساكنة

قبل تطبيق خطة فكّ الارتباط بفترة طويلة، عانت غزة من بنى تحتية رثة لم تتطوّر بشكلٍ يسمح بتزويد كمية الكهرباء التي يحتاجها سكان القطاع (الحاجة الفعلية تبلغ بين 450 و-500 ميغاواط). لم تستثمر إسرائيل، بصفقتها قوة احتلال، في البنى التحتية الملائمة بل وراكت الصعوبات أمام صيانتها وتطويرها من خلال نظام تصاريح ومنع صارم. جولات القتال المتتالية، خاصة تلك الدموية عام 2014، أدت إلى دمار واسع، دهور [البنى التحتية](#) للكهرباء، الوقود، والماء، والتي لا تكاد تكفي، وأحياناً لا تكفي البنية، لتلبية احتياجات المجتمع الآخذ بالازدياد في غزة.

لسنوات طويلة، واجه أهالي غزة يوميًا انقطاعات مستمرة للكهرباء. كمية الكهرباء التي تبيعها إسرائيل ومصر لقطاع غزة، وما تنتجه محطة توليد الطاقة الوحيدة في القطاع بنفسها، لا تلبّي نصف الحاجة.

توقفت مصر عن بيع الكهرباء لغزة في شباط 2018. منذ نهاية تشرين أول 2018، عادت محطة الطاقة الوحيدة في قطاع غزة للعمل بشكل أكثر انتظاماً وإنتاج المزيد من الكهرباء. السولار الذي يشغل محطة الكهرباء ممول من قطر، ويتم شراؤه من إسرائيل. حيث تنتج المولدات الثلاثة التي تعمل في المحطة قرابة 75 ميغاواط، إضافةً إلى كمية الكهرباء التي تُستردى من إسرائيل (120 ميغاواط)، والتي تتدفق عبر خطوط امداد مباشرة. يوفر إجمالي التيار الكهربائي للسكان ما يصل إلى 15 ساعة من الكهرباء يوميًا.

تزويد الكهرباء يتغيّر بحسب ظروف الطقس التي تؤثر على استهلاك الطاقة: في ذروة الشتاء والصيف، عندما يزيد استهلاك الطاقة، تقل ساعات الكهرباء المتاحة للسكان. التمويل الخارجي مكن من صمود البنى التحتية العامة كالمستشفيات، المصالح، والبيوت الخاصة بوضع أفضل من الماضي، إلا أن ذلك لا يوفّر حلاً مستديماً طويل الأمد.

بالإضافة إلى ذلك، [في عدد من الحالات](#)، آخرها [في آب 2020](#)، منعت إسرائيل دخول المحروقات إلى محطة الطاقة عبر معبر كرم أبو سالم، وبذلك [أضرت](#) بوصول الكهرباء للسكان، وكذلك تنقية مياه الصرف وعمل البنى التحتية الحيوية والمؤسسات.

موقف “چيشاه – مسلك”

انطلاقاً من سيطرتها الواضحة على العديد من جوانب الحياة في قطاع غزة، فإن القانون الدولي يفرض على إسرائيل واجب السعي من أجل إتاحة حياة طبيعية لسكان القطاع، بما يشمل الامتناع عن فرض تقييدات على حركة وتنقل السكان المدنيين وعلى البضائع غير العسكرية. وإلى جانب هذا الواجب، فإن إسرائيل تحتفظ بحق القرار كيف وأين يتم نقل وتنقل البضائع والأشخاص، كما وأنها تحتفظ لنفسها بحق تحديد الإجراءات الأمنية المعقولة والمناسبة لكي تمنع تهريب الوسائل القتالية وتنفيذ النشاطات العسكرية الأخرى. وبناءً عليه، فإن موقف جمعية "جيشاه - مسلك" يتمثل في القول بأن على إسرائيل السماح بتنقل الأشخاص والبضائع، بحيث يمكن أن يساهم ذلك في ازدهار اقتصادي، إلى جانب خلق فرص تسمح بتقدم الأفراد وتتيح الحياة العائلية الطبيعية، وكل هذا بشريطة الفحوص الأمنية الشخصية.

إن المسؤولية ملقاة على عاتق إسرائيل في السماح بالتنقل المنتظم للأشخاص والبضائع بين غزة والضفة الغربية، وهما اللتان لا تزالان تتشاركان اقتصاداً واحداً، ومنظومة تعليمية واحدة، ومنظومة صحية واحدة، وما لا نهاية له من العلاقات العائلية، والثقافية، والتجارية، والاجتماعية.