

Received on (08-10-2022) Accepted on (30-11-2022)

<https://doi.org/10.33976/IUGJSL.31.2/2023/6>

"Sovereignty over Palestinian Borders in light of International Law Provisions"

Ahmed A. Abu Darabi^{*1}

Department of Sharia and Law - Faculty of Sharia - Islamic University of Gaza - Palestine. And the law^{*1}

*Corresponding Author: ahmed.abudarai@gmail.com

Abstract:

The concept of sovereignty is a synonym of existence concept where a state without sovereignty is a state with nothingness. Therefore, States' power is measured by sovereignty over their components: the people, the authority, and the region

This study presents very important issue as sovereignty over borders is a cornerstone in formation and strength of any state. The study aims to contribute to highlighting the Palestinian right to sovereignty on Palestinian borders and strengthening such right.

The study's problem is the violation of the sovereignty of the State of Palestine on its borders by the Zionist occupation and the great danger this violation poses to life of the Palestinian citizens, and Palestinian national project that aims at establishment of an independent state with Jerusalem as its capital.

The researcher used the descriptive approach to describe the state of sovereignty on the Palestinian borders through analyzing the provisions of public international law that regulate the sovereignty of the State of Palestine on its borders, and show the extent of its sovereignty over these borders on reality. The study concluded to a set of results, most notably is: Palestine is unable to have full sovereignty over its borders so far although international law dedicated such sovereignty.

Consequently, the study came out with a set of recommendations, most importantly: It is necessary to exert legal and political efforts before the international judiciary and the United Nations organizations to halt Israeli violations of sovereignty of the State of Palestine on its borders.

Keywords: Palestine - borders - sovereignty - international law.

السيادة على الحدود الفلسطينية في ضوء أحكام القانون الدولي

أحمد عبد الملك أبو درابي¹

قسم الشريعة والقانون-كلية الشريعة-الجامعة الإسلامية بغزة-فلسطين. والقانون¹

الملخص:

يترادف مفهوم السيادة مع مفهوم الوجود، فالدولة دون سيادة هي والعدم سواء، لذا تُقاس قوة الدول بمدى السيادة على عناصرها: الشعب والسلطة والإقليم، بدورها جاءت هذه الدراسة بموضوع من الأهمية بمكان، حيث تعتبر السيادة على الحدود ركن أساس في تكوين الدولة وقوتها، هذا وتهدف الدراسة إلى المساهمة في إبراز الحق الفلسطيني في السيادة على الحدود وتعزيزه، حيث تمركزت إشكاليته في انتهاك سيادة دولة فلسطين على حدودها من قبل الاحتلال الصهيوني، وما يشكله هذا الانتهاك من خطر عظيم على حياة المواطن الفلسطيني، وتهديداً كبيراً للمشروع الوطني الفلسطيني الرامي لبناء دولة مستقلة وعاصمتها القدس الشريف، وقد اعتمد الباحث المنهج الوصفي لوصف حالة السيادة على الحدود الفلسطينية عبر تحليل أحكام القانون الدولي العام المنظمة لسيادة دولة فلسطين على حدودها، وبيان مدى بسط السيادة عليها وفقاً لمعطيات الواقع، وقد خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج كان أبرزها: عدم قدرة دولة فلسطين إلى اليوم من بسط سيطرتها على حدودها، وذلك على الرغم من تكريس القانون الدولي للسيادة عليها، وعليه خرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات لعل أهمها: ضرورة بذل جهود قانونية، وأخرى سياسية أمام القضاء الدولي ومنظمات الأمم المتحدة؛ لوقف انتهاكات الاحتلال الصهيوني للسيادة الفلسطينية على الحد.

كلمات مفتاحية: فلسطين - الحدود - السيادة - القانون الدولي.

المقدمة:

تعتبر السيادة عصب الدولة وهي من وجهة نظر البعض الركن الثاني لها وهذا إن دل فإنما يدل على عظم وجود السيادة كعنصر مهم في تكوين الدولة، وفي هذا نجد أن الفقهاء قاموا بتعريف السيادة بمجموعة من التعريفات لعل أشملها الذي عرف السيادة بأنها السلطة العليا المطلقة التي تفردت وحدها بالحق في إنشاء الخطاب الملزم المتعلق بالحكم على الأشياء والأفعال، وللسيادة مظهران: الأول خارجي يكون بتنظيم علاقاتها مع الدول الأخرى في ضوء أنظمتها الداخلية، وحريتها في إدارة شئونها الخارجية، وتحديد علاقاتها بغيرها من الدول وحريتها بالتعاقد معها، وحقها في إعلان الحرب أو التزام الحياد، والثاني داخلي ويكون ببسط سلطانها على إقليمها وولاياتها وبسط سلطانها على كل الرعايا وتطبيق أنظمتها عليهم جميعاً، ومنه تتحدر سيادة الدولة على حدودها البرية والبحرية والجوية⁽¹⁾.

بدورها أكدت الأمم المتحدة في المادة الثانية من ميثاقها على أن تنظيمها يقوم بشكل أساسي على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها، وعليه تكون فلسطين دولة صاحبة سيادة على إقليمها وحدودها البرية والبحرية والجوية لا ينازعها فيها أحد، وهذا ما أكدت عليه هيئة الأمم المتحدة عبر مؤسساتها الستة، غير أن واقع الحال يشير إلى ما يخالف هذه المعطيات القانونية تماماً، فالفلسطينيين حتى تاريخ إعداد هذه الدراسة ما زالوا غير قادرين على إنفاذ سيادتهم على إقليم دولتهم وحدودها؛ وذلك نظراً لاستمرار الاحتلال الصهيوني للأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1948 (كامل تراب فلسطين التاريخية عدا المدن المحتلة عام 1967) بشكل مباشر وكامل، وبشكل جزئي وغير مباشر للأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967 (الضفة الغربية وقطاع غزة والقدس الشرقية) والتي اعترفت الأمم المتحدة بالسيادة الفلسطينية الكاملة عليها وأكدت على ضرورة إنهاء كافة أشكال الاحتلال تجاهها، الأمر الذي جعلنا أمام إشكالية حقيقية بحاجة إلى البحث والدراسة ألا وهي عدم قدرة دولة فلسطين من بسط سيادتها على حدودها البرية والبحرية والجوية رغم تأكيد المعطيات القانونية والسياسية عليها.

الأهمية:

يحمل مفهوم السيادة في ذاته أهمية عليا؛ فالسيادة هي عصب الدول، الذي عبره يُتحكم في مكونات الدولة: الشعب والسلطة والإقليم، الذي تعتبر الحدود الجزء الأهم منه، وعليه يعتبر بحثنا ذا أهمية مزدوجة: فهو ذو أهمية نظرية، لكونه دراسة قانونية نوعية تسلط الضوء على سيادة الدولة الفلسطينية على حدودها في ضوء أحكام القانون الدولي، ومن شأنها أيضاً إثراء المكتبة القانونية الفلسطينية بمادة علمية تبين أحكام القانون الدولي تجاه السيادة على الحدود الفلسطينية. وأهمية تطبيقية تتمثل بنشر الثقافة القانونية حول أحكام القانون الدولي النازمة لمسألة السيادة على الحدود الفلسطينية، كما تتعمق هذه الأهمية ببيان حق الدولة الفلسطينية في السيادة على حدودها وتحديد انتهاكات هذا الحق؛ لوضع المعنيين من قانونيين وسياسيين أمام حقيقة هذه السيادة للمساهمة في تعزيز سيادة الدولة الفلسطينية على حدودها.

الأهداف:

- شرح أحكام القانون الدولي العام النازمة للسيادة على الحدود والتنقل من خلالها.
- بيان بنود اتفاقيات أسلو المكرسة لحق الفلسطينيين في بسط السيطرة على الحدود.
- الوقوف على حقيقة سيادة دولة فلسطين على حدودها.
- المساهمة في إبراز الحق الفلسطيني في السيادة على الحدود وتعزيز هذا الحق.

(1) المشوخي، السيادة مفهومها ونشأتها ومظاهرها، (د.ص).

الإشكالية

كانت فلسطين منذ الأزل جزءاً من بلاد الشام، حتى استيلاء دول الحلفاء المنتصرة في الحرب العالمية الأولى عليه، التي بدورها قامت بتقسيمه إلى مستعمرتين بريطانيتين هما: فلسطين والأردن، ومستعمرتين فرنسيتين هما: سوريا ولبنان، وقام الاستعمار الأوروبي وفقاً لاتفاقية سايكس بيكو بترسيم الحدود بين تلك المستعمرات، بما فيها فلسطين، لكن باعتداء العصابات الصهيونية على الأرض الفلسطينية عام 1948 وبسط سيطرتها على كامل تراب فلسطين التاريخية عام 1967 لم يكن من السهل على الفلسطينيين بسط سيادتهم على حدود فلسطين التاريخية ولا حتى على حدود الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967 (قطاع غزة والضفة الغربية والقدس الشرقية)، حيث نرى دولة فلسطين عاجزة اليوم عن بسط سيادتها على إقليمها بما في ذلك حدوده البحرية والجوية والبرية فهي غير قادرة على التحكم في الحركة والتنقل عبرها كما أنها غير قادرة على ممارسة أوجه السيادة المختلفة عليها سيما منها العلاقة بدول الجوار واستغلال الموارد الطبيعية والبحرية؛ وذلك بفعل العدوان الصهيوني المستمر على السيادة الفلسطينية على الحدود، في ضوء ذلك تتجلى إشكالية الدراسة في التساؤل الرئيس: **ما مدى تمتع فلسطين بالسيادة على حدودها؟**

الأسئلة

- ما ملامح السيادة الفلسطينية على الحدود في ضوء أحكام القانون الدولي؟
- كيف نظمت اتفاقيات أسلو السيادة على حدود فلسطين؟
- ما مدى بسط دولة فلسطين سيادتها على حدودها؟
- هل للاحتلال الصهيوني الحق في السيادة على حدود فلسطين؟
- ما هي أوجه اعتداء الاحتلال الصهيوني على السيادة الفلسطينية على الحدود؟

المنهج

اعتمد الباحث المنهج الوصفي لوصف حالة السيادة على الحدود الفلسطينية في ضوء أحكام القانون الدولي العام عبر الاستعانة بالكتب والدراسات الفقهية التي تبين مفهوم السيادة على الحدود بأبعاده المختلفة، والرجوع إلى أحكام المواثيق والاتفاقيات الدولية المعنية بالسيادة على الحدود سيما منها الاتفاقيات الخاصة في الحدود الفلسطينية والتي تعتبر اتفاقيات أسلو من أبرزها، ثم نصف مدى بسط دولة فلسطين سيادتها على حدودها من خلال دراسة التقارير والدراسات التي أجريت حول ذات الموضوع مع النظر في التقارير والنشرات الحقوقية التي تشرح انتهاكات الاحتلال الصهيوني تجاه السيادة الفلسطينية على الحدود.

الخطة:

المبحث الأول: السيادة الفلسطينية على الحدود البرية.

المطلب الأول: السيادة الفلسطينية على الحدود الدولية.

المطلب الثاني: خصوصية السيادة الفلسطينية على الحدود الداخلية.

المبحث الثاني: السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية والجوية.

المطلب الأول: السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية.

المطلب الثاني: السيادة الفلسطينية على الحدود الجوية.

المبحث الأول: السيادة الفلسطينية على الحدود البرية.

يحتل الكيان الصهيوني الجزء الأعظم من الأرض الفلسطينية ويقوم كيانها الغاصب عليها، الأمر الذي أدى إلى تجزئة المدن الفلسطينية وانفصالها عن بعضها البعض، كما كان لسيطرة الاحتلال على حدود فلسطين أثرٌ سلبيٌّ أضر بسيادة الدولة

الفلسطينية عليها وحرمان الشعب الفلسطيني من التواصل مع العالم والتنقل بحرية عبرها، وهنا نشير إلى أنّ استعراض انتهاك الاحتلال الصهيوني السيادة الفلسطينية على الحدود؛ فيه من الدلالات القانونية الكثيرة، أهمها أنّ هذا الأمر هو من قبيل الانتهاكات المستمرة التي يمارسها الاحتلال ضد السيادة الفلسطينية، ما يضعها ضمن الوصف القانوني للانتهاكات الدولية المستمرة وهو وصف له اعتباره في مسألة محاسبة الاحتلال أمام المجتمع الدولي، وفيه أيضاً مساهمة في تبسيط شرح انتهاك الاحتلال للسيادة الفلسطينية، كونها انتهاكات غير متعاهد عليها في الوسط العلمي والمعرفي؛ بالتالي هي بحاجة إلى إسهاب وتبسيط في الشرح لبيان انتهاك الاحتلال الصهيوني للسيادة الفلسطينية على الحدود البرية الدولية في ضوء أحكام القانون الدولي ضمن **(المطلب الأول)** وتوضيح خصوصية الحدود البرية الداخلية لمدن فلسطين وبيان التعدي الصهيوني عليها في **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: السيادة الفلسطينية على الحدود الدولية.

تشير آخر اتفاقية لتعيين حدود المناطق المستعمرة بين فرنسا وبريطانيا في عام 1922 إلى أنّ الحدود الفلسطينية قسّمت إلى ثلاثة حدود، وهي الحدّ الشمالي الذي يبدأ من رأس الناقورة، ويمرّ عبر شرق سوريا وغرب لبنان ليتعمّق ناحية الشمال الشرقي، ثمّ يتّجه نحو الجنوب إلى الحمة، والحدّ الشرقي لفلسطين مع الأردن، الذي يبدأ من نقطة تبعد 3.2 كم غرب مدينة العقبة، ليمرّ في وادي عربة، ثمّ ينتقل إلى البحر الميت ويصل إلى وسطه ثمّ يسير نحو نهر الأردن ومنه إلى نهر اليرموك، وأخيراً الحدّ الجنوبي الغربيّ مع دولة مصر، الذي يبدأ من رفح ليسير في الاتجاه الجنوبيّ الشرقيّ ويصل إلى خليج العقبة، أضف إلى ذلك الحدود البحرية الممتدة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط (1).

استمرت فلسطين كبناءً جغرافياً واحدٍ حتى عام 1948 حيث انسحبت

دولة بريطانيا منها بعد أنّ قامت بتمكين العصابات الصهيونية القادم غالبيتها من قارة أوروبا من السيطرة على 77% من مساحة فلسطين التاريخية ليتبقى للفلسطينيين 23% من مساحتها متمثلة في الضفة الغربية والقدس الشرقية وقطاع غزة. استمر هذا الوضع حتى عام 1967 الذي شهد سيطرة العصابات الصهيونية على كامل فلسطين، وفي عام 1994 حدث تغيير مهم وذلك بإقامة منظمة التحرير الفلسطينية سلطة حكم ذاتي على الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967، إلا أنّ ذلك لم يمنع السيطرة الفعلية للاحتلال الصهيوني على كامل إقليم دولة فلسطين واستمرار التغلغل الاستيطاني تجاه الأراضي الفلسطينية (2)، وهو الأمر الظاهر من خلال الخريطة الموضحة أعلاه.

على المستوى الدولي ومع التأكيد على حق الشعب الفلسطيني في تقرير المصير وإقامة الدولة الفلسطينية على كامل تراب فلسطين التاريخية وهو حق أزلي يعترف به مبادئ القانون والعدالة وكافة أحرار العالم، نجد أنّ الأمم المتحدة أكدت مراراً على السيادة الفلسطينية على الأراضي المحتلة عام 1967 ففي عام 2004 تقدمت المجموعة العربية وعدد آخر من الدول بمشروع قرار إلى الجمعية العامة، بغرض تأكيد سيادة الفلسطينيين على كافة أراضي قطاع غزة والضفة الغربية بما في ذلك القدس الشرقية، وبناءً عليه أكدت الجمعية العامة للأمم المتحدة وبأغلبية ساحقة حق الفلسطينيين في ممارسة السيادة على أرضهم وتحقيق الاستقلال لدولتهم فلسطين، كما أكد نص القرار (61/184) وبالتوافق مع قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن المتعلقة بالموضوع، على

(1) مشتقى ومنصور، جغرافية فلسطين الطبيعية، (ص: 15-23). وراجع أيضاً: البكري، ماهي حدود فلسطين؟، (د.ص).

(2) صالح، حقائق وثوابت في القضية الفلسطينية، (ص: 28). وانظر: مجلس وزراء الاحتلال الصهيوني، خطة فك الارتباط، (د.ص). وانظر أيضاً الجزيرة نت، كم قضم الاستيطان من أرض فلسطين؟، (د.ص).

"حق الفلسطينيين في تقرير حق المصير والسيادة على أراضيهم وأن إسرائيل الدولة المحتلة تمتلك فقط واجبات والتزامات الدولة المحتلة بموجب معاهدة جنيف الرابعة ومعاهدة لاهاي الرابعة لعام 1907"⁽¹⁾.

على الجانب التطبيقي ولكي نصل لفهم دقيق لحالة السيادة الفلسطينية على الحدود الدولية المعقدة لا بد من الإشارة إلى ما تعرضت له السيادة الفلسطينية على الحدود من تقلبات عدة تبعاً للتقلبات السياسية التي عصفت بالأراضي الفلسطينية منذ سقوط الدولة العثمانية التي أعقبتها حُقبة الاحتلال البريطاني ثم تلاه الاحتلال الصهيوني الذي احتلها جزئياً عام 1948 و كلياً عام 1967 ثم قيام سلطة الحكم الذاتي في عام 1994 على الأراضي المحتلة عام 1967.

بدأت المراحل الفاصلة بتاريخ الحدود الفلسطينية باحتلال العصابات الصهيونية الجزء الأكبر من فلسطين التاريخية عام 1948، ثم تلاها تدمير قوات الاحتلال الصهيوني خلال حرب عام 1967 الطُرق والجسور الرابطة بين فلسطين والأردن من الجهة الشرقية، وقطع الطرق الواصلة بين فلسطين ومصر على الجهة الجنوبية، عازلةً بذلك الأراضي الفلسطينية عن عمقها العربي⁽²⁾، وبعد ستة أشهر من انتهاء الحرب أصدرت قوات الاحتلال الصهيوني الأمر العسكري رقم (175) الذي سُمي "أمر بشأن محطة انتقال" يقضي بإقامة نقطة عبور بالقرب من جسر الملك حسين الرابط بين فلسطين والأردن بهدف تنظيم حركة وتنقل الأفراد بينهما، تلاه الأمر العسكري رقم (466) الذي أضاف نقطة "دائمة" كنقطة عبور لنقل البضائع والسلع من على جسر الملك حسين⁽³⁾. على الجانب الآخر من الوطن ظل الإغلاق ملازم الحدود الفلسطينية المصرية⁽⁴⁾ حتى تم توقيع اتفاقية السلام بين مصر وقوات الاحتلال الصهيوني التي نتج عنها إنشاء معبر رفح الرابط بين الجانب الجنوبي لفلسطين (المتمثل في قطاع غزة) ومصر⁽⁵⁾.

استمر ذلك الواقع حتى نشأة سلطة الحكم الذاتي في عام 1994 وفقاً لاتفاقيات أوسلو، ويرى المتخصص للبنود التي أتت بها سيما منها البنود المتعلقة بالحدود الدولية، أنّها لم تغير من واقع الأمر شيئاً عدا الإجراءات الشكلية مع بقاء السلطة العليا في التحكم بالحدود التي من المفترض أن تقوم عليها سلطة الحكم الذاتي، بيد سلطات الاحتلال الصهيوني مع وجود شرفي لأجهزة الأمن التابعة للسلطة الوطنية الفلسطينية.

فقد أكدت الاتفاقيات الثنائية بين السلطة الفلسطينية وسلطة الاحتلال أنّ مسؤولية الأمن الخارجي والحدود تبقى بيد سلطة الاحتلال الصهيوني، ما جعل حرية سفر المواطنين الفلسطينيين من بلادهم والعودة إليها ونقل البضائع منها وإليها رهينة الإرادة الصهيونية التي تتحكم أيضاً بدخول وخروج الأجانب من وإلى فلسطين، وكي يشعر الفلسطينيون بنوع من السيادة سُمح لهم بالتواجد الشرفي على نقاط العبور التي تربط فلسطين بالعالم الخارجي، دون صلاحيات أمنية وإيرادة مُكبلة، بحيث لا يُخل هذا التواجد بالسيادة الصهيونية على الحدود والمعابر، ولا يمس الوضع القانوني للمعابر كونها معابر دولية صهيونية⁽⁶⁾.

حيث تولى إدارة المعابر شخص صهيوني يُعين من قِبَل الحكومة الصهيونية، له كامل الصلاحيات الإدارية والأمنية، ويُعين الجانب الفلسطيني مديراً للجناح الخاص بالفلسطينيين يشغل منصب نائب المدير العام الصهيوني، الذي له صلاحيات قبول وتسريح الفلسطينيين الذين يعملون في الجناح الفلسطيني، وله كامل الصلاحيات الأمنية والإدارية في الجناح الفلسطيني، وهنا لا بد من الإشارة إلى أنّ المعابر قسمت إلى جناحين: جناح مخصص لتنقل سكان الأراضي المحتلة عام 1948 (الكيان الصهيوني) وزوارها، ويتم عبورهم من خلال جوازات سفر وتأشيرة دخول وهو جناح خاضع تماماً للسلطات الصهيونية لا وجود للسلطة الفلسطينية فيه، بينما

(1) الأمم المتحدة، الجمعية العامة تؤكد بأغلبية ساحقة حق الفلسطينيين في السيادة على قطاع غزة والضفة الغربية والقدس الشرقية، (د.ص).

(2) تم احتلال قطاع غزة والجزء المحاذي له من جمهورية مصر العربية وهو صحراء سيناء، وعزلها عن مصر بإغلاق الحدود وحظر التنقل فيما بينها، راجع: عمر دويك، الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، (ص:48).

(3) مركز القدس لحقوق الإنسان، معاناة الفلسطينيين على معبري الكرامة ورفح، (ص:3).

(4) مع التنويه بأنّ الاحتلال الصهيوني في تلك الفترة كان يحتل سيناء وقام بضمها لقطاع غزة وكانت الحدود الفاصلة مرسومة على قناة السويس.

(5) عمر دويك، الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، (ص:50).

(6) انظر: اتفاقية القاهرة-غزة أريحا 1994، ملحق رقم (1): " بروتوكول بشأن انسحاب القوات العسكرية الإسرائيلية والترتيبات الأمنية"، المادة رقم (10).

خُصص الجناح الثاني لعبور سكان المناطق المحتلة عام 1967 وزائريها الذين ينتقلون بموجب تصريح عبور وليس من خلال جوازات سفر، وتتم الإجراءات في هذا الجناح على حالتين: الحالة الأولى تنقل الأفراد الأجانب فيتعدون من نقطة صهيونية علنية⁽¹⁾ ومن ثمة يتوجهون إلى النقطة الفلسطينية، بينما تكون السيطرة الصهيونية على الحال الثانية غير علنية " من خلف الزجاج" وهي تنقل سكان الأراضي المحتلة عام 1967⁽²⁾.

بقيت هذه التفاهات قائمة إلى يومنا هذا إلا أن الأمر في قطاع غزة اختلف قليلاً عن بقية الأراضي المحتلة عام 1967، بوجود اتفاقية المعابر لعام 2005 التي أعقبت الانسحاب الصهيوني من داخل قطاع غزة، وكان أبرز نقاطها: افتتاح معبر رفح بآلية جديدة، يدار من قبل السلطة الفلسطينية على الجانب الفلسطيني ومن قبل السلطات المصرية على الجانب المقابل مع احتفاظ



السلطات الصهيونية بالحق في إدراج قائمة أسماء ممنوعة من السفر، بمراقبة أوروبية. يُستشف من ذلك الاتفاق أنه على الرغم من التواجد الفعلي للسلطة الوطنية الفلسطينية على المعبر إلا أنها مكبلت بقيود عدة لصالح السلطات الصهيونية يضمنها تواجد هيئة أوروبية داخل المعبر تتولى مراقبة التزام السلطة الفلسطينية بها⁽³⁾.

غير أن العمل بهذه الاتفاقية لم يدم طويلاً، ففي النصف الأول من عام 2006 قامت قوات الاحتلال الصهيوني بتجميدها وإغلاق المعبر وطرد السلطة الفلسطينية منه كعقاب جماعي على قطاع غزة أعقاب أسر المقاومة الفلسطينية لأحد جنود الاحتلال، ساهمت سيطرة الحكومة الحادية عشر على قطاع غزة في عام 2007 في اندثار هذه الاتفاقية وفتح المعبر على فترات متقطعة متأثرة بالسياسة المصرية تجاه قطاع غزة، ومنذ ذلك الوقت إلى الآن يعمل المعبر بإدارة فلسطينية مصرية⁽⁴⁾.

وعليه نجد أن السيادة الفلسطينية على الحدود الدولية تكاد تكون منعدمة، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب أهمها أن الاتفاقيات الموقعة مع الاحتلال اتفاقيات غير عادلة ولم تمنح الفلسطينيين السيادة الكاملة على الحدود، كما أن الاحتلال لم يلتزم بما ورد بها من بنود على الرغم من أنها كانت مجحفة بحق الفلسطينيين وتصب في صالحه، لتبقى السيادة على الحدود البرية الدولية منتهكة من قبل الاحتلال الصهيوني.

المطلب الثاني: خصوصية السيادة الفلسطينية على الحدود الداخلية.

إن الباحث في مجال سيادة الدول على حدودها دائماً ما يتناول بالبحث سيادة الدول على حدودها الدولية المشتركة مع دول الجوار، غير أن خصوصية الحالة الفلسطينية تجبرنا على بحث نوع آخر من الحدود ربما ليس له مثيل في العالم بأسره وهو الحدود الفاصلة بين مدن الدولة الواحدة فلسطين الحاضرة اليوم دولة متكونة من مجموعة مدن متباعدة ومنفصلة عن بعضها البعض

(1) أي أن كل من يُريد دخول فلسطين من غير الفلسطينيين حتى ولو كانوا عرب، لا بد من أن يَمروا عبر النقطة الصهيونية، وهو الأمر الذي يرفضه كافة العرب وأحرار العالم ويعتبرونه اعترافاً بشرعية الكيان الصهيوني وإنكاراً للحق الفلسطيني، وهو ما بات يسمى بجريمة التطبيع التي أعتبرها الرئيس التونسي قيس سعيد جريمة خيانة عظمى.

(2) عمار دويك، الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، (ص:53).

(3) راجع: اتفاقية المعابر الموقعة بتاريخ 15 نوفمبر 2005، بين السلطة الفلسطينية والاحتلال الصهيوني.

(4) مركز الميزان لحقوق الإنسان، واقع الحق في حرية التنقل والحركة في قطاع غزة، (ص:9).

وذلك نظراً لاحتلال الكيان الصهيوني جل مدن فلسطين التاريخية بشكل عشوائي فهناك مدن محتلة في جنوب فلسطين وأخرى في الشمال وأخرى في وسطها، لم يكتف الاحتلال بذلك الأمر، بل عزز هذا الفصل بمجموعة من الممارسات الاحتلالية تمثلت ببناء مدن استيطانية وجدار خرساني ووضع سياج فاصل وشق طرق مخصصة للمستوطنين؛ من شأنها مضاعفة عزل المدن الفلسطينية عن بعضها البعض، لنكون أمام مدن فلسطينية أشبه ما تكون بالجزر البرية ولعل ذلك واضح جلي في هذه الخريطة.

بذلك يتضح أنَّ السيادة على ذلك النوع من الحدود كان مرتبطاً بالتطورات والتغيرات السياسية التي طرأت على الأراضي الفلسطينية منذ النكبة إلى يومنا هذا؛ لذا سيتم دراسة السيادة الفلسطينية على حدودها الداخلية وفقاً للتسلسل الزمني والأسباب التاريخية، كي نصل إلى فهم قانوني دقيق له، مقسمين ذلك إلى حقتين زمنيتين الأولى قبل قيام سلطة الحكم الذاتي عام 1994 والثانية بعد قيامها.

باحتيال العصابات الصهيونية النسبة العظمى من الأراضي الفلسطينية عام 1948 أصبحت المدن غير المحتلة في ذلك الوقت منفصلة عن بعضها البعض ويسيطر الكيان الصهيوني على الحدود الفاصلة بينها بشكل كامل ويمنع التواصل بينهما واستخدام هذه الحدود بشكل مطلق، لكن باحتلال العصابات الصهيونية الضفة الغربية والقدس وقطاع غزة عام 1967⁽¹⁾، تغيرت المعادلة فأصبحت فلسطين بكامل أراضيها خاضعة لسيطرة الكيان الصهيوني، وفي هذه المرحلة حرص الكيان الصهيوني كل الحرص على إبقاء المدن الفلسطينية التي تم احتلالها عام 1967 منعزلة عن كيانه الغاصب ومنفصلة أيضاً عن بعضها البعض، لذا وطبقاً لهذه السياسة الاحتلالية أصدر الكيان الصهيوني الأمر العسكري رقم (3) الذي تمنح المادة رقم (70) منه القائد العسكري لتلك المناطق الحق في إغلاقها ومنع الوصول إليها أو الخروج منها، وأعلن القائد العسكري الصهيوني عقِب صدور هذا القرار أنَّ جميع المدن الفلسطينية المحتلة عام 1967 هي مناطق عسكرية مغلقة، لا يستطيع أحد الدخول إليها⁽²⁾، أما الخروج منها كان مسموح بهدف دفع الفلسطينيين لمغادرة أراضيهم وإفراغها من ساكنيها، ثم أصدر القائد العسكري الأمر رقم (18) في 13 يوليو 1967 القاضي بسماع الدخول إلى تلك المدن بموجب تصاريح استثنائية⁽³⁾ يمنحها القائد العسكري⁽⁴⁾. كما أَعَقَب تمكن القوات الصهيونية من بسط سيطرتها العسكرية على تلك المناطق وتطور أهدافها إلى محو هوية الفلسطينيين واستغلالهم في بناء كياناتهم الصهيوني؛ إصدار الحاكم العسكري القرار رقم (5) القاضي برفع الإغلاق عن المناطق المحتلة عام 1967⁽⁵⁾، مع حظر المبيت في الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1948.

(1) خضعت الضفة الغربية لحكم عسكري تابع لقيادة المنطقة الوسطى لجيش الاحتلال الصهيوني، أما قطاع غزة وإقليم سيناء فكانا يخضعان لما يسمى بقيادة المنطقة الجنوبية لجيش الاحتلال الصهيوني. للاستزادة انظر: دويك، الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، (ص:3).

(2) شحادة وجوناثان، الضفة الغربية وحكم القانون، (ص:75).

(3) دويك، الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، (ص:4).

(4) هي تصاريح مزاجية تتوقف على رغبة الحاكم العسكري، يمنحها لمؤيديه والمتعاونين معه، بأعداد قليلة جداً. انظر: شحادة. وجوناثان، الضفة الغربية وحكم القانون، (ص:75).

(5) تعود هذه السياسة الصهيونية المنقلبة لمجارة أهدافها الخبيثة التي كان أبرزها تسهيل دمج المناطق المحتلة عام 1967 مع المناطق المحتلة عام 1948 وتكريس تبعيتها لها، وحرف ولاء الفلسطينيين ودرح هويتهم العربية الإسلامية. دويك، الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، (ص:5).

بقي هذا الوضع قائماً⁽¹⁾ حتى قام الاحتلال الصهيوني عام 1991 بتغيير سياسته تجاه تنقل الفلسطينيين فألغى قرار التصريح العام بالدخول، وجعل الدخول مرتبطاً بتصريح شخصي⁽²⁾. وخلال تلك الفترة استخدم القائد العسكري صلاحياته في إغلاق بعض المناطق عسكرياً، ضمن سياسة التهجير وبناء المستوطنات داخل المناطق المحتلة عام 1967⁽³⁾. بتوقيع اتفاقية أسلو بين الاحتلال ومنظمة التحرير الفلسطينية عام 1993 اعترف الاحتلال الصهيوني بالمدن الفلسطينية المحتلة عام 1967 كوحدة جغرافية واحدة⁽⁴⁾، وتعهد الاحتلال ببناء ممر آمن بين مدن الضفة الغربية وقطاع غزة، غير أن هذا لم يمنع السيطرة الصهيونية على الحدود الداخلية فبقيت بكاملها تحت السيطرة الصهيونية، حيث تمثل الممر الآمن في نقاط عبور وطرق واصله بين مدن الوطن تستخدم للتنقل بينهما، وهنا ظن البعض أن الفلسطينيين قد نالوا ولو جزءاً بسيطاً من السيادة على حدودهم الداخلية بهذا الاتفاق، لكن الاحتلال أخاب ظنهم وجعل هذا الاتفاق مجرد حبر على ورق ولم يكن للجانب العملي نصيباً منه⁽⁵⁾، حيث قامت السلطات الصهيونية بفتح الممر في أكتوبر 1999 جزئياً، وأغلقت كلياً أعقاب اندلاع انتفاضة الأقصى في سبتمبر 2000⁽⁶⁾، وهنا لا بد من الإشارة إلى مرحلة جديدة بدأت عام 2005 أعقاب الانسحاب الصهيوني من داخل قطاع غزة، اتسمت فيها السياسة الصهيونية تجاه الحدود الداخلية وحركة الأشخاص داخل الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967 بالازدواجية والتفرقة حيث عززت الفصل الجغرافي بين شطري الوطن لتحولهم إلى نصفين منفصلين تماماً وأنهكت كل واحد منهما بمجموعة مختلفة من الممارسات الاحتلالية:

الشرط الجنوبي وهو قطاع غزة أصبح التنقل داخل مدنه يتسم بالحرية واليسر، في المقابل اشتدت الإجراءات الصهيونية على تنقل الأشخاص من قطاع غزة إلى مدن الضفة الغربية والقدس حتى وصلت في عام 2007 عقب سيطرة الحكومة الحادية عشر على قطاع غزة إلى الإغلاق الشامل للحدود الأمر الذي جعل التنقل بين قطاع غزة وباقي المدن المحتلة عام 1967 أمراً شبه مستحيل، فلا يسمح لسكان غزة بالتنقل إلى الضفة الغربية إلا وفق تصاريح خاصة واستثنائية تمنح لما يعرف بالحالات الإنسانية، كما مُنح سكان الضفة الغربية بما فيها القدس من الدخول إلى قطاع غزة⁽⁷⁾، ومازال هذا الحال مستمر إلى يومنا هذا مع إزدیاده شدةً وتعقيداً واستحالةً، بفعل تضييقات الاحتلال الصهيوني وشروطه وإجراءاته التعجيزية غير الإنسانية التي جاءت عشية إعلان قطاع غزة منطقة معادية⁽⁸⁾.

- (1) في الثامن من ديسمبر لعام 1987 اندلعت انتفاضة فلسطينية شملت المدن المحتلة عام 1967 أعقبها تدرج صهيوني في تشديد القيود على حركة الأفراد بين تلك المناطق. للاستزادة راجع: مركز الميزان لحقوق الإنسان، واقع الحق في حرية التنقل والحركة في قطاع غزة، (ص:1)
- (2) ساهم هذا القرار في تعزيز سياسة الاحتلال الصهيوني في تقسيم الأراضي المحتلة عام 1967 إلى ثلاث مناطق هي الضفة الغربية والقدس الشرقية وقطاع غزة وعزلها عن بعضها البعض، ليصبح التنقل بين تلك المناطق بحاجة إلى تصريح شخصي كما أن الخروج منها يحتاج إلى تصريح آخر وكلا التصريحين مرهوناً بموافقة سلطات الاحتلال الصهيوني. للاستزادة انظر إلى: بتسيلم، قيود على حرية الحركة والتنقل-الحوالز والشوارع الممنوعة، (ص:3).
- (3) شحادة وجونائان: " الضفة الغربية وحكم القانون، (ص:77).
- (4) مركز الميزان لحقوق الإنسان، واقع الحق في حرية التنقل والحركة في قطاع غزة، (ص:1).
- (5) جاءت تفاصيل الممر الآمن في اتفاقية قطاع غزة ومنطقة أريحا في الملحق رقم (1): " بروتوكول بشأن انسحاب القوات العسكرية الإسرائيلية والترتيبات الأمنية"، وتعهد الجانب الصهيوني خلاله بتخصيص نقاط عبور وطرق واصله بين شطري الوطن وتضمن البروتوكول التفاصيل اللازمة لترتيب ذلك.
- (6) مجلس حقوق الإنسان، حالة حقوق الإنسان في الأرض الفلسطينية المحتلة بما فيها القدس الشرقية، (ص:10).
- (7) بتسيلم، قيود على حرية الحركة والتنقل، (د.ص)
- (8) في سبتمبر عام 2007 أعلنت حكومة الاحتلال الصهيوني قطاع غزة منطقة معادية، ترتب جراء ذلك، آثار وخيمة على حرية التنقل من قطاع غزة إليها عبر حاجز بيت حانون العسكري الرابط بين قطاع غزة والأراضي الفلسطينية المحتلة قبل عام 1948 التي من خلالها يتصل قطاع غزة بالأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967. للاستزادة راجع: علي أبو حبله، إعلان حكومة الاحتلال الصهيوني عن قطاع غزة منطقة عدو يتنافى مع القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة، (د.ص).

أما حالة الحدود الداخلي بين مدن الشطر الشمالي من الوطن وهو الضفة الغربية والقدس الشرقية، فهو ليس بأحسن حال، إذ استمر إقامة أعداد هائلة من الحواجز⁽¹⁾ على طرقات مدن الضفة الغربية مسيطرةً على ثلاث أرباع الطرق الرئيسية التي تؤدي إلى التجمعات السكانية وترتبط بينها، عدا عن بناء الجدار الفاصل بين المدن الفلسطينية ووضع السلك الشائك بين القرى داخل المدينة الواحدة ناهيك عن التغلغل الاستيطاني الذي زاد من عزلة المدن الفلسطينية وفصلها عن بعضها البعض حتى وصل الأمر إلى فصل قرى المدينة الواحدة عن بعضها البعض، كما استمرت القرارات العسكرية الصهيونية المتخذة من قبل القائد العسكري الصهيوني قبيل إنشاء سلطة الحكم الذاتي حتى اندلاع انتفاضة الأقصى عام 2000 التي زادت من حدة هذه القرارات، كما عكفت سلطات الاحتلال الصهيوني على إصدار قوانين تفوض السلطات العسكرية بصلاحيات من شأنها انتهاك السيادة الفلسطينية على الحدود.

من ذلك نستنبط أنّ سيادة الدولة الفلسطينية على حدودها الداخلية وجدت بين مدن قطاع غزة منذ عام 2005 حتى الآن أما السيادة على باقي الحدود الداخلية الفاصلة بين مدن الضفة الغربية والفاصلة أيضاً بين الضفة الغربية وقطاع غزة فقد كانت ومازالت محل انتهاك من قبل قوات الاحتلال الصهيوني التي تسيطر عليها وتتحكم في الحركة والتنقل عبرها الأمر الذي يشكل انتهاكاً للسيادة الفلسطينية التي كفلتها أحكام القانون الدولي العام والاتفاقيات الثنائية الموقعة بين الاحتلال الصهيوني والسلطة الفلسطينية.

المبحث الثاني: السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية والجوية.

تؤكد جميع المعطيات القانونية الدولية على وجود الدولة الفلسطينية وحققها في السيادة على إقليمها (الضفة الغربية-القدس الشرقية-قطاع غزة)، وما يشمله من بحر إقليمي يتمثل في الساحل الممتد من مدينة بيت لاهيا شمالاً حتى مدينة رفح جنوباً بعمق اثني عشر ميلاً بحرياً داخل البحر الأبيض المتوسط، الأمر الذي يُرتب لدولة فلسطين مجموعة من السلطات على بحرها الإقليمي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام أهمها ممارسة الملاحة البحرية والاختصاص بما يحتويه البحر الإقليمي من ثروات سمكية ونفط وغاز طبيعي، والأهم من ذلك كله فرض السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية فلا يدخل أو يخرج أحد من خلالها إلا بإرادة فلسطينية خالصة⁽²⁾، وخلال (المطلب الأول) سيتم بيان هذه المعطيات بما تشمله من بنود اتفاقيات دولية شارعة وثنائية كرسّت السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية والبحر الإقليمي، لنقارنها بواقع هذه السيادة ونبين مواضع الانتهاك.

أما (المطلب الثاني) فسنبين فيه أحكام القانون الدولي العام التي تؤكد على أنّ المجال الجوي الذي يُمنح للدولة وفقاً لمساحة الإقليم البري والبحري الممتدة عليه سيادتها، هو حق مشروع لدولة فلسطين لا يجوز التعدي عليه؛ لربطه بانتهاك الاحتلال الصهيوني السيادة الفلسطينية على الحدود الجوية، وتكره للاتفاقيات الموقعة مع السلطة الفلسطينية المتعلقة بهذا الأمر، وتهربه من مفاوضات الوضع النهائي له، ولم يقف العدو الصهيوني إلى هذا الحد بل أتبع ذلك إجراءات مادية كان من شأنه تدمير معالم السيادة الفلسطينية على الأجواء، وقد تمثلت هذه الإجراءات في تدمير مطار غزة الدولي ومنع إعادة بنائه.

المطلب الأول: السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية.

تنقسم الحدود المائية إلى حدود بحرية وأخرى نهريّة⁽³⁾ تعتبر أقل الفرعين استخداماً واحتكاً على المستوى العالمي من نظيرتها البحرية، أما على المستوى الفلسطيني فتكاد مسألة الأنهار لا تذكر لأنها مسألة لم تكن محل تفاوض أو نزاع خاص بين الفلسطينيين والصهاينة فلم تكن ضمن النزاع على الحدود المائية، على الرغم من كونها جزءاً أساسياً من أرض فلسطين التاريخية التي

(1) وصل عددها إلى 669 حاجزاً عسكرياً تتركز في مدينتي الخليل ورام الله، للاطلاع على تفاصيل إنتشار هذه الحواجز وأعدادها راجع: سمير محمد راضي، اثار الحصار والمجزرة الصهيونية على الوضع الصحي، (ص:34).

(2) النحال، مدخل إلى القانون الدولي العام، (ص:140).

(3) يُعرّف البحر بأنه عبارة عن مجموعة من المياه المالحة المتجمعة في مساحة جغرافية محددة. راجع: محمود، الاختصاص الممتد إقليمياً والقانون الدولي، (ص:42). النهري وهو ذلك النوع من التنتقل تستخدم فيه الأنهار والبحيرات، كمجال للانتقال من مكان إلى آخر، وتعد المراكب الوسيلة المستخدمة فيه. راجع في ذلك: دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل، (ص:41).

استولت عليها العصابات الصهيونية، وهذا ينقل الحديث عنها إلى الدراسات التي تتحدث عن النزاع الشامل الدائر بين الفلسطينيين والصهاينة على كامل تراب فلسطين التاريخية، ويقصر الحديث في مطلبنا هذا عن الحدود البحرية فقط.

أجرت الأمم المتحدة بعد تأسيسها عام 1945 مفاوضات حثيثة لوضع معاهدات دائمة وملزمة لجميع المجالات المشتركة بين الدول؛ سيما منها الحدود البحرية، وقد وصلت الدول إلى اتفاق مبدئي حول ذلك عُرف بمعاهدة جنيف لعام 1958، لكن أخذ عليها عدم تنظيم بعض النقاط الجوهرية والأساسية، خصوصاً حقوق وسلطات الدول على البحر الإقليمي والمدى المعقول لهذا البحر، وهل هو ملك لها أم خاضع لسيادتها فحسب، لتتابع الدول تحت رعاية الأمم المتحدة المفاوضات إلى أن تمّ الاتفاق على معاهدة جديدة تم توقيعها بجامايا في العاشر من ديسمبر لعام 1982، عرفت باسم معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار، نظمت حق الدول الساحلية في استغلال سواحلها لتحقيق أهدافها ومصالحها، فحددت مساحة من البحر لذلك الغرض وأسّمته البحر الإقليمي، وهو ذلك الجزء من البحر يجاور إقليم كل دولة وتمتد إليه سيادتها، وذلك في نص المادة الثانية منها الذي أشار إلى امتداد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البحري ومياهاها الأرخيبالية إذا كانت الدولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي، أما المادة الثالثة منها فقد أكدت على أن لكل دولة أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقيسة من خط الأساس⁽¹⁾.

جاء أيضاً في تلك المعاهدة أن لكل دولة ساحلية الحق في بسط سيادتها على المياه الإقليمية المحاذية لها بما تشمله من فضاء يعلوها، وطبقات الأرض التي توجد تحتها وما بينهما من موارد وثروات سمكية أو معدنية، لكن الاتفاقية فرضت استثناءً على الدول الساحلية في مادتها السابعة عشر، وهو السماح للسفن الأجنبية بحق المرور البريء، بما لا يتعارض مع أمن الدولة وسلامتها، أو يعرّض الإقليم للخطر أو الضرر.

إنّ في نصوص وأحكام الاتفاقيات السالف ذكرها ما يكفي لإثبات الحق الفلسطيني بالسيادة على الحدود البحرية، كما أنّ هذه الأحكام تأتي معززة لقرار مجلس الأمن "242" الصادر في عام 1967 إثر الحرب التي اندلعت في منطقة الشرق الأوسط بين العصابات الصهيونية والقوات العربية، التي انتهت بهزيمة الأخيرة، وأكد هذا القرار على حرية الملاحة لجميع الدول في منطقة الشرق الأوسط التي تعتبر فلسطين جزءاً مهماً منها، وبذلك نرى أنّ السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية قد كُرست في نصوص القانون الدولي وضمنها قرارات أجهزة الأمم المتحدة؛ سيما منها الجهاز الأبرز والأقوى ألا وهو مجلس الأمن الدولي⁽²⁾.

على المستوى الفلسطيني أيضاً شمل التفاوض مع الكيان الصهيوني الذي بدأ عام 1993 برعاية دولية نقاطاً مهمة حول إزالة التعدي الصهيوني عن السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية الواقع عليها منذ عام 1948، وأدرجت ضمن اتفاق إعلان المبادئ بشأن ترتيبات الحكم الذاتي المؤقت والمعروف باتفاقية أوسلو وبالتحديد في المرفق الثالث له؛ وهو بروتوكول بشأن التعاون الصهيوني الفلسطيني المشترك في البرامج الاقتصادية والإنمائية، حيث أكد البند الخامس منه على التعاون في ميدان الاتصالات والنقل بما في ذلك برنامج سيحدد المبادئ التوجيهية لإنشاء منطقة ميناء بحري في غزة. أعقبتها اتفاقية القاهرة الخاصة بتنفيذ الحكم الذاتي في قطاع غزة ومنطقة أريحا لعام 1994، في الملحق الأول منها؛ وهو بروتوكول بشأن انسحاب القوات الصهيونية والترتيبات الأمنية، مؤكداً على أحقية الفلسطينيين ببناء ميناء بحري على شواطئ غزة في المادة الحادية عشر منه، التي أكدت على إقامة ميناء بحري في قطاع غزة وفقاً لإعلان المبادئ، أما بالنسبة لموقعه والأمور المتعلقة بالمصالح والاهتمامات المتبادلة، وكذلك التراخيص الخاصة بالسفن وأطقم الملاحين البحريين في رحلات دولية ستناقش ويتفق بشأنها بين الاحتلال الصهيوني والسلطة الفلسطينية، كما جاء فيها أنّه إلى أن يشيد الميناء، فإنّ ترتيبات دخول وخروج السفن والمسافرين والبضائع بالبحر، وكذلك التراخيص للسفن وأطقم

(1) أبو هيف، القانون الدولي العام، (ص: 342).

(2) راجع في ذلك قرار مجلس الأمن "242" الصادر بتاريخ: 22 نوفمبر 1967.

الملاحين المبحرين في رحلات بحرية دولية عند عبورها إلى قطاع غزة ومنطقة أريحا، ستكون من عبر موانئ الاحتلال الصهيوني وتتبع القواعد والإجراءات المختصة المطبقة في موانئ الاحتلال الصهيوني⁽¹⁾.

لكنّ النصوص السابقة ما هي إلا تأكيدات على الاتفاق كان الهدف منها التسوية، حتى جاء البند الخامس من اتفاقية شرم الشيخ حول مفاوضات الوضع النهائي لعام 1999، وأوردت اتفاق السلطة الوطنية الفلسطينية والاحتلال الصهيوني على السماح للأولى ببناء ميناء غزة البحري، لكن الأخير اشترط ألا يبدأ الميناء في العمل إلا بعد توقيع بروتوكول مشترك يُحدد زوايا تشغيل الميناء بما في ذلك النواحي الأمنية⁽²⁾، وكان آخر الاتفاقيات الموقعة بين الاحتلال والسلطة الوطنية الفلسطينية حول ميناء غزة هو اتفاق المعابر لسنة 2005 الذي جاء فيه: يمكن البدء ببناء ميناء غزة البحري، ويتعهد الاحتلال الصهيوني للممولين بأنّه لن يتدخل بعمل الميناء، على أن تشكل الأطراف لجنة ثلاثية تقودها الولايات المتحدة الأمريكية لتطوير الأمن والترتيبات الأخرى المتعلقة بميناء غزة قبل افتتاحه⁽³⁾.

محاولة منها لبسط شيء من سيادتها على حدودها البحرية جاءت قرارات السلطة الوطنية الفلسطينية تبعاً لما يتم الاتفاق عليه مع الاحتلال الصهيوني بشأن بناء ميناء غزة البحري ففي عام 2000 عقب اتفاقية شرم الشيخ لعام 1999، سعى الرئيس الفلسطيني الراحل ياسر عرفات إلى تفعيل السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية حينما أصدر مرسوماً رئاسياً رقم (1) لسنة 2000 بشأن إنشاء ميناء غزة البحري جاء فيه: "بناءً على مقتضيات المصلحة العامة، يُنشأ بمقتضى هذا المرسوم في مدينة غزة ميناء؛ يسمى ميناء غزة البحري يتبع سلطة الموانئ، وتتولى سلطة الموانئ وضع الأنظمة والتعليمات اللازمة لتنفيذ هذا المرسوم"، غير أن هذا المرسوم ظلّ حبراً على ورق وبقيت السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية منتهكة من قبل الاحتلال الصهيوني⁽⁴⁾.

ثمّ أصدر رئيس الوزراء الفلسطيني أحمد قريع قرار مجلس الوزراء رقم (109) لسنة 2005 بشأن تثبيت وتمويل ميناء غزة البحري؛ القاضي بتثبيت موقع ميناء غزة البحري في جنوب منطقة الشيخ عجلين، والإيعاز إلى الوزارات ذات العلاقة بالمتابعة مع الدول المانحة لتأمين التمويل اللازم لإنشاء الميناء، والشروع الفوري في بنائه، جاء هذا القرار في أعقاب اتفاقية 2005 حول المعابر، وكسابقه ظلّ هذا القرار حبيس الادراج، ولم يرقّ إلى النفاذ الفعلي فلم يرَ ميناء غزة البحري النور ولا حتى تم البدء في إنشائه؛ لنصل في المحصل إلى مرحلة كثرت فيها القرارات والاتفاقيات، وانعدم فيها الأفعال والأعمال التي من شأنها إزالة التعدي الصهيوني، ومن ثمّ تفعيل السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية⁽⁵⁾.

فعلى الرغم من تكريس الحق الفلسطيني بالسيادة على الحدود البحرية؛ إلا أننا نجد أنّ الدولة الفلسطينية قد جُرّدت من السيادة على حدودها البحرية وبحرها الإقليمي بمنع إنشاء ميناء غزة منقذهم البحري الوحيد إلى العالم الخارجي، جراء فرض حصارٍ عسكري صهيوني على البحر الإقليمي الفلسطيني ومنع دخول أي سفينة إليه، حتى ولو كلفه الأمر ارتكاب جرائم مثلما حدث مع أسطول الحرية وبالتحديد السفينة التركية مافي مرمرة، ما شكل انتهاك صارخ لقواعد القانون الدولي العام واتفاقيات أسلو، ففي عام 2010 اقتحمت قوات الاحتلال الصهيوني السفينة الإغاثية التركية مافي مرمرة في المياه الدولية المقابلة للساحل الفلسطيني، وقتلوا

(1) راجع: بروتوكول التعاون بشأن الصهيوني الفلسطيني المشترك في البرامج الاقتصادية والانمائية، (ص:14). وانظر: "اتفاقية القاهرة-غزة أريحا 1994". سميت بذلك نسبةً لمدينة القاهرة التي وُقعت الاتفاقية فيها ونسبةً للمدنيين الفلسطينيين اللتان سبتداً نشأة سلطة الحكم الذاتي المؤقت عليهما. وللإستزادة راجع في ذلك المادة رقم (11) من بروتوكول بشأن انسحاب القوات العسكرية الصهيونية والترتيبات الأمنية.

(2) انظر: البند الخامس من اتفاقية شرم الشيخ حول مفاوضات الوضع النهائي لعام 1999، الموقعة بتاريخ 7 سبتمبر 1999م.

(3) راجع اتفاقية المعابر الموقعة بتاريخ 15 نوفمبر 2005، بين السلطة الفلسطينية والاحتلال الصهيوني.

(4) انظر: المرسوم الرئاسي رقم (1) لسنة 2000 بشأن إنشاء ميناء غزة البحري، (ص:30).

(5) راجع: قرار مجلس الوزراء رقم (109) لسنة 2005 بتثبيت وتمويل ميناء غزة البحري، (ص:600).

وجرحوا عدد كبير من الركاب أثناء عملية السيطرة العسكرية على السفينة، التي تتبعها خطف السفينة وجميع من كانوا على متنها من ركاب وطواقم وقبطان⁽¹⁾.

ليتجلى بذلك الحق الفلسطيني بالسيادة على الحدود البحرية، وما يقابله الاحتلال الصهيوني من انتهاكات تمثلت في إغلاق الحدود البحرية الفلسطينية، مخالفاً بذلك أحكام اتفاقيات الأمم المتحدة وقواعد القانون الدولي بجميع فروعه، كما أنّ هذا الإغلاق مخالف لأحكام اتفاقيات أسلو الموقعة مع الفلسطينيين التي يلتزم بموجبها بعدم التعرض لحق الفلسطينيين بالسيادة على الحدود البحرية، حيال ذلك أكدت الأمم المتحدة في أحد تقاريرها الصادرة عام 2008 أنّ البدء بإنشاء الميناء البحري الذي يعتبر تطبيقاً واقعياً للسيادة الفلسطينية على الحدود البحرية التي كفلها أحكام القانون الدولي، متوقفاً على الموافقة الصهيونية المتمنعة⁽²⁾.

كما أشارت عديد المؤسسات الحقوقية الدولية إلى الانتهاك الواضح الذي تتعرض له السيادة الفلسطينية على الحدود البحرية من قبل الاحتلال الصهيوني، حيث أشارت منظمة مراقبة حقوق الإنسان في مطلع تقريرها حول القيود الصهيونية على دخول الحقوقيين إلى غزة وخروجهم منها إلى هذا النوع من الانتهاكات⁽³⁾.

بدوره لم يكن مجلس حقوق الإنسان بعيداً عن هذه الانتهاكات فقد رصد عبر التقارير الصادرة عنه الانتهاكات الصهيونية للسيادة الفلسطينية على الحدود البحرية وإعاقة إنشاء الميناء، وقد تمثلت تلك الانتهاكات في تدمير قوارب الصيادين وإطلاق النار على بعضهم مرديهم بين شهيد وأسير وجريح⁽⁴⁾.

إجمالاً لذلك يعتبر التعتن الصهيوني وممارساته التي حالت دون إنشاء ميناء بحري فلسطيني على الحدود البحرية الفلسطينية، عدواناً على السيادة الفلسطينية، وقد أكد ذلك الرأي قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (3314) الذي اعتبر حصار موانئ وشواطئ إحدى الدول بواسطة قوات مسلحة لدولة أخرى هو من قبيل العدوان المجرم وفقاً لقواعد القانون الدولي⁽⁵⁾.

المطلب الثاني: السيادة الفلسطينية على الحدود الجوية.

تتطور السيادة بتطور الدول وقدرتها على فرض سيطرتها على مكوناتها، لذلك نجد أنّ السيادة في القدم كانت على الشعب ثم على الإقليم، الذي تطورت السيادة عليه بتطور الحياة البشرية، فكانت السيادة فقط على الإقليم البري ثم امتدت إلى البحر بعدما تمكن البشر من تطويعه لقضاء مصالحهم، وأخيراً وبعد تمكن البشر من السيطرة على ما يعلو الإقليم البري والبحري جاء الحديث عن سيادة الدول على جوها والحدود المرسومة له.

من جانبها ارتبطت نشأة التنظيم القانوني للمجال الجوي الدولي، بظهور حركة الطيران وتطورها فأصبحت أحد المجالات الرئيسية للنقل، بعدما أقتصرت الأخير على المجال البري والبحري فقط، ليشكل ذلك نقلة نوعية للبشرية جمعاء، وعليه أوجب ظهور هذا المجال وتطوره المتسارع؛ وجود تنظيم قانوني وآليات دولية تمنع التصادم وتعارض المصالح وتُعزز سيادة الدولة على مجالها الجوي وترسم حدود هذا المجال.

لإزالة تعارض المصالح وحفظاً لسيادة الدول على مجالها الجوي ومعرفة لحدوده خضع النظام القانوني للمجال الجوي قبل تقنيته، لنقاش طويل نتج عنه نظريتين أساسيتين مختلفتين: ترتكز الأولى على مبدأ حرية الجو، وقد تم اعتماد هذا النظرية من قبل

(1) الحولي وجردة، العدوان الإسرائيلي على سفينة الحرية دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، (ص:430).

(2) انظر: مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية: "التقرير رقم (55) حول تنفيذ اتفاق المعابر" الذي يشمل المدة الزمنية "9-22 يناير 2008"، (د.ص).

(3) منظمة مراقبة حقوق الإنسان، القيود الإسرائيلية على دخول الحقوقيين إلى غزة وخروجهم منها، (د.ص).

(4) مجلس حقوق الإنسان، حالة حقوق الإنسان في الأرض الفلسطينية المحتلة، بما فيها القدس الشرقية، (ص:9).

(5) الأمين، الحصار بين الموقف الدولي التقليدي والحديث، (ص:218).

معهد القانون الدولي في اجتماعاته في غراند 1906 ومدمريد 1911، أما الثانية فترتكز على مبدأ سيادة الدولة، مع الاعتراف بحرية مرور الطائرات الأجنبية وهي نظرية تم اعتمادها من قبل جمعية القانون الدولي ومعظم الفقه الأنكلوساكسوني⁽¹⁾.

حينما اعتبرت الدول مجالها الجوي جزءاً من إقليمها يتسع إلى حدوده، تولد لديها شعور بأن لها ممارسة كافة السلطات على هذا المجال، وليس من حق أحد استخدامه إلا بإذنها، فالتعدي على الحدود الجوية هو بمثابة التعدي على الحدود البرية أو البحرية، لذا حظي الطيران المدني منذ العقود الأولى للقرن العشرين باهتمام دولي بالغ، إذ سارعت دول العالم إلى عقد سلسلة لقاءات، وتوقيع عدة اتفاقيات تنظم مجال الطيران، أهمها معاهدة تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس في 13 أكتوبر 1919، التي أبرمت برعاية اللجنة الدولية للملاحة الجوية التي أصبحت لاحقاً منظمة الطيران المدني الدولي، وهي أول اتفاقية دولية تعالج الصعوبات والمُعيقات السياسية التي تتسوي عليها الملاحة الجوية الدولية؛ سيما منها مسألة السيادة على المجال الجوي، حيث نصت المادة الأولى منها على أن الأطراف العليا المتعاقدة تعترف أن لكل دولة السيادة التامة والمطلقة على المجال الجوي فوق أراضيها، وجاء بعدها معاهدة هافانا الموقعة بتاريخ العشرين من فبراير 1928 الخاصة بالطيران التجاري، وهما اتفاقيتان بدائيتان كان الهدف منهما وضع الخطوط العريضة لاتفاق شامل ينظم كافة جوانب المجال الجوي؛ سيما منها حقوق الدول وواجباتها⁽²⁾.

تعتبر اتفاقية شيكاغو الموقع عام 1944، أعم وأشمل الاتفاقيات الدولية التي نظمت المجال الجوي الدولي، فهي تحتوي على أحكام مستمدة من معاهدات ومصادر قانونية دولية وهي: أحكام خاصة بالطيران المدني الدولي، وأحكام عامة حول خدمات الطيران المنتظمة، كما أنها استوتحت من المشروع الأميركي الحريات الخمس للطيران، حريتين أساسيتين: حرية التحليق (المرور السلمي) وحرية التوقف التقني، وثلاث حريات تجارية⁽³⁾.

لذا نرى أن عمل الطيران المدني الدولي يتأسس بشكل كبير على اتفاقية شيكاغو لعام 1944؛ وهي اتفاقية خاصة بالطائرات المدنية فقط، أما عن سيادة الدول على مجالها الجوي فحسب ما جاء في المادة السادسة أن لكل دولة السيادة الكاملة على مجالها الجوي، كما أن المادة التاسعة منها تشير إلى أن من حق الدولة أن تمنع الطيران داخل مجالها الجوي لظروف استثنائية أو لأسباب تتعلق بالأمن العام، بشرط عدم التمييز بين الجنسيات.

لم تقف جهود الأمم المتحدة إلى حد إبرام الاتفاقيات الدولية النازمة للمجال الجوي؛ بل سعت إلى حماية هذه الاتفاقيات وضمان التزام الدول بها حفاظاً على سيادة الدول ومنعاً لنشوء نزاعات واعتداءات من قبل دولة على أخرى، فعقب إبرام اتفاقية الطيران المدني بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944، أنشأت الأمم المتحدة وكالة متخصصة بمجال الطيران، وهي منظمة دائمة مكلفة بالسهر على رعاية المبادئ المنصوص عليها في الاتفاقية، وهي منظمة الطيران المدني الدولي إيكافو⁽⁴⁾.

استناداً إلى ما سبق وحيث أن فلسطين تعتبر دولة منضوية تحت سقف الأمم المتحدة، فإن لها ما غيرها من الدول من حقوق، سيما منها ما تعلق بالسيادة على الحدود الجوية، ولا شك أنها تلتزم بما عليها من واجبات تقتضيها الاتفاقيات الدولية النازمة للملاحة الجوية، وعليه يعتبر حق فلسطين في استخدام مجالها الجوي وممارسة الملاحة الجوية، والتمتع بالسيادة الكاملة على المجال الجوي الفلسطيني الذي يعلو حدودها البرية والبحرية، من المسلمات التي لا تقبل الإنكار.

على المستوى العملي تكمن أهمية المطار في كونه البوابة الوحيدة للفضاء الجوي الذي يصعد إليه الناس قاطعين خلاله المسافات وصولاً إلى وجهتهم المبتغاة، وهو بذلك يعتبر عالماً من الأعلام الرئيسة لسيادة الدولة على مجالها الجوي، فهو بوابة الدخول

(1) فرحات، النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي، (ص:3).

(2) الجزيرة نت، كيف تنظم الاتفاقيات الدولية الطيران المدني؟، (د.ص).

(3) فرحات، النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي، (ص:4).

(4) راجع: منظمة الطيران المدني الدولي "إيكافو"، وثائق لدورة الجمعية العمومية في سنة 2007، (ص:1). راجع أيضاً: الجزيرة نت، كيف تنظم الاتفاقيات الدولية الطيران المدني؟، (د.ص).

والخروج من مجالها الجوي؛ لذا يعتبر إنشاء مطار دولي عاملاً مهماً في تكريس السيادة الفلسطينية على مجالها الجوي وحدودها الجوية، من هذا المنطلق حرص الفلسطينيون كل الحرص على حق الشعب الفلسطيني في بسط سيادته على المجال الجوي عبر إنشاء مطار فوق الأراضي الفلسطينية.

لا يخفى على أحد أن فلسطين أثناء النهضة الصناعية والتطور الحادث في المجال الجوي منتصف القرن الماضي كانت تحت سيطرة العصابات الصهيونية، لكنَّ الفلسطينيين طوال هذه الفترة لم ينسوا حقهم في السيادة على المجال الجوي، حيث ظل حلم إقامة دولة فلسطينية مستقلة تتمتع بالسيادة على الأراضي الفلسطينية وما يعلوها من مجال جوي يطاردهم، لذا حرصت منظمة التحرير الفلسطينية على أن تثار مسألة المطار الدولي في اتفاقيات أوسلو، ففي الملحق الأول من اتفاقية القاهرة 1994 أدرجت فقرة مستقلة أكدت على حق الفلسطينيين باستغلال المجال الجوي احتوت عدد من البنود تقسر ذلك الحق، أبرزها السماح بتشغيل الطائرات لاستخدامات السلطة الفلسطينية في قطاع غزة ومنطقة أريحا، ويمكن للسلطة الفلسطينية أن تُقيم فوراً وتُشغل في منطقتي غزة وأريحا مهابط مؤقتة للطائرات المروحية والثابتة الأجنحة⁽¹⁾.

لتأتي بعد ذلك اتفاقية واي ريفر 1998 التي أنهت جدلاً دام سنين عديدة حول ملامح السيادة الفلسطينية على حدودها الجوية، بنص صريح في بنده الأول يؤكد على الانتهاء من مرحلة التفاوض بين منظمة التحرير الفلسطينية والاحتلال حول قضية مطار غزة بإنجاز البروتوكول الخاص بذلك، وانتقاله من مرحلة التفاوض إلى مرحلة التطبيق الفعلي⁽²⁾.

بدوره أصدر الرئيس الفلسطيني الراحل ياسر عرفات في سبتمبر 1994 مرسوماً رئاسياً رقم (87-94) يقضي بتأسيس سلطة الطيران المدني الفلسطيني كهيئة مستقلة، وبناء مطارات وتأسيس وتشغيل الخطوط الجوية الفلسطينية، وعليه عملت السلطة الفلسطينية على تصميم جميع منشآت المطار وفقاً للمواصفات الدولية، وجرى تثبيت عضويته في مجلس المطارات العالمية (ACI) برمز دولي مستقل LVGZ، ليبدأ التشغيل الرسمي لمطار غزة الدولي يوم الثلاثاء 24 نوفمبر 1998، نظراً لأن أعمال البنية التحتية للمطار قد بدأت منذ يناير 1996، وتحقق الحلم الفلسطيني بوجود بوابة يعبرون من خلالها نحو السماء ليشتموا عبق الحرية، وأصبح المطار بوابة كل الفلسطينيين إلى العالم غادروا عبره إلى دول كثيرة وعادوا إلى فلسطين من خلاله، حتى أوقفه الاحتلال في أكتوبر عام 2000 بعد اندلاع الانتفاضة الثانية، ثم قصفه ودمره نهائياً في الرابع من سبتمبر 2001، وبذلك قام الاحتلال الصهيوني بإغلاق المجال الجوي الفلسطيني، بعد ذلك أعادت اتفاقية المعابر لسنة 2005، قضية مطار غزة إلى نقطة الصفر ولم تحمل في طياتها إلا التسوية والمماطلة المعهودة على الجانب الصهيوني وأشار البند الخاص بالمطار إلى: "تتفق الأطراف على أهمية المطار، وسوف تُستأنف المباحثات حوله. لكن وفي 26 يوليو 2006، أعاد الاحتلال الصهيوني احتلال منشآت المطار واستخدامه كقاعدة عسكرية لعملياته العسكرية ضد الفلسطينيين في قطاع غزة، حتى أضحي مطار غزة الدولي أثراً بعد عين⁽³⁾.

بذلك نجد أنه على الرغم من قطعية دلالة أحكام القانون الدولي العام تجاه أحقية الدولة الفلسطينية في بسط سيادتها على حدود مجالها الجوي، وضمان حق الشعب الفلسطيني بالتنقل من خلالها في نصوص الإعلانات الأممية وفي بنود الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، وفي قرارات الأمم المتحدة بمختلف أجهزتها ومؤسساتها، وفي الاتفاقيات الثنائية التي التزم الاحتلال الصهيوني بموجبها بتمكين الشعب الفلسطيني من السيطرة على حدوده والتنقل بحرية من خلالها وعدم التعرض لتلك الحرية؛ إلا أنه انتهك جميع ما سلف ذكره من نصوص ومواثيق ضارياً بها عرض الحائط بإغلاق المجال الجوي بشكل كامل.

النتائج:

(1) راجع الملحق الأول لاتفاقية القاهرة لعام 1994.

(2) راجع البند رقم (1) من اتفاقية واي ريفر الموقعة بتاريخ 23 أكتوبر 1998 بين السلطة الفلسطينية والاحتلال الصهيوني ضمن اتفاقيات الوضع النهائي المتعاقبة.

(3) زبون، مطار وميناء غزة في اتفاقيتي أوسلو والقاهرة الفلسطينيون حظوا بالأول ثلاث سنوات فقط والثاني لم يروه قط، (د.ص).

- كرسّت أحكام القانون الدولي السيادة الفلسطينية على الحدود بما يضمن لها كافة أشكال استخدام هذه الحدود التي يعتبر التنقل أهمها، كما أقر الاحتلال الصهيوني بالسيادة الفلسطينية على الحدود وقد ظهر ذلك في بنود اتفاقية أوسلو.
- مازال الاحتلال الصهيوني يتملص من الالتزام بأحكام القانون الدولي ويتكرر أيضاً لالتزاماته بموجب اتفاقية أوسلو تجاه السيادة الفلسطينية على الحدود.
- يغلّق الاحتلال الصهيوني المجال الجوي للأراضي الفلسطينية بشكل كامل ولا يسمح بالتنقل عبرها ولا حتى بناء مطار للملاحة الجوية، مما يطر الفلسطينيين للذهاب إلى دول الجوار واستخدام مطاراتهم.
- يغلّق الاحتلال الصهيوني الحدود البحرية للأراضي الفلسطينية بشكل كامل ولا يسمح بالتنقل عبرها ولا حتى بناء ميناء للملاحة البحرية، مما يطر الفلسطينيين للجوء إلى الكيان الصهيوني واستخدام موانئه لنقل البضائع عبرها.
- يتحكم الاحتلال الصهيوني بالحدود البرية فدولة فلسطين غير قادرة على بسط سيطرتها عليها كما أنّها عاجزة عن تنظيم تنقل أفرادها ونقل بضائعها عبرها بشكل مستقل.
- إنّ انتهاكات الاحتلال الصهيوني المستمرة للسيادة على الحدود الفلسطينية تشكل مخالفة لقواعد القانون والعرف الدولي كما أنّها تشكل في جزء منها جرائم ضد الإنسانية.
- تتيح القواعد القانونية الدولية للفلسطينيين اللجوء إلى أجهزة الأمم المتحدة ومحكمة العدل الدولية والمحكمة الجنائية الدولية من أجل إزالة التعديات الصهيونية على السيادة الفلسطينية.

التوصيات:

- ضرورة نشر الوعي القانوني حول حق الدولة الفلسطينية في بسط سيادتها على حدودها.
- توثيق انتهاك الاحتلال الصهيوني للسيادة الفلسطينية وفق أسس التوثيق القانونية والاثبات القضائي.
- فضح انتهاكات الاحتلال الصهيوني وتعريته أمام الرأي العام العالمي عبر كافة الوسائل المتاحة سيما منها وسائل الإعلام الحديث ووسائل التواصل الاجتماعي.
- خوض معركة قانونية أمام القضاء الدولي بشقيه العادي والجنائي في سبيل وقف انتهاكات الاحتلال الصهيوني لسيادة دولة فلسطين على حدودها.
- خوض معركة سياسية أمام مؤسسات الأمم المتحدة من أجل إجبار الاحتلال الصهيوني على الالتزام بقواعد القانون الدولي والالتزامات الدولية ووقف انتهاكاته بحق السيادة الفلسطينية على الحدود.
- تفعيل وسائل المقاومة الشعبية والعسكرية من أجل تفعيل السيادة الفلسطينية على الحدود لما لها من انعكاسات إيجابية حياتية تهم حياة المواطن الفلسطيني واستراتيجية تهم المشروع الوطني الفلسطيني.

المراجع:

- الأمين، أسود محمد. (2012). الحصار بين الموقف الدولي التقليدي والحديث، مجلة الحقوق، العدد الثالث.
- بتسليم. (2017، 1 يناير). قيود على حرية الحركة والتنقل-الحواجز والشوارع الممنوعة، تاريخ الإطلاع: 20 يناير 2022، الموقع: بتسليم/

https://www.btselem.org/arabic/israeli_civilians/freedom_of_movement/checkpoints_and_forbidden_roads?staffing%5B0%5D=3&location%5B0%5D=

البكري، هديل. (2019، 26 يونيو). ماهي حدود فلسطين؟، تاريخ الإطلاع: 20 يناير 2022، الموقع: موضوع/

https://mawdoo3.com/%D9%85%D8%A7_%D9%87%D9%8A_%D8%AD%D8%AF%D9%88%D8%AF_%D9%81%D9%84%D8%B3%D8%B7%D9%8A%D9%86

الجزيرة نت. (2017، 5 مايو). كم قضم الاستيطان من أرض فلسطين؟، تاريخ الإطلاع: 20 يناير 2022، الموقع: الجزيرة

نت/

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/events/2017/5/22/%D9%83%D9%85-%D9%82%D8%B6%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D9%8A%D8%B7%D8%A7%D9%86-%D9%85%D9%86-%D8%A3%D8%B1%D8%B6-%D9%81%D9%84%D8%B3%D8%B7%D9%8A%D9%86>

الجزيرة نت. (2017، 6 يونيو). كيف تنظم الاتفاقيات الدولية الطيران المدني؟، تاريخ الإطلاع: 20 يناير 2022، الموقع:

الجزيرة نت/

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/events/2017/6/6/%D9%83%D9%8A%D9%81-%D8%AA%D9%86%D8%B8%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA%D9%81%D8%A7%D9%82%D9%8A%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D9%8A%D8%B1%D8%A7%D9%86>

أبو حبله، علي. (2014، 22 سبتمبر) إعلان حكومة الاحتلال الصهيوني عن قطاع غزة منطقة عدو يتنافى مع القانون

الدولي وميثاق الأمم المتحدة، تاريخ الإطلاع: 20 يناير 2022، الموقع: دنيا الوطن/

<https://pulpit.alwatanvoice.com/articles/2014/09/22/342690.html>

الحولي، ماهر محمد وجرادة، عبد القادر صابر، (2011) العدوان الإسرائيلي على سفينة الحرية دراسة مقارنة بين الشريعة

والقانون، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد التاسع عشر، العدد الثاني.

دويدار، هاني. (1999) النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

دويك، عمار. (1998) الحركة عبر الحواجز تقرير حول تقييد حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية وقطاع غزة، رام الله:

الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن.

راضي، سمير محمد. (2009) اثار الحصار والمجزرة الصهيونية على الوضع الصحي، غزة: وزارة الصحة.

زبون، كفاح. (2014) مطار وميناء غزة في اتفاقيتي أوسلو والقاهرة الفلسطينيون حظوا بالأول ثلاث سنوات فقط والثاني لم

يروه قط، تاريخ الإطلاع: 20 يناير 2022، الموقع: الشرق الأوسط جريدة العرب الدولية/

<https://aawsat.com/home/article/156416>

شحادة، رجا وكتاب، جوناثان. (1982) الضفة الغربية وحكم القانون، بيروت: دار الكلمة للنشر.

صالح، محسن محمد. (2020) حقائق وثوابت في القضية الفلسطينية، بيروت: مركز الزيتونة للدراسات والاستشارات.

فرحات، عبد الله. (1998) النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي، مجلة الدفاع الوطني، العدد 25.

مجلس حقوق الإنسان. (2015) حالة حقوق الإنسان في الأرض الفلسطينية المحتلة بما فيها القدس الشرقية، تقرير يحمل

الرقم: A/HRC/28/45.

مجلس حقوق الإنسان. (2016) حالة حقوق الإنسان في الأرض الفلسطينية المحتلة بما فيها القدس الشرقية، تقرير صادر

عن الأمم المتحدة ويحمل الرقم: A/HRC/31/44.

محمود، محمود حجازي. (2007) الاختصاص الممتد إقليمياً والقانون الدولي، القاهرة: دار النهضة العربية.

مركز القدس لحقوق الإنسان (2022) معاناة الفلسطينيين على معبري الكرامة ورفح، رام الله: مركز القدس لحقوق الإنسان.

مركز الميزان لحقوق الإنسان. (2016) واقع الحق في حرية التنقل والحركة في قطاع غزة، غزة: مركز الميزان لحقوق

الإنسان.

مشتهي، عبد العظيم واللوح، منصور. (2015) جغرافية فلسطين الطبيعية، غزة: جامعة الأزهر.

مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية. (2009) التقرير رقم (55) حول تنفيذ اتفاق المعابر الذي يشمل المدة الزمنية " 9-22 يناير 2008، التقرير النصف أسبوعي السابع والخمسين حول اتفاقية المعابر الموقعة بتاريخ 15 نوفمبر 2005. منظمة الطيران المدني الدولي "إيكافو". (2007) وثائق لدورة الجمعية العمومية في سنة 2007. منظمة مراقبة حقوق الإنسان. (2017، 13 أبريل) القيود الإسرائيلية على دخول الحقوقيين إلى غزة وخروجهم منها، تاريخ الإطلاع: 20 يناير 2022، الموقع: H.R.W /
<https://www.hrw.org/ar/report/2017/04/03/301672>
 النحال، محمد نعمان. (2012) مدخل إلى القانون الدولي العام، ط2، غزة: حقوق النشر محفوظة للمؤلف.
 أبو هيف، علي صادق. (1900) القانون الدولي العام، الإسكندرية: منشأة المعارف.

References

- Al-Amin, A. (2012).** The Siege between the Traditional and Modern International Position (in Arabic), Al-Huquq Journal, No. 3.
- B'Tselem. (2017).** Restrictions on freedom of movement - checkpoints and prohibited streets (in Arabic), access date: January 20, 2022, website: B'Tselem
https://www.btselem.org/arabic/israeli_civilians/freedom_of_movement/checkpoints_and_forbidden_roads?staffing%5B0%5D=3&location%5B0%5D=
- Al-Bakri, H. (2019).** What are the borders of Palestine? (in Arabic), View date: January 20, 2022, website: subject/
https://mawdoo3.com/%D9%85%D8%A7_%D9%87%D9%8A_%D8%AD%D8%AF%D9%88%D8%AF_%D9%81%D9%84%D8%B3%D8%B7%D9%8A%D9%86
- Al Jazeera Net. (2017).** How much did the settlements eat from the land of Palestine? (in Arabic), View date: January 20, 2022, website: Al Jazeera Net/
<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/events/2017/5/22/%D9%83%D9%85-%D9%82%D8%B6%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D9%8A%D8%B7%D8%A7%D9%86-%D9%85%D9%86-%D8%A3%D8%B1%D8%B6-%D9%81%D9%84%D8%B3%D8%B7%D9%8A%D9%86>
- Al Jazeera Net. (2017).** How do international agreements regulate civil aviation? (in Arabic), View date: January 20, 2022, website: Al Jazeera Net/
<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/events/2017/6/6/%D9%83%D9%8A%D9%81-%D8%AA%D9%86%D8%B8%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA%D9%81%D8%A7%D9%82%D9%8A%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B7%D9%8A%D8%B1%D8%A7%D9%86>
- Abu Habla, A. (2014)** The Zionist occupation government's declaration of the Gaza Strip as an enemy zone that contradicts international law and the Charter of the United Nations (in Arabic). Accessed: January 20, 2022. Website: Donia Al-Watan/
<https://pulpit.alwatanvoice.com/articles/2014/09/22/342690.html>
- Al-Houli, M and Jarada, A. (2011)** The Israeli Aggression on the Freedom Ship (in Arabic), A Comparative Study between Sharia and Law, Islamic University Journal, Volume Nineteen, Number Two.
- Dewidar, H. (1999)** the legal system for safety and health in the field of transportation (in Arabic), Alexandria: New University House.
- Dweik, A. (1998)** Movement through Checkpoints: A Report on Restricting the Movement of Palestinians in the West Bank and Gaza Strip (in Arabic), Ramallah: The Palestinian Independent Commission for Civil Rights.
- Radi, S. (2009)** the effects of the siege and the Zionist massacre on the health situation (in Arabic), Gaza: Ministry of Health.
- zbun, k. (2014)** Gaza Airport and Port in the Oslo and Cairo Accords. The Palestinians had the first for only three years and the second they never saw (in Arabic). View date: January 20, 2022.

Location: Asharq Al-Awsat, Al-Arab International Newspaper.
<https://aawsat.com/home/article/156416>

Shehadeh, R. and Kitab, J. (1982) the West Bank and the Rule of Law (in Arabic), Beirut: Dar Al-Kalima for Publishing.

Saleh, M. (2020) Facts and Constants in the Palestinian Cause (in Arabic), Beirut: Al-Zaytouna Center for Studies and Consultations.

Farhat, A. (1998) the Legal System of Air and Space (in Arabic), National Defense Magazine, No. 25.

Human Rights Council. (2015) the situation of human rights in the Occupied Palestinian Territory (in Arabic), including East Jerusalem, Report No.: A/HRC/28/45.

Human Rights Council. (2016) The situation of human rights in the Occupied Palestinian Territory (in Arabic), including East Jerusalem, a report issued by the United Nations, bearing the number: A/HRC/31/44.

Mahmoud, M. (2007) Regional Jurisdiction and International Law (in Arabic), Cairo: Dar Al-Nahda Al-Arabiya.

Jerusalem Center for Human Rights (2022) The Suffering of Palestinians at the Karama and Rafah Crossings (in Arabic), Ramallah: Jerusalem Center for Human Rights.

Al Mezan Center for Human Rights. (2016) the reality of the right to freedom of movement and movement in the Gaza Strip (in Arabic), Gaza: Al Mezan Center for Human Rights.

Mushtaha, A. and Al-Louh, M. (2015) Physical Geography of Palestine (in Arabic), Gaza: Al-Azhar University.

United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs. (2009) Report No. (55) on the implementation of the crossings agreement that includes the time period (in Arabic) "January 9-22, 2008, the fifty-seventh bi-weekly report on the crossings agreement signed on November 15, 2005.

International Civil Aviation Organization "ICAO". (2007) Documents for the session of the General Assembly in 2007 (in Arabic).

Human Rights Watch. (2017) Israeli restrictions on human rights activists entering and leaving Gaza (in Arabic), accessed on January 20, 2022, website: H.R.W/ <https://www.hrw.org/ar/report/2017/04/03/301672>

Alnahaal, M. (2012) Introduction to Public International Law (in Arabic), 2nd edition, Gaza: copyright reserved to the author.

Abu Haif, A. (1900) Public International Law (in Arabic), Alexandria: Manshaat Al Maarif.