

מבט על, גיליון 804, 13 במרס 2016

נמל ימי בעזה – צעד לכיוון נורמליזציה?

גלעד שר ויונתן הויברגר

לנוכח החשש הגובר מכך שהכלכלה הקורסת והתסיסה הגוברת ברצועת עזה יובילו לחידוש העימות בין ישראל לחמאס, הביעו באחרונה בכירים בצה"ל ובמערכת הביטחון תמיכה בתכנית לבנות ברצועה נמל ימי, ובלבד שהפריקט יישען על הסדרי ביטחון הולמים. עד כה, למעט השרים ישראל כ"ץ ויואב גלנט, ממשלת ישראל לא ביטאה בפומבי עמדה רשמית בקשר לתכנית. נראה כי הדבר נובע משיקולים הנוגעים לאינטרסים של שחקנים אזוריים נוספים, כמו גם לסוגיות ביטחוניות. מאמר זה עוסק בכמה מן השיקולים, שראוי כי ינחו את הדיון בנושא.

הבעיה: בעקבות הפסקת האש בסיום מבצע 'צוק איתן' אמור היה להיפתח משא ומתן עקיף בין ישראל לחמאס בתיווך הרשות הפלסטינית, שיעסוק, בין היתר, בנושא הנמל הימי בעזה. תביעתו של חמאס לנמל ימי נועדה לקדם שלוש מטרות. ראשית כל, נמל פלסטיני עצמאי בעזה יוכל לספק לפלסטינים את מה שהם שואפים אליו – חופש תנועה לסחורות ולאנשים, לצד תחושה של אוטונומיה והגדרה עצמית. שנית, מדובר בהישג, שייתפס כניצחון חשוב של החמאס ויעלה את מעמדו בזירה הפלסטינית הפנימית וממילא בזירה האזורית. ולבסוף – מכיוון שמרבית המיליארדים שהובטחו לשיקומה של עזה מעולם לא הגיעו אליה, נמל יוכל להמריץ את כלכלת הרצועה, השוקעת, ולהקטין את שיעור האבטלה בה, שהוא כיום הגבוה בעולם.

לישראל יש אינטרס חזק להגיע להפסקת אש ארוכת טווח עם חמאס, ולכן היא רואה בפיתוח עזה נושא בעל חשיבות אסטרטגית. המצב ההומניטרי בעזה, בשילוב ההסתה נגד ישראל, מייצרים פצצה מתקתקת, המכוונת נגד ישראל. יחד עם זאת, גורמי הביטחון הישראליים מבינים שנמל פלסטיני בעזה ללא הסדרי ביטחון נאותים יציב איום ביטחוני ניכר על ישראל. נמל כזה יאפשר לחמאס להגדיל את מאגר הנשק שלו, לרבות טילים לטווח בינוני וארוך, מערכות להגנה אווירית וטילים נגד טנקים, ויהפוך לנתיב כניסה ויציאה עבור אנשי חמאס ושאר ארגוני טרור. על רקע שיקולים אלה יש לבחון את האינטרס המחודש בבניית נמל ימי בעזה.

הרקע: הרעיון לבנות נמל ימי בעזה נדון כבר בראשית תהליך אוסלו ושולב ב-"הצהרת העקרונות להסדרי ממשל עצמי זמניים" ("הסכם אוסלו"), שנחתמה בין ישראל לאש"ף ב-1993. שמונה חודשים מאוחר יותר, "הסכם עזה-יריחו" הוסיף ופירט את הרעיון: נקבע כי תכניות להקמת הנמל, מיקומו ושאר הנושאים הקשורים אליו ונוגעים לאינטרסים הדדיים יידונו בהמשך, במשא ומתן נוסף ובהתאם להסדרי הביטחון הנחוצים – במיוחד הסדרים הקשורים למעברים הבינלאומיים, שהמשיכו להיות בשליטת ישראל. הסכם הביניים בין ישראל לפלסטינים, שנחתם ב-1995, אישרר התחייבויות קודמות אלה.

מלכתחילה, הממסד הביטחוני בישראל הסתייג מאוד מבניית נמל פלסטיני בעזה, מחשש שהנמל ייעשה מעבר נוסף לכניסת נשק ומחבלים. לשיטתה של ממשלת ישראל, רק צה"ל מסוגל להבטיח בדיקות אפקטיביות של כלי שיט ומשלוחים הנכנסים לנמל. לפיכך, למרות שהחוזים לבניית הנמל (שתוכנן אז כנמל של הרשות הפלסטינית בפיקוח ישראל) נחתמו כבר ב-1994, המחלוקות הנמשכות סביב סידורי הביטחון וההפעלה מנעו את בנייתו בפועל. בהמשך, התכניות לנמל ימי בעזה שבו ואושרו במזכר שארם-א-שייח (1999). הבנייה הייתה אמורה להתחיל מיד, לצד הקמת מנגנוני ביטחון וביקורת מכס של אנשים וסחורות והקצאת אזור שיועד לבדיקה וביקורת. בפועל, החלו העבודות בקיץ 2000 והן היו אמורות להסתיים בתוך שנתיים. ואולם ישראל עצרה את הבנייה זמן קצר לאחר מכן, ובהמשך, בזמן האנתיפאדה השנייה (אנתיפאדת אל-אקצה), האתר הופצץ ונהרס. המדינות התורמות עצרו את מימון הפרויקט והעבודות הופסקו כליל.

למרות שישאל יצאה מעזה לחלוטין בקיץ 2005, לפני למעלה מעשור, גורמים מרכזיים בקהילה הבינלאומית עדיין מתייחסים אל הרצועה כטריטוריה המצויה תחת אחריות ישראלית. המצור הימי שהטילה ישראל על עזה מסיבות ביטחוניות ממשיך להשפיע באורח שלילי על תדמיתה של המדינה בעולם, תוך התעלמות מהעובדה שישאל מקיימת את התחייבויותיה ההומניטריות לאוכלוסייה. המצב הנוכחי בעזה ממשיך להיות בעיה ישראלית, והוא נתפס כבעייתי גם בעיני הקהילה הבינלאומית.

ומה עכשיו?

חלופות פיזיות: האם ישראל תיקח חלק במשא ומתן רציני בנוגע לבניית נמל ימי בעזה? אם תחליט הממשלה בחיוב, יהיה עליה לשקול שתי חלופות. האחת, להתיר בנייה של נמל ימי בעיר עזה עצמה, בין אם על החוף או בתוך הים; האפשרות השנייה היא לבנות נמל עבור עזה, אך לא בתוך עזה, למשל, באל-עריש שבשטח מצרים, או באשדוד, עם רציפים נפרדים לסחורות שמיועדות עבור עזה.

חמאס: אם תיושם החלופה הראשונה, חמאס עתיד לשווקה כניצחון פוליטי: נמל ימי בעזה בניהול הפלסטינים יהיה התשובה לתביעתו של חמאס לאוטונומיה. במקרה כזה תעמוד בתוקפה השאלה המרכזית, כיצד תענה תכנית כזו על הדרישות הביטחוניות של ישראל. בלי קשר לשאלה האם חמאס יסכים לפיקוח ישראלי מסוג כלשהו על הנמל, סביר שישאל לא תסתכן בשליחת כוח אדם משלה לעזה כדי לבדוק סחורות ואנשים המגיעים

לנמל דרך הים התיכון. נוסף לכך, מצב שישראל או צד שלישי מפקחים על הנמל, יתגש מן הסתם עם השאיפות של חמאס לחופש תנועה, אוטונומיה והצגת הישג פוליטי. נראה כי מעבר נוסף שיפעל במתכונת כרם שלום, למעט היותו בים – לא יספק את חמאס. יישום החלופה השנייה, של בנייה באתר שמחוץ לרצועה, תניב גם היא תוצאה דומה.

שיקולים אזוריים: קרוב לוודאי, שאחת הסיבות העיקריות לכך שההנהגה הפוליטית בישראל אינה תומכת בפומבי בתכנית הנמל הימי היא ההתנגדות המצרית. במידה מסוימת, אם כי פחותה, גם ההתנגדות של הרשות הפלסטינית לנמל בעזה מהווה שיקול. לישראל אין עניין להרגיז את מצרים, שעמה היא מתואמת בקשר להתפתחויות אזוריות, והרואה בחמאס ובטורקיה אויבים ומתנגדת לחיזוק חמאס ולתכניות של טורקיה לשיקום עזה. אף הרשות הפלסטינית אינה מרוצה מהרעיון וחוששת כי חמאס יזכה בתמיכה נוספת הודות להישג הפוליטי הניכר, שיהיה גלום בבניית נמל בעזה.

החלטה מורכבת: מדברים אלה עולה כי את הדיון על נמל ימי בעזה ראוי לנהל לאור שלושה שיקולים: ראשית כל, ההצעות לבניית נמל יצטרכו לתת מענה לצורך הדחוף של חמאס ואוכלוסיית עזה בזרימת סחורות והקלת התנועה של אנשים מתוך עזה ואליה. עם זאת, אם בסופו של יום יהפוך הנמל למעבר נוסף שייתפס בעיני הפלסטינים כסמל לכיבוש הישראלי, הרי שלא יושג שינוי מציאות של ממש. מול זאת יש לבחון מן הצד הישראלי כיצד ניתן להקים נמל עם הסדרי ביטחון הולמים, בלא שחמאס ירוויח מכך הון פוליטי משמעותי. מכאן נובע השיקול השני. על הנמל לתת מענה לחששות הביטחוניים של ישראל ושל מצרים. אם יפקח עליו צד שלישי הכשיר לכך, יהיה עליו להצטייד בטכנולוגיה הרלוונטית, במכשור ובסמכויות, שיאפשרו לו למנוע הברחה של נשק ושל חומרים וציוד כפולי-שימוש, כמו גם כניסה ויציאה של מחבלים. אולם חשוב לציין, כי בלי פיקוח פיסי גם באתרים בתוך הרצועה, שבהם נעשה שימוש בחומרי הבנייה ובחומרים כפולי-שימוש אחרים, כל הסדר ימשיך לאפשר לחמאס להסיט סחורות ליעדים צבאיים ולטרור, ולבניית מנהרות טרור. שלישית, על בניית הנמל לשלב מידה של הבנה דיפלומטית בין גורמי האזור המעורבים, כזו שתביא להפסקת אש ארוכה. לא ישראל ולא חמאס מעוניינים בסבב נוסף של עימות בזמן הקרוב. יש לעגן הסכם על הקמת נמל בהפסקת האש שהוסכמה ב-2014, עם סיום מבצע 'צוק איתן', ובהסכמה-במשתמע דאז לפתוח במשא ומתן לא-ישיר בין ישראל לחמאס.