AMAN
Transparency Palestine

ورقة بحثية حول:

مظاهر الفساد المرتبطة بإدارة الاحتلال لمعابر قطاع غزة خلال حرب الإبادة

2025

AMAN
Transparency Palestine

ورقة بحثية حول:

مظاهر الفساد المرتبطة بإدارة الاحتلال لمعابر قطاع غزة خلال حرب الإبادة

2025

يتقدم الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان) بالشكر الجزيل من الباحث د.طلال أبو ركبة لإعداده الورقة، ومن الدكتور عزمي الشعيبي وفريق العمل في ائتلاف أمان؛ لإشرافهم ومراجعتهم وتحريرهم هذه الورقة.

جميع الحقوق محفوظة للائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان).

إنّ الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان) ، قد بذل جهوداً في التحقق من المعلومات الواردة في هذه الورقة، ولا يتحمل أيّة مسؤولية تترتب على استخدام المعلومات لأغراض خارج سياق أهداف الورقة بعد نشرها.

المقدمة

شهد قطاع غزة خلال حرب الإبادة التي ما تزال قوات الاحتلال الإسرائيلي تشنّها، انتهاكات جسيمة للقانون الدولي الإنساني، من بينها فرض السيطرة الإسرائيلية الكاملة على جميع معابر القطاع الحدودية، باعتبارها إحدى أدوات الحرب المباشرة، فضلاً عن توظيفها كأداة لإدامة سياسة العقاب الجماعي ضد الشعب الفلسطيني.

يتفرد رجال الأمن الإسرائيلي بإدارة الحركة على المعابر، وهم المتحكم الوحيد بكافة العمليات الرئيسية في إدارة المعابر، بما في ذلك تحديد قوائم المغادرين من القطاع، وإدارة عملية إدخال المساعدات والبضائع التجارية والمواد الإغاثية إلى القطاع، بما يشمل منح تراخيص الاستيراد للبضائع، وأذونات إدخال المساعدات الإغاثية اللازمة للعمليات الإنسانية مثل الخيام، والبيوت المتنقلة، والوقود، وغاز الطهو، والمساعدات الغذائية وغيرها. وتُنفذ جميع هذه المهام بتفويض من الحكومة الإسرائيلية.

ضرب هؤلاء المسؤولون بعرض الحائط كافة النداءات الدولية المتزايدة لتأمين ممرات إنسانية آمنة ومستقرة لإدخال البضائع والمساعدات لسكان القطاع، ولم تُبدِ سلطات الاحتلال أيّ تغيير جوهري في سلوكها تجاه إدارة المعابر، بل واصلت العمل فيها عبر قنوات مغلقة من خلال وكلاء يحددون من يُسمح له بإدخال المساعدات ومن يُمنع من ذلك، وفقاً لنظام غير شفاف يتيح المجال لظهور شبكة من تجار الحروب المحليين والدوليين، ما أدى إلى تشويه كامل لأولويات توزيع المساعدات، وتهميش الاحتياجات الأساسية للمدنيين، بل وتحويل المساعدات نفسها إلى سلعة تُدار على أساس النفوذ والامتيازات، لا على أساس الاحتياج. كما استُخدمت سلطة المعابر لفرض قيود وعقوبات على مؤسسات العمل الإنساني المحلي والدولي، خاصة مؤسسات الأمم المتحدة، وتمّ التعامل معها كوسيلة للابتزاز والحصول على رشاوى ومصالح وامتيازات خاصة، على حساب القواعد الأساسية للقانون الدولي الإنساني.

شهدت عمليات التحكم والسيطرة من قبل سلطة المعابر، سواء من خلال الإغلاق، أو الفتح الجزئي والمحدود، ممارسات اتسمت بشبهات الفساد الإداري والأخلاقي، وتناقض كلي مع الالتزامات القانونية المترتبة على سلطة الاحتلال بموجب اتفاقية جنيف، إذ عمدت إلى تفكيك وإلغاء بنية النظام المؤسسي الذي كان معمولاً به في المعابر ما قبل حرب الإبادة، سواء المرتبطة منها بإدخال المساعدات أو البضائع أو حركة الأفراد.

مع استمرار حرب الإبادة وحالة التفكيك والضرب المنهج لأيّ بنية نظامية في السياق الفلسطيني، برزت العديد من مظاهر إساءة استخدام السلطة المرتبطة بإدارة سلطات الاحتلال لمعابر القطاع، من بينها: إساءة استخدام سلطة منح التصاريح لدخول المواد الإغاثية، والتلاعب بقوائم المساعدات، واستيفاء رسوم غير قانونية، واستغلال عدم وضوح الإجراءات في الحصول على أذونات الاستيراد الخاصة بالتجار على المعبر. ناهيك عن الاعتماد على المحسوبية والاحتكار، من خلال حصر السماح بإدخال البضائع بشركات أو تجّار دون غيرهم، تمّت التوصية بهم من قبل ضباط الجيش والأمن.

تناقش الورقة، من خلال التحليل، العمليات الرئيسية في معابر قطاع غزة بعد خضوعها لإدارة سلطات الاحتلال، إضافة إلى مظاهر الفساد المرتبطة بإدارة الاحتلال للمعابر، بوصفه السلطة القائمة بالاحتلال وفقاً لاتفاقية جنيف الرابعة، وبالاستناد إلى القرارات الدولية التي تعتبر قطاع غزة والضفة الغربية مناطق محتلة تنطبق عليها الاتفاقية. كما تسعى الورقة إلى التعرف على أثر ذلك في واقع الفساد ومكافحته على الصعيد الوطني.

تهدف الورقة إلى إبراز مظاهر الفساد البنيوي والمؤسسي في إدارة الاحتلال للمعابر خلال حرب الإبادة الإسرائيلية، التي وفرت أرضية خصبة لتلك الممارسات غير النزيهة، وتحليل انعكاسها على الجهود الوطنية لمكافحة الفساد.

تستند الورقة إلى المنهج الوصفي التحليلي في دراسة الظاهرة وتتبعها، باعتباره الأكثر ملاءمة لتتبع التحولات والتغيرات التي طرأت على معابر القطاع عقب الهيمنة والتحكم الإسرائيلي. وتعتمد الورقة على تحليل البيانات والتقارير المحلية والدولية ذات العلاقة، إلى جانب إجراء مقابلات معمقة مع المختصين والجهات المعنية بعمل المعابر.

خلفية عامة عن معابر قطاع غزة

عمدت إسرائيل إلى فرض حصار شامل على قطاع غزة، ووضعت سلسلة من العوائق أمام حركة الأفراد والبضائع على معابره التي تتحكم بها، مستخدمة سلطة المعابر التي يديرها الحكم العسكري، إضافة إلى التحكم بمسارات الحياة اليومية للفلسطينيين، وحولت بذلك القطاع إلى ما يشبه مصيدة لا فكاك منها إلا بإرادة مسؤولي سلطة المعابر العسكرية الإسرائيلية المنفردة وبقرار منها، دون أيّ اعتبار لالتزاماتها الدولية، أو مساءلتها أمام المواطنين.

قبل السابع من تشرين الأول/أكتوبر 2023، مثّلت المعابر – وخصوصاً معبر كرم أبو سالم ومعبر بيت حانون (إيرز) – نقاط التحكم الرئيسية في تدفق البضائع والوقود والمساعدات الإنسانية، إلى جانب تنظيم حركة المرضى والعمال من خلال احتكار إصدار تصاريح المرور. وأظهر هذا الواقع أنّ منظومة إدارة عمل هذه السلطة في المعابر كانت محكومة بشبكة معقدة من الإجراءات التعسفية والابتزازية، بدءاً بالتحكم في عدد الشاحنات، ونوعية المواد المُدخلة المسموح بإدخالها أو كميتها، وصولاً إلى فرض آليات بالغة التعقيد للحصول على التصاريح، بما يسمح باستخدام «الاحتياج الإنساني» كورقة ابتزاز مالي أمني[1].

في الوقت الحالي، تُغلق سلطات الاحتلال أربعة من أصل ستة معابر في قطاع غزة، فيما تُبقي على معبرَيْن يعملان هما: معبر بيت حانون «إيرز»، ومعبر كرم أبو سالم، بينما أغلقت منذ العام 2007، المعبرَيْن اللذَيْن يربطان القطاع مع مصر، وهما معبر رفح ومعبر بوابة صلاح الدين[2]، وقد وفر لها غياب الرقابة الدولية المستقلة على حركة المعابر، الحرية المطلقة في إدارتها بعيداً عن أي مساءلة[3]. ويمكن تصنيف تلك الآليات على النحو التالي:

1. استغلال السلطة القائمة بالاحتلال التحكم التام بالمعابر التجارية والرئيسية لتحقيق مصالح خاصة على حساب مصلحة المواطنين:

يتمّ ذلك بالادعاء وتبرير السيطرة وإجراء الفحص الأمني الكامل والشامل للشاحنات من خلال أنظمة إلكترونية، كما هو الحال في معبر كرم أبو سالم، وغالباً ما يستغل بعض مسؤولي المعبر هذه السلطة لتحديد نوع أو كمية السلع المسموح بإدخالها أو منعها، خاصة الإجراءات التي تؤدي إلى تعطيل أو منع دخول مواد البناء، والمعدات الإلكترونية، وبعض المواد الطبية.
كما أتاح هذا التحكم فرض نظام الحصص وفق معايير غير شفافة يحددها أحد مسؤولي سلطة الاحتلال أو جهاز الاستخبارات، دون وجود رقابة ملزمة محلية أو دولية.

2. إخضاع الحركة للأذونات الأمنية:

لا يُسمح للأفراد سواء كانوا مرضى أو تجاراً، ولا للبضائع بالدخول أو الخروج إلا بعد الحصول على موافقات أمنية مشروطة، الأمر الذي يتيح للضابط المسؤول إمكانية المساومة والابتزاز المالي، أو طلب معلومات مقابل منح الإذن، أو استخدام الأذونات كأداة ابتزاز سياسي.

3. نظام الرقابة الغامض والتنسيق المشروط:

لا يوجد نظام شفاف أو موحد لنشر المعلومات أو الإجراءات التي تحدد الممنوع والمسموح. كما تخضع كل حركة داخل المعابر لسلطة أحد ضباط الأمن الإسرائيلي الذين لا يخضعون للمساءلة من أيّ جهة فلسطينية أو دولية عن قراراتهم. وقد ازدادت هذه المظاهر تعقيداً وقسوة خلال حرب الإبادة الإسرائيلية الحالية على قطاع غزة.

---

1 Gisha – Legal Center for Freedom of Movement (2022), Separating Land, Connecting Control: Israeli Restrictions on Movement at Gaza Crossings.
2 إياد دويكات، «معابر قطاع غزة: مفاتيح الفرج المفقود» 2024، سلسلة التقارير الخاصة رقم (126)، الهيئة المستقلة لحقوق الإنسان، رام الله، ص 19.
3 حسام يونس، «إسرائيل ورسم خارطة جديدة لقطاع غزة قراءة في أدوات السيطرة وإعادة التشكيل»، 2024، مركز السلام للدراسات الاستراتيجية، https://2u.pw/HCNz5hKn.

العمليات الرئيسية في إدارة المعابر بعد سيطرة الاحتلال الإسرائيلي:

سعت سلطات الاحتلال الإسرائيلي، بصفتها سلطة عسكرية، إلى فرض سيطرتها الكاملة على حركة الدخول والخروج من قطاع غزة، وذلك من خلال تكريس هيمنتها المطلقة على مفاصل الحركة من وإلى القطاع.

وفي السنة الأخيرة، اقتصرت العمليات الرئيسية في إدارة معابر قطاع غزة على إدخال انتقائي للبضائع والمساعدات، والسماح بالسفر لعدد محدود من الأفراد، خصوصاً الجرحى، وحملة الجنسيات الأجنبية، سواء من خلال مطار رامون، أو عبر المرور نحو الأردن. كما اقتصر الدخول والخروج على عدد محدود من موظفي الإغاثة الدولية العاملين في قطاع غزة[4].

من جهة ثانية، ترفض سلطات الاحتلال التعاون مع الجهات التمثيلية المنتخبة مثل الغرفة التجارية، ومسؤولي الارتباط، ولا تعترف بإجراءات استصدار رخص الاستيراد عبر وزارة الاقتصاد. وعوضاً عن ذلك، فهي تعتمد على نظام إلكتروني خاص، تحدد من خلاله التجار المسموح لهم بتقديم طلبات استيراد، إلى جانب الشركة المورّدة، ليقوم المسؤول الإسرائيلي لاحقاً بالموافقة أو الرفض بشأن إدخال البضائع[5].

لكنّ سلطات الاحتلال حصرت امتياز الحصول على «التنسيق» بتجار محددين في قطاع غزة، لا يتجاوز عددهم 5 تجار، ويُمنح هؤلاء تصاريح استيراد لمختلف أنواع البضائع، بما في ذلك السلع التي لا تقع ضمن إطار اختصاصهم، ما دامت مدرجة ضمن قائمة البضائع المسموح بدخولها. وبناءً على ذلك بات الاقتصاد في غزة محتكراً لمصالح فئة محدودة من التجار بموافقة الاحتلال[6]، على حساب المصلحة العامة.

تمارس سلطات الاحتلال الإسرائيلي التحكم في حركة البضائع على المعابر في قطاع غزة دون إعلان أي معايير واضحة أو آليات لاختيار الشركات المسموح لها بالاستيراد أو التصدير، وهي: عزو عقل، والسقا وخضري، والطويل، ونجم، والخزندار (بترول غزة)[7].

أما على مستوى نقل البضائع من المعبر إلى داخل القطاع، فقد منحت سلطات الاحتلال الإسرائيلي امتياز النقل لشركة «منهل شحيبر للنقل»، لتفريغ الحمولات من الشاحنات الإسرائيلية على معبر كرم أبو سالم، ونقلها إلى داخل القطاع، من دون الإعلان عن أي مناقصة أو فتح باب التنافس بين الشركات المؤهلة. وقد استعانت شركة شحيبر بدورها بمجموعة من شركات النقل التي تعمل تحت إداراتها، وهي: شركة الشرافي، والعجلة، وسليم للنقل، وجميعها شركات عائلية[8]، تمّ اختيارها بلا منافسة أو مسابقة أو إعلان للمعايير التي تمّ الاستناد إليها.

تجدر الإشارة إلى أنّ شركة شحيبر للنقل كانت، قبل حرب الإبادة، تعمل على تفريغ الحمولات على المعبر من الجانب الإسرائيلي فقط، تاركة للشركات الأخرى حق التنافس على نقل البضائع إلى داخل القطاع، وخلال الحرب أصبحت الشركة تحتكر حق نقل البضائع والمساعدات إلى داخل القطاع[9]، ما أفضى إلى احتكار لعملية النقل، وأسهم في رفع أسعار النقل إلى مستويات غير منطقية وجنونية، كما انعكس هذا الارتفاع مباشرة على أسعار السلع والمواد الأساسية على المواطن في قطاع غزة.

كما برزت فجأة خلال الحرب شركة Move One[10] ، وهي شركة خدمات لوجستية أمريكية مقرها الرئيسي في دبي، وحصلت هي الأخرى على امتياز لنقل المساعدات إلى داخل قطاع غزة، دون أي معايير واضحة لاختيارها من قبل سلطات الاحتلال.

---

4 عائد أبو رمضان: مدير الغرفة التجارية بغزة، مقابلة شخصية بتاريخ 2025/5/7.
5 المرجع السابق.
6 أحمد الطناني، مرجع سابق.
7 المرجع السابق.
8 محمد الشرافي، عضو مجلس إدارة، شركة الشرافي للنقل، مقابلة شخصية بتاريخ 2025/5/5.
9 المرجع السابق.
10 https://www.moveoneinc.com/.

شركات الشحن العاملة في قطاع غزة فوجئت بحصول هذه الشركة على حقوق النقل والشحن، دون أيّ وضوح أو تفسير لمعايير أو آليات الاختيار، خاصة بعد قيام تلك الشركة بتوقيع عقود قهرية خلافاً للقانون، مع بعض شركات النقل التي تختارها بتوجيه من سلطات احتلال المعابر، من داخل غزة لنقل البضائع بمبالغ مرتفعة جداً، بلغت 22 ألف شيقل للشاحنة الواحدة، في حين تتعاقد تلك الشركات مع سائقي الشاحنات وشاحناتهم بمبلغ 17 ألف شيقل للنقلة الواحدة[11]. كما استغلت الشركة سلطتها في إبرام اتفاقيات مع العديد من المؤسسات الدولية الإغاثية العاملة في قطاع غزة لنقل المساعدات إلى مخازنها داخل القطاع، مثل برنامج الغذاء العالمي، واليونيسيف، وغيرها.

وكما هو واضح، فإنّه منذ السيطرة الإسرائيلية على كافة معابر القطاع، لا توجد أيّ آليات واضحة أو شفافة أو معلنة لشروط الحصول على أذونات الاستيراد وإدخال البضائع أو المساعدات إلى قطاع غزة، ولا تقدم سلطات الاحتلال أيّ تقارير حول أعمالها، وخطط عملها في المعابر وإدارتها لها، وتشتكي الغرفة التجارية في غزة من عدم وضوح الإجراءات والضبابية التي تتعمدها هذه السلطة القائمة بالاحتلال في إعطاء الامتيازات لشركات دون أخرى[12].

أما على مستوى دخول الأفراد وخروجهم عبر المعابر التي تسيطر عليها السلطة القائمة بالاحتلال، فمنذ سيطرة الاحتلال الإسرائيلي على معبر رفح في أيار/مايو 2024، لا توجد آلية واضحة لخروج الأفراد أو دخولهم، سوى تلك المتعلقة بالموظفين الدوليين العاملين بالمؤسسات الإغاثية الدولية، الذين يتمّ منحهم تصاريح الدخول والمغادرة من خلال التنسيق مع مسؤول الاتصال في تلك المؤسسات، وبعد إجراء الفحص الأمني لهم.

أما على مستوى المواطنين الفلسطينيين، فلا يتم السماح لهم بالحركة باستثناء البعض منهم، مع استثناء حملة الجنسيات الأجنبية، في حال التنسيق لهم من قبل سفاراتهم في تل أبيب وبالتنسيق مع الصليب الأحمر لنقلهم عبر معبر كرم أبو سالم باتجاه الأراضي الأردنية، ومن هناك يتم نقلهم حسب الدولة صاحبة الجنسية. وتمّ في بعض الحالات خروج عدد من المرضى والمصابين، بعد التنسيق لهم من خلال منظمة الصحة العالمية، وتمّ نقلهم إلى الدول المستضيفة لهم للعلاج.

ويمكن إجمال العمليات الرئيسية في إدارة الاحتلال لمعابر قطاع غزة في النقاط التالية:

- تقييد حركة المواطنين على المعابر من قبل سلطات الاحتلال دون مبرر أمني، ما يحلق الضرر بالمواطنين، خلافاً لأحكام اتفاقية جنيف التي تفرض التزامات على السلطة القائمة بالاحتلال أثناء الحرب. ويتمّ هذا التقييد من خلال التحكم، الذي يأتي ضمن استراتيجية محسوبة للضغط على السكان، وليس مجرد قرار ناتج عن اجتياح أمني، ما يؤدي إلى عزل القطاع لوجستياً وأمنياً، بهدف إضعاف الإدارة المحلية وزعزعة الاستقرار الاجتماعي[13].
- **فرض إجراءات تفتيش أمنية تعجيزية:** تعد هذه الإجراءات من ممارسات إدارة السلطة القائمة بالاحتلال لمعابر القطاع، وتهدف إلى إخضاع دخول المساعدات الإنسانية والإمدادات الطبية لإجراءات المنع بهدف تجويع السكان، مع تبرير هذه الإجراءات المعقدة بذريعة الأمن، إضافة إلى منع إدخال العديد من المستلزمات الطبية والأدوية والاحتياجات الخاصة بالنساء والأطفال[14].
- شجعت سياسة سلطات الاحتلال في إدارة المعابر نشوء وانتشار شريحة من تجار الحروب، وزيادة أرباحهم على حساب المصلحة العامة للمواطنين وخاصة الفئات المهمشة. كما فتحت المجال أمام انتشار الفساد والمحسوبيات، ما فاقم الأزمة الإنسانية عوضاً عن التخفيف منها[15].

وتعتبر ظاهرة بيع تنسيقات المساعدات أحد الشواهد الحية على سياسة سلطات الاحتلال وتأثيرها في العمل الإنساني، إذ تعزز هذه الظاهرة شبكة أعمال بعض كبار التجار ومسؤولي بعض المؤسسات الدولية من خلال تبادل وتسهيل تقديم خدمات نقل وتخزين البضائع والمساعدات مقابل الحصول على التنسيق، ما جعل هذه الأطراف القوة التجارية المسيطرة على مختلف مناحي الحياة في القطاع، بموجب الامتيازات الحصرية الممنوحة لهم من قبل سلطات الاحتلال الإسرائيلية، ما يمنحهم القدرة على التحكم بسعر ونوعية وكمية السلع الواصلة إلى المواطنين في أي وقت[16].

---

11 المرجع السابق.

12 عائد أبو رمضان، مرجع سابق.

13 مجد ستوم، «إغلاق المعابر: وجه آخر للعقاب الجماعي وأزمة لا تنتهي»، 2025، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، https://www.palestine-studies.org/ar/node/1657137.

14 https://www.btselem.org/arabic/gaza_strip

15 أمجد الشوا، مدير شبكة المنظمات الأهلية، مقابلة شخصية، بتاريخ 2025/5/13.

16 محمد أبو جياب، «بيع «تنسيق المساعدات» سلاح إسرائيل الفتاك ضد الفلسطينيين في غزة»، 2025، ائتلاف أمان، https://www.aman-palestine.org/media-center/28661.html?fbclid=IwY2xjawKQEZ9leHRuA2FlbQIxMABicmlkETFia0pCN2lybXFvOEVrYzdsAR5lssYyEjN36pZYC1-IOUAO3zIelXJV6c2Y-8uroqApksDnIraSuqHOek-Gog_aem_-K1TasVHE6_5XXX6t845Jg

- إدارة انتقائية لدخول البضائع والمساعدات: اتّبعت إسرائيل في إدارتها للمعابر سياسة انتقائية مبنية على أولويات غامضة أو خاضعة لحسابات سياسية وأمنية بحتة، دون تقديم أي إيضاحات حول المعايير والآليات المعمول بها في إدخال البضائع أو المساعدات إلى قطاع غزة.
- عدم وضوح الإجراءات المتبعة في منح أذونات الاستيراد والإدخال: واجهت المؤسسات الإغاثية المحلية والدولية حالة من الغموض التام فيما يخص آلية تقديم ومتابعة طلبات الاستيراد، سواء للمساعدات أو المعدات. إذ لم تصدر سلطة الاحتلال أيّ دليل إجرائي واضح أو نموذج موحد لطلب التصاريح، بل أُجبر المورّدون على التعامل مع وسطاء أو جهات غير رسمية، ما أفسح المجال أمام احتكار العملية من قبل شركات محددة مرتبطة بأجندات معينة أو ذات علاقات خاصة مع سلطات الاحتلال الإسرائيلي.

وأفاد تقرير مشترك صادر عن منظمة "Human Rights Watch" مركز الميزان لحقوق الإنسان (يناير 2024)، أنّه تمّ رفض أو عدم الرد على أكثر من 60% من الطلبات المقدمة من قبل جمعيات إنسانية، دون توضيح الأسباب أو إتاحة حق الاعتراض. كما أشار التقرير إلى أنّ بعض المورّدين اضطُروا إلى دفع «رسوم غير رسمية» عبر وسطاء من أجل تسريع أو ضمان إدخال الشحنات، ما يمثل صورة واضحة للابتزاز الإداري[17].

توليد مظاهر الفساد:

أدت سيطرة سلطات الاحتلال على معابر قطاع غزة وإدارتها إلى تنامي مظاهر متعددة للفساد، وأسهمت في خلق بيئة فاسدة ومعقدة يسودها الابتزاز الداخلي والخارجي، من خلال توفير أرضية خصبة للرشوة والابتزاز في السياق الغزي، الأمر الذي أدى إلى تشوهات اقتصادية، وإفساد ممنهج لبيئة العمل الإنساني في القطاع، يمكن رصدها في المظاهر التالية:

1. **نشوء شبكات فساد:** أسهمت السياسة المتعمدة التي سعى الاحتلال إلى تثبيتها في السياق الفلسطيني، والناجمة عن إغلاق المعابر والقيود المشددة على حركة إدخال البضائع والمساعدات، إلى نشوء شبكات فساد منظمة مرتبطة بعمليات النقل وشحن البضائع إلى قطاع غزة، إذ قامت إسرائيل وحدها بتحديد التجار أصحاب الحق الحصري في إدخال البضائع إلى القطاع، الأمر الذي أدى بدوره إلى بروز ظاهرة احتكار السلع والبضائع في القطاع من قبل هؤلاء التجار، ورفع أسعارها بشكل خيالي.

كما دفع هذا الاحتكار بقية التجار في قطاع غزة إلى دفع عمولات (أتوات) لهؤلاء التجار لمساعدتهم في إدخال بضائعهم من المعبر. ويشير مدير الغرفة التجارية في غزة عائد أبو رمضان إلى أنّ قيمة المبالغ التي دُفعت كعمولات لهؤلاء التجار بلغت نحو (330) مليون دولار أمريكي، دُفعت لتنسيق إدخال البضائع إلى قطاع غزة[18].

ويشير الباحث أحمد الطناني، إلى أن «تجار الحروب» كانوا دائماً إحدى أبرز الأدوات التي استثمر فيها الاحتلال، بهدف إعادة تشكيل طبقة المال والأعمال في قطاع غزة. فمن خلالهم سعت «إسرائيل» إلى إحلال مجموعة محددة من رجال الأعمال ليشكلوا القوة الاقتصادية المسيطرة في القطاع، مستفيدين من الامتيازات الحصرية الممنوحة لهم، ما جعلهم المتحكمين الرئيسيين في السوق[19].

2. **تنامي مظاهر الواسطة والمحسوبية:** أسهم التعاقد الحصري مع بعض شركات النقل والشحن التي أُتيح لها الحق الحصري في نقل البضائع والمساعدات إلى داخل القطاع، في زيادة ظاهرة الواسطة والمحسوبية في عمليات النقل والشحن[20]، خاصة مع كون هذه الشركات في أصلها غير منظمة بقانون، بالإضافة إلى طبيعة تكوينها العائلي أو القبلي.

3. **بروز الاختلاس المالي وسوء استخدام الأموال:** أدت إجراءات الحماية المطلوبة لإدخال المساعدات، إلى خلق بيئة خصبة لاختلاس تلك المساعدات وسرقتها وتسريبها إلى الأسواق. فقد شجع الواقع الأمني الهش الذي فرضه الاحتلال الإسرائيلي خلال حرب الإبادة، إلى جانب غياب أجهزة الحماية والأمن، على دفع مبالغ طائلة لحماية المساعدات من قبل شركات أمنية غير منظمة قانونياً، وهي في جوهرها شركات أمن عائلية، شجعت على سرقة المساعدات، وبيعها في الأسواق لاحقاً.

---

17 https://www.hrw.org/ar/report/2024/11/14/389665

18 عائد أبو رمضان، مرجع سابق.

19 أحمد الطناني، «الاستثمار الإسرائيلي في تجار الحرب: من يربح من جوع غزة؟»، 2025، https://www.noonpost.com/266701/amp/?utm_source=chatgpt.com

20 عبد الله شرشرة، باحث حقوقي، مقابلة شخصية، بتاريخ 2025/5/6.

4. **ضعف المعرفة الحقيقة بحجم المساعدات وأنواعها نتيجة انعدام الشفافية:** وذلك بسبب انعدام الشفافية في سياسة إدارة المعابر، وعدم نشر المعايير والآليات المتبعة في إدخال البضائع والمساعدات إلى قطاع غزة، وعدم نشر أيّ تقارير دورية حول عمل المعابر، توضح الكميات والأنواع التي دخلت إلى القطاع، ما صعّب من جهود التخطيط الفعال لتوزيع المساعدات، وأتاح المجال للتلاعب وسوء الاستخدام.

5. **غياب آليات الرقابة الفعالة:** وهو ما يُعد من أبرز الإشكاليات التي تفاقمت خلال الحرب، نتيجة تعمّد سلطات الاحتلال الإسرائيلي تغييب أي جهة رقابية فلسطينية، تتولى تنظيم وتوثيق عمليات الدخول والخروج عبر المعابر، إذ لا تتوفر أيّ قواعد مكتوبة تُلزم سلطات الاحتلال أو الشركاء المحليين والدوليين بمعايير واضحة فيما يخص أولويات إدخال البضائع أو المساعدات، الأمر الذي أدى إلى خلق بيئة خصبة للارتجال، والمحاباة، والتمييز في تقديم الخدمة. وتشير الغرفة التجارية في غزة إلى أنّ عملية إدخال البضائع للقطاع تتمّ وفقاً لرغبة التجار، وليس حسب احتياجات السوق وأولويات المجتمع الغزي، في ظل غياب أيّ معايير أو آليات شفافة يتمّ اتباعها في عمليات إدخال البضائع والمساعدات[21].

6. **تنامي ظاهرة الرشاوى وسوء استخدام المال العام:** إذ أدى عدم وجود جهة فلسطينية منظمة للعلاقة بين التجار والمؤسسات الدولية إلى إتاحة الفرصة لبعض السماسرة للتلاعب وقبول الرشاوى من قبل العاملين في مجال النقل[22].

ختاماً، يمكن القول إنّ هذه المظاهر والممارسات التي تشكلت في ظل إدارة الاحتلال لمعابر قطاع غزة قد أدت إلى هندسة بيئة متعددة الأوجه من الفساد، تداخلت فيها مختلف العوامل لتكوين شبكات فساد معقدة يصعب تفكيكها في السياق الفلسطيني.

الاحتلال كمؤسسة فساد في إدارة المعابر:

لا يقتصر الفساد في إدارة المعابر في قطاع غزة على قيام سلطات الاحتلال بتكريس وتعزيز مظاهر الفساد التي تم عرضها في هذا التقرير، بل يتجاوز ذلك ليتحول بذاته إلى مؤسسة سلطوية، تحتكر عملية التحكم والسيطرة في جوهر وطبيعة القرار، مع غياب القواعد القانونية والشفافية في عمليات إدارة المعابر، وعدم وجود جهة رسمية أو مجتمعية للمساءلة، الأمر الذي وفر بيئة خصبة لاستغلال السلطة من قبل العديد من ضباط وجنود الاحتلال للحصول على رشاوى. وأشارت العديد من التقارير الحقوقية والدولية إلى تلقي الضباط رشاوى في إطار عملهم في المعابر، كما سبق أن أكّد مكتب التحقيقات الإسرائيلية Ynet، أنّ ضباطاً إسرائيليين أقدموا على تلقي رشاوى تتعلق بعمليات تهريب وإدخال غير قانونية[23].

ويوضح مدير الغرفة التجارية في قطاع غزة، أن لا أحد يمتلك معلومات دقيقة حول آليات ومعايير اختيار التجار وشركات النقل، مشيراً إلى أنّ بعض التجار يرضخون لعمليات ابتزاز كبير، ويُرغمون في كثير من الأحيان على دفع رشاوى لجهات وسيطة ذات نفوذ تؤثر في قرار سلطات الاحتلال، بعض هذه الجهات موجود خارج قطاع غزة في الضفة الغربية، أو حتى داخل إسرائيل، حيث يعملون كسماسرة لسلطة الاحتلال مقابل عمولات كبيرة لإدخال بضائع من الجانب الإسرائيلي أو تسريع عملية إدخالها[24].

21 عائد أبو رمضان، مرجع سابق.
22 المرجع السابق.
23 Alexander Fulbright: « 5 soldiers arrested for taking bribes to let Palestinians into Israel illegally», 8 February 2017, https://www.timesofisrael.com/5-soldiers-arrested-for-taking-bribes-to-let-palestinians-into-israel-illegally/?utm_source=chatgpt.com
24 عائد أبو رمضان، مرجع سابق.

الخلاصة والاستنتاجات:

عمدت سلطات الاحتلال الإسرائيلي إلى توظيف سلطتها المطلقة على كافة معابر قطاع غزة، كإحدى الأدوات المركزية في سياق الإبادة المنهجة التي تمارسها في قطاع غزة، وذلك من خلال التحكم الكامل في حياة الفلسطينيين، ليس فقط عبر الحصار، بل أيضاً من خلال فرض نظام معقد غير شفاف تتخلله مظاهر بنيوية من الفساد والاستغلال. وتتجلى هذه المظاهر في الطريقة التي يُدار بها دخول المساعدات والبضائع وحركة الأفراد، وتمارس من خلالها أشكال مختلفة من الابتزاز السياسي والاقتصادي، ما يفاقم أزمات سكان القطاع عوضاً عن معالجتها. ويمكن رصد النتائج التي توصلت إليها الورقة على النحو التالي:

- تستخدم سلطة الاحتلال المعابر كأداة للضغط السياسي على السكان، حيث تقرر منح أو منع التصاريح وأذونات استيراد البضائع والمساعدات الإنسانية وفق اعتبارات أمنية وانتقائية، تُوظّف لتحقيق أهداف الاحتلال الأمنية، عوضاً عن الاستجابة الإنسانية الفعلية للاحتياجات الفلسطينية.

- تفتقر آلية إدخال المساعدات والبضائع إلى الشفافية ووضوح المعايير، إذ يتمّ السماح بإدخالها بطريقة انتقائية وبناءً على رغبات التجار وليس استناداً إلى احتياجات المواطن الفلسطيني. الأمر الذي أنتج خللاً في أولويات إدخال المساعدات وغياب العدالة في توزيعها، ما أتاح المجال أمام تنامي مظاهر الاستغلال والفساد في عمليات الإدارة والتوزيع.

- احتكار احتياجات السكان كورقة مساومة، إذ عمدت سلطات الاحتلال إلى توظيف حاجات السكان الأساسية (كالدواء، والغذاء، والوقود) كوسيلة للمقايضة السياسية، ما حوّل الاحتياج الإنساني إلى أداة ابتزاز تمكّن الاحتلال من تعزيز تحكمه، وهو ما يتناقض مع المبادئ الإنسانية وأحكام القانون الدولي.

- تتعمد السياسات الإسرائيلية تفريغ المؤسسات الفلسطينية من دورها في إدارة المعابر، سواء على مستوى التنسيق أو الرقابة أو الإشراف المباشر، الأمر الذي يعزز حالة اللايقين المؤسسي، ويضعف قدرة السلطة أو الجهات الفاعلة على مكافحة الفساد أو بناء نموذج حكم نزيه وشفاف.

- رسّخت سلطات الاحتلال من خلال إداراتها للمعابر، سلوكيات قائمة على «التحايل» عوضاً عن احترام القانون، ما أنتج نموذجاً إدارياً غير قابل للإصلاح البنيوي في ظل الاحتلال.

- أدت سيطرة الاحتلال على المعابر إلى تقويض القدرات الفلسطينية في مجال مكافحة الفساد، وتوجيه ضربة موجعة لمنظومة النزاهة والشفافية ومكافحة الفساد على المستوى الوطني.

التوصيات والاستراتيجيات والإجراءات الوطنية المطلوبة للحد من مخاطر الفساد الناجمة عن إدارة الاحتلال لمعابر قطاع غزة:

أولاً: على المستوى الدولي

تتطلب مكافحة فساد سلطات الاحتلال في إدارة حركة مرور البضائع أو المساعدات أو الأفراد – خاصة المرضى منهم – تبني آليات رقابة فعالة تضمن شفافية عمل السلطة القائمة بالاحتلال، ورصد الممارسات المخالفة لأحكام اتفاقية جنيف الرابعة، بهدف مساءلة الاحتلال دولياً، وفضح الانتهاكات عبر أدوات ضغط متعددة، بما فيها الحملات الإعلامية القوية، لردع سلطات الاحتلال وثنيها عن استخدام المعابر كأداة للابتزاز السياسي والتمييز. ويمكن تحقيق ذلك من خلال:

1. تشكيل آلية رقابة دولية دائمة، بإشراف الأمم المتحدة أو اللجنة الدولية للصليب الأحمر، لمتابعة سير العمل في معابر قطاع غزة، وضمان عدم استخدامها كأداة للإذلال الجماعي، أو الابتزاز الأمني، أو التلاعب بالمساعدات الإنسانية.
2. الضغط من أجل تفعيل آلية محايدة لتدقيق دخول المساعدات والبضائع، بما يشمل إصدار ونشر تقارير فصلية شفافة توضح حجم المساعدات ونوعيتها، ومعايير الرفض أو التأخير.
3. توظيف جهود المناصرة على المستوى الدولي، لرصد وتوثيق ممارسات الاحتلال المخالفة للقانون الدولي، والعمل على ملاحقته دولياً أمام الجهات ذات العلاقة.
4. إدانة الممارسات الإسرائيلية المتمثلة في رفض أو إبطاء منح التصاريح للعاملين الإنسانيين الدوليين والفلسطينيين، وتقديم شكاوى رسمية إلى مجلس حقوق الإنسان بشأن هذه الانتهاكات.
5. إدراج ممارسات الاحتلال في إدارة المعابر ضمن التحقيقات الجارية أمام محكمة الجنايات الدولية، باعتبارها جزءاً من سياسة العقاب الجماعي المنهجة التي تمارسها سلطات الاحتلال.
6. دعم توثيق جرائم الفساد والابتزاز الإنساني في المعابر من خلال تمويل إعداد تقارير بحثية وقانونية مستقلة، وإتاحة نتائجها أمام الهيئات الأممية المختصة.

ثانياً: على المستوى المحلي

تتطلب مواجهة مظاهر الفساد المستشرية جراء السيطرة الإسرائيلية الكاملة على معابر قطاع غزة، تضافر جهود الكل الوطني الفلسطيني، بما يشمل المؤسسات الرسمية أو غير الرسمية، إضافة إلى تعزيز ثقافة مجتمعية متكاملة، لبناء رأي عام عقلاني قادر على التصدي لمحاولات التفكيك الإسرائيلي لقيم وبنى المجتمع الفلسطيني، وفي مقدمتها قيم النزاهة والمساءلة والشفافية ومكافحة كافة شبهات الفساد. ويستدعي تحقيق ذلك، وضع خطة وطنية شاملة، تُبنى على تنسيق فعال بين القطاعات المختلفة في السياق الفلسطيني، تكون على النحو التالي:

- **تفعيل رصد حركة البضائع والأفراد على المعابر:** وذلك من خلال إنشاء غرفة تجارية صناعية زراعية، تكون مسؤولة عن توثيق حركة البضائع والمساعدات الإنسانية، وجمع المعلومات من التجار والمؤسسات، وتقديم تقارير فصلية علنية. وتشمل مهام هذه الغرفة ما يلي:
  - **بناء قاعدة بيانات موحدة ومفتوحة** تضم أسماء التجار والشركات الحاصلة على تصاريح استيراد، وأنواع وكميات البضائع المدخلة، وتوقيت دخولها، وتكون متاحة للمراجعة من قبل الجهات الرقابية ومؤسسات المجتمع المدني.
  - **تطوير قائمة معايير دقيقة** لتحديد الأولويات الإنسانية والاقتصادية، تُعتمد كمرجعية في التعامل مع الاحتلال والمنظمات الدولية، بهدف منع التلاعب وتجنب «الانتقائية السياسية».
  - **اعتماد نموذج فلسطيني موحد** مقدم إلى سلطات الاحتلال لإدارة المعابر، يكون مكتوباً وموثقاً لطلبات إدخال البضائع والمساعدات، ويتضمن توقيع الجهة الطالبة، ونوع الحمولة، ومصدرها، والمستفيد النهائي منها، مع تمكين الغرفة التجارية الصناعية الزراعية من رصد العمليات وتوثيقها.
  - **إنشاء قائمة سوداء** بأسماء التجار المخالفين لمعايير وشروط إدخال البضائع والمساعدات عبر المعابر.
  - إبلاغ أجهزة الرقابة الرسمية.

ثالثاً: على المستوى الأهلي (مؤسسات المجتمع المدني)

- **إطلاق منصات رقمية للرصد والتوثيق الشعبي:** من خلال تطوير تطبيقات أو مواقع إلكترونية تتيح للمواطنين والعاملين في الميدان الإبلاغ عن مظاهر الفساد أو التلاعب في توزيع المساعدات أو حركة البضائع.
- **تكوين لجان ميدانية أهلية في مراكز التوزيع:** من خلال إشراك ممثلين عن النقابات واللجان الشعبية في مراقبة عمليات التوزيع، وتوثيق أي مخالفات تتعلق بالمحسوبية أو الاحتكار أو تسريب المساعدات إلى السوق السوداء.
- **تمويل مشاريع لرصد الفساد المرتبط بالمساعدات والمعابر** من قبل منظمات محلية مستقلة، وتطوير التقارير الرصدية في هذا الإطار.
- **نشر تقارير دورية مستقلة عن عمل المعابر**، تعتمد على بيانات ميدانية وتحقيقات صحفية، تُنشر وتُسلَّم إلى الجهات المختصة والهيئات الأممية المعنية، بهدف كشف مكامن الخلل وتعزيز الشفافية.
- **تشجيع التحقيقات الاستقصائية الدولية** للكشف عن أوجه الفساد الإسرائيلي في إدارة المعابر، وكشفها أمام المجتمع الدولي، إلى جانب تشجيع الإعلام الدولي لتبني هذا النهج الصحفي.

رابعاً: على مستوى القطاع الخاص

- **إقرار مدونة سلوك ملزمة للشركات والتجار**، تتضمن بنوداً واضحة تحظر دفع الرشاوى أو التعامل مع وسطاء غير رسميين، وتفرض عقوبات مهنية على المخالفين، تشمل شطب أسمائهم من سجلات المعاملات التجارية المرتبطة بالمعابر.
- **تأسيس آلية لتلقي الشكاوى بما فيها شكاوى التجار المتضررين**، بحيث توفر الغرفة التجارية بوابة لاستقبال شكاوى التجار المتضررين من الاحتكار أو الابتزاز أو التلاعب في التصاريح، ويتم التعامل معها بحزم عبر لجنة مشتركة تضم ممثلين عن الغرفة التجارية ومؤسسات الرقابة الرسمية.

خامساً: على مستوى المؤسسات الدولية

- **نشر كشوفات دورية حول طبيعة المساعدات** المدخلة عن طريقها، تشمل الكميات، وأنواع المواد، وتواريخ الدخول، والجهات المنفذة للتوزيع، على أن تُنشر هذه المعلومات عبر موقع إلكتروني رسمي أو من خلال تقارير صحفية.
- **إعداد ونشر تقارير التدقيق الخارجي وإخضاعها للمساءلة المجتمعية الفلسطينية**، بحيث تشمل كل عمليات النقل والإمداد، خصوصاً تلك التي تتم عبر وسطاء، مع تقديم نسخة من التقرير إلى مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA).
- **وقف** أي تنسيق يتم من خلال أطراف غير مؤهلة أو غير مسجلة لدى المؤسسات الرسمية، بهدف قطع الطريق أمام الفساد القائم على «بيع التصاريح».

سادساً: على مستوى المواطن

- إنشاء خط ساخن تديره الغرفة التجارية، يمكّن المواطنين من الإبلاغ عن حالات الفساد المتعلقة بإدارة المعابر.

سابعاً: على مستوى المجتمع المدني

- **تفعيل برامج تثقيفية** تهدف إلى غرس مفاهيم الشفافية والمساءلة، وربط ظواهر الفساد في المعابر بآثاره المباشرة في حياة المواطن اليومية، مثل ارتفاع الأسعار وغياب الأدوية.

الخطة الإجرائية: إنقاذ عاجل لمكافحة الفساد في معابر غزة

المستوى	الأولوية المستعجلة	الإجراء التنفيذي	الجهة المسؤولة
وطني (الغرفة التجارية)	ضبط العمليات التجارية واللوجستية عبر المعابر	إنشاء وحدة رقابة مركزية للمعابر لرصد وتوثيق حركة البضائع والمساعدات	هيئة مكافحة الفساد + وزارة الاقتصاد
	الشفافية في تراخيص التوريد	إعداد سجل وطني شفاف للتجار المصرّح لهم وتحديثه أسبوعياً	وزارة الاقتصاد + الغرفة التجارية
	إعداد قائمة سوداء بأسماء التجار المخالفين إبلاغ الهيئات الرقابية بما فيها الوزرات ذات الاختصاص وهيئة مكافحة الفساد	إصدار دليل وطني لتحديد أولويات دخول السلع والمساعدات حسب احتياجات القطاع	وزارة الاقتصاد + سلطة جودة البيئة
أهلي (المجتمع المدني)	الرقابة الشعبية وتوثيق الفساد إصدار تقارير تفضح الفاسدين	إطلاق مرصد مدني إلكتروني لرصد الفساد والإبلاغ عن الانتهاكات في التوزيع والشحن	مؤسسات رقابية مدنية + ائتلاف أمان
	حوكمة التوزيع الميداني	تشكيل لجان شعبية لمراقبة مراكز التوزيع ومخازن الإغاثة	مؤسسات المجتمع المدني + بلديات وهيئات محلية
القطاع الخاص	كسر الاحتكار التجاري	إصدار مدونة سلوك ملزمة للتجار وشركات النقل تتضمن حظر الرشاوى والتنسيق غير الرسمي	الغرفة التجارية + هيئة مكافحة الفساد
	الإفصاح المالي الإلزامي	فرض تقديم كشوف دورية من الشركات المورّدة تبين تفاصيل التعاقدات والأسعار	وزارة المالية + وزارة الاقتصاد
دولي (مؤسسات أممية)	الشفافية في عمليات الدعم	إلزام المنظمات الدولية بنشر كشوف دورية حول نوع وكميات المساعدات المدخلة	OCHA + WFP + اليونيسيف
	ضبط العقود مع الشركات المحلية	اشتراط توقيع عقود شفافة مع شركات النقل المحلية متضمنة بنود النزاهة والمساءلة	UNDP + منظمات الإغاثة
	تقارير تدقيق محايدة	فرض تدقيق مالي خارجي على عمليات النقل والإمداد بالتعاون مع طرف ثالث محايد	مؤسسات الأمم المتحدة + مدققون مستقلون

قائمة المراجع:

مقالات ودراسات:

1. إياد دويكات، «معابر قطاع غزة: مفاتيح الفرج المفقود»، 2024، سلسلة التقارير الخاصة رقم (126)، الهيئة المستقلة لحقوق الإنسان، رام الله.
2. أحمد الطناني، «الاستثمار الإسرائيلي في تجار الحرب: من يربح من جوع غزة؟»، 2025، https://www.noonpost.com/266701/amp/?utm_source=chatgpt.com
3. حسام يونس، «إسرائيل ورسم خارطة جديدة لقطاع غزة قراءة في أدوات السيطرة وإعادة التشكيل»، 2024. مركز السلام للدراسات الاستراتيجية، https://2u.pw/HCNz5hKn.
4. محمد أبو جياب، « بيع «تنسيق المساعدات» سلاح إسرائيل الفتاك ضد الفلسطينيين في غزة»، 2025، ائتلاف أمان، https://www.aman-palestine.org/media-center/28661.html?fbclid=IwY2xjawKQEZ9leHRu A2FlbQIxMABicmlkETFia0pCN2lybXFvOEVrYzdsAR5lssYyEjN36pZYC1-IOUAO3zIelXJV6c2Y-8uroqApksDnIraSuqHOek-Gog_aem_-K1TasVHE6_5XXX6t845Jg.
5. مجد ستوم، «إغلاق المعابر: وجه آخر للعقاب الجماعي وأزمة لا تنتهي»، 2025، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، https://www.palestine-studies.org/ar/node/1657137.
6. Gisha – Legal Center for Freedom of Movement (2022), Separating Land, Connecting Control: Israeli Restrictions on Movement at Gaza Crossings.
7. https://www.btselem.org/arabic/gaza_strip.
8. https://www.moveoneinc.com.
9. https://www.hrw.org/ar/report/2024389665/14/11/.

المقابلات:

الرقم	الاسم	الصفة	تاريخ المقابلة
.1	أمجد الشوا	مدير شبكة المنظمات الأهلية	2025/5/13
.2	عائد أبو رمضان	مدير الغرفة التجارية	2025/5/7
.3	عبد الله شررة	باحث وكاتب حقوقي	2025/5/6
.4	محمد الشرافي	عضو مجلس إدارة، شركة الشرافي للنقل	2025/5/5

AMAN
Transparency Palestine

الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

المؤسسة الفلسطينية المعتمدة من قبل منظمة الشفافية الدولية منذ العام 2006، تأسس في العام 2000 من مجموعة من المؤسسات الأهلية الفاعلة في مجال الديمقراطية والحكم الصالح وحقوق الإنسان، سعياً لتحقيق رؤيته نحو «مجتمع فلسطيني خالٍ من الفساد».

يسعى الائتلاف حاليّاً إلى خلق وقيادة حراك مجتمعي عبر قطاعي مناهض للفساد، والإسهام في إنتاج ونقل وتوطين المعرفة بالفساد ومكافحته على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي. يحرص ائتلاف أمان على القيام بدوره الرقابي Watchdog على النظام الوطني للنزاهة بالتركيز على المشاركة المجتمعية وتفعيل دور مؤسسات المجتمع المدني، ووسائل الإعلام في الرقابة والمساءلة وخلق بيئة محصنة ومساهمة في الكشف عن جرائم الفساد والحد من انتشاره.

رام الله: عمارة الريماوي - الطابق الأول - شارع الإرسال ص.ب: رام الله 339 القدس 69647
هاتف: 022989506 - 022974949 فاكس: 022974948
غزة: شارع حبوش، متفرع من شارع الشهداء - عمارة دريم / الطابق الثالث
هاتف: 082884767 تلفاكس: 082884766
الموقع الإلكتروني: www.aman-palestine.org

/AmanCoalition

برنامج أمان الرئيسي بتمويل مشكور من حكومات النرويج ولوكسمبورغ والسويد وهولندا/UNDP