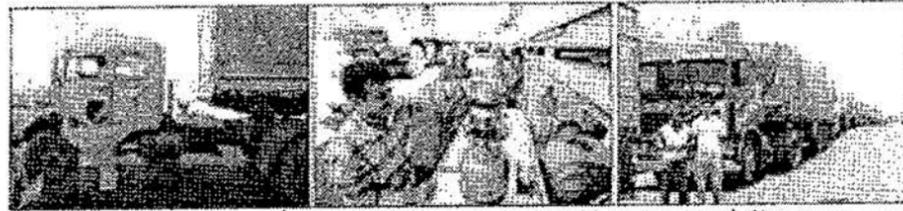


المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٠ يوليو ٢٠٠٥

مشكلة أمنية.. أم انتقام سياسي
ماذا يحدث علي الحدود اللبنانية - السورية؟!

رسالة بيروت: فتحي محمود



لقطات لتكدس الشاحنات على الحدود اللبنانية - السورية

أيا كانت الدواعي الأمنية التي سببت أزمة الحدود السورية - اللبنانية بعد تكديس مئات الشاحنات هناك، فالحقيقة أن مثل هذه الأزمة لا يمكن عزلها عن العلاقات السياسية بين لبنان وسوريا، إما في خلفياتها أو في النتائج التي يمكن أن تؤدي إليها.

خاصة بعد تطور الأمر إلى اعتقال الصيادين اللبنانيين الذين يدخلون المياه السورية، واتهام سياسيين لبنانيين لسوريا بأنها تسعى لفرض حصار بري وبحري علي لبنان، ويشير المراقبون إلي أن هذه ليست المرة الأولى التي تشهد الحدود اللبنانية - السورية أزمة عبور وانتقال أشخاص وبضائع، بل إن هذه الحدود لم تشهد حالة استقرار إلا بعد دخول الجيش السوري إلي لبنان في عام 1976، أما قبلها فكان الأمر عرضة للتوترات الدائمة، والتي بلغت حد إغلاق الحدود في حقبات عدة، وتعود أولى الأزمات إلي ربيع عام 1949، ودامت في تقلباتها نحو عام كامل، عندما شهدت سوريا أول انقلاب عسكري علي الحكم فيها، أوصل حسني الزعيم وأطاح شكري القوتلي، وفورا بدأ التباين في النظامين اللبناني والسوري ينعكس خلافاً بينية في الاقتصاد والتبادل وكل ما تشمله إدارة المصالح المشتركة، فكان أول حادث إغلاق للحدود بين البلدين، ودائماً بقرار سوري، في 21 مايو 1949، في وجه انتقال البضائع وحركة المرور، واستمر هذا التجاذب الأول أشهراً طويلة، لم تتخلله إلا هدنة يوليو من عام 1949، حين قامت سلطة حسني الزعيم بتسليم زعيم الحزب القومي السوري انطون سعادة إلي السلطات اللبنانية، ليتم اعدامه في اليوم نفسه لتوقيع الحكومتين السورية واللبنانية اتفاقية اقتصادية، تنص علي توحيد الأنظمة المالية.

غير أن الهدنة لم تلبث أن انتهت صلاحياتها، خصوصاً مع استمرار الانقلابات في دمشق، إلي أن أصدرت السلطات السورية قرارها بفرضها الانفصال الجمركي ومنع نقل أكثر من خمسين ليرة سورية بين البلدين وحظر دخول البضائع وفرض الأذن المسبق لانتقال السوريين إلي لبنان.

وظل الوضع الحدودي علي توتر دائم، بين إغلاق وفتح، وبين قرارات سورية بمنع المصطافين من سوريين وعرب من الانتقال إلي لبنان، لكن اللافت أن الأسباب الاقتصادية والنظامية لأفعال الحدود، لم تعد وحدها سيدة التبريرات مع عهود الانقلابات، إذ سرعان ما انضمت إليها الذرائع السياسية - الأمنية المعلنة، مثل الاحتجاج علي حملات الصحف اللبنانية علي السلطات السورية، مثلما حدث عند إغلاق الحدود في يناير 1953 وفي فبراير 1954 وسواهما من المرات.

إلا أن الأزمة الحدودية الكبرى بين البلدين قامت بعد انقلاب البعث في 8 مارس 1963، فبعد اسبوع، في 15 مارس، أغلقت السلطة الانقلابية الجديدة في دمشق مرافق الحدود،

لتفتح بذلك سلسلة جديدة من تقلبات الاغلاق والتسهيل, استمرت بدورها فترة زمنية طويلة.

واستمرت لعبة الحدود هذه طيلة عقد كامل, مع فترات هدوء نسبي, وفترات تصعيد مفاجيء, كما حدث مع الانقلاب علي الرئيس السوري أمين الحافظ في فبراير 1966, وعرفت هذه المرحلة ثلاث محطات اغلاق حدودية بارزة, في يوليو وأكتوبر 1969 بسبب الخلاف علي الرسوم الجمركية, وفي اغسطس 1971 مع الرئيس حافظ الأسد, بعد تصاعد الخلافات السورية - الاردنية.

وبعد عقد كامل علي الحكم البعثي في سورية شهدت الحدود ازمتها الكبرى الثالثة, يوم أعلنت وزارة الداخلية السورية في 8 مايو 1973 قرارا باقفال جميع المرافق الحدودية بين لبنان وسوريا, وحتى إشعار آخر, وكان التوتر اللبناني الفلسطيني قد بلغ ذروته في ذلك الوقت, واستمرت أزمة اغلاق هذه 3 أشهر وتسعة أيام كاملة, قبل أن تنتهي بقرار سوري بفتح الحدود.

واليوم, بعد جلاء الجيش السوري عن لبنان تنفيذا لقرار مجلس الأمن الدولي 1559, تعود أزمة الحدود اللبنانية - السورية مرة أخرى, بعد تكديس مئات الشاحنات التي تنطلق من لبنان حاملة البضائع اللبنانية المختلفة خاصة الخضار والفاكهة, إلي الدول العربية عبر سوريا علي الحدود لايام طويلة, نتيجة تشدد السلطات السورية في عمليات تفتيش هذه الشاحنات ببطء شديد قبيل السماح لها بدخول الاراضي السورية.

وقد أصيبت معظم القطاعات الاقتصادية اللبنانية بأضرار مادية جسيمة من هذه الأزمة وظهرت الانعكاسات علي القطاعات الزراعية, وعلي تجارة الترانزيت عبر المرافئ اللبنانية, والتصدير إلي الدول العربية, وتتجاوز خسائر القطاع الزراعي 600 الف دولار يوميا, لان أكثر من 80% من الانتاج الزراعي اللبناني من الحمضيات والموز والخضار والبندورة اضافة إلي الزراعات المحمية التي تصدر عبر سوريا إلي دول الخليج العربي والسعودية, وبتوقف هذا التصدير حاليا فالانتاج معرض للتلف داخل الشاحنات المتوقفة منذ ثلاثة اسابيع علي الطريق, ومحاصيل المواسم التي لاتزال علي الأشجار في البساتين أو في السهول تتعرض للتلف هي أيضا, لان السوق المحلية لايمكنها أن تستهلكها اضافة إلي أن حاجة هذه السوق هي 20% فقط من مجمل الانتاج الزراعي, مما دفع مئات المزارعين إلي التظاهر في أكثر من منطقة واتلاف المزارعات علي الطرقات. وبالقرب من المنافذ الحدودية اللبنانية الثلاث مع سوريا, ظهرت الأوضاع الانسانية لسائقي الشاحنات جلية, من خلال حالات التذمر من الانتظار الطويل, لاسيما انهم يفتشون الأرض منذ اسبوعين ويعدون الساعات, ويستعطون الماء من سكان البيوت القريبة, وبدأ الوضع يزداد سوءا لدي السائقين الذين يعانون من نفاد المواد الغذائية والمازوت والمياه, وتجاوز عدد الشاحنات المنتظرة أكثر من 600 شاحنة اغلبها محملة بالخضار والفاكهة. وأشار عدد من السائقين إلي أن اغلب الشاحنات تحمل البطاطس اللبنانية, وفي شاحنات غير مبردة ومغطاة بشوادر يمنع فتحها بناء علي طلب شركات المراقبة, مما يعني ان محتويات هذه الشاحنات اصبحت معرضة للتلف وغير صالحة للاستهلاك, أما الأمن السوري, فلا يفتش اية سيارة أو يعير اهتماما للشاحنات المتوقفة وما يصيبها من خراب.

ولفت السائق اللبناني محمد ايداد حسن إلى أن أغلب السائقين مستعدون لمساعدة الأمن في إجراءاته ولكن المهم التخلص من هذه المعاناة، وأشار سائق اردني إلى أن السلطات السورية لايمكنها، وفقاً للاعراف والقوانين العربية والعالمية والتي تخص الجامعة العربية، منع مرور الشاحنات داخل اراضيها، خاصة شاحنات الترانزيت، إلى مختلف البلدان عبر الاراضي السورية وهي تستوفي بدل ذلك ضريبة مرور علي اراضيها علي كل طن دولارا واحدا اي خمسين دولارا علي كل شاحنة.

ويقول مصطفى السائق السوري الذي يعمل علي خط البضائع بين لبنان وسوريا وبعض الدول العربية منذ عام 1984، إنها المرة الأولى التي تواجهها فيها مثل هذه المشكلة الحدودية، وحتى في أسوأ الظروف الأمنية، اثناء الحرب اللبنانية، لم تعرف الحدود

المشتركة بين البلدين، مثل هذا الازدحام الشديد إلى درجة الاختناق، هذا الشلل شبه التام لحركة عبور الشاحنات الكبيرة علي الحدود اللبنانية - السورية شمالاً، دفع بعض السائقين إلى افتراش الارض يتظللون بشاحناتهم هرباً من شمس حارقة في ظروف انسانية قاسية للغاية، بالتوقف لأيام طويلة، يعني بالنسبة الينا مصروفا زاندا في استهلاك الوقود والإطارات والميكانيك، فضلا عن المصروف اليومي للسائق من مأكلا ومشرب وسواه، بحسب تعبير أبودرويش، السائق الاردني الذي نفذ ما بجيبه ومبلغ الخمسين دولارا الذي كان يحتفظ به.

من جهتهم، رفع ابناء القري المحاذية لتلك الطريق الدولي اصواتهم احتجاجا علي صعوبة التنقل لممارسة نشاطهم اليومي المعتاد، بسبب عرقلة السير وسد مداخل القري والمنازل وتعطل حركة البيع والشراء في المتاجر التي يملكونها.

رئيس نقابة الشاحنات المبردة في لبنان موسي أبو عجوي أكد أن عدد الشاحنات والبرادات المتوقفة بين الحدود اللبنانية والسورية في نقطة حدودية واحدة هي منطقة المصنع تبلغ 400، منها 200 محملة بالخضر والفواكه، و200 محملة ببضائع منقولة من المرافيء اللبنانية، أو منتجة في مؤسسات ومصانع محلية.

وعن المراحل التي يمر بها البراد أو الشاحنة من لبنان إلى سوريا، واستطرادا إلى البلدان العربية قال أبو عجوي بعد انجاز المعاملات الجمركية عند السلطات اللبنانية يتوجه السائق إلى الجمارك السورية لإجراء المعاملات التقليدية، وبعد اتمامها يتم تحويل الشاحنات إلى الحرم الجمركي، الذي يقع علي بعد مئات الأمتار من الجمارك السورية، أي داخل الأراضي السورية، وبعد عملية التجميع في الحرم تنطلق الشاحنات في قافلة واحدة بحماية جمركية سورية إلى مركز المغادرة عند الحدود الاردنية أو غيرها، بمعنى ان الشاحنات أو البرادات لايمكنها ان تتحرك منفردة بعد اجتياز الجمارك السورية، بل بقوافل منتظمة بحماية جمركية سورية، من دون المرور أو التوقف داخل الاراضي السورية.

واعتبر رئيس اتحاد الغرف اللبنانية عدنان القصار ان العلاقات بين البلدين تمر بفترة عصبية وهي علي تفاقم، ويجب الاعتراف بوجود مشكلة واضحة المعالم واسبابها انقطاع الحوار بين قوي سياسية اساسية في لبنان بين القيادة السورية، بعد الوضع الجديد الذي نشأ عقب الانسحاب السوري من لبنان، اضافة إلى الانتقادات السياسية التي لاتزال تتعرض لها سورية من شخصيات لبنانية.

وتساءل: لماذا لانسهل امور المسافرين في السيارات الصغيرة ونخفف إجراءات التفتيش عليها إذا كان من الضروري تفتيش الشاحنات؟
وفي ظل غياب أي مؤشرات لانفراج قريب علي الحدود, وعدم جدوي الاتصالات التي اجراها المسنولون اللبنانيون مع نظرائهم السوريين, دعا الاتحاد العام لنقابات المزارعين والفلاحين في لبنان إلي اعلان حالة طوارئ اقتصادية وانشاء غرفة عمليات لمتابعة أوضاع المعابر الحدودية وإيجاد البدائل, ووجه نداء إلي شركات الملاحة والشحن البحري, لدراسة امكان توافر بواخر لنقل الشاحنات المحملة بالمنتجات الزراعية إلي ميناء العقبة الاردني لمتابعة طريقها من هناك إلي مقصدها.

وعلي الجانب المقابل, برر امين الجمارك السورية في مركز الجديدة الحدودية عمر شهاب عيسى تشديد إجراءات المراقبة علي الحدود السورية - اللبنانية بأسباب أمنية, وقال إن زيادة عمليات التفتيش احتياطات أمنية, مشيراً إلي أن الظروف في لبنان تتطلب أن نكون حذرين ومحتاطين امنيا وان نتخذ إجراءات أمنية أكثر, وأفاد ان السيارات المشكوك فيها يتم تفتيشها تفتيشا دقيقا حيث يمكن ان يستغرق تفتيش شاحنة عشر ساعات. لكن الأمين العام للمجلس الأعلى اللبناني السوري نصري خوري كان أكثر صراحة عندما قال: ان المشكلة باتت تتخطي الهاجس الأمني, بحيث اصبح هناك موقف ردة فعل بسبب شعور المواطن السوري والرأي العام في سوريا بالاهانة, نتيجة هجوم بعض السياسيين اللبنانيين علي سوريا.

ومالم يذكره خوري ان الضغط السوري البري والبحري علي لبنان, قد يكون رسالة إلي السلطة الجديدة التي أفرزتها الانتخابات النيابية في لبنان, أو جزءا من الملبسات التي تحيط بعملية تشكيل الحكومة الجديدة, لتظل سوريا طرفا في المعادلة الداخلية اللبنانية في كل الظروف والأحوال.