الاسرائيلية الى التوصية بضرورة الاسراع في استبدال هذا الزورق بطراز آخر من نوع «سوبر دبورا». وبالفعل، فقد كان السلاح تسلّم ستة من هذه الزوارق، ومن المقرر ان يتسلّم أربعة زوارق اضافية حتى نهاية العام الجاري (**حداشوت**، ١/٦/١٩٩٠).

ويعتبر زورق سوبر دبورا ملائماً للقيام بمهام متعدّدة؛ وباستطاعته الانطلاق بسرعة ٤٢ عقدة بحرية؛ وتوجد منه أنواع مختلفة؛ وهو قادر على التزوّد بمنظومة أسلحة متنوّعة؛ ويبلغ طول الزورق ٢١ متراً و٦٠ سنتيمتراً؛ ويصل مدى عمله الى خمسمئة ميل بحري؛ ويمكن نقله من ساحة بحرية الى أخرى من طريق البرّ (**المصدر نفسه**). ويركّز الاسرائيليون على سوبر دبورا بسبب سرعته، التي تستجيب لحل المشاكل العملياتية التي اكتشفت في اثناء العملية الاخيرة (**هآرتس**، ٥/٦/١٩٩٠). اضافة الى ذلك، أفاد مسؤولون، من مصنع رمتا، بأن زورق سوبر دبورا يمكنه الانطلاق بسرعة تصل ٤٦ ـ ٥٠ عقدة بحرية، لدى ادخال تغييرات طفيفة على محركاته. ويرتبط ذلك بطلب المشتري الذي عليه ان يفاضل بين متطلبات السرعة، أو تركيب أجهزة ومعدّات أكثر على متن الزورق (**المصدر نفسه**).

من جهة أخرى، اعترض بعض الاوساط العسكرية الاسرائيلية على ادخال زورق سوبر دبورا الى الخدمة في سلاح البحرية، وطالب باعتماد زورق اكبر سرعة من طراز «شيلدغ»، والذي تصل سرعته الى ٥١,٦ عقدة بحرية. وذكر، في هذا المجال، ان قائد سلاح البحرية، ميخا رام، كان عيّن طاقماً من الضباط لفحص زورق شيلدغ ومدى ملاءمته لمتطلبات سلاح البحرية. ويتركّز الفحص حول مسألتين: الاولى، القدرة العملياتية للزورق؛ والثانية، التكاليف الاقتصادية للمشروع بالنسبة الى سلاح البحرية (**معاريف**، ٦/٦/١٩٩٠).

وقالت ادارة احواض السفن في حيفا، ان زورق شيلدغ هو من أسرع الزوارق في العالم؛ وهو قادر على الابحار في مياه مائجة بسرعة ٥١,٦ عقدة، وبسرعة ٤٥ ـ ٥٠ عقدة في بحر عاصف. ويمكنه، بغاطسه المنخفض، الابحار في مياه ضحلة بعمق متر ونصف المتر، وذلك بفضل قوة دفعه الكبيرة، التي توفّرها له محركاته النفاثة (**المصدر نفسه**، ٤/٦/١٩٩٠).

وذكرت الادارة ذاتها ان طواقم من أسلحة بحرية تابعة لدول أجنبية أعربت عن اعجابها بزورق شيلدغ، وأبدت اهتمامها بمدى عمله الذي يصل ٨٧٠ ميلاً بحرياً (١٥٦٦ كيلومتراً)، عندما يبحر بسرعة ٣٠ عقدة في الساعة (**المصدر نفسه**).

وبحث الاسرائيليون في جانب آخر من التقصير الذي حدث في اثناء تصدي الجيش لعملية الانزال على الشاطىء، وهو التنسيق بين قوات الجيش ووحدات الشرطة، ومدى مسؤولية كل جانب في الدفاع عن السواحل. وتركّز الخلاف على مدى خطأ، أو صوابية، عدم اخلاء الشاطىء من المستحمّين؛ وكذلك على تأخير نشر نبأ حدوث العملية على الرأي العام، حيث كانت قيادة الشرطة أكدت الاهمية الكبيرة لنشر النبأ على الجمهور، فور انتهاء العملية، في حوالى الساعة العاشرة صباحاً، لمنع انتشار الفوضى والشائعات، بينما رأت قيادة الجيش تأخير نشر النبأ حتى الساعة الثالثة بعد الظهر (**هآرتس**، ٣/٦/١٩٩٠). وحسب ادعاءات قيادة الشرطة، فانها لم ترسل قوات لتأمين الحماية عن شاطىء نيتسنيم قبل حدوث عملية الانزال، لأن مسؤولية حماية الشاطىء تقع على عاتق وحدات الجيش الاسرائيلي.

وتطرّقت التحقيقات، أيضاً، الى مسألة تنسيق، ومعالجة، المعلومات في الزمن الحقيقي، وفي اللحظات التي سبقت وصول زورق الفدائيين الى شاطىء نيتسنيم. واعترفت قيادة الشرطة بأنه، في ضوء التجربة، يجب تحسين أقنية ارسال التقارير المتبادلة بين الجيش وبين القيادة القطرية للشرطة. وجاء ذلك الاعتراف على خلفية حقيقة مفادها انه في اثناء اللحظات الحاسمة قبل وصول الفدائيين، وخلال الاحداث على شاطىء نيتسنيم، «لم يتواجد، في قيادة الشرطة، مسؤول مركزي قادر على توجيه، وقيادة، وحدات الشرطة، أو تزويدها بالمعلومات الناجعة» (رؤوبين شابيرا، **هآرتس**، ٥/٦/١٩٩٠).

ردود الفعل

تركّزت ردود الفعل الاسرائيلية على الزعم بمسؤولية م.ت.ف. عن الحادث، والطابع «الارهابي» للعملية، وكذلك على تحليل انعكاساتها