

فرودگاه یاسر عرفات: فانوس امید

فرودگاه بین‌المللی یاسر عرفات، که در ابتدا به نام فرودگاه بین‌المللی غزه شناخته می‌شد، به‌عنوان نمادی تأثیرگذار از آرمان‌های فلسطینیان برای حاکمیت، استقلال اقتصادی و اتصال جهانی ایستاده است. این فرودگاه در نوار غزه، بین رفح و دهانیه، نزدیک مرز مصر در مختصات $31^{\circ}14'47''$ شمالی و $34^{\circ}16'33''$ شرقی واقع شده و در دوره کوتاه فعالیتش از ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۱، فانوس امیدی بود. از طراحی آن در چارچوب فرآیند صلح اسلو تا دوران طلایی‌اش که گردشگری و تبادل فرهنگی را ترویج می‌داد، و سرانجام تخریب غم‌انگیزش—اقدامی تروریستی که قوانین بین‌المللی را نقض کرد—تاریخچه این فرودگاه فراز و نشیب‌های مبارزه فلسطینیان برای تشکیل دولت را در بر می‌گیرد. این مقاله سفر این فرودگاه را کاوش می‌کند، به تأثیرات اجتماعی-اقتصادی، اهمیت نمادین و پیامدهای حقوقی نابودی آن می‌پردازد و با تکیه بر روایت‌های تاریخی و دیدگاه‌های فرهنگی، داستانی جامع ارائه می‌دهد.

طراحی و ساخت: چشم‌انداز حاکمیت

ایده یک فرودگاه بین‌المللی در غزه در اوایل دهه ۱۹۹۰، در جریان فرآیند صلح اسلو پدیدار شد، دوره‌ای که با خوش‌بینی محتاطانه برای آشتی اسرائیلی-فلسطینی مشخص بود. توافق اسلو دوم در سال ۱۹۹۵ صراحتاً ساخت یک فرودگاه در نوار غزه را پیش‌بینی کرد، که نشان‌دهنده تعهد به خودمختاری و توسعه اقتصادی فلسطینیان بود. این پروژه توسط تشکیلات خودگردان فلسطین هدایت شد و یاسر عرفات، رهبر کاریزماتیک سازمان آزادی‌بخش فلسطین، آن را به‌عنوان ستونی برای دولت‌سازی ترویج کرد. فرودگاه به‌عنوان دروازه‌ای به جهان تصور شد که وابستگی فلسطینیان به مسیرهای سفر تحت کنترل اسرائیل را کاهش داده و خودمختاری را نماد می‌کرد.

ساخت‌وساز در سال ۱۹۹۷ آغاز شد و توسط ائتلافی بین‌المللی شامل مصر، ژاپن، عربستان سعودی، اسپانیا و آلمان تأمین مالی شد، با هزینه کل حدود ۸۶ میلیون دلار. طراحی، که توسط معماران مراکشی و با الگوبرداری از فرودگاه کازابلانکا انجام شد، توسط شرکت مهندسی اسامه حسان‌الخوداری اجرا شد و عملکرد مدرن را با زیبایی‌شناسی فرهنگی ترکیب کرد. زیرساخت‌ها شامل باند پروازی به طول ۳,۰۷۶ متر، ترمینال مسافربری با ظرفیت ۷۰۰,۰۰۰ مسافر در سال و سالن تشریفات با گنبدی طلایی الهام‌گرفته از گنبد صخره، همراه با سوئیتی برای عرفات بود. ترمینال که با موزاییک‌های سنگی و نقاشی‌های اسلامی تزئین شده بود، میراث و غرور فلسطینی را منعکس می‌کرد.

فرآیند ساخت یک تعادل دیپلماتیک بود، زیرا اسرائیل طبق توافقات اسلو نظارت بر پروتکل‌های امنیتی، از جمله بازرسی مسافران و بار، را حفظ کرد. با وجود این محدودیت‌ها، تکمیل فرودگاه یک پیروزی بود که در ۲۴ نوامبر ۱۹۹۸ با مراسم افتتاحیه‌ای با حضور عرفات، بیل کلینتون، رئیس‌جمهور آمریکا، و هزاران فلسطینی جشن گرفته شد. حضور کلینتون حمایت بین‌المللی را تأکید کرد و سخنرانی او فرودگاه را «مغناطیسی برای هواپیماها از سراسر خاورمیانه و فراتر از آن» ستود. این رویداد لحظه نادری از امید را رقم زد، جایی که غزه برای مدت کوتاهی به‌عنوان مرکزی برای اتصال بالقوه ظاهر شد.

عصر طلایی: گردشگری، تبادل فرهنگی و وعده اقتصادی

از ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۱، فرودگاه بین‌المللی غزه، همان‌طور که آن زمان نامیده می‌شد، دوره‌ای طلایی، هرچند کوتاه، را تجربه کرد که با گردشگری، تبادل فرهنگی و فعالیت اقتصادی مشخص بود. این فرودگاه توسط اداره هوانوردی غیرنظامی فلسطین اداره می‌شد و پایگاه خطوط هوایی فلسطین بود، با اولین پرواز تجاری به عمان در ۵ دسامبر ۱۹۹۸. شرکت‌های هواپیمایی خارجی مانند رویال ایر مراکش و مصر ایر غزه را به مقاصد خاورمیانه و شمال آفریقا متصل کردند و در سال ۱۹۹۹ حدود ۹۰,۰۰۰ مسافر و بیش از ۱۰۰ تن بار را جابه‌جا کردند. این دوره، پیش از شروع انتفاضه دوم، نگاهی به آنچه دولت فلسطین می‌توانست به ارمغان بیاورد ارائه داد.

گردشگری و تبادل فرهنگی

فرودگاه یک بخش گردشگری محدود را تسهیل کرد، جایی که خط ساحلی مدیترانه‌ای غزه، مکان‌های تاریخی و میراث فرهنگی بازدیدکنندگان را جذب کرد. اگرچه وبلاگ‌های سفر خاص از این دوره نادر هستند، آرامش نسبی امکان کاوش در مساجد باستانی، سایت‌های باستان‌شناسی و مناظر کشاورزی را فراهم کرد. فلسطینیان با مهمان‌نوازی سنتی از بازدیدکنندگان استقبال کردند، ویژگی فرهنگی که در روایت‌های بعدی به‌عنوان اکراه از دریافت پول از غریبه‌ها برای غذا ذکر شد. فعالیت فرودگاه تبادل فرهنگی را ممکن ساخت، فلسطینیان برای کار، تحصیل و تعطیلات به خارج سفر کردند و بازدیدکنندگان بین‌المللی دیدگاه‌های متنوعی به غزه آوردند. گزارش‌های آن زمان حاکی از فضایی دوستانه با تعاملات غیررسمی است که باز بودن را نشان می‌داد.

تأثیر اقتصادی

فرودگاه کاتالیزوری برای رشد اقتصادی بود و تجارت را پشتیبانی می‌کرد. این امکان را به فلسطینیان داد تا کالاها را صادر کرده و مواد را وارد کنند، و وابستگی به نقاط بازرسی محدودکننده اسرائیل را کاهش داد. نقش آن امید اقتصادی را تقویت کرد و خلبانان غرور فرود اولین پرواز را به خاطر آوردند. فرودگاه مشاغل را ایجاد کرد، از کارکنان هوانوردی تا فروشندگان محلی، و صنایع مرتبط مانند مهمان‌نوازی را تحریک کرد. آشپزی غزه، با غذاهایی مانند مقلوبه، مسخن و سوماقیه، احتمالاً بازدیدکنندگان را به وجد آورد. این تجارب آشپزی، که ریشه در مواد محلی مانند سماق و محصولات تازه داشت، غنای فرهنگی غزه را برجسته کرد.

اهمیت نمادین

فراتر از نقش عملی‌اش، فرودگاه نمادی قدرتمند از حاکمیت فلسطینی بود. افتتاح آن با حضور رهبران جهانی، به رسمیت شناختن بین‌المللی آرمان‌های فلسطینی را نشان داد. گنبد طلایی سالن تشریفات، که از گنبد صخره الگوبرداری شده بود، فرودگاه را به اهمیت معنوی اورشلیم متصل کرد و هویت ملی را تقویت نمود. برای فلسطینیان، توانایی سفر بدون نظارت اسرائیل طعمی از آزادی بود که تحقیر مرتبط با ایست‌های بازرسی و مجوزها را کاهش داد. وجود فرودگاه، روایت وابستگی فلسطینی را به چالش کشید و چشم‌اندازی از دولت‌سازی و خودمختاری را تجسم بخشید.

پایان غم‌انگیز: اقدام تروریستی و پیامدهای آن

عصر طلایی فرودگاه با انتفاضه دوم که در سال ۲۰۰۰ آغاز شد، به طور ناگهانی متوقف شد و تنش‌ها بین اسرائیل و فلسطینیان را تشدید کرد. تا فوریه ۲۰۰۱، با افزایش خشونت، تمام پروازهای مسافربری متوقف شد. در ۴ دسامبر ۲۰۰۱، هواپیماهای نظامی اسرائیل ایستگاه رادار و برج کنترل فرودگاه را بمباران کردند و آن را غیرعملیاتی کردند. در ۱۰ ژانویه

۲۰۰۲، بولدورهای اسرائیلی باند را بریدند و تخریب را کامل کردند. این اقدام تروریستی عمدی، که زیرساخت غیرنظامی حیاتی برای اتصال فلسطینیان را هدف قرار داد، ضربه‌ای ویرانگر به آرمان‌های غزه وارد کرد.

زمینه تخریب

اسرائیل این حمله را به‌عنوان پاسخی به فعالیت‌های شبه‌نظامیان فلسطینی در طول انتفاضه توجیه کرد و ادعا کرد که فرودگاه می‌توانست برای قاچاق اسلحه استفاده شود. با این حال، تخریب به طور گسترده به‌عنوان اقدامی نامتناسب و نمادین دیده شد که هدفش درهم شکستن دولت فلسطینی بود. این حمله بخشی از استراتژی وسیع‌تر برای حفظ کنترل بر حرکت فلسطینیان بود، در حالی که توافق عملیاتی فرودگاه از قبل تحت نظارت امنیتی اسرائیل قرار داشت. بمباران و تخریب، محوطه ۴۵۰ هکتاری را به ویرانه تبدیل کرد و ترمینال و باند به طور غیرقابل جبرانی آسیب دید.

پیامدهای اجتماعی-اقتصادی

تخریب فرودگاه غزه را منزوی کرد و گردشگری، تجارت و تبادل فرهنگی را خفه کرد. فلسطینیان به مسیرهای سفری تحت کنترل اسرائیل، مانند فرودگاه بن‌گورین، وابسته شدند، جایی که با بازرسی‌های امنیتی تبعیض‌آمیز و گزارش‌هایی از آزار، از جمله آزار جنسی زنان، مواجه شدند. محاصره اعمال‌شده توسط اسرائیل و مصر از سال ۲۰۰۷ حرکت را بیشتر محدود کرد و اقتصاد غزه از دسترسی محدود به بازارها و منابع رنج برد. ویرانه‌های فرودگاه به نمادی از «امیدهای صلح شکسته» تبدیل شد، بدون پرواز برای بیش از دو دهه. از دست دادن مشاغل و فرصت‌های اقتصادی فقر غزه را عمیق‌تر کرد و پس از ۲۰۰۱ کاهش اقتصادی قابل توجهی رخ داد.

تأثیر فرهنگی و روان‌شناختی

تخریب فرودگاه ضربه‌ای روان‌شناختی بود که نمادی ملموس از غرور فلسطینی را محو کرد. ساکنان فرودگاه را به‌عنوان «پنجره‌ای به جهان» به یاد آوردند. این اقدام تروریستی احساس سرکوب را تقویت کرد، زیرا فلسطینیان مجبور شدند از فرآیندهای سفری تحقیق‌آمیز عبور کنند که عزت نفس ارائه‌شده توسط فرودگاه را تضعیف کرد.

جنبه‌های حقوقی: نقض قوانین بین‌المللی

تخریب فرودگاه بین‌المللی غزه نقض آشکار قوانین بین‌المللی بود و محکومیت‌هایی از سوی نهادهای جهانی به دنبال داشت. سازمان هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی (ICAO) در مارس ۲۰۰۲ اسرائیل را سرزنش کرد و به نقض استانداردهای هوانوردی تحت کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴، که فرودگاه‌های غیرنظامی را از حملات نظامی محافظت می‌کند، اشاره کرد. به طور خاص، بمباران موارد زیر را نقض کرد:

- **ماده ۱ کنوانسیون شیکاگو:** این ماده بر حاکمیت دولت‌ها بر حریم هوایی خود تأکید دارد، که فرودگاه برای تشکیلات خودگردان فلسطین نمایندگی می‌کرد. حمله اسرائیل این اصل را نادیده گرفت و خودمختاری فلسطینی را تضعیف کرد.
- **ماده ۳ کنوانسیون‌های ژنو:** هدف قرار دادن زیرساخت‌های غیرنظامی، مانند فرودگاه، در طول درگیری ممنوع است، مگر اینکه تهدید نظامی فوری ایجاد کند. هیچ مدرکی ادعاهای استفاده نظامی از فرودگاه را تأیید نکرد، که این حمله را به یک جرم جنگی احتمالی تبدیل کرد.

- حقوق بین‌المللی بشردوستانه عرفی: اصل تناسب ایجاب می‌کند که اقدامات نظامی از آسیب بیش از حد به غیرنظامیان اجتناب کنند. تخریب کامل فرودگاه، نمادی از زندگی غیرنظامی و فعالیت اقتصادی، با هر تهدید امنیتی ادعایی نامتناسب بود.

محکومیت ICAO غیرقانونی بودن این حمله را برجسته کرد، اما پیامدهای قابل توجهی به دنبال نداشت، که نشان‌دهنده چالش‌های اجرای قوانین بین‌المللی در زمینه اسرائیلی-فلسطینی است. فقدان پاسخگویی، شکایات فلسطینیان را دامن زد و ویرانه‌های فرودگاه به نقطه تجمع برای مطالبات عدالت تبدیل شد.

نتیجه‌گیری: میراث امید و تراژدی

سفر فرودگاه بین‌المللی یاسر عرفات از طراحی تا تخریب، مبارزه فلسطینیان برای خودمختاری را در بر می‌گیرد. این فرودگاه که به عنوان گواهی بر توافقات اسلو تصور شد، با حمایت بین‌المللی ساخته شد و به عنوان دروازه‌ای به جهان ستایش شد، غزه را برای مدت کوتاهی به مرکزی برای گردشگری، تبادل فرهنگی و وعده اقتصادی تبدیل کرد. عصر طلایی آن، که با مهمان‌نوازی فلسطینی، زیبایی مناظر و لذت‌های آشپزی مشخص بود، چشم‌اندازی از دولت‌سازی ارائه داد. اما اقدام تروریستی که آن را در ۲۰۰۱-۲۰۰۲ نابود کرد—حمله‌ای غیرقانونی و ویرانگر—این رویاها را درهم شکست، غزه را منزوی کرد و قوانین بین‌المللی را نقض نمود.

تا ۵ مه ۲۰۲۵، فرودگاه همچنان در ویرانه‌هاست، یادآوری تلخی از آرزوهای برآورده نشده. میراث آن در استقامت فلسطینیانی که به مبارزه برای آزادی حرکت و حاکمیت ادامه می‌دهند، زنده است. داستان فرودگاه صرفاً داستانی درباره زیرساخت نیست، بلکه درباره کرامت انسانی، غرور فرهنگی و امید پایدار برای آینده‌ای است که غزه بتواند بار دیگر جهان را در آغوش بگیرد.