

# Yasser Arafat flugvöllur: Vitstjörn vonar

Yasser Arafat alþjóðaflugvöllur, upphaflega þekktur sem Gaza alþjóðaflugvöllur, stendur sem átakanlegt tákni um vonir Palestínumanna um fullveldi, efnahagslegt sjálfstæði og alþjóðlega tengingu. Staðsettur á Gaza-svæðinu milli Rafah og Dahaniya nærri landamærum Egyptalands á hnitunum 31°14'47"N 34°16'34"E, var þessi flugvöllur vitstjörn vonar á stuttri starfstíð sinni frá 1998 til 2001. Frá hugmyndinni sem hluti af Osló-friðarsamningunum til gullaldar hans við að stuðla að ferðaþjónustu og menningarlegum skiptum, og að lokum til hörmulegrar eyðileggingar hans – hryðjuverks sem braut á alþjóðalögum – felur sagan um flugvöllinn í sér hæðir og lægðir baráttu Palestínumanna fyrir ríkisstofnun. Þessi ritgerð kanna ferðalag flugvallarins, kafar ofan í félagslega og efnahagslega áhrif hans, táknræna þýðingu og lagalegar afleiðingar falls hans, með því að byggja á sögulegum frásögnum og menningarlegum innsýnum til að veita yfirgripsmikla frásögn.

## Hugmynd og framkvæmd: Sýn á fullveldi

Hugmyndin um alþjóðlegan flugvöll í Gaza kom fram á meðan Osló-friðarsamningarnir stóðu yfir snemma á tíunda áratugnum, tímabil sem einkenndist af varkárri bjartsýni um sátt Ísraela og Palestínumanna. Osló II-samningurinn frá 1995 kvað skýrt á um byggingu flugvallar á Gaza-svæðinu, sem endurspeglaði skuldbindingu um sjálfstjórn Palestínumanna og efnahagslega þróun. Verkefnið var leitt af Palestínustjórn, en Yasser Arafat, karismatískur leiðtogi Frelsisamtaka Palestínu, talaði fyrir því sem hornsteini ríkisstofnunar. Flugvöllurinn var hugsaður sem hlið að heiminum, sem minnkaði háð Palestínumanna á ferðaleiðum undir stjórn Ísraela og táknaði sjálfstæði.

Framkvæmdir hófust árið 1997, fjármagnaðar af alþjóðlegu bandalagi, þar á meðal Egyptalandi, Japan, Sádi-Arabíu, Spáni og Þýskalandi, með heildarkostnaði um 86 milljónir dollara. Hönnunin, unnin af marokkóskum arkitektum og byggð á Casablanca-flugvelli, var framkvæmd af verkfræðifyrirtæki Usama Hassan Elkhoudary, sem blandaði saman nútímalegri virkni og menningarlegri fagurfræði. Innviðirnir innihéldu 3.076 metra flugbraut, farþegastöð sem gat tekið við 700.000 farþegum árlega, og VIP-setustofu með gullnum hvelfingu innblásinni af Kletta-moskunni, ásamt svítu fyrir Arafat. Skreytt með steinmósaík og íslömskum málverkum endurspeglaði stöðin palestínska arfleifð og stolti.

Framkvæmdarferlið var diplómatiskt jafnvægisleikur, þar sem Ísrael hélt yfirumsjón með öryggisreglum, þar á meðal skoðun farþega og farms, eins og kveðið var á um í Osló-samningunum. Þrátt fyrir þessar takmarkanir var lok flugvallarins sigur, fagnað 24. nóvember 1998 með vígsluathöfn þar sem Arafat, Bill Clinton, forseti Bandaríkjanna, og þúsundir Palestínumanna tóku þátt. Nærvera Clintons undirstrikaði alþjóðlegan stuðning, og ræða hans lofaði flugvöllinn sem „segul fyrir flugvélar frá öllum Mið-Austurlöndum og

víðar“. Atburðurinn markaði sjaldgæft vonarstund, þar sem Gaza birtist stuttlega sem miðpunktur mögulegrar tengingar.

## **Gullöldin: Ferðapjónusta, menningarleg skipti og efnahagslegt loforð**

Frá 1998 til 2001 upplifði Gaza alþjóðaflugvöllurinn, eins og hann var kallaður þá, stutta gullöld, sem einkenndist af ferðapjónustu, menningarlegum skiptum og efnahagslegri virkni. Rekinn af palestínsku borgaralegu flugmálayfirvöldum þjónaði flugvöllurinn sem bækistöð Palestinian Airlines, með fyrstu atvinnuflugi til Amman 5. desember 1998. Erlend flugfélög eins og Royal Air Maroc og EgyptAir tengdu Gaza við áfangastaði víðs vegar um Mið-Austurlönd og Norður-Afríku, og annaðist um 90.000 farþega og yfir 100 tonn af farmi árið 1999. Þetta tímabil, áður en önnur intifada braust út, bauð upp á innsýn í hvað palestínskt ríkisvald gæti falið í sér.

### **Ferðapjónusta og menningarleg skipti**

Flugvöllurinn gerði kleift að byggja upp hóflega ferðapjónustu, en Miðjarðarhafsströnd Gaza, sögulegir staðir og menningararfur drógu að gesti. Þótt ferðablogg frá þessum tíma séu fá, leyfði hlutfallsleg ró könnun á fornmoskum, fornleifastöðum og landbúnaðarlandslagi. Palestínუმenn tóku á móti gestum með hefðbundinni gestrisni, menningarlegu einkenni sem síðari frásagnir lýstu sem tregðu til að rukka ókunnuga fyrir mat. Rekstur flugvallarins gerði menningarleg skipti möguleg, þar sem Palestínუმenn ferðuðust erlendis til vinnu, náms og frís, og alþjóðlegir gestir færðu fjölbreytt sjónarhorn til Gaza. Frásagnir frá þessum tíma benda til vinalegs andrúmslofts, með óformlegum samskiptum sem endurspegluðu opinn hug.

### **Efnahagsleg áhrif**

Flugvöllurinn var hvati að efnahagslegum vexti, studdi viðskipti og verslun. Hann gerði Palestínუმönnum kleift að flytja út vörur og flytja inn efni, sem minnkaði háð á takmarkandi eftirlitsstöðvum Ísraels. Hlutverk hans ýtti undir efnahagslega von, þar sem flugmenn minntust stoltsins við að lenda fyrsta fluginu. Flugvöllurinn skapaði störf, frá flugstarfsfólki til staðbundinna söluaðila, og örvaði tengdar atvinnugreinar eins og gestrisni. Matargerð Gaza, með réttum eins og maqluba, musakhan og sumagiyya, gladdi líklega gesti. Þessar matreiðsluupplifanir, byggðar á staðbundnum hráefnum eins og sumak og ferskum afurðum, undirstrikuðu menningarlegan auð Gaza.

### **Táknræn þýðing**

Fyrir utan hagnýtt hlutverk sitt var flugvöllurinn öflugur táknmynd palestínsks fullveldis. Opnun hans, sem alþjóðlegir leiðtogar sóttu, gaf til kynna alþjóðlega viðurkenningu á vonum Palestínumannanna. Gullna hvelfing VIP-setustofunnar, módeluð eftir Kletta-moskunni, tengdi flugvöllinn við andlega þýðingu Jerúsalem, styrkti þjóðernisvitund. Fyrir Palestínუმenn var möguleikinn á að ferðast án eftirlits Ísraels bragð af frelsi, sem

minnkaði niðurlægingu tengda eftirlitsstöðvum og leyfum. Tilvist flugvallarins ögraði frásögninni um háð Palestínnumanna, og fól í sér sýn á ríkisvald og sjálfsákvörðunarrétt.

## Sorglegur endir: Hryðjuverk og afleiðingar þess

Gullöld flugvallarins stöðvaðist skyndilega með annarri intiföðunni, sem hófst árið 2000 og ýkti spennu milli Ísraels og Palestínnumanna. Í febrúar 2001 hættu allar farþegaflugvélar þegar ofbeldi jókst. Þann 4. desember 2001 sprengdu ísraelskar herflugvélar ratsjárstöð og stjórnturn flugvallarins, sem gerði hann óstarfhæfan. Þann 10. janúar 2002 skáru ísraelskar jarðýtur flugbrautina, og ljúku eyðileggingunni. Þetta viljandi hryðjuverk, sem beindist að borgaralegri innviði sem var mikilvægur fyrir tengingu Palestínnumanna, var eyðileggjandi högg á vonir Gaza.

### Samhengi eyðileggingarinnar

Ísrael réttlætti árásina sem svar við starfsemi palestínskra vígamanna á intiföðunni, og fullyrta að flugvöllurinn gæti verið notaður til vopnasmugls. Eyðileggingin var þó almennt talin óhófleg og táknræn, ætluð að mylja palestínskt ríkisvald. Árásin var hluti af víðtækari stefnu til að viðhalda stjórn á hreyfingum Palestínnumanna, en rekstrarsamningur flugvallarins hafði þegar gert hann háðan öryggiseftirliti Ísraels. Sprengjuárásirnar og jarðýturnar skildu 450 hektara svæðið eftir í rústum, með flugstöðina og flugbrautina skemmdar umfram viðgerð.

### Félagsleg og efnahagsleg niðurlæging

Eyðilegging flugvallarins einangraði Gaza, kæfði ferðaþjónustu, viðskipti og menningarleg skipti. Palestínnumenn urðu háðir ferðaleiðum undir stjórn Ísraels, eins og Ben Gurion-flugvelli, þar sem þeir mættu mismununaröryggiseftirliti og sögðu frá áreitni, þar á meðal kynferðislegri áreitni kvenna. Lokunin sem Ísrael og Egyptaland settu á frá 2007 takmarkaði hreyfingar enn frekar, og efnahagur Gaza þjáðist af takmarkaðri aðgangi að mörkuðum og auðlindum. Rústir flugvallarins urðu tákn „grunduðra friðarvonar“, án flugferða í yfir tvo áratugi. Tap á störfum og efnahagslegum tækifærum jók fátækt í Gaza, með verulegri efnahagslegri lægð eftir 2001.

### Menningarleg og sálfræðileg áhrif

Eyðilegging flugvallarins var sálfræðilegt högg, sem eyddi áþreifanlegu tákni palestínssks stolts. Íbúar minntust flugvallarins sem „glugga að heiminum“. Hryðjuverkið styrkti tilfinningar um kúgun, þar sem Palestínnumenn neyddust til að sigla um niðurlægjandi ferðaferli, sem grafaði undan reisu sem flugvöllurinn veitti einu sinni.

## Lagalegir þættir: Brot á alþjóðalögum

Eyðilegging Gaza alþjóðaflugvallarins var skýrt brot á alþjóðalögum og vakti fordæmingu frá alþjóðastofnunum. Alþjóðlega borgaralega flugmálastofnunin (ICAO) ávitaði Ísrael í mars 2002, vitnandi í brot á flugreglum samkvæmt Chicago-samningnum frá 1944, sem verndar borgaralega flugvelli gegn hernaðarárásum. Nánar tiltekið braut sprengjuárásin á:

- **Grein 1 í Chicago-samningnum:** Þessi grein leggur áherslu á fullveldi ríkja yfir loftrými sínu, sem flugvöllurinn táknaði fyrir Palestínustjórn. Árás Ísraels hunsaði þessa meginreglu, og grafaði undan sjálfstæði Palestínumanna.
- **Grein 3 í Genfarsamningunum:** Miðun á borgaralega innviði, eins og flugvöll, í átökum er bönnuð nema hún skapi bráða hernaðarógn. Engar sannanir studdu fullyrðingar um hernaðarlega notkun flugvallarins, sem gerir árásina að hugsanlegum stríðsglæp.
- **Venjuleg alþjóðleg mannúðarlög:** Meginreglan um hlutfallsleika krefst þess að hernaðaraðgerðir forðist óhóflegan skaða á borgurum. Algjör eyðilegging flugvallarins, tákns borgaralífs og efnahagslegrar virkni, var óhófleg miðað við meinta öryggisógn.

Fordæming ICAO undirstrikaði ólögmæti árásarinnar, en engar marktækar afleiðingar fylgdu, sem endurspegluðu áskoranirnar við að framfylgja alþjóðalögum í Ísraels-Palestínu samhenginu. Skortur á ábyrgð ýtti undir kvartanir Palestínumanna, og rústir flugvallarins urðu samkomustaður fyrir kröfur um réttlæti.

## Niðurstaða: Arfleifð vonar og harms

Ferðalag Yasser Arafat alþjóðaflugvallarins frá hugmynd til eyðileggingar felur í sér baráttu Palestínumanna fyrir sjálfsákvörðunarrétti. Hugaður sem vitnisburður um Osló-samningana, byggður með alþjóðlegum stuðningi og fagnað sem hlið að heiminum, umbreytti hann Gaza tímabundið í miðpunkt ferðapjónustu, menningarlegra skipta og efnahagslegs loforðs. Gullöld hans, einkennd af palestínskri gestrisni, náttúrufegurð og matreiðsluupplifunum, bauð upp á sýn á ríkisvald. En hryðjuverkið sem eyðilagði hann á árunum 2001-2002 – ólögleg og eyðileggjandi árás – rauf þessar vonir, einangraði Gaza og braut á alþjóðalögum.

Frá og með 5. maí 2025 er flugvöllurinn enn í rústum, sterk áminning um óuppfylltar vonir. Arfleifð hans lifir í seiglu Palestínumanna, sem halda áfram að berjast fyrir frelsi til hreyfingar og fullveldi. Saga flugvallarins snýst ekki aðeins um innviði heldur um mannlega reisn, menningarlegt stolti og varanlega von um framtíð þar sem Gaza getur enn á ný tekið á móti heiminum.