https://farid.ps/articles/yasser_arafat_airport_a_beacon_of_hope/ur.html

یاسر عرفات ایئرپورٹ: امید کا مینار

یاسر عرفات انٹرنیشنل ایئرپورٹ، جو ابتدا میں غزہ انٹرنیشنل ایئرپورٹ کے نام سے جانا جاتا تھا، فلسطینیوں کی خودمختاری، معاشی آزادی اور عالمی رابطے کی خواہشات کا ایک دل کو چھو لینے والا علامت ہے۔ یہ ایئرپورٹ غزہ پٹی میں رفح اور دہانیہ کے درمیان، مصر کی سرحد کے قریب 31°14′47″ شمالی 34°16′34″ مشرقی نقاط پر واقع ہے، اور 1998 سے 2001 تک اپنے مختصر آپریشنل دور میں امید کا مینار رہا۔ اس کی تصوراتی تشکیل جو اوسلو امن عمل کا حصہ تھی، سے لے کر اس کے سنہری دور تک جس نے سیاحت اور ثقافتی تبادلے کو فروغ دیا، اور آخر کار اس کی المناک تباہی—ایک دہشت گردی کا عمل جو بین الاقوامی قانون کی خلاف ورزی تھا—ایئرپورٹ کی تاریخ فلسطینیوں کی ریاستیت کے لیے جدوجہد کے عروج و زوال کو سمیٹتی ہے۔ یہ مضمون ایئرپورٹ کے سفر کی کھوج کرتا ہے، اس کے سماجی-معاشی اثرات، علامتی اہمیت اور اس کی تباہی کے قانونی نتائج کو گہرائی سے جانچتا ہے، تاریخی بیانات اور ثقافتی بصیرتوں پر انحصار کرتے ہوئے ایک جامع داستان پیش کرتا ہے۔

تصور اور تعمیر: خودمختاری کا خواب

غزہ میں ایک بین الاقوامی ایئرپورٹ کا خیال 1990 کی دہائی کے اوائل میں اوسلو امن عمل کے دوران سامنے آیا، ایک ایسا دور جو اسرائیلی-فلسطینی مصالحت کے لیے محتاط امید سے بھرا تھا۔ 1995 کے اوسلو دوم معاہدے نے غزہ پٹی میں ایک ایئرپورٹ کی تعمیر کو واضح طور پر بیان کیا، جو فلسطینی خودمختاری اور معاشی ترقی کے عزم کی عکاسی کرتا تھا۔ اس منصوبے کی قیادت فلسطینی اتھارٹی نے کی، جس میں یاسر عرفات، فلسطین لبریشن آرگنائزیشن کے کرشماتی رہنما، نے اسے ریاستیت کا ستون قرار دیا۔ ایئرپورٹ کو دنیا کے لیے ایک دروازہ سمجھا گیا جو فلسطینیوں کی اسرائیل کے کنٹرول والے سفری راستوں پر انحصار کو کم کرے گا اور خودمختاری کی علامت ہوگا۔

تعمیر 1997 میں شروع ہوئی، جسے مصر، جاپان، سعودی عرب، اسپین اور جرمنی سمیت ایک بین الاقوامی اتحاد نے فنڈ کیا، جس کی کل لاگت تقریباً 86 ملین ڈالر تھی۔ ڈیزائن، جو مراکشی معماروں نے بنایا اور کاسابلانکا ایئرپورٹ سے ماڈل کیا گیا، اسامہ حسان الخودری کی انجینئرنگ فرم نے عملی شکل دی، جو جدید فعالیت کو ثقافتی جمالیات سے ملاتی تھی۔ بنیادی ڈھانچے میں 3,076 میٹر لمبی رن وے، سالانہ 700,000 مسافروں کی گنجائش والا مسافر ٹرمنل، اور قبة الصخرہ سے متاثرہ سنہری گنبد کے ساتھ ایک وی

آئی پی لاؤنج شامل تھا، جس میں عرفات کے لیے ایک سویٹ بھی تھا۔ پتھر کے موزیک اور اسلامی پینٹنگز سے سجا ٹرمنل فلسطینی ورثے اور فخر کی عکاسی کرتا تھا۔

تعمیر کا عمل ایک سفارتی توازن تھا، کیونکہ اوسلو معاہدات کے تحت اسرائیل نے مسافروں اور کارگو کی جانچ سمیت سیکیورٹی پروٹوکولز پر نگرانی برقرار رکھی۔ ان پابندیوں کے باوجود ایئرپورٹ کی تکمیل ایک فتح تھی، جسے 24 نومبر 1998 کو عرفات، امریکی صدر بل کلنٹن اور ہزاروں فلسطینیوں کی موجودگی میں افتتاحی تقریب کے ساتھ منایا گیا۔ کلنٹن کی موجودگی نے بین الاقوامی حمایت کو اجاگر کیا، اور ان کی تقریر نے ایئرپورٹ کو "مشہور مشرق وسطیٰ اور اس سے آگے کے ہوائی جہازوں کے لیے ایک مقناطیس" قرار دیا۔ یہ تقریب امید کے ایک نادر لمحے کی نشاندہی کرتی تھی، جہاں غزہ مختصر طور پر ممکنہ رابطے کے مرکز کے طور پر ابھرا۔

سنہری دور: سیاحت، ثقافتی تبادلہ اور معاشی وعدہ

1998 سے 2001 تک، غزہ انٹرنیشنل ایئرپورٹ، جیسا کہ اس وقت کہا جاتا تھا، نے ایک سنہری دور کا تجربہ کیا، اگرچہ مختصر، جو سیاحت، ثقافتی تبادلے اور معاشی سرگرمی سے نمایاں تھا۔ فلسطینی سول ایوی ایشن اتھارٹی کے زیر انتظام، ایئرپورٹ فلسطینی ایئرلائنز کا اڈہ تھا، جس کا پہلا کمرشل پرواز 5 دسمبر 1998 کو عمان کے لیے روانہ ہوا۔ رائل ایئر مراکش اور ایجپٹ ایئر جیسے غیر ملکی ایئرلائنز نے غزہ کو مشرق وسطیٰ اور شمالی افریقہ کے مقامات سے جوڑا، اور 1999 میں تقریباً 90,000 مسافروں اور 100 ٹن سے زیادہ کارگو کو سنبھالا۔ دوسری انتفاضہ کے آغاز سے پہلے یہ دور، فلسطینی ریاستیت کے معنی کو ایک جھلک پیش کرتا تھا۔

سیاحت اور ثقافتی تبادلہ

ایئرپورٹ نے ایک معمولی سیاحتی شعبے کی سہولت فراہم کی، جہاں غزہ کی بحیرہ روم کی ساحلی پٹی، تاریخی مقامات اور ثقافتی ورثہ زائرین کو راغب کرتے تھے۔ اگرچہ اس دور کے مخصوص سفری بلاگز نایاب ہیں، نسبی سکون نے قدیم مساجد، آثار قدیمہ کے مقامات اور زرعی مناظر کی دریافت کو ممکن بنایا۔ فلسطینیوں نے روایتی مہمان نوازی کے ساتھ زائرین کا خیرمقدم کیا، ایک ثقافتی خصوصیت جو بعد کے بیانات میں اجنبیوں سے کھانے کے لیے پیسے لینے کی ہچکچاہٹ کے طور پر نوٹ کی گئی۔ ایئرپورٹ کے آپریشن نے ثقافتی تبادلے کو ممکن بنایا، فلسطینی کام، تعلیم اور چھٹیوں کے لیے بیرون ملک سفر کرتے تھے، اور بین الاقوامی زائرین غزہ میں متنوع نقطہ نظر لائے۔ اس وقت کے بیانات ایک دوستانہ ماحول کی طرف اشارہ کرتے ہیں، جس میں غیر رسمی تعاملات کھلے پن کی عکاسی کرتے ہیں۔

معاشی اثر

ایئرپورٹ معاشی ترقی کے لیے ایک محرک تھا، جو تجارت اور کمرشل سرگرمیوں کو سہارا دیتا تھا۔ اس نے فلسطینیوں کو سامان برآمد کرنے اور مواد درآمد کرنے کے قابل بنایا، جس سے اسرائیلی محدود چیک پوائنٹس پر انحصار کم ہوا۔ اس کے کردار نے معاشی امید کو فروغ دیا، اور پائلٹس نے پہلی پرواز کے لینڈنگ کی فخر کو یاد کیا۔ ایئرپورٹ نے ایوی ایشن عملے سے لے کر مقامی دکانداروں تک روزگار کے مواقع پیدا کیے، اور مہمان نوازی جیسے متعلقہ شعبوں کو تحریک دی۔ غزہ کی پاکیزہ، جیسے مقلوبہ، مسخن اور سماقیہ جیسے پکوانوں نے ممکنہ طور پر زائرین کو خوش کیا۔ یہ پاک تجربات، جو مقامی اجزاء جیسے سماق اور تازہ پیداوار پر مبنی تھے، غزہ کی ثقافتی دولت کو اجاگر کرتے تھے۔

علامتی اہمیت

اپنے عملی کردار سے ہٹ کر، ایئرپورٹ فلسطینی خودمختاری کی ایک طاقتور علامت تھا۔ اس کی افتتاحی تقریب، جس میں عالمی رہنما شریک ہوئے، فلسطینی خواہشات کی بین الاقوامی شناخت کی نشاندہی کرتی تھی۔ وی آئی پی لاؤنج کا سنہری گنبد، قبۃ الصخرہ سے ماڈل کیا گیا، ایئرپورٹ کو یروشلم کی روحانی اہمیت سے جوڑتا تھا اور قومی شناخت کو تقویت دیتا تھا۔ فلسطینیوں کے لیے، اسرائیلی نگرانی کے بغیر سفر کرنے کی صلاحیت آزادی کا ایک ذائقہ تھی، جو چیک پوائنٹس اور اجازت ناموں سے وابستہ ذلت کو کم کرتی تھی۔ ایئرپورٹ کا وجود فلسطینی انحصار کے بیانیے کو چیلنج کرتا تھا اور ریاستیت اور خودارادیت کے خواب کو مجسم کرتا تھا۔

غمگین اختتام: دہشت گردی کا عمل اور اس کے نتائج

ایئرپورٹ کا سنہری دور دوسری انتفاضہ کے ساتھ اچانک ختم ہوا، جو 2000 میں شروع ہوا اور اسرائیل اور فلسطینیوں کے درمیان کشیدگی کو بڑھایا۔ فروری 2001 تک، جیسے جیسے تشدد بڑھا، تمام مسافر پروازیں بند ہو گئیں۔ 4 دسمبر 2001 کو، اسرائیلی فوجی طیاروں نے ایئرپورٹ کے ریڈار اسٹیشن اور کنٹرول ٹاور کو بمباری کی، اسے ناکارہ کر دیا۔ 10 جنوری 2002 کو، اسرائیلی بلڈوزروں نے رن وے کو کاٹ دیا، تباہی کو مکمل کر دیا۔ یہ جان بوجھ کر کیا گیا دہشت گردی کا عمل، جو فلسطینی رابطے کے لیے اہم شہری ڈھانچے کو نشانہ بناتا تھا، غزہ کی خواہشات کے لیے تباہ کن دھچکا تھا۔

تباہی کا تناظر

اسرائیل نے انتفاضہ کے دوران فلسطینی عسکریت پسندوں کی سرگرمیوں کے جواب میں حملے کو جائز قرار دیا، یہ دعویٰ کرتے ہوئے کہ ایئرپورٹ ہتھیاروں کی اسمگلنگ کے لیے استعمال ہو سکتا تھا۔ تاہم، تباہی کو بڑے پیمانے پر غیر متناسب اور علامتی سمجھا گیا، جس کا مقصد فلسطینی ریاستیت کو کچلنا تھا۔ یہ حملہ فلسطینی نقل و حرکت پر کنٹرول برقرار رکھنے کی وسیع تر حکمت عملی کا حصہ تھا، جبکہ ایئرپورٹ کا آپریشنل معاہدہ پہلے ہی اسرائیلی سیکیورٹی نگرانی کے تابع تھا۔ بمباری اور مسماری نے 450 ہیکٹر کے علاقے کو کھنڈر بنا دیا، ٹرمنل اور رن وے ناقابل تلافی طور پر نقصان پہنچا۔

سماجی-معاشی نتائج

ایئرپورٹ کی تباہی نے غزہ کو الگ تھلگ کر دیا، سیاحت، تجارت اور ثقافتی تبادلے کو دبا دیا۔ فلسطینی اسرائیل کے کنٹرول والے سفری راستوں، جیسے بن گوریون ایئرپورٹ، پر انحصار کرنے پر مجبور ہوئے، جہاں انہیں امتیازی سیکیورٹی چیک اور ہراسانی کی اطلاعات، بشمول خواتین کے خلاف جنسی ہراسانی، کا سامنا کرنا پڑا۔ 2007 سے اسرائیل اور مصر کی طرف سے عائد کردہ ناکہ بندی نے نقل و حرکت کو مزید محدود کر دیا، اور غزہ کی معیشت بازاروں اور وسائل تک محدود رسائی کی وجہ سے متاثر ہوئی۔ ایئرپورٹ کے کھنڈرات "ٹوٹی ہوئی امن کی امیدوں" کی علامت بن گئے، دو دہائیوں سے زیادہ عرصے تک کوئی پرواز نہیں ہوئی۔ روزگار اور معاشی مواقع کا نقصان غزہ کی غربت کو گہرا کرتا گیا، 2001 کے بعد نمایاں معاشی زوال کے ساتھ۔

ثقافتی اور نفسیاتی اثر

ایئرپورٹ کی تباہی ایک نفسیاتی دھچکا تھا، جو فلسطینی فخر کی ایک ملموس علامت کو مٹا دیا۔ رہائشیوں نے ایئرپورٹ کو "دنیا کے لیے ایک کھڑکی" کے طور پر یاد کیا۔ اس دہشت گردی کے عمل نے جبر کے احساس کو تقویت دی، کیونکہ فلسطینیوں کو ذلت آمیز سفری عمل سے گزرنا پڑا، جو ایئرپورٹ کے ذریعہ فراہم کردہ وقار کو کمزور کرتا تھا۔

قانونی پہلو: بین الاقوامی قانون کی خلاف ورزی

غزہ انٹرنیشنل ایئرپورٹ کی تباہی بین الاقوامی قانون کی واضح خلاف ورزی تھی، جس نے عالمی اداروں سے مذمت کو دعوت دی۔ انٹرنیشنل سول ایوی ایشن آرگنائزیشن (ICAO) نے مارچ 2002 میں اسرائیل کو سرزنش کی، 1944 کے شکاگو کنونشن کے تحت ایوی ایشن معیارات کی خلاف ورزیوں کا حوالہ دیا، جو شہری ایئرپورٹس کو فوجی حملوں سے تحفظ دیتا ہے۔ خاص طور پر، بمباری نے درج ذیل کی خلاف ورزی کی:

- **شکاگو کنونشن کا آرٹیکل 1**: یہ آرٹیکل فضائی حدود پر ریاستوں کی خودمختاری پر زور دیتا ہے، جو ایئرپورٹ فلسطینی اتھارٹی کے لیے پیش کرتا تھا۔ اسرائیل کے حملے نے اس اصول کو نظر انداز کیا، فلسطینی خودمختاری کو کمزور کیا۔
- **جنیوا کنونشنز کا آرٹیکل 3**: تنازع کے دوران، فوری فوجی خطرہ نہ ہونے کی صورت میں، ایئرپورٹ جیسے شہری ڈھانچے کو نشانہ بنانا ممنوع ہے۔ ایئرپورٹ کے فوجی استعمال کے دعوؤں کی حمایت میں کوئی ثبوت نہیں تھا، جو اس حملے کو ممکنہ جنگی جرم بناتا ہے۔
- **روایتی بین الاقوامی انسانی قانون**: تناسب کا اصول تقاضا کرتا ہے کہ فوجی کارروائیاں شہریوں کو ضرورت سے زیادہ نقصان سے بچیں۔ شہری زندگی اور معاشی سرگرمی کی علامت ایئرپورٹ کی مکمل تباہی، کسی بھی دعوی کردہ سیکیورٹی خطرے کے مقابلے میں غیر متناسب تھی۔

ICAO کی مذمت نے حملے کی غیر قانونی نوعیت کو اجاگر کیا، لیکن اس کے بعد کوئی قابل ذکر نتائج نہیں نکلے، جو اسرائیلی-فلسطینی تناظر میں بین الاقوامی قانون کے نفاذ کے چیلنجز کی عکاسی کرتا ہے۔ جوابدہی کی کمی نے فلسطینی شکایات کو ہوا دی، اور ایئرپورٹ کے کھنڈرات انصاف کے مطالبات کے لیے ایک اجتماع کا نقطہ بن گئے۔

نتیجہ: امید اور المیے کی وراثت

یاسر عرفات انٹرنیشنل ایئرپورٹ کا سفر، اس کے تصور سے لے کر تباہی تک، فلسطینیوں کی خود ارادیت کی جدوجہد کو سمیٹتا ہے۔ اوسلو معاہدات کے گواہ کے طور پر تصور کیا گیا، بین الاقوامی حمایت سے تعمیر کیا گیا اور دنیا کے لیے ایک دروازے کے طور پر منایا گیا، اس نے غزہ کو عارضی طور پر سیاحت، ثقافتی تبادلے اور معاشی وعدے کا مرکز بنایا۔ اس کا سنہری دور، جو فلسطینی مہمان نوازی، دلکش خوبصورتی اور پاکیزہ لذتوں سے نشان زد تھا، ریاستیت کا ایک خواب پیش کرتا تھا۔ لیکن 2001-2002 میں اسے تباہ کرنے والا دہشت گردی کا عمل—ایک غیر قانونی اور تباہ کن حملہ—نے ان خوابوں کو چکنا چور کر دیا، غزہ کو الگ تھلگ کر دیا اور بین الاقوامی قانون کی خلاف ورزی کی۔

5 مئی 2025 تک، ایئرپورٹ کھنڈر میں پڑا ہے، جو پورا نہ ہونے والی خواہشات کی سخت یاد دہانی ہے۔ اس کی وراثت فلسطینیوں کی لچک میں زندہ ہے، جو نقل و حرکت کی آزادی اور خودمختاری کے لیے مبارزہ جاری رکھتے ہیں۔ ایئرپورٹ کی کہانی صرف بنیادی ڈھانچے کی کہانی نہیں، بلکہ انسانی وقار، ثقافتی فخر اور اس پائیدار امید کی کہانی ہے کہ غزہ ایک بار پھر دنیا کا استقبال کر سکتا ہے۔