

נמל התעופה יאסר ערפאת: מגדלור של תקווה

נמל התעופה הבינלאומי יאסר ערפאת, שנקרא במקור נמל התעופה הבינלאומי של עזה, מהווה סמל מרגש לשאיפות הפלסטיניות לריבונות, עצמאות כלכלית וקישוריות גלובלית. ממוקם ברצועת עזה בין רפיח לדחניה, ליד הגבול המצרי בקואורדינטות $31^{\circ}14'47''N$ $34^{\circ}16'34''E$, שימש נמל התעופה כמגדלור של תקווה במהלך תקופת פעילותו הקצרה בין השנים 1998 ל-2001. מתחילתו כחלק מתהליך השלום של אוסלו, דרך תור הזהב שלו בקידום תיירות וחילופי תרבות, ועד להרסו הטרגי - מעשה טרור שהפר את החוק הבינלאומי - ההיסטוריה של נמל התעופה מגלמת את השיאים והשפל של המאבק הפלסטיני למדיניות. מאמר זה בוחן את מסעו של נמל התעופה, מתעמק בהשפעתו החברתית-כלכלית, במשמעותו הסמלית ובהשלכות המשפטיות של חורבנו, תוך הסתמכות על תיאורים היסטוריים ותובנות תרבותיות כדי לספק נרטיב מקיף.

תכנון ובנייה: חזון לריבונות

הרעיון להקמת נמל תעופה בינלאומי בעזה עלה במהלך תהליך השלום של אוסלו בתחילת שנות ה-90, תקופה שהתאפיינה באופטימיות זהירה לפיוס ישראלי-פלסטיני. הסכם אוסלו II משנת 1995 קבע במפורש את בניית נמל התעופה ברצועת עזה, מה ששיקף מחויבות לשלטון עצמי פלסטיני ולפיתוח כלכלי. הפרויקט הובל על ידי הרשות הפלסטינית, כאשר יאסר ערפאת, המנהיג הכריזמטי של ארגון השחרור הפלסטיני, דגל בו כבאבן יסוד למדיניות. נמל התעופה נתפס כשער לעולם, שמפחית את התלות הפלסטינית במסלולי נסיעה בשליטה ישראלית ומסמל אוטונומיה.

הבנייה החלה ב-1997, במימון קואליציה בינלאומית שכללה את מצרים, יפן, ערב הסעודית, ספרד וגרמניה, בעלות כוללת של כ-86 מיליון דולר. העיצוב, שנוצר על ידי אדריכלים מרוקאים והושפע מנמל התעופה של קזבלנקה, בוצע על ידי משרד ההנדסה של אוסמה חסן אלח'ודארי, תוך שילוב פונקציונליות מודרנית עם אסתטיקה תרבותית. התשתית כללה מסלול המראה ונחיתה באורך 3,076 מטר, טרמינל נוסעים שמסוגל לטפל ב-700,000 נוסעים בשנה, ואולם VIP עם כיפה מוזהבת בהשראת כיפת הסלע, כולל סוויטה לערפאת. הטרמינל עוטר בפסיפסי אבן וציורים אסלאמיים, ששיקפו את המורשת והגאוון הפלסטינית.

תהליך הבנייה היה מעשה איזון דיפלומטי, כאשר ישראל שמרה על פיקוח על פרוטוקולי האבטחה, כולל בדיקות נוסעים ומטענים, כפי שנקבע בהסכמי אוסלו. למרות מגבלות אלה, השלמת נמל התעופה הייתה ניצחון, שנחגג ב-24 בנובמבר 1998 בטקס חנוכה שבו השתתפו ערפאת, נשיא ארצות הברית ביל קלינטון ואלפי פלסטינים. נוכחותו של קלינטון הדגישה את התמיכה הבינלאומית, ונאומו שיבח את נמל התעופה כ"מגנט למטוסים מכל רחבי המזרח התיכון ומעבר לו". האירוע סימן רגע נדיר של תקווה, כאשר עזה הופיעה לזמן קצר כמרכז של קישוריות פוטנציאלית.

תור הזהב: תיירות, חילופי תרבות והבטחה כלכלית

בין השנים 1998 ל-2001, נמל התעופה הבינלאומי של עזה, כפי שנקרא אז, חווה תור זהב קצר, שהתאפיין בתיירות, חילופי תרבות ופעילות כלכלית. נמל התעופה, שהופעל על ידי רשות התעופה האזרחית הפלסטינית, שימש כבסיס לחברת התעופה הפלסטינית, כאשר הטיסה המסחרית הראשונה שלה לעמאן התקיימה ב-5 בדצמבר 1998. חברות תעופה זרות כמו רויאל אייר מרוק ואייר מצרים חיברו

את עזה ליעדים ברחבי המזרח התיכון וצפון אפריקה, וטיפולו בכ-90,000 נוסעים ומעל 100 טון מטען ב-1999. תקופה זו, לפני פרוץ האינתיפאדה השנייה, הציעה הצצה למה שמדיניות פלסטינית יכולה להכיל.

תיירות וחילופי תרבות

נמל התעופה אפשר מגזר תיירותי צנוע, כאשר חוף הים התיכון של עזה, אתרים היסטוריים ומורשת תרבותית משכו מבקרים. אמנם בלוגי נסיעות ספציפיים מתקופה זו נדירים, אך השלווה היחסית אפשרה חקירה של מסגדים עתיקים, אתרים ארכיאולוגיים ונופים חקלאיים. הפלסטינים קיבלו את פני המבקרים באירוח מסורתי, מאפיין תרבותי שצוין בדיווחים מאוחרים יותר שתיארו סירוב לגבות תשלום עבור אוכל מאנשים זרים. פעילות נמל התעופה אפשרה חילופי תרבות, כאשר פלסטינים נסעו לחו"ל לעבודה, חינוך וחופשות, ומבקרים בינלאומיים הביאו נקודות מבט מגוונות לעזה. דיווחים מהתקופה מצביעים על אווירה ידידותית, עם אינטראקציות מזדמנות ששיקפו פתיחות.

השפעה כלכלית

נמל התעופה שימש כזרז לצמיחה כלכלית, תמך בסחר ובמסחר. הוא אפשר לפלסטינים לייצא סחורות ולייבא חומרים, תוך הפחתת התלות במחסומים ישראליים מגבילים. תפקידו טיפח תקווה כלכלית, כאשר טייסים נזכרו בגאווה בנחיתת הטיסה הראשונה. נמל התעופה יצר מקומות עבודה, מצוות תעופה ועד ספקים מקומיים, והמריץ תעשיות קשורות כמו אירוח. המטבח של עזה, שכלל מנות כמו מקלובה, מוסחאן וסומאגיה, ככל הנראה שימח את המבקרים. חוויות קולינריות אלה, שהתבססו על מרכיבים מקומיים כמו סומאק ותוצרת טרייה, הדגישו את העושר התרבותי של עזה.

משמעות סמלית

מעבר לתפקידו המעשי, נמל התעופה היה סמל רב עוצמה לריבונות פלסטינית. פתיחתו, בהשתתפות מנהיגים עולמיים, סימנה הכרה בינלאומית בשאיפות הפלסטיניות. הכיפה המוזהבת של אולם ה-VIP, שדגמה את כיפת הסלע, קשרה את נמל התעופה למשמעות הרוחנית של ירושלים, מחזקת את הזהות הלאומית. עבור הפלסטינים, היכולת לנסוע ללא פיקוח ישראלי הייתה טעימה של חופש, שצמצמה את ההשפלה הקשורה למחסומים והיתרים. קיומו של נמל התעופה ערער על הנרטיב של תלות פלסטינית, מגלם חזון של מדיניות ועצמאות.

הסוף העצוב: מעשה טרור והשלכותיו

תור הזהב של נמל התעופה נקטע בפתאומיות על ידי האינתיפאדה השנייה, שהחלה ב-2000 והגבירה את המתיחות בין ישראל לפלסטינים. עד פברואר 2001, כל טיסות הנוסעים הופסקו ככל שהאלימות התגברה. ב-4 בדצמבר 2001, מטוסי קרב ישראליים הפציצו את תחנת המכ"ם ומגדל הפיקוח של נמל התעופה, והפכו אותו לבלתי פעיל. ב-10 בינואר 2002, דחפורים ישראליים חתכו את מסלול ההמראה, והשלימו את ההרס. מעשה טרור מכונן זה, שכוון לתשתית אזרחית קריטית לקישוריות הפלסטינית, היה מכה הרסנית לשאיפות עזה.

הקשר ההרס

ישראל הצדיקה את ההתקפה כתגובה לפעילויות מיליטנטיות פלסטיניות במהלך האינתיפאדה, בטענה שנמל התעופה עלול לשמש להברחת נשק. עם זאת, ההרס נתפס כבלתי מידתי וסמלי, במטרה לרסק את המדיניות הפלסטינית. ההתקפה הייתה חלק מאסטרטגיה רחבה יותר לשמירה על שליטה בתנועה הפלסטינית, כאשר הסכם התפעול של נמל התעופה כבר כפף אותו לפיקוח ביטחוני ישראלי. ההפצצות

והדחפורים השאירו את השטח בן 450 ההקטרים בחורבות, כשהטרמינל ומסלול ההמראה נפגעו ללא תקנה.

נפילה חברתית-כלכלית

הרס נמל התעופה בודד את עזה, חנק את התיירות, הסחר והחילופי התרבות. הפלסטינים הפכו תלויים במסלולי נסיעה בשליטה ישראלית, כמו נמל התעופה בן גוריון, שם התמודדו עם בדיקות ביטחוניות מפלות ודיווחו על הטרדות, כולל הטרדות מיניות של נשים. המצור שהטילו ישראל ומצרים מאז 2007 הגביל עוד יותר את התנועה, והכלכלה של עזה סבלה מגישה מוגבלת לשווקים ומשאבים. חורבות נמל התעופה הפכו לסמל של "תקוות שלום מקורקעות", ללא טיסות במשך יותר משני עשורים. אובדן מקומות עבודה והזדמנויות כלכליות העמיק את העוני בעזה, עם ירידה כלכלית משמעותית לאחר 2001.

השפעה תרבותית ופסיכולוגית

הרס נמל התעופה היה מכה פסיכולוגית, שמחקה סמל מוחשי של גאווה פלסטינית. התושבים נזכרו בנמל התעופה כ"חלון לעולם". מעשה הטרור חיזק תחושות של דיכוי, כאשר הפלסטינים נאלצו לנווט בתהליכי נסיעה משפילים, שערערו את הכבוד שהעניק נמל התעופה פעם.

היבטים משפטיים: הפרות של החוק הבינלאומי

הרס נמל התעופה הבינלאומי של עזה היווה הפרה ברורה של החוק הבינלאומי, וגרר גינוי מגופים עולמיים. ארגון התעופה האזרחית הבינלאומית (ICAO) נזף בישראל במרץ 2002, תוך ציון הפרות של נורמות התעופה על פי אמנת שיקגו משנת 1944, המגנה על נמלי תעופה אזרחיים מפני התקפות צבאיות. באופן ספציפי, ההפצצה הפרה:

- **סעיף 1 של אמנת שיקגו:** סעיף זה מדגיש את הריבונות של מדינות על המרחב האווירי שלהן, אותו ייצג נמל התעופה עבור הרשות הפלסטינית. ההתקפה של ישראל התעלמה מעקרון זה, תוך פגיעה באוטונומיה הפלסטינית.
- **סעיף 3 של אמנות ז'נבה:** ההתקפה על תשתית אזרחית, כמו נמל תעופה, במהלך סכסוך אסורה אלא אם היא מהווה איום צבאי מיידי. לא היו ראיות התומכות בטענות לשימוש צבאי בנמל התעופה, מה שהופך את ההתקפה לפשע מלחמה אפשרי.
- **החוק ההומניטרי הבינלאומי המנהגי:** עקרון המידתיות מחייב שפעולות צבאיות ימנעו מפגיעה מופרזת באזרחים. ההרס המוחלט של נמל התעופה, סמל לחיים אזרחיים ולפעילות כלכלית, היה לא מידתי לכל איום ביטחוני לכאורה.

הגינני של ICAO הדגיש את הבלתי חוקיות של ההתקפה, אך לא היו לכך השלכות משמעותיות, מה שמשקף את האתגרים באכיפת החוק הבינלאומי בהקשר הישראלי-פלסטיני. היעדר האחריות תדלק את התלונות הפלסטיניות, כאשר חורבות נמל התעופה הפכו לנקודת התכנסות לדרישות לצדק.

סיכום: מורשת של תקווה וטרגדיה

מסעו של נמל התעופה הבינלאומי יאסר ערפאת מתכנן להרס מגלם את המאבק הפלסטיני להגדרה עצמית. הוא תוכנן כעדות להסכמי אוסלו, נבנה בתמיכה בינלאומית וזכה לחגיגות כשער לעולם, והפך לזמן קצר את עזה למרכז של תיירות, חילופי תרבות והבטחה כלכלית. תור הזהב שלו, שהתאפיין באירוח פלסטיני, יופי נופי ומעדנים קולינריים, הציע חזון של מדיניות. עם זאת, מעשה הטרור שהרס אותו בשנים 2001-2002 - התקפה בלתי חוקית והרסנית - ריסק את החלומות הללו, בודד את עזה והפר את החוק הבינלאומי.

נכון ל-5 במאי 2025, נמל התעופה נותר בחורבות, תזכורת קשה לשאיפות שלא מומשו. מורשתו ממשיכה בחוסנם של הפלסטינים, שממשיכים לתמוך בחופש התנועה ובריבונות. סיפורו של נמל התעופה אינו רק סיפור של תשתית, אלא של כבוד אנושי, גאווה תרבותית ותקווה מתמשכת לעתיד שבו עזה תוכל שוב לקבל את פני העולם.