

Lotnisko Jasera Arafata: Latarnia Nadziei

Międzynarodowe Lotnisko Jasera Arafata, pierwotnie znane jako Międzynarodowe Lotnisko Gazy, jest przejmującym symbolem palestyńskich dążeń do suwerenności, niezależności gospodarczej i globalnej łączności. Położone w Strefie Gazy, między Rafah a Dahaniya, blisko granicy z Egiptem na współrzędnych 31°14'47"N 34°16'34"E, było latarnią nadziei podczas krótkiego okresu działalności od 1998 do 2001 roku. Od jego powstania w ramach procesu pokojowego w Oslo, przez złoty wiek promowania turystyki i wymiany kulturalnej, aż po tragiczne zniszczenie – akt terroryzmu naruszający prawo międzynarodowe – historia lotniska obejmuje wzloty i upadki palestyńskiej walki o państwowość. Esej ten zgłębia podróż lotniska, analizując jego społeczno-ekonomiczne skutki, symboliczne znaczenie oraz prawne konsekwencje jego upadku, opierając się na zapisach historycznych i wglądach kulturowych, by przedstawić pełną narrację.

Koncepcja i Budowa: Wizja Suwerenności

Pomysł na międzynarodowe lotnisko w Gazie pojawił się podczas procesu pokojowego w Oslo na początku lat 90., w okresie ostrożnego optymizmu dla izraelsko-palestyńskiego pojednania. Porozumienie Oslo II z 1995 roku wyraźnie przewidywało budowę lotniska w Strefie Gazy, odzwierciedlając zaangażowanie w palestyńską autonomię i rozwój gospodarczy. Projekt był prowadzony przez Autonomię Palestyńską, a Jaser Arafat, charyzmatyczny lider Organizacji Wyzwolenia Palestyny, promował go jako fundament państwowości. Lotnisko miało być bramą do świata, zmniejszającą zależność Palestyńczyków od tras podróży kontrolowanych przez Izrael i symbolizującą autonomię.

Budowa rozpoczęła się w 1997 roku, sfinansowana przez międzynarodową koalicję, w tym Egipt, Japonię, Arabię Saudyjską, Hiszpanię i Niemcy, przy całkowitym koszcie około 86 milionów dolarów. Projekt, opracowany przez marokańskich architektów i wzorowany na lotnisku w Casablance, został zrealizowany przez firmę inżynierską Usamy Hassana Elkhoudary'ego, łącząc nowoczesną funkcjonalność z estetyką kulturową. Infrastruktura obejmowała pas startowy o długości 3076 metrów, terminal pasażerski mogący obsłużyć 700 000 pasażerów rocznie oraz salon VIP z złotą kopułą inspirowaną Kopułą na Skale, wraz z apartamentem dla Arafata. Terminal, ozdobiony mozaikami z kamienia i islamskimi obrazami, odzwierciedlał palestyńskie dziedzictwo i dumę.

Proces budowy był dyplomatycznym balansowaniem, ponieważ Izrael, zgodnie z porozumieniami z Oslo, zachował nadzór nad protokołami bezpieczeństwa, w tym kontrolą pasażerów i ładunków. Pomimo tych ograniczeń, ukończenie lotniska było triumfem, świętowanym 24 listopada 1998 roku podczas ceremonii otwarcia z udziałem Arafata, prezydenta USA Billa Clintona i tysięcy Palestyńczyków. Obecność Clintona podkreśliła międzynarodowe wsparcie, a jego przemówienie chwaliło lotnisko jako „magnes dla

samolotów z całego Bliskiego Wschodu i spoza niego”. Wydarzenie to oznaczało rzadki moment nadziei, kiedy Gaza na chwilę stała się centrum potencjalnej łączności.

Złota Era: Turystyka, Wymiana Kulturalna i Obietnica Gospodarcza

Od 1998 do 2001 roku Międzynarodowe Lotnisko Gazy, jak wtedy je nazywano, przeżyło złotą erę, choć krótką, charakteryzującą się turystyką, wymianą kulturalną i aktywnością gospodarczą. Zarządzane przez Palestyński Urząd Lotnictwa Cywilnego, lotnisko było bazą dla Palestinian Airlines, której pierwszy komercyjny lot do Ammanu odbył się 5 grudnia 1998 roku. Zagraniczne linie lotnicze, takie jak Royal Air Maroc i EgyptAir, połączyły Gazę z destynacjami na Bliskim Wschodzie i w Afryce Północnej, obsługując w 1999 roku około 90 000 pasażerów i ponad 100 ton ładunków. Okres ten, przed wybuchem drugiej intifady, dał wgląd w to, czym mogła być palestyńska państwowość.

Turystyka i Wymiana Kulturalna

Lotnisko wspierało skromny sektor turystyczny, gdzie śródziemnomorska linia brzegowa Gazy, historyczne miejsca i dziedzictwo kulturowe przyciągały gości. Choć szczegółowe blogi podróżnicze z tego okresu są rzadkie, względny spokój umożliwiał zwiedzanie starożytnych meczetów, stanowisk archeologicznych i krajobrazów rolniczych. Palestyńczycy witali gości tradycyjną gościnnością, co w późniejszych relacjach opisywano jako niechęć do pobierania opłat za jedzenie od obcych. Działalność lotniska umożliwiała wymianę kulturalną, Palestyńczycy podróżowali za granicę w celach zawodowych, edukacyjnych i wakacyjnych, a międzynarodowi goście przynosili do Gazy różnorodne perspektywy. Relacje z tamtego czasu wskazują na przyjazną atmosferę, z nieformalnymi interakcjami odzwierciedlającymi otwartość.

Wpływ Gospodarczy

Lotnisko było katalizatorem wzrostu gospodarczego, wspierając handel i działalność komercyjną. Umożliwiło Palestyńczykom eksport towarów i import materiałów, zmniejszając zależność od restrykcyjnych izraelskich punktów kontrolnych. Jego rola dawała nadzieję gospodarczą, a piloci wspominali dumę z lądowania pierwszego lotu. Lotnisko stworzyło miejsca pracy, od personelu lotniczego po lokalnych sprzedawców, i stymulowało powiązane branże, takie jak hotelarstwo. Kuchnia Gazy, z daniami takimi jak makhla, musakhan i sumagiyya, prawdopodobnie zachwycała gości. Te kulinarne doświadczenia, zakorzenione w lokalnych składnikach, takich jak sumak i świeże produkty, podkreślały kulturowe bogactwo Gazy.

Symboliczne Znaczenie

Poza praktyczną rolę, lotnisko było potężnym symbolem palestyńskiej suwerenności. Jego otwarcie, z udziałem światowych liderów, sygnalizowało międzynarodowe uznanie palestyńskich aspiracji. Złota kopuła salonu VIP, wzorowana na Kopule na Skale, łączyła lotnisko z duchowym znaczeniem Jerozolimy, wzmacniając tożsamość narodową. Dla

Palestyńczyków możliwość podróżowania bez izraelskiego nadzoru była smakiem wolności, zmniejszającym upokorzenie związane z punktami kontrolnymi i pozwoleniami. Istnienie lotniska rzucało wyzwanie narracji o palestyńskiej zależności, ucieleśniając wizję państwowości i samostanowienia.

Smutny Koniec: Akt Terroryzmu i Jego Konsekwencje

Złota era lotniska została gwałtownie przerwana przez drugą intifadę, która rozpoczęła się w 2000 roku, eskalując napięcia między Izraelem a Palestyńczykami. Do lutego 2001 roku wszystkie loty pasażerskie zostały wstrzymane w miarę narastania przemocy. 4 grudnia 2001 roku izraelskie samoloty wojskowe zbombardowały stację radarową i wieżę kontrolną lotniska, czyniąc je bezużytecznym. 10 stycznia 2002 roku izraelskie buldożery przecięły pas startowy, dopełniając zniszczenia. Ten celowy akt terroryzmu, skierowany przeciwko kluczowej cywilnej infrastrukturze dla palestyńskiej łączności, był druzgocącym ciosem dla aspiracji Gazy.

Kontekst Zniszczenia

Izrael uzasadniał atak jako odpowiedź na działania palestyńskich bojowników podczas intifady, twierdząc, że lotnisko mogło być używane do przemytu broni. Zniszczenie było jednak powszechnie postrzegane jako nieproporcjonalne i symboliczne, mające na celu zniwiedzenie palestyńskiej państwowości. Atak był częścią szerszej strategii utrzymania kontroli nad ruchem Palestyńczyków, przy czym umowa operacyjna lotniska była już podporządkowana izraelskiemu nadzorowi bezpieczeństwa. Bombardowanie i rozbiórka zamieniły teren o powierzchni 450 hektarów w ruinę, a terminal i pas startowy zostały nieodwracalnie uszkodzone.

Skutki Społeczno-Ekonomiczne

Zniszczenie lotniska odizolowało Gazę, dławiąc turystykę, handel i wymianę kulturalną. Palestyńczycy stali się zależni od tras podróży kontrolowanych przez Izrael, takich jak lotnisko Ben Guriona, gdzie spotykali się z dyskryminującymi kontrolami bezpieczeństwa i doniesieniami o molestowaniu, w tym molestowaniu seksualnym kobiet. Blokada nałożona przez Izrael i Egipt od 2007 roku jeszcze bardziej ograniczyła ruch, a gospodarka Gazy ucierpiała z powodu ograniczonego dostępu do rynków i zasobów. Ruiny lotniska stały się symbolem „złamanych nadziei na pokój”, bez lotów przez ponad dwie dekady. Utrata miejsc pracy i możliwości gospodarczych pogłębiła ubóstwo Gazy, z wyraźnym spadkiem gospodarczym po 2001 roku.

Wpływ Kulturowy i Psychologiczny

Zniszczenie lotniska było psychologicznym ciosem, wymazującym namacalny symbol palestyńskiej dumy. Mieszkańcy wspominali lotnisko jako „okno na świat”. Akt terroryzmu wzmocnił poczucie ucisku, gdy Palestyńczycy byli zmuszani do poruszania się w upokarzających procesach podróży, co podważyło godność, którą kiedyś oferowało lotnisko.

Aspekty Prawne: Naruszenia Prawa Międzynarodowego

Zniszczenie Międzynarodowego Lotniska Gazy stanowiło wyraźne naruszenie prawa międzynarodowego, wywołując potępienie ze strony globalnych instytucji.

Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w marcu 2002 roku zganiła Izrael, wskazując na naruszenia standardów lotniczych zgodnie z Konwencją Chicagowską z 1944 roku, która chroni cywilne lotniska przed atakami wojskowymi. W szczególności bombardowanie naruszyło:

- **Artykuł 1 Konwencji Chicagowskiej:** Ten artykuł podkreśla suwerenność państw nad ich przestrzenią powietrzną, którą lotnisko reprezentowało dla Autonomii Palestyńskiej. Atak Izraela zignorował tę zasadę, podważając palestyńską autonomię.
- **Artykuł 3 Konwencji Genewskich:** Atakowanie cywilnej infrastruktury, takiej jak lotnisko, jest zabronione podczas konfliktu, chyba że stanowi bezpośrednie zagrożenie militarne. Nie było dowodów na militarne wykorzystanie lotniska, co czyni atak potencjalnym zbrodnią wojenną.
- **Zwyczajowe międzynarodowe prawo humanitarne:** Zasada proporcjonalności wymaga, aby działania wojskowe unikały nadmiernych szkód dla cywilów. Całkowite zniszczenie lotniska, symbolu życia cywilnego i aktywności gospodarczej, było nieproporcjonalne do jakiegokolwiek rzekomego zagrożenia bezpieczeństwa.

Potępienie ICAO podkreśliło nielegalność ataku, ale nie przyniosło znaczących konsekwencji, co odzwierciedla wyzwania związane z egzekwowaniem prawa międzynarodowego w kontekście izraelsko-palestyńskim. Brak odpowiedzialności podsycił palestyńskie pretensje, a ruiny lotniska stały się punktem zbornym dla żądań sprawiedliwości.

Wniosek: Dziedzictwo Nadziei i Tragedii

Podróż Międzynarodowego Lotniska Jasera Arafata, od powstania do zniszczenia, obejmuje palestyńską walkę o samostanowienie. Skonceptualizowane jako świadectwo porozumień z Oslo, zbudowane z międzynarodowym wsparciem i celebrowane jako brama do świata, przez krótki czas przekształciło Gazę w centrum turystyki, wymiany kulturalnej i obietnicy gospodarczej. Jego złota era, naznaczona palestyńską gościnnością, malowniczym pięknem i kulinarnymi przysmakami, oferowała wizję państwowości. Jednak akt terroryzmu, który zniszczył je w latach 2001–2002 – nielegalny i dewastujący atak – rozbił te marzenia, izolując Gazę i naruszając prawo międzynarodowe.

Na dzień 5 maja 2025 roku lotnisko pozostaje w ruinach, będąc surowym przypomnieniem niespełnionych aspiracji. Jego dziedzictwo żyje w odporności Palestyńczyków, którzy nadal walczą o wolność ruchu i suwerenność. Historia lotniska to nie tylko opowieść o infrastrukturze, ale o ludzkiej godności, dumie kulturowej i trwałej nadziei na przyszłość, w której Gaza znów będzie mogła powitać świat.