

المسؤولية الدولية لإسرائيل عن تقييد الحق في التنقل (تدمير مطار غزة: حالة دراسية)

The International Responsibility of Israel for Restricting the Right to Freedom of

Movement: The Destruction of Gaza Airport as a Case Study"

د. شادي جبارين

الكلية العصرية الجامعية، قسم القانون، (فلسطين).

shadioja@gmail.com

د. معتر ندى

الشرطة الفلسطينية، الإدارة العامة للتدريب، (فلسطين).

Motaz.k.nada@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.70411/MJLS.1.1.2025142>

تاريخ القبول: 2024-08-18

تاريخ المراجعة: 2024-08-17

تاريخ الاستلام: 2024-07-21

المخلص

تهدف هذه الدراسة إلى البحث في انتهاك حق الفلسطينيين في التنقل من قبل سلطات الاحتلال الإسرائيلي، متخذة من الحق في التنقل جواً، خاصة مطار غزة الدولي حالة دراسية، حيث بحثت في بيان الأطر القانونية الناضجة لتأسيس المطار وتوضيح المسؤولية الواقعة على عاتق الاحتلال نتيجة تدمير البنية التحتية في فلسطين بشكل عام وفي قطاع غزة بشكل خاص، ما أثر على حق الفلسطينيين في التنقل مخالفة بذلك كل المواثيق والاتفاقيات الدولية، ومن ضمن ذلك تدمير المطار محل الدراسة. انطلقت الدراسة من سؤال رئيسي مفاده البحث في ماهية المسؤولية القانونية الواقعة على الاحتلال الإسرائيلي لتدميره مطار غزة الدولي، متخذة من المنهج الوصفي التحليلي منهجاً للدراسة. وبعد البحث وتحليل أسئلة الدراسة خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، أهمها أن دولة الاحتلال انتهكت المجال الجوي الفلسطيني؛ وأن الاحتلال التزم بموجب اتفاقية أوسلو الموقعة بين منظمة التحرير الفلسطينية ودولة الاحتلال على بإنشاء مطار فلسطيني في غزة تحت مسمى مطار غزة الدولي. وعمل المطار لمدة 3 سنوات، إلا أن إسرائيل دمرته أثناء الانتفاضة الفلسطينية الثانية، وانتهكت حقوق الفلسطينيين الجوية وتكررت لكل الاتفاقيات الموقعة، ما كان له أثراً سلبياً على الحياة الاقتصادية والاجتماعية للفلسطينيين. أوصت الدراسة بالتوجه للمحافل الدولية للضغط على الاحتلال وإلزامه بعدم انتهاك المجال الجوي الفلسطيني، والعمل على إلزام الاحتلال بإعادة بناء وتشغيل مطار غزة الدولي، وقبول الإشراف الإداري الدولي للمطار في الوقت الراهن، إضافة إلى مطالبة دولة الاحتلال بتعويض مالي للفلسطينيين لانتهاكها المجال الجوي الفلسطيني منذ عام 1967، باعتبار أراضي عام 1967، هي أراضي دولة فلسطين الحالية، وأخيراً التوجه للمحافل الدولية لإلزام دولة الاحتلال بتنفيذ قرار منظمة الطيران المدني الدولي "إيكافو" المتمثل بتحملها المسؤولية الكاملة عن تدمير مطار غزة. الكلمات المفتاحية: المجال الجوي، مسؤولية الاحتلال، مطار غزة الدولي.

Abstract

This study aims to investigate the violation of Palestinians' right to movement by the Israeli occupation, using the right to aerial mobility, specifically Gaza International Airport, as a case study. It examines the legal frameworks governing the establishment of the airport and clarifies the responsibility of the occupation for the destruction of infrastructure in Palestine generally and in Gaza specifically, which has impacted Palestinians' right to movement and violated various international treaties and agreements, including the destruction of the airport in question. The study is guided by the main research question concerning the legal responsibility of the Israeli occupation for the destruction of Gaza International Airport. Employing a descriptive-analytical methodology, the study reaches several conclusions, the most significant being that the occupying state violated Palestinian airspace. The occupation was committed, under the Oslo Accords signed between the Palestine Liberation Organization and the occupying state, to establish a Palestinian airport in Gaza under the name Gaza International Airport, which operated for three years. However, it was destroyed during the Second Intifada, violating the aerial rights of Palestinians and disregarding all signed agreements, which adversely affected the economic and social life of Palestinians. The study recommends international forums be engaged to pressure the occupying state to refrain from violating Palestinian airspace and to be obligated to rebuild and operate Gaza International Airport. It also suggests accepting international administrative supervision of the airport at present, demanding financial compensation from the occupying state for violations of Palestinian airspace since 1967, as the lands of 1967 are now considered the State of Palestine. Finally, the study advises turning to international bodies to enforce the ICAO resolution holding the occupying state fully responsible for the destruction of Gaza Airport.

Keywords: Airspace, Occupation responsibility, Gaza International Airport.

المقدمة

فلسطين التي كانت ومازالت أرض صراع ومطمع للغير بسبب موقعها وخيراتها، والتي تعيش اليوم إن صح وصفها بأقصى لحظات الظلم والقهر، حيث تشاركت قوى العالم في دعم الاحتلال الإسرائيلي بكل ما يلزم للتنكيل بالشعب الفلسطيني المكلوم المحاصر، الذي يعيش قساوة السجن الكبير في أرضه، والذي لا يمكنه التحرك سواء داخله أو خارجه دون مراقبة وتفتيش، وإن أراد الاحتلال في أي وقت أن يمنعه حتى من التنقل، وأحياناً تصل لاعتقاله دون إبداء أية أسباب، فتمثل قضية النزاع الفلسطيني الإسرائيلي إحدى القضايا الدولية المعقدة التي تثير الكثير من التساؤلات حول الحقوق الإنسانية والقانون الدولي الإنساني.

ومن الجدير بالذكر هنا إلقاء النظر على طريقة تقويض حرية هذا الشعب الفلسطيني في التنقل، والتي كفلتها جميع القوانين والشرائع كحق أساسي من حقوق الإنسان، وممارسة الاحتلال لكل الطرق كي يمنع حرية حركته ويضيق الخناق على هذا الشعب، ومن هذه الإجراءات تدمير المطارات، ووضع الحواجز التفتيشية، وإجبار الفلسطيني على التقيد بإجازات وأعياد الاحتلال في الحركة الحدودية ... إلخ. يعتبر تدمير مطار غزة من قبل الاحتلال الإسرائيلي أحد الأحداث الملحمية التي تطرح العديد من الأسئلة حول المسؤولية القانونية والتبعات الإنسانية، بعد أن استهدف الاحتلال أيضاً كفة البنى التحتية كافة في الأراضي الفلسطينية وليس المطار فقط. يهدف هذا البحث إلى تحليل المسؤولية القانونية للاحتلال الإسرائيلي عن تدمير مطار غزة والتركيز على حقوق الفلسطينيين في المجال الجوي، ويعكس تدمير المطار الفلسطيني تصاعد التوترات في المنطقة ويتسبب في تأثيرات هائلة على الحياة اليومية للفلسطينيين، خاصة فيما يتعلق بوسائل النقل والاقتصاد. سيعرض هذا البحث تحليلاً قانونياً دقيقاً للإجراءات التي اتخذتها إسرائيل والمعايير الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان والقانون الإنساني الدولي. ويُعد البحث في حقوق الفلسطينيين في المجال الجوي من خلال هذه الحادثة أمراً حيوياً لفهم التداعيات القانونية والأخلاقية لتصرفات الأطراف المعنية، ويهدف البحث أيضاً إلى استكشاف سبل تعزيز حقوق الفلسطينيين في المستقبل وتحسين فهم المجتمع الدولي للتحديات التي يواجهونها.

مشكلة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة في السؤال الآتي: ما هي المسؤولية القانونية الواقعة على الاحتلال الإسرائيلي لتدميره مطار غزة الدولي؟

1. ما هي الأطر القانونية النازمة لتأسيس مطار غزة؟

2. ما المسؤولية الواقعة على عاتق الاحتلال نتيجة تدمير المطار؟

3. كيف يمكن تحسين الظروف الحالية وحماية حقوق الفلسطينيين في المجال الجوي؟

أهداف الدراسة

1. بيان الأطر القانونية النازمة لتأسيس مطار غزة.

2. توضيح مسؤولية الاحتلال من الناحية القانونية عن انتهاك حرية التنقل وتدمير وسائله.

3. طرح رؤية من شأنها العمل على حماية المجال الجوي الفلسطيني وحقوق الفلسطينيين.

منهج الدراسة

تتبنى هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، حيث يكون الهدف منه جمع البيانات والحقائق المتعلقة بطبيعة الموضوع، ثم تحليلها وتفسيرها بهدف استخلاص دلالتها وتحديد شكل كافي، يهدف هذا المنهج إلى الوصول إلى نتائج نهائية يمكن تعميمها، وذلك من خلال التركيز على كيفية تحليل وتصنيف الحقائق والبيانات لتحقيق هدف الدراسة، كما تبنت الدراسة المنهج التاريخي لتوضيح خلفية الصراع من جانب، ومن جانب آخر، تسليط الضوء على الواقع التاريخي لحق الفلسطينيين في استعمال أجوائهم بحرية تامة.

حدود الدراسة

الحدود المكانية (الجغرافية): تم إجراء هذه الدراسة على مطار غزة الدولي والذي يقع في الحدود الجغرافية لمدينة غزة في القطاع الفلسطيني المحتل الذي يعتبر جزءاً من الأراضي الفلسطينية المحتلة عام 1967، فهو جزء من الأراضي التي تعترف بها الجمعية العامة للأمم المتحدة بأنها دولة فلسطين. الحدود الزمانية: تم إجراء الدراسة في الفترة الزمنية الواقعة بين عام 1993، وهي الفترة التي تم فيها توقيع اتفاق أوسلو بين منظمة التحرير الفلسطينية والتي أشير فيها للمرة الأولى لإنشاء المطار، وتلك الفترة التي تمتد حتى عام 2024، وهو تاريخ كتابة هذه الورقة.

خطة الدراسة

تم تقسيم الدراسة إلى ما يلي:

المبحث الأول: الخلفية التاريخية والتنظيم القانوني

المطلب الأول: الخلفية التاريخية

المطلب الثاني: إحدائيات المطار

المطلب الثالث: الأطر القانونية النازمة لمطار غزة الدولي

المبحث الثاني: مسؤولية الاحتلال والآثار الناتجة عن التدمير

المطلب الأول: تدمير المطار ومسؤولية الاحتلال.

المطلب الثاني: الآثار المترتبة على تدمير المطار.

المبحث الأول:

الخلفية التاريخية والتنظيم القانوني

يناقش في هذا المبحث ثلاثة مطالب على النحو الآتي:

المطلب الأول:

خلفية تاريخية

يُعرف المجال الجوي على أنه: الفضاء الذي يتبع لدولة معينة، وتقوم الدولة بتقديم الدعم اللازم لأية طائرة تعبر أجواءها، بشرط أن يكون لديها تصريح مسبق للدخول إلى هذا المجال الجوي، وفي حالة عدم حصول الطائرة على التصريح المسبق، يُعتبر تواجدها داخل المجال الجوي لتلك الدولة تصرفاً عدائياً، وتتخذ قوات الدفاع الجوي إجراءات للتعامل معها¹.

عادةً ما تكون حدود المجال الجوي للدولة متسقة مع حدودها السياسية، وقد تمتد بعض المجالات الجوية للدول الساحلية لتشمل أجزاءً من المساحة البحرية أو المحيط التي تطل عليه تلك الدولة، ويتم تحديد هذه القواعد والتوجيهات بناءً على توصيات منظمة الطيران المدني الدولي (إيكافو)².

الفلسطينيون كغيرهم من شعوب العالم لهم الحق في استثمار واستعمال مجالهم الجوي بالطريقة التي يرونها مناسبة وفق الأسس الموضحة في القواعد الدولية المتعلقة بالطيران المدني، إلا أن الاحتلال ومنذ عام 1948، يمنع الفلسطينيون من أدنى حقوقهم المدنية والمتعلقة بالمجالات كافة ومنها المجال الجوي، وتعمق ذلك أيضاً بعد احتلال الجزء المتبقي من فلسطين عام 1967، والمتمثل في أراضي الضفة الغربية وقطاع غزة.

في الأراضي المحتلة عام 1948، أقام الاحتلال دولته وأعلن استقلال كيانه على هذه المنطقة، وبعد عام 1967، اعتبرت الأراضي التي سيطر عليها الاحتلال في هذا التاريخ محتلة، وهي الأراضي التي تم اعتبارها فيما بعد أراضي دولة فلسطين وهي أيضاً الأراضي التي وقعت تحت ولاية السلطة الوطنية بموجب الاتفاقيات الموقعة بين منظمة التحرير الفلسطينية ودولة الاحتلال وتم إنشاء المطار³.

¹ الرأي (2022/1/1). المجال الجوي. <https://alray.ps/ar/post>

² المرجع نفسه.

³ إعلان المبادئ حول ترتيبات الحكم الذاتي الانتقالي (اتفاقية أوسلو) وكانت نقاطها الرئيسية:

دولة الاحتلال لم تسمح للفلسطينيين باستثمار أي من ثرواتهم ولا السيطرة على الحدود، واعتبرت الحدود واللاجئين والقدس من قضايا الحل النهائي الذي تنصلت منه إسرائيل ومن أي اتفاقية أخرى، كما لم تسمح للفلسطينيين باستغلال مجالهم الجوي، بل على العكس هي من سيطرت عليه كقوة قائمة بالاحتلال.

في الأراضي المحتلة عام 1976، يمكن الإشارة إلى أكثر من مطار خارج حدود الدراسة كمطار القدس الدولي (قلنديا). عام 1920، أقامه البريطانيون على الأرض المجاورة للطريق الرابطة بين القدس ورام الله. أطلق عليه اسم "مطار كولونيا"، المطار الأول والوحيد في فلسطين الانتدابية.

بعد النزاع العربي الإسرائيلي في عام 1967، تم ضمّ الموقع إلى الأراضي التي احتلتها إسرائيل، ولكن في عام 1970، تمت مصادرتة. في تلك الفترة، كان المطار ما يزال مُدرجًا كواحد من الممتلكات الموجودة في الأراضي المحتلة. ونتيجة لذلك، فإن إسرائيل واجهت صعوبات في استخدامه كمطار دولي لسنوات عديدة، كان المطار مسجلًا ضمن السيطرة القانونية للأردن وفقًا لخطة الملاحة الجوية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) في منطقة الشرق الأدنى، وحاولت إسرائيل التفاوض والتلاعب بهذا الاتفاق، ولكن دون أي نجاح، كانت هذه فترة استثنائية حيث بقيت الدول العربية جميعها متحدة في هذا الصدد. منذ عام 1970 وحتى عام 2000، اقتصررت حركة الطيران على الرحلات الداخلية، وكانت غالبيتها تتجه نحو تل أبيب، وتم إيقاف هذه الرحلات تمامًا بعد اندلاع الانتفاضة الثانية في أوائل القرن الواحد والعشرين¹.

1. تتبذ منظمة التحرير الفلسطينية الإرهاب والعنف وتحذف البنود التي تتعلق بها في ميثاقها كالعامل المسلح وتدمير إسرائيل.

2. تعترف إسرائيل بمنظمة التحرير الفلسطينية على أنها الممثل الشرعي للشعب الفلسطيني.

3. تعترف منظمة التحرير الفلسطينية بدولة إسرائيل.

4. خلال خمس سنين تنسحب إسرائيل من أراضٍ في الضفة الغربية وقطاع غزة على مراحل أولها أريحا وغزة اللتين تشكلان 1.5% من أرض فلسطين.

5. تقر إسرائيل بحق الفلسطينيين في إقامة حكم ذاتي على الأراضي التي تنسحب منها في الضفة الغربية وغزة.

¹ ايبان، لورنت باربييان. 2020/5/5. "رحلات قلنديا المجدولة، أو مطار القدس المنسي، فلسطين إسرائيل".

<https://orientxxi.info/magazine/article3859>

كما أنه وفي العام 1941، بنى البريطانيون أول مطار في غزة استعدادًا لمواجهة الصراع الحتمي مع القوات الألمانية في شمال إفريقيا. كان هذا المطار العسكري يبعد 15 كيلومترًا عن مطار غزة الدولي الذي لم يستمر طويلًا. قام البريطانيون خلال الفترة بين عامي 1942 و1943 بنقل الذخائر والإمدادات إلى الوحدات العسكرية في الصحراء الغربية. بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، شهد ذلك المطار عدة رحلات شحن متجهة إلى قبرص ولندن. ومع انسحاب البريطانيين من فلسطين في عام 1948، توقف المطار عن العمل وعُطِّي بالرمال¹.

المطار الثالث الذي يمكن الإشارة إليه هنا هو مطار اللد والذي يعتبر واحدًا من أوائل المطارات في منطقة الشرق الأوسط، حيث تأسس في عام 1936، خلال سنوات الاحتلال البريطاني لفلسطين. كان هذا المطار هو أول مطار مُسجل في فلسطين، وشهد هبوط أولى طائرات الخطوط الفلسطينية في ثلاثينيات القرن الماضي. بدأت الخطوط الجوية الفلسطينية بطائرتين من طراز (S.16) ذات سدادات قصيرة، مع محركين من طراز (Pobjoy)، وفي آب/ أغسطس 1937، بدأت الخطوط الجوية الفلسطينية تشغيل رحلات داخلية بين اللد وحيفا بتردد ثلاث مرات في الأسبوع. وفي أيلول/ سبتمبر 1938، تم توسيع الخدمة لتشمل بيروت في لبنان، ما أدى إلى إطلاق أول مسار دولي للخطوط الجوية الفلسطينية. كما أنه ومع بداية الاحتلال الإسرائيلي للأراضي الفلسطينية، أصبح المطار تحت السيطرة الإسرائيلية، وفي عام 1973 تمت تسميته باسم رئيس وزراء الاحتلال الأول، دافيد بن غوريون، حيث أصبح يعرف باسم مطار بن غوريون².

وأخيرًا مطار غزة الدولي، وهو محور الدراسة في هذه الورقة والذي أقيم بموجب اتفاق أوسلو الموقع بين منظمة التحرير الفلسطينية وإسرائيل والذي دمره الاحتلال على إثر الانتفاضة الفلسطينية الثانية وأخرجه عن الخدمة.

¹ أخبار العالم العربي. RT. (2023/11/24). مطار غزة الدولي حلم تحقق مثل سحابة

صيف. https://arabic.rt.com/middle_east/1515228

² مطار غزة الحلم المدمر. (2018/11/25). الحياة الجديدة. عدد 8260. ص6.

المطلب الثاني:

إحداثيات المطار

مطار غزة الدولي والذي تسميه إسرائيل بمطار الدهنية، أطلق عليه الفلسطينيون بعد استشهاد الرئيس ياسر عرفات اسم مطار ياسر عرفات الدولي بناءً على المرسوم الرئاسي الصادر في هذا الشأن في مادته الأولى "يسمى مطار غزة الدولي باسم مطار ياسر عرفات الدولي". ويُعد المطار الوحيد الذي عمل بعد توقيع اتفاق أوسلو، ووضع حجر الأساس من قبل الرئيس الفلسطيني ياسر عرفات في عام 1996/1/20، في مدينة رفح بالقرب من الحدود المصرية الفلسطينية بمدرج طوله: 3080 متراً، وبمساحة إجمالية تقدر 2350 دونماً مع وجود صالة رئيسية للمسافرين بمساحة 4000 متر مربع تستوعب 750 ألف مسافر سنوياً. ويحتوي المطار على عدة مباني رئيسية لإدارة الطيران، الشحن، التشريلات، الطوارئ والإسعاف، الوقود، الصيانة، برج المراقبة بارتفاع 28 متراً. وجميعها ضمن التصميم والطرز المعماري الإسلامي المستوحى من أبنية القدس¹.

يرتفع المطار 98 متراً عن سطح البحر، ومزخرف بالقرميد المغربي حيث أنشأه مهندسون مغربيون تم تمويلهم من الملك الحسن الثاني ملك المملكة المغربية ليتم توأمة مع مطار محمد الخامس الدولي في الدار البيضاء في المملكة المغربية، بينما تم تمويل إنشاء المطار من كل من اليابان، مصر، السعودية، إسبانيا وألمانيا بتكلفة مقدارها 80 مليون دولار².

المطلب الثالث:

الأطر القانونية النازمة لمطار غزة الدولي

عند الحديث عن الأطر القانونية لا بُد من الإشارة إلى اتفاقيات جنيف، خاصة البروتوكول الإضافي الأول لعام 1977، الذي يتناول حماية المدنيين والبنية التحتية المدنية أثناء النزاعات المسلحة. يمكن الاستناد إلى هذه الاتفاقية لتوضيح الانتهاكات الإسرائيلية التي تستهدف حرية التنقل للشعب الفلسطيني كشعب واقع تحت الاحتلال، والسيطرة على وسائل النقل وتدميرها، وأحد هذه الأمثلة الشاهدة على الاحتلال هو المطار الذي يشكل نافذة قطاع غزة على العالم.

¹ المرجع نفسه.

² زبون، كفاح. (2014/10/8). غزة في اتفاقيتي أوسلو والقاهرة. الشرق الأوسط. ص10.

<https://aawsat.com/home/article/156416>

لا يخفى على أحد أن الاحتلال الإسرائيلي بصفته القوة القائمة على الأرض انتهك كل قرارات الأمم المتحدة والمواثيق الدولية التي تكفل حقوق المدنيين تحت الاحتلال، والتي تلزم الدولة المحتلة وقواتها بعدم التغيير في معالم الدولة الواقعة تحت الاحتلال وواقعها السكاني، لقد خالفت دولة الاحتلال اتفاقية لاهي 1907، التي تحمي الممتلكات المدنية والأعيان الثقافية أثناء النزاعات المسلحة. كما خالفت قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 3236 (1974)، الذي يعترف بحق الشعب الفلسطيني في تقرير المصير، بما في ذلك حقه في استقلال وسيادة أراضيه.

تأسيس مطار يُعد أمراً ذا أهمية استراتيجية واقتصادية كبيرة، حيث يشكل مرفق الطيران عنصراً أساسياً للتطور الاقتصادي وتعزيز الاتصالات الدولية. يأتي تأسيس مطار غزة في سياق استعادة السيادة وتحقيق الاستقلال للفلسطينيين، إلا أن هذا المسعى يواجه تحديات قانونية كبيرة نتيجة للظروف السياسية والاحتلال الإسرائيلي. في هذا المطلب سيتم مناقشة الأطر القانونية النازمة لتشكيل مطار غزة الدولي وفق الاتفاقيات الموقعة بين منظمة التحرير الفلسطينية وإسرائيل، حيث تمت الإشارة إلى تشييد المطار في اتفاق أوسلو.

لقد أشير لأول مرة إلى مسألة إقامة مطار دولي وذلك في اتفاقية القاهرة في أيار /مايو 1994 (أوسلو 2). البند 4 الولاية "خ- ممارسة السلطة فيما يتعلق بالمجال الكهرومغناطيسي والمجال الجوي، ستكون حسب شروط هذه الاتفاقية"¹.

وفي سبتمبر (أيلول) 1994، أصدر الرئيس الفلسطيني ياسر عرفات مرسوماً رئاسياً (رقم 87-94) القاضي بتأسيس سلطة الطيران المدني الفلسطيني كهيئة مستقلة. وفي عام 1996، تم إصدار قرار تنشأ بموجبه الخطوط الجوية الفلسطينية، ومنحها القرار الشخصية الاعتبارية وأتبعها لسلطة الطيران المدني الفلسطيني ونص على ذلك في المادة 1 منه².

¹ اتفاقية أوسلو 2: 1993.

² قرار رقم 173 لسنة 1996، بإنشاء المؤسسة الفلسطينية للنقل الجوي. الوقائع الفلسطينية (1997/1/30). العدد، 16. ص 28.

كما حدد القرار أن مركز المؤسسة سيكون في مدينة غزة ولها أن تفتح فروع ووكالات داخل أو خارج البلاد. برأس مال يقدر بـ 50 مليون دولار أمريكي، ولها أن تطرح جزءاً من رأسمالها للاكتتاب العام كما أشار في المادة 4 من القرار ذاته¹.

إضافة إلى أنه تم تحديد وتوضيح الأغراض التي بسببها أنشئت هذه المؤسسة في المادة 3 وهي على النحو الآتي:

1. تشكيل الخطوط الجوية الفلسطينية وتعمل على شراء وبيع وتأجير الطائرات المروحية والنفاثة والهليكوبتر.

2. العمل على نقل الركاب و شحن البضائع من وإلى فلسطين برحلات طيران منتظمة وغير منتظمة.

3. عمل المشاريع الاستثمارية المتعلقة بالسياحة والأسواق الحرة وغيرها من الأعمال التجارية ذات الصلة بالطيران.

4. صياغة العقود مع الدول والشركات والمؤسسات والهيئات المماثلة أو أي جهة من أجل تحسين وتطوير الخطوط الجوية الفلسطينية.

5. العمل على تحسين وتطوير الخطوط الجوية الفلسطينية².

سلطة الطيران المدني الفلسطيني لها صلاحية الإشراف على العاملين في المطار بصرف النظر عن الجهات التابعين لها، كما لها الحق في متابعة كل القضايا المتعلقة بسير العمل والتحقيق في المخالفات المباشرة في المادة رقم 1 من القرار المتعلق بإدارة المطار³.

أنيط بمدير عام المطار مهمة متابعة أمن وسلامة المسافرين، وله الحق في متابعة غرف المراقبة الإلكترونية والأمن والمهبط والممرات، بينما أنيطت مهمة حراسة الأبراج والأسوار والبوابات الخارجية بالأمن الوطني الفلسطيني، فيما يتولى جهاز أمن الرئاسة حراسة الصالة الرئاسية وما يؤدي إليها. أشير إلى أن جهاز أمن الرئاسة تم حله ودمجه ضمن جهازي الأمن الوطني وجهاز حرس الرئيس الخاص،

¹. المرجع نفسه.

². المرجع نفسه.

³. قرار رقم 6 لسنة 1999، بإنشاء إدارة المطار. الوقائع الفلسطينية. (17/7/1999). العدد 29. ص 47.

وعليه من الممكن أن تكون هذه المهمة من صلاحيات حرس الرئيس الخاص بالوضع العادي لو أن المطار ما زال يعمل، وذلك بنص المادة 2 من القرار المتعلق بإدارة المطار¹.
القرار المذكور حدد مسؤولية الجهات الأمنية في مادته الثالثة وتم تقسيمها على الأجهزة الأمنية وفقاً لما يلي:

الأمن الوقائي: ثلاثة ضباط في المناوبة وعلى ثلاث مناورات.
المخابرات العامة: ثلاثة ضباط في المناوبة وعلى ثلاث مناورات.
الأمن العسكري: ثلاثة ضباط في المناوبة وعلى ثلاث مناورات.
الشرطة الجنائية² ومكافحة المخدرات: ثلاثة ضباط في المناوبة وعلى ثلاث مناورات.
الجمارك: يتواجد ستة ضباط لكل مناوبة وعلى ثلاث مناورات.
الارتباط المدني: يتواجد أربعة ضباط لكل مناوبة وعلى ثلاث مناورات.
الجوازات: يتواجد ثمانية ضباط شرطة في كل مناوبة وعلى ثلاث مناورات.
الهيئة العامة للاستعلامات: ثلاثة ضباط في المناوبة وعلى ثلاث مناورات.
السلطة الفلسطينية عملت على تطوير سلطة الطيران المدني الفلسطيني، بل حتى تقوم بدورها بما يكفل الاستمرارية والتطور اعتبرتها سلطة مستقلة واتبعها لرئيس السلطة بشكل مباشر، واعتبرت رئيسها لمزيد من الصلاحيات برتبة وزير وذلك في المادتين 1، 2 من القرار المتعلق باعتبار سلطة الطيران المدني سلطة مستقلة³.
تجدر الإشارة إلى أن فلسطين أصبحت عضواً بصفة مراقب في المنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاف)، كما أنها حازت على العضوية الكاملة في الوكالة الدولية للأوروبية للسلامة الجوية، وعضوية لجنة أمن الطيران ولجنة السلامة في المنظمة العربية للطيران المدني⁴.

¹ قرار رقم 6 لسنة 1999. مرجع سابق.

² المسمى الرسمي للشرطة الجنائية هو إدارة المباحث العامة وهي إحدى إدارات الشرطة الفلسطينية والتي تتبع مباشرة لمساعد مدير عام الشرطة للبحث الجنائي.

³ قرار رقم 99 لسنة 2003. اعتبار سلطة الطيران المدني الفلسطيني سلطة مستقلة. الوقائع الفلسطينية (أكتوبر/2003). العدد، 47، ص 89.

⁴ عاصم، سالم. (2022). "الطيران العربي". المنظمة العربية للطيران المدني، العدد 47، ص 7.

وتم تثبيت عضويته في مجلس المطارات العالمي (ACI) برمز دولي مستقل (LVGZ). ويشار إلى أن الرئيس ياسر عرفات طلب من الرئيس المصري محمد حسني مبارك، شهادة الكفاءة الدولية (AOC) الذي وافق بدوره على الطلب الفلسطيني وتقدم بطلب هذه الشهادة من الجهات المختصة باعتبار مصر دولة ذات سيادة كاملة¹.

المبحث الثاني:

مسؤولية الاحتلال والآثار الناتجة عن التدمير

يناقش هذا المبحث في مطلبين:

المطلب الأول:

تدمير المطار ومسؤولية الاحتلال

تدمير المطار في قطاع غزة يشكل حدثاً ذو أهمية استراتيجية وقانونية كبيرة، وي طرح تساؤلات حول مسؤولية الاحتلال الإسرائيلي في هذا السياق. يمكننا استكشاف هذا الموضوع من خلال التحليل القانوني للمسؤولية، مع التركيز على القوانين الدولية والإنسانية ذات الصلة.

يمكن التطرق لاتفاقية شيكاغو 1944، وهي الأساس لعمل الطيران المدني الدولي، وتنص المادة 6 من الاتفاقية على أن "لكل الدول الموقعة عليها السيادة الكاملة على مجالها الجوي، بحيث "لا يجوز لأي خط جوي دولي منتظم أن يطير فوق إقليم دولة متعاقدة إلا إذا كان يحمل إذنًا خاصًا أو ترخيصًا من قبل تلك الدولة"².

كما أن المادة 9 من الاتفاقية ذاتها أكدت أنه من حق أي دولة أن تمنع الطيران في مجالها الجوي لظروف استثنائية "أو أثناء أزمة أو لأسباب تتعلق بالأمن العام"، شريطة عدم التمييز بين الجنسيات³. بناءً على ذلك يمكن الإشارة إلى أن دولة الاحتلال الإسرائيلي تستبج المجال الجوي الفلسطيني المحفوظ في المواثيق الدولية، مطلوب من صانع السياسة الفلسطيني الانضمام فوراً لهذه الاتفاقية، مطلوب تحميل إسرائيل مسؤولية تدمير المطار الدولي في غزة ومحاسبة إسرائيل عن مخالفتها للقانون الدولي الذي يحفظ

¹ زبون، كفاح. (2014/10/8). غزة في اتفاقيتي أوسلو والقاهرة. الشرق الأوسط. ص10. مرجع سابق.

² اتفاقية شيكاغو: 1944.

³ المرجع نفسه.

الحق الفلسطيني في المجال والملاحة الجوية، كما أنه يمكن مطالبة دولة الاحتلال بمردود مقابل استعمالها للمجال الجوي الفلسطيني¹.

أثناء الانتفاضة الفلسطينية الثانية تنكرت إسرائيل للاتفاقيات الموقعة بما فيها الاتفاقيات المتعلقة بالمطار، وعملت على قصفه وتدميره وذلك في 4 كانون الأول/ ديسمبر 2001 و10 كانون الثاني/ يناير 2002، حتى أصبح غير صالح للعمل. وتم تقديم شكوى من خلال المؤتمر الوزاري رفيع المستوى المعني بأمن الطيران الذي عقد في المقر الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي يومي 19 و20 شباط/ فبراير 2002، قدمتها الدول العربية الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني. وفي مونتريال بكندا بتاريخ 13 آذار/ مارس 2002، اعتمد مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) قراراً يدين بشدة تدمير مطار غزة الدولي ومرافق الملاحة الجوية التابعة له، معتبراً الاعتداء على المطار انتهاكاً للمبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي. كما اعتبر أن الاعتداء يتعارض مع مبادئ اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني².

والبروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم سلامة الطيران المدني الدولي، المكمل لها³. الذي يعتبر أن أعمال العنف غير المشروعة التي تعرض سلامة المطارات للخطر تعيق السلوك الآمن والمنظم للطيران المدني لجميع الدول. (القرار) وعليه فقد نص القرار على:

1. إدانة جميع أعمال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني، أينما ارتكبت وأياً كان مرتكبها وأياً كانت الأسباب.

2. إدانة تدمير مطار غزة الدولي ومرافق الملاحة الجوية فيه مستعملاً كلمة "بشدة".

3. التأكيد على الدور المهم الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي في تسهيل حل

المسائل التي قد تنشأ بين الدول المتعاقدة، فيما يتعلق بالمسائل التي تؤثر على التشغيل الآمن

والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.

4. العمل على إلزام إسرائيل بأهداف وغايات اتفاقية شيكاغو.

¹ عريقات، دلال. (2024/7/24). المطار والحقوق الجوية والإيكاو. القدس.

<https://www.alquds.com/ar/posts/26456>

² اتفاقية مونتريال: 1971.

³ بروتوكول مونتريال: 1988.

5. حث إسرائيل بشدة على اتخاذ التدابير اللازمة لإعادة تشغيل مطار غزة الدولي؛ من أجل السماح بإعادة فتحه في أقرب وقت ممكن.

6. تكليف رئيس المجلس الاهتمام بتنفيذ هذا القرار، وخاصة البنود السابقة 3 و 4 و 5، 7. تكليف الأمين العام بإبلاغ جميع الدول المتعاقدة البالغ عددها 187 دولة بهذا القرار.

وأخيراً لا بُد من الإشارة هنا إلى قرار الجمعية العامة حول مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، في المادة 31 والمتعلقة بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، والذي يلزم الدولة المعتدية بجبر كامل الخسارة الناجمة عن الفعل الذي اقترفته. وتعرف "الخسارة" على أنها أي ضرر، سواء كان مادياً أو معنوياً، ينجم عن الفعل، رغم أنه تنبغي الإشارة إلى أن المواد لا تنص على تقديم أي نوع من التعويض عن "الضرر المعنوي" إلى الدولة المضروعة، تماشياً مع الممارسات الواضحة التي تتبعها الدول في هذا الشأن. ويعالج نص المادة 31 سلسلة من الشواغل حيث تفيد بأنه:

"(أ). من الضروري صياغة الحكم بطريقة تحافظ على الفصل المفاهيمي بين فكرتي الخسارة و"الضرر"؛ (ب). واعتبر أنه من المفيد الإبقاء على فكرة "الضرر المعنوي"، على الرغم مما قد يرتبط بها من صعوبات في التفسير؛ وذلك من أجل إدراج جميع أنواع الخسارة غير المادية التي يمكن التعويض عنها في إطار عبارة واحدة؛ (ج). حلت مسألة السببية التي طال الجدل حولها من خلال اعتماد عبارة "الناجمة عن" لفسح المجال أمام مختلف حالات بعد الصلة والعلاقة السببية التي قد تناسب مختلف الالتزامات أو مختلف السياقات، مع مراعاة المصلحة التي تسعى القاعدة الأساسية ذات الصلة إلى حمايتها"¹.

وتتناول المواد 35 إلى 37 بالتفصيل الأشكال التي يمكن أن يتخذها الجبر، وهي: الرد والتعويض والترضية. ورغم أنه يحق للدولة المضروعة أن تحدد نوع الجبر الذي تفضله، فإن الرد يعتبر الشكل الأساسي للجبر، باستثناء الحالات التي يكون فيها الرد مستحيلاً مادياً أو يكون مستتباً لعبء لا يتناسب إطلاقاً مع المنفعة المتأتية من اختياره بدلاً من دفع التعويض، وفي حال لم يكن الرد متاحاً أو كافياً لكفالة الجبر الكامل، يدفع تعويض عن الخسارة "القابلة للتقييم من الناحية المالية".

¹ قرار الجمعية العامة حول مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، الباب الثاني: مضمون المسؤولية

الدولية للدولة، الفصل الأول: مبادئ عامة، المادة 31.

وفي الحالات التي يتعذر فيها إصلاح نتائج الخسارة عن طريق الرد أو التعويض، على الدولة المسؤولة التزام بتقديم ترضية عن الخسارة التي تسببت فيها¹.

وبناءً على ما سبق يتضح أهمية تحمل الاحتلال المسؤولية القانونية والمعنوية بصفته القوة القائمة على الأرض وهو بذلك متحكم بالأرض وبمقدراتها، وما يترتب عليه من نتائج برد الحال لما كان عليه أو التعويض أو الترضية.

المطلب الثاني:

الآثار المترتبة على تدمير المطار

يتطلب النظر في حق الفلسطينيين بالتنقل اهتمامًا خاصًا نظرًا للتحديات الكبيرة التي يواجهونها، والتي تزداد تعقيدًا بفعل الظروف السياسية المعقدة. من الضروري أن نقوم بتحليل دقيق لمدى الالتزام بالقوانين الدولية التي تحكم هذه الحقوق، وكيفية توافق هذه القوانين مع الوضع الحالي، الذي يشهد احتلالًا وتوترًا دائمًا في المنطقة، يعكس استثمار الفلسطينيين لحقهم في التنقل جواً أبعادًا اقتصادية واجتماعية حيوية. يمكن لتطوير هذا المجال تعزيز فرص التنمية المستدامة وتحسين جودة حياة السكان، بالإضافة إلى تعزيز الاتصالات والتبادل الثقافي. يتعين على المجتمع الدولي العمل بشكل فعال للتأكيد على حق الفلسطينيين في التمتع بمجالهم الجوي بحرية ودون قيود غير مبررة تعرقل التقدم نحو التنمية والازدهار.

بعد تدمير المطار كان هناك الكثير من النتائج المترتبة على ذلك ويمكن الحديث عنها في عدة محاور: إدارية وقانونية من جانب، اجتماعية واقتصادية من جانب آخر، وذلك على النحو الآتي:

1- الآثار الإدارية والقانونية:

لم تتضح القرارات الإدارية للسلطة الوطنية الفلسطينية حول الخطوط الجوية الفلسطينية بشكل جلي، ما جعل البعض يتحدث عن الإجراءات التي تتخذها السلطة ويبني عليها مواقفهم وقراراته، حيث إن السلطة الفلسطينية عملت على إحالة موظفي سلطة الطيران المدني الفلسطيني للتقاعد وخاطبت القاهرة

¹ قرار الجمعية العامة حول مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليًا، الباب الثاني: مضمون المسؤولية

الدولية للدولة، الفصل الثاني: جبر الخسارة، المواد 35-37.

في نهاية العام 2020، عن طريق وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية بعدم رغبتها في تجديد رخصة الطيران الممنوحة للسلطة الفلسطينية¹.

بينما أفاد مدير عام الخطوط الجوية الفلسطينية في إحدى لقاءاته الصحفية أنه لم يتم إغلاق الخطوط الجوية الفلسطينية، بل على العكس السلطة تحافظ على استمرارية عملها وإنما قامت ببيع الطائرتين التابعتين لها لقدمهما وزيادة الكلفة المتعلقة بصيانتهم وإنها أيضا عمدت إلى تجميد رخصة النقل الجوي (AOC) وليس إلغائها، وذلك لحين توفر الظروف لشراء طائرات حديثة تتناسب وظروف العمل.

أما القرارات المتعلقة بموظفي سلطة الطيران المدني الفلسطيني والذي يبلغ عددهم 42 موظفاً فقد تم تقليصهم إلى 34 موظفاً، ومن ثم إلى 8 موظفين: ثلاثة طيارين، ثلاثة إداريين، اثنين في قسم الهندسة. بينما تم إعادة باقي الموظفين إلى حالتهم السابقة².

حيث إن باقي الموظفين بشكل عام هم ثلاث فئات على النحو الآتي:

- عسكريين تم انتدابهم ومن ثم إنهاء الانتداب وإعادتهم إلى المؤسسة الأمنية.
- موظفي عقود مياومة مع وزارة المالية وتم إعادتهم كذلك.
- موظفي ديوان الموظفين العام.

وأن معظم هؤلاء الموظفين كانوا يتلقون رواتبهم تحت بند فرق الراتب إضافة إلى رواتبهم الشهرية كتخفيف لهم ولمساواتهم بمرتبات موظفي الشركات الأخرى، وتراوحت هذه الفروق بين 400 إلى 1100 دولار أمريكي لكل موظف شهرياً³.

تدمير مطار غزة الدولي يؤدي إلى آثار إدارية خطيرة، حيث يتطلب التعامل مع العواقب الإدارية لهذا الحدث تحديات كبيرة. أحد الآثار الرئيسية هو تأثيره على إدارة الحدود والجمارك، حيث يزيد الضغط على المنافذ البديلة ويتسبب في زيادة الأعباء الإدارية واللوجستية. كما يمكن أن يؤدي إلحاق الضرر بالمطار إلى تأثيرات سلبية على إدارة النقل واللوجستيات، ما يتطلب إعادة التفكير في الخطط والبرامج الإدارية

¹. العقاد، هاني. (2021/1/3). تصفية الخطوط الجوية الفلسطينية جريمة وطنية. الوطن نيوز.

<https://www.wattan.net/ar/news/329200.html>

². المرجع نفسه.

³. النقل والمواصلات الفلسطينية. (2020/12/29). قرار بإغلاق الخطوط الجوية الفلسطينية وبيع الطائرات التابعة لها.

<https://paltimeps.ps/post/283525/>

لضمان استمرار تدفق البضائع والأفراد. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤثر تدمير المطار على القدرة الإدارية للحكومة المحلية في تقديم الخدمات العامة والطوارئ. قد يحتاج إعادة بناء البنية التحتية الإدارية إلى استثمارات إضافية وتكامل الجهود لضمان استمرار تقديم الخدمات الأساسية للمواطنين. بصفة عامة، تتطلب إدارة العواقب الإدارية لتدمير مطار مرونة وتكيفاً سريعاً لتلبية احتياجات المجتمع وضمان استمرار تقديم الخدمات الحيوية بشكل فعال.

كما أنه يمكن الإشارة إلى إصدار قرار بشأن إعادة تشكيل المجلس الأعلى لإدارة الخطوط الجوية الفلسطينية؛ من أجل إعداد النظام الأساسي والأنظمة اللازمة لعمل المجلس. حيث اعتمد القرار بنص م 1 منه وزير المواصلات رئيساً للمجلس وعضوية ممثلين عن الوزارات والمؤسسات المعنية، حيث يكون كبار الموظفين في هذه المؤسسات هم الممثلين للوزارات كما حددت م 2 منه، وهذه المؤسسات هي:

- وزارة المالية.
- وزارة السياحة والآثار.
- وزارة النقل والمواصلات.
- وزارة الاقتصاد الوطني.
- مدير عام الخطوط الجوية الفلسطينية.
- خبير في مجال الطيران يسميه رئيس المجلس.
- ممثلين اثنين عن القطاع الخاص يسميهما رئيس المجلس.

2- الآثار الاجتماعية والاقتصادية.

فيما يتعلق بالآثار الاجتماعية والاقتصادية فإن تدمير المطار يتسبب في آثار اجتماعية واسعة النطاق. أحد الآثار الرئيسية هو زيادة العزلة وتقليل فرص التواصل والتبادل الثقافي، حيث يلعب المطار دوراً حيوياً في تسهيل حركة الأشخاص والبضائع. تأثير ذلك يتسبب في تقليل الفرص الاقتصادية والثقافية للمواطنين.

على صعيد آخر، يمكن أن يؤدي إلى زيادة الصعوبات في الوصول إلى الخدمات الطبية والتعليم. كما قد يؤدي الإضرار بالبنية التحتية إلى تدهور الظروف المعيشية والبيئية، ما يخلق تحديات إضافية للمجتمع. بشكل عام، هناك تأثيرات متعددة الأوجه على الحياة الاجتماعية في المنطقة، ما يتطلب جهوداً متكاملة لتعزيز التعاون وإعادة بناء البنية التحتية لتحسين جودة حياة السكان.

ويمكن لنا هنا أن نعمل على بيان بعض الآثار الاجتماعية والاقتصادية المترتبة على تدمير المطار، وذلك على النحو الآتي:

- التأثير على النشاط الاقتصادي: يعتبر المطار عادةً محورًا حيويًا للنشاط الاقتصادي والتجاري، وتدميره يمكن أن يؤدي إلى تراجع حركة السفر والتجارة الجوية، ما يؤثر سلبًا على الأعمال التجارية والاستثمار.
- زيادة التكاليف اللوجستية: تدمير المطار يفرض تحديات كبيرة على سلسلة التوريد واللوجستيات، فزيادة التكاليف والتأخر في نقل البضائع يمكن أن يؤثر على الصناعات المحلية والدولية.
- التأثير على القطاع السياحي: إذا كان المطار مرتبطًا بقطاع السياحة، فإن تدميره يمكن أن يؤدي إلى انخفاض عدد السياح وبالتالي تراجع في الإيرادات السياحية وفقدان فرص العمل.
- تداول العملة والتأثير الاقتصادي العام: يمكن أن يؤدي تراجع النشاط الاقتصادي إلى تأثير سلبي على قيمة العملة المحلية والاقتصاد العام للمنطقة.
- التأثير على سوق العمل: قد يؤدي تدهور النشاط الاقتصادي إلى تزايد معدلات البطالة نتيجة لإغلاق الشركات وتقليل الاستثمارات. من المهم ملاحظة أن هذه الآثار يمكن أن تكون مؤقتة أو طويلة الأمد اعتمادًا على قدرة المنطقة على التعافي وإعادة بناء البنية التحتية الاقتصادية.

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة والموسومة بـ "المسؤولية الدولية لإسرائيل عن تقييد الحق بالتنقل (تدمير مطار غزة حالة دراسية)". والتي تم تقسيمها إلى مبحثين تناول الباحثان في المبحث الأول: الخلفية التاريخية والتنظيم القانوني. وفي المبحث الثاني: مسؤولية الاحتلال والآثار الناتجة عن التدمير. انتهى الباحثان إلى مجموعة من النتائج والتوصيات نأمل أن تؤخذ بالحسبان وهي على النحو الآتي:

أولاً: النتائج

1. انتهكت إسرائيل كدولة احتلال حق الفلسطينيين بالتنقل براً وبحراً وجوًا، وعملت على منع الفلسطينيين من استعمال هذه الحقوق بالسبل كافة.
2. عملت إسرائيل وهي دولة الاحتلال على تدمير البنية التحتية للأراضي الفلسطينية من شبكات مياه وصرف صحي وطرق برية وصولاً إلى تدمير الميناء وكذلك المطار.

3. المجال الجوي هو الفضاء الذي يتبع لتلك الدولة ويمتد ليشمل أجزاء من المساحة البحرية التي تطل عليها الدولة.
4. انتهكت إسرائيل دولة الاحتلال، المجال الجوي الفلسطيني منذ عام 1948، وسيطرت على المطارات التي أنشأها الانتداب البريطاني والذي يجب أن ينتقل لدولة فلسطين أثناء الاستقلال.
5. بعد احتلال باقي أجزاء فلسطين عام 1967، سيطرت دولة الاحتلال على الأجواء الفلسطينية كافة.
6. بموجب اتفاقية أوسلو بين منظمة التحرير الفلسطينية ودولة الاحتلال تم الاتفاق على إنشاء مطار فلسطيني في غزة تحت مسمى مطار غزة الدولي وعمل المطار لمدة 3 سنوات.
7. أثناء الانتفاضة الفلسطينية الثانية دمرت دولة الاحتلال المطار وانتهكت حقوق الفلسطينيين الجوية مرة أخرى وتكررت لكل الاتفاقيات.
8. أثر تدمير المطار على الحياة الاقتصادية والاجتماعية للفلسطينيين ودمرت مظهر من مظاهر السيادة للفلسطينيين.

ثانياً: التوصيات

1. التوجه للمحافل الدولية للضغط على الاحتلال وإلزامه بعدم انتهاك المجال الجوي الفلسطيني.
2. إلزام الاحتلال بإعادة بناء مطار قلنديا الدولي في الضفة الغربية.
3. إلزام الاحتلال بإعادة بناء وتشغيل مطار غزة الدولي.
4. إعادة تفعيل الرخصة الدولية التي جمدها السلطة الوطنية الفلسطينية باعتبارها من أهم مظاهر السيادة.
5. التعامل بإيجابية مع فكرة الإدارة الدولية للمطار في الوقت الراهن.
6. العمل على عدم ربط فكرة إنشاء وتشغيل المطار بملف المصالحة الفلسطينية ليستفيد الفلسطينيون كافة من المطار.
7. اقتراح استخدام الطائرات الفلسطينية المسار البحري لتبديد مخاوف الاحتلال التي من الممكن أن يستند إليها.
8. ترسيخ فكرة مفادها أن المطار هو مصلحة وطنية فلسطينية.

9. تشكيل لجنة من خبراء فلسطينيين لوضع مقترحات لتشغيل المطار وإعادة ترميمه ومناقشة كل الجوانب الاقتصادية والسياسية، بما فيها القانونية أيضًا المترتبة على ذلك.
 10. مطالبة دولة الاحتلال عن تعويض مالي للفلسطينيين لانتهاكهم المجال الجوي الفلسطيني منذ عام 1967، باعتبار أراضي عام 67 هي أراضي دولة فلسطين الحالية.
 11. التوجه للمحافل الدولية لإلزام دولة الاحتلال بتنفيذ قرار "الإيكاف" المتمثل بتحملها المسؤولية الكاملة عن تدمير مطار غزة، خاصة البند المتعلق بحث إسرائيل على اتخاذ التدابير اللازمة لإعادة تشغيل مطار غزة الدولي؛ من أجل السماح بإعادة فتحه في أقرب وقت ممكن.
- بيان تضارب المصالح:**
- يقر جميع المؤلفين أنه ليس لديهم أي تضارب في المصالح.

المراجع:

1. العقاد، هاني. (2021/1/3). تصفية الخطوط الجوية الفلسطينية جريمة وطنية. الوطن نيوز. <https://www.wattan.net/ar/news/329200.html>
2. النقل والمواصلات الفلسطينية. (2020/12/29). قرار بإغلاق الخطوط الجوية الفلسطينية وبيع الطائرات التابعة لها. <https://paltimeps.ps/post/283525/>
3. اتفاقية أوسلو 1993.
4. اتفاقية جنيف الرابعة البروتوكول الإضافي الأول 1977.
5. اتفاقية شيكاغو 1944.
6. اتفاقية لاهاي 1907.
7. اتفاقية مونتريال 1971.
8. أخبار العالم العربي. RT. (2023/11/24). مطار غزة الدولي حلم تحقق مثل سحابة صيف. https://arabic.rt.com/middle_east/1515228
9. ايبان، لورنت باربييان. 2020/5/5. "رحلات قلنديا المجدولة، أو مطار القدس المنسي، فلسطين إسرائيل". <https://orientxxi.info/magazine/article3859>
10. إيكو. 2002/3/13. تدمير مطار غزة الدولي. <https://www.un.org/unispal/document/auto-insert-199706>
11. بروتوكول مونتريال 1988.
12. الرأي. (2022/1/1). المجال الجوي. <https://alray.ps/ar/post>
13. زبون، كفاح. (2014/10/8). غزة في اتفاقيتي أوسلو والقاهرة. الشرق الأوسط. ص 10. <https://aawsat.com/home/article/156416>
14. شبكة البلد. (2018/6/5). معلومات عن مطار اللد <https://www.wepal.net/ar/?articles=topic&topic=4823>
15. عاصم، سالم. (2022). "الطيران العربي". المنظمة العربية للطيران المدني، العدد 47. ص 7.
16. عريقات، دلال. (2024/7/24). المطار والحقوق الجوية والإيكو. القدس. <https://www.alquds.com/ar/posts/26456>

17. قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة المتعلق بمسؤولية الدولة عن أفعالها غير المشروعة دوليًا.
18. قرار رقم 17 لسنة 2013، بشأن إعادة تشكيل المجلس العالي لإدارة الخطوط الجوية الفلسطينية. (2013/8/20). الوقائع الفلسطينية. العدد 10. ص110.
19. قرار رقم 173 لسنة 1996، بإنشاء المؤسسة الفلسطينية للنقل الجوي. الوقائع الفلسطينية (1997/1/30). العدد، 16. ص28.
20. قرار رقم 6 لسنة 1999، بإنشاء إدارة المطار. الوقائع الفلسطينية. (1999/7/17). العدد 29. ص47.
21. قرار رقم 99 لسنة 2003. اعتبار سلطة الطيران المدني الفلسطيني سلطة مستقلة. الوقائع الفلسطينية (أكتوبر/2003). العدد، 47. ص89.
22. مرسوم رئاسي رقم 16 لسنة 2004، بتغيير تسمية مطار غزة الدولي. الوقائع الفلسطينية. 2005/1/18. العدد 52. ص52.
23. مطار غزة الحلم المدمر. (2018/11/25). الحياة الجديدة. عدد 8260. ص6.
24. وكالة وطن للأخبار. (2021/1/4). إغلاق الخطوط الجوية الفلسطينية: إسدال الستار على الحلم وأحد رموز السيادة الوطنية. <https://www.wattan.net/ar/news/329261.html>.