النهضة العربية للديمقراطية والتنمية
Arab Renaissance for Democracy & Development
ARDD

مذكرة سياسات

جدل حول مطار رامون

أيلول/سبتمبر
2022

مقدمة

فيما بدا استجابة لدوافع اقتصادية إضافة إلى إظهار حسن النية تجاه الفلسطينيين، وفي الوقت نفسه الذي تزامن مع زيارة الرئيس الأمريكي بايدن إلى المنطقة في شهر تموز/يوليو من هذا العام، أعلنت دولة الاحتلال الإسرائيلي مؤخرًا عن سماحها لفلسطينيي الضفة الغربية المحتلة بالسفر إلى الخارج عبر مطار رامون قرب مدينة أم الرشراش (إيلات). وبالفعل، سُيّرت أول رحلة وعلى متنها 43 مسافرًا إلى قُبرص يوم 22 آب/أغسطس 2022. وحتى الآن، لم يتم تسيير رحلات أخرى على الرغم من التقارير التي تُفيد بجريان الاستعدادات لتسيير رحلات منتظمة للمسافرين الفلسطينيين من مطار رامون.

أثار خبر استخدام الفلسطينيين لمطار رامون دواعي القلق في الأردن، إذ حذّر عدد من السياسيين والمعلّقين من تأثيراته الاقتصادية على المملكة، كما ذهب البعض إلى حد المطالبة بمنع الفلسطينيين الذين يختارون السفر عبر مطار رامون -الأمر الذي يُقال إنه لا يصل إلى حد التطبيع- من دخول الأردن، فيما حاولت القيادة الفلسطينية إزالة التوترات بهذا الشأن مع الأردن.

وللخوض في هذه المسألة بمزيد من التفصيل، عقدت منظمة النهضة العربية للديمقراطية والتنمية (أرض) لقاءً حواريًّا بحضور عدد من أبرز الخبراء في الشؤون الأردنية والفلسطينية (انظر قائمة بأسماء المشاركين في الملحق)، بحيث تمثل الهدف من اللقاء في الخروج بتوصيات لتوجيه الرأي العام وصناع القرار حول الإجراءات والأدوات المتاحة للرد على قرار تشغيل مطار رامون لخدمة المسافرين الفلسطينيين.

تقدم المذكرة معلومات أساسية حول هذه المسألة (القسم 2) وتُلخص وجهات النظر الرئيسية من النقاش (القسم 3)، وتختم بعدد من توصيات السياسة (القسم 4).

خلفية

منطق دولة الاحتلال الإسرائيلي في تشغيل مطار رامون لخدمة المسافرين الفلسطينيين

تم افتتاح مطار رامون الواقع جنوب صحراء النقب لأول مرة في كانون الثاني/يناير 2019 بتكلفة إنشائية قُدرت بحوالي 600 مليون دولار، إذ سعت دولة الاحتلال الإسرائيلي في ذلك الوقت إلى تخفيف الضغط على مطارها الرئيسي، مطار بن غوريون، الذي يقع بالقرب من تل أبيب خلال فترة الصيف خاصة، إلا أنه لم يرقَ إلى مستوى التوقعات إذ تضرر بشدة جراء جائحة كوفيد-19 (كورونا)، كما تسبب بُعد المطار عن المدن الرئيسية والمناخ في جنوب دولة الاحتلال الإسرائيلي بخلق المزيد من العقبات. وبحسب وسائل الإعلام الإسرائيلية، فقد استقبل المطار عددًا ضئيلًا من المسافرين وسيّر ما لا يزيد عن اثنتي عشرة رحلة دولية خلال الأشهر الأولى من التشغيل وظلت عمليات المطار دون مستوى التوقعات منذ ذلك الحين. وبناءً على ذلك، يبدو أن قرار تشغيل المطار لنقل الركاب الفلسطينيين من الضفة الغربية المحتلة، وربما من قطاع غزة المحتل والمحاصر أيضًا، ناجم في المقام الأول عن اعتبارات اقتصادية إسرائيلية محلية.

ردود الفعل في الأردن

تقدم الأردن في وقت تشييد المطار عام 2015 بشكوى رسمية إلى منظمة الطيران المدني الدولية بشأن إنشاء مطار رامون الواقع بالقرب من مطار الملك حسين في العقبة. أثار الأردن دواعي قلقه على الصعيدين الأمني والاقتصادي، إذ يقع مطار رامون على بعد 350 مترًا من الحدود الأردنية، ما يجعله عُرضة لهجمات إرهابية محتملة من الأراضي الأردنية. وعلاوة على ذلك، أعرب قطاع الطيران الأردني عن خشيته من أن تكون للمطار الإسرائيلي تبعات اقتصادية سلبية على الاقتصاد الأردني. ومع ذلك، ردّت منظمة الطيران المدني الدولية الشكوى.

وأُثيرت مشاعر مماثلة من الضفة الغربية المحتلة عقب أنباء تشغيل مطار رامون أمام حركة المسافرين الفلسطينيين، إذ يعبر حوالي مليون فلسطيني جسر الملك حسين سنويًّا ويُنفقون عشرات الملايين على وسائل النقل، والرسوم، والطعام، والتسوق، والهدايا. وتقول شركات ومكاتب السياحة والسفر الأردنية إن نصف عملائها هم من فلسطينيي الضفة الغربية، ولكن، يسافر قرابة 120 ألف فلسطيني من الضفة الغربية فقط عبر مطار الملكة علياء، وهو ما يمثل 5% فقط من المسافرين عبره سنويًّا والبالغ عددهم 3 ملايين شخص.

ردود الفعل الفلسطينية

يبدو الموقف الرسمي للسلطة الفلسطينية رافضًا للمشروع، لكن نظرًا لغياب سيادة السلطة وارتباط اقتصاد الضفة الغربية المحتلة بالاقتصاد الإسرائيلي ارتباطًا وثيقًا، فلن يكون بمقدورها التأثير على النتيجة حتى في حال أرادت ذلك. ومع ذلك، فقد حثّ المسؤولون الفلسطينيون على عدم استخدام المطار، إذ قال رئيس الوزراء الفلسطيني محمد اشتيه «إذا ما أراد الاحتلال الإسرائيلي التسهيل على الفلسطينيين فليفتح أمامنا مطار القدس»، مشيرًا إلى مطار قلنديا المهجور منذ فترة طويلة بالقرب من رام الله.

أما رد الفعل الشعبي الفلسطيني على القرار، فكان أكثر إيجابية، فبمجرد إعلان دولة الاحتلال الإسرائيلي عن خطتها، سارع عدد من مكاتب السياحة والسفر في الضفة الغربية المحتلة، في بيت لحم والخليل خاصة، إلى الإعلان عن عروض منافسة للفلسطينيين للوصول إلى المطار عبر معبر الظاهرية جنوب الخليل. ووفقًا لبعض مكاتب السياحة والسفر في الضفة الغربية، فقد استجاب الفلسطينيون لهذا الإعلان بصورة ملحوظة، الأمر الذي يُعزى عمومًا إلى ارتفاع تكلفة السفر عبر الأردن، وذلك نظرًا لأوقات العمل المحدودة التي تفرضها دولة الاحتلال الإسرائيلي على معبر جسر الملك حسين فيبقى المسافرون في أغلب الأوقات عالقين لساعات جراء ذلك، فضلًا عن ارتفاع تكلفة السفر من مطار الملكة علياء.

ويُقال باعتقاد الملاحظين والمحللين إنه وفي حال نجاح المشروع في مرحلته التجريبية، فقد يُسمح في المستقبل لسكان قطاع غزة المحاصر بالوصول إلى مطار رامون. وتُفيد مصادر مقربة من حركة حماس بأنها لن تعترض على استخدام مطار رامون إن كان ذلك سيخفف من معاناة مستخدمي معبر رفح.

تقييدات السفر المفروضة على الفلسطينيين

إن الحق في السفر مكرّس في القانون الدولي لحقوق الإنسان، إذ تنص المادة 13.2 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948 على أن «لكل فرد حقّ في مغادرة أي بلد، بما في ذلك بلده، وفي العودة إلى بلده»، فيما أكدت المادة 12 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية لعام 1966 على الحق ذاته، غير أن هذا الحق ليس بالمطلق ويمكن أن يخضع لتقييدات ينص عليها القانون، والتي هي ضرورية لحماية الأمن القومي، أو النظام العام، أو الصحة العامة، أو الآداب العامة، أو حقوق الآخرين وحرياتهم.

يعاني الفلسطينيون المقيمون في الضفة الغربية وقطاع غزة المحتلّين مشقة كبيرة في السفر إلى الخارج نظرًا لغياب المطارات الفلسطينية[1] والتقييدات المشددة المفروضة على التنقل في ظل الاحتلال العسكري الإسرائيلي.

يضطر الفلسطينيون المقيمون في الضفة الغربية ممن يرغبون في السفر إلى الخارج إلى استخدام مطار الملكة علياء الدولي بالقرب من العاصمة الأردنية عمّان مرورًا بمعبر جسر الملك حسين/جسر اللنبي الواقع بين الضفة الغربية والأردن، حيث يتعيّن على الفلسطينيين المرور بثلاث محطات أمنية مختلفة قبل السماح بدخولهم إلى الأردن، مع تمكّن القليل من الفلسطينيين من الحصول على التصاريح الخاصة المطلوبة للسفر عبر مطار بن غوريون في دولة الاحتلال الإسرائيلي بالقرب من تل أبيب.

أما بالنسبة لسكان غزة، تعد هذه التقييدات أكثر تعقيدًا، إذ يواجه الفلسطينيون الذي يأملون في مغادرة المنطقة الساحلية المحاصرة قيودًا تعسفية من السلطات المصرية، وغالبًا ما يضطر عدد كبير منهم إلى دفع الرشاوى للخروج عبر معبر رفح. يُمنع أهالي غزة من المغادرة عبر دولة الاحتلال الإسرائيلي كجزء من الحصار التي تفرضه تل أبيب على قطاع غزة منذ 15 عامًا، إذ يُعتبر السفر عبر مصر بوابتهم الوحيدة إلى العالم. ولكن، يعاني الغزيّون من مشقة هذه الرحلة إذ يستغرق الوصول إلى القاهرة برًّا سبع ساعات على الأقل نظرًا للإجراءات الأمنية التي تتخذها الحكومة المصرية، وكثيرًا ما يتجاوز إجمالي وقت السفر من غزة إلى القاهرة 18 ساعة. كما قد تكون التكاليف مرتفعة جدًا لتصل في كثير من الأحيان إلى 300 دولار أمريكي ثمنًا للانتقال من معبر رفح إلى القاهرة فحسب.

تدخّل تركي؟

بحسب تقارير إعلامية، فمن المرجح أن تُنظّم خطوط طيران تركية مختلفة رحلات للمسافرين الفلسطينيين من مطار رامون إلى وجهات دولية مختلفة عبر إسطنبول وأنطاليا. وإذا ما تحقق هذا فعلًا، فإنه سيؤدي إلى تعزيز دور تركيا السياسي من حيث دعمها للقضية الفلسطينية ودورها في الوساطة بين دولة الاحتلال الإسرائيلي والفلسطينيين.

أبرز نقاط النقاش

اتفق المشاركون إلى حد كبير على أن الجدل الدائر حول تشغيل مطار رامون يتعلق في المقام الأول، إن لم يكن حصرًا، بالمنافسة الاقتصادية بين الأردن ودولة الاحتلال الإسرائيلي. وبصرف النظر عن احتمال مساهمة المطار في احتواء الوضع المضطرب في الضفة الغربية المحتلة، يبدو أن دولة الاحتلال الإسرائيلي مهتمة بالدرجة الأولى بالجدوى الاقتصادية من مطار رامون. وإذا ما راق المطار للمسافرين الفلسطينيين إلى حد البدء في استخدامه بأعداد كبيرة، فسوف يفرض هذا الأمر منافسة مباشرة مع مطار الملكة علياء، والذي يمثل سفر فلسطيني الضفة الغربية من خلاله مصدر دخل كبير للأردن (الأمر الذي ينبغي عدم المبالغة فيه كذلك- انظر السرد أعلاه).

لا ينبغي إلقاء اللوم على الفلسطينيين -أو اتهامهم بالتطبيع- جراء استخدامهم مطار رامون، لاسيما في وضع تسمح فيه دولة الاحتلال الإسرائيلي لكبار الشخصيات من المسؤولين السياسيين ورجال الأعمال باستخدام مطار اللد (بن غوريون)، إذ من حقهم الاستفادة الكاملة من أي تدابير تُخفف من المشقة الشخصية والمالية المترتبة على السفر. ومع ذلك، فقد لوحظ أن مطار رامون، وعلى عكس مطار الملكة علياء، ليس مركزاً رئيسيًّا للتنقل، ما يعني أن أولئك المسافرين إلى بلدان غير تركيا أو قبرص (أي الذاهبين في إجازة من خلال عروض السفر باستخدام رحلات طيران مستأجرة)، سيضطرون إلى شراء تذكرة بهدف متابعة سفرهم الأمر الذي يترتب عليه زيادة في تكلفة السفر الإجمالية.

كما أكد المشاركون أيضًا أن ليس للأردن نفوذٌ سياسي يُذكر فيما يتعلق بمطار رامون، بما في ذلك استخدامه من قبل الركاب الفلسطينيين، فقد احتج الأردن بلا جدوى على بناء المطار في عدة مناسبات مسلطًا الضوء على الاعتبارات الأمنية والاقتصادية في آن معًا، ومن غير المرجح أن تُفضي إثارة دواعي القلق مجددًا إلى نتائج (على الرغم من أنه قد يرغب في تذكير دولة الاحتلال الإسرائيلي بالتداعيات الأمنية المترتبة على وجود المطار على بعد 350 مترًا من الحدود الأردنية).

وأشار المشاركون إلى الصعوبات التي يتعرض إليها فلسطينيو الضفة الغربية عند سفرهم عبر معبر الملك حسين. وفي حين يعود السبب في ذلك جزئيًّا إلى التقييدات المفروضة على شركات السياحة والسفر الفلسطينية في أريحا إلى جانب إجراءات التفتيش والضوابط المُهينة والتأخير على الجانب الإسرائيلي، فإن بمقدور الأردن فعل المزيد لتسهيل حركة المرور الفلسطينية على المعبر، بما في ذلك خفض/إلغاء الرسوم مثل مبلغ العشرة دنانير المحصلة من كل فرد يستخدم المعبر. كما أعرب المشاركون عن القلق إزاء فساد بما يُسمى بخدمة كبار الشخصيات (vip) على الجسر وتكلفتها الباهظة، كما أشاروا إلى أن الأردن قد شمل في موازنته الحالية مبلغ 150 مليون دينار أردني لتحديث معبر الملك حسين. وقالوا في السياق ذاته إن باستطاعة الأردن، على ما يبدو، السماح لسكان القدس الشرقية بعبور الجسر بالسيارة.

التوصيات

تعزيز القدرة على التصدي للمعلومات المضللة

التأكد من أن مناقشة المستجدات -مثل تلك المتعلقة بمطار رامون- وتطوير السياسة بشأنها، قائمة على تقييم دقيق وشامل للحقائق، لا على الإشاعات.

في مجال العلاقات الأردنية الفلسطينية والعلاقات الأردنية الإسرائيلية، فإن من المهم مأسسة المعرفة ذات الصلة -من خلال مراكز الفكر والأبحاث وغيرها- للتمكن من الاستفادة منها عند الحاجة.

على الصعيد السياسي والأمني

قد يرغب الأردن في:

- إضفاء الطابع السياسي على مسألة مطار رامون في علاقته مع دولة الاحتلال الإسرائيلي والفلسطينيين، باعتبارها قضية تؤثر على المملكة اقتصاديًّا ونظرًا لعلاقته الوثيقة أيضًا مع الشعب الفلسطيني، وذلك باستخدام جميع الوسائل الدبلوماسية والقانونية والسياسية المتاحة له.
- استقطاب دعم الرأي العام الأردني لخدمة مصالح الأردن بهذا الشأن. وقد كانت ورشة العمل الأخيرة بمثابة خطوة نحو تحقيق هذا الهدف، ويوصى بمواصلة الحوار بهذا الشأن والقضايا ذات الصلة.
- تخفيف القيود الأمنية التي تمنع دخول بعض المسافرين الراغبين في عبور الأردن عبر جسر الملك حسين. يمكن أن تقترن هذه المسألة بإنشاء «ممر عبور» بين الجسر ومطار الملكة علياء بحيث يستخدمه أولئك الذين لا يمكنهم دخول الأردن بصورة نظامية.
- تذكير دولة الاحتلال الإسرائيلي بالمخاطر الأمنية المتمثلة في حقيقة أن المطار يقع على مسافة 350 مترًا فقط من الحدود الأردنية.

على الصعيد الاقتصادي واللوجستي

- بما أن المسألة لا تعدو أن تكون قضية منافسة تجارية بحتة في المقام الأول، فينبغي على الأردن فعل ما بوسعه لتسهيل عبور المسافرين الفلسطينيين عبر جسر الملك حسين، بما في ذلك تحديث مبنى المحطة وتشديد الرقابة على مزودي خدمات النقل، وما إلى ذلك.
- السماح للفلسطينيين القادمين من إسرائيل، وأهالي القدس الشرقية كذلك، بعبور جسر الملك حسين بسياراتهم مع إصدار لوحات أرقام خاصة لهم، كما هو الحال مع أولئك الذين يدخلون الأردن من دولة الاحتلال الإسرائيلي باستخدام جسر الشيخ حسين في شمال المملكة.
- تحفيز السفر عبر مطار الملك حسين في العقبة، بما يشمل المسافرين الفلسطينيين أيضًا.

ملحق

المشاركون في اللقاء الحواري بتاريخ 28 آب/أغسطس 2022

- عريب الرنتاوي
- د. أنيس القاسم
- زهدي جانبيك
- داوود كتاب
- الدكتورة غيداء أبو رمان
- منن حطاب
- مراد العضايلة
- دريد محاسنة
- جمال لطوف
- د. رعد التل
- سهير جرادات
- حسن الحسيني
- عوض الملاحمة
- توفيق المبيضين
- ميشيل نزال
- مروان شحادة
- سمر محارب

1 مطار قلنديا، الذي يُعرف حاليًّا بمطار عطروت، والواقع في الضفة الغربية بين القدس ورام الله، غير متاح للمسافرين الفلسطينيين -تقريبًا- منذ بداية الاحتلال الإسرائيلي عام 1967. افتتح مطار غزة الدولي في عام 1998 ومن ثم قصفته دولة الاحتلال الإسرائيلي ليتحول إلى أنقاض في عام 2000.

برنامج القضية الفلسطينية

نظراً لمحورية القضية الفلسطينية فيما يخص نهضة العالم العربي وفي ضوء التطورات المقلقة فيما يتعلق بقضية القدس واللاجئين الفلسطينيين التي اشتدت في عام 2018، أطلقت منظمة النهضة العربية (أرض) برنامج القضية الفلسطينية بهدف إنشاء منصة في العالم العربي مكرسة للتفكير النقدي فيما يتعلق بالقضية الإسرائيلية-الفلسطينية العالقة دون حل، وقضية اللاجئين الفلسطينيين.

كجزء لا يتجزأ من البرنامج، أسست منظمة النهضة العربية (أرض) الشبكة الدولية لخبراء القضية الفلسطينية تحت رعاية صاحب السمو الملكي الأمير الحسن بن طلال. وتضم الشبكة نخبة واسعة من الخبراء الفلسطينيين والإقليميين والدوليين، وكبار القادة والقيادات الشبابية، فضلاً عن المنظمات المعنية بالقضية الفلسطينية.

يركز برنامج القضية الفلسطينية على ثلاثة محاور رئيسية هي: اللاجئون الفلسطينيون؛ وإنهاء احتلال فلسطين؛ والمساءلة والتعويضات.