

Sumud-flotillen - Vil Israel tage kampen op mod NATO?

Den globale Sumud-flotille - en hidtil uset international konvoj, der sigter mod at bryde Israels 17-årige blokade af Gaza - er nu mindre end 400 sømil fra sit mål. Den sejler under flere nationale flag og har passagerer fra over fyrre lande: palæstinensere som MEP Rima Hassan, medlemmer af Europa-Parlamentet, herunder Annalisa Corrado, Benedetta Scuderi, Emma Fourreau og Lynn Boylan, tidligere borgmester i Barcelona Ada Colau, klimaaktivist Greta Thunberg, flere siddende og tidligere politikere og endda amerikanske veteraner. Blandt dem er **tidligere libysk premierminister Omar al-Hassi**, om bord på det libyske skib *Omar al-Mukhtar*. Hans deltagelse gør ham til den højest rangerede embedsmand til stede, hvilket signalerer, at denne mission ikke er en perifer gestus, men en alvorlig politisk handling.

Flotillen eskorteres af NATO-flådefartøjer fra Grækenland, Spanien, Italien og Tyrkiet. Italien og Spanien har stillet skibe til rådighed i beskyttende redningspositioner, mens Grækenland har garanteret sikker passage i sine farvande og underrettet Israel om græske statsborgere om bord. Konvojen har allerede stået over for dronechikane nær Kreta, hvor chok- og irritationsmidler blev brugt mod ubevæbnede både. På trods af disse risici fortsætter den - og tester ikke kun Israels blokade, men også troværdigheden af international ret.

Fra humanitær konvoj til politisk prøve

For palæstinensere er flotillen en livline. Med over 64.000 dræbte siden oktober 2023 og Gaza udsat for bevidst hungersnød er dens mad, medicin og forsyninger desperat nødvendige. Men det er også en politisk udfordring. Ved at samle lovgivere, borgmestre, en tidligere premierminister og globalt anerkendte aktivister insisterer flotillen på, at Gazas blokade ikke blot er en humanitær krise, men en prøve af selve loven.

Tidligere rejser - *Mavi Marmara*, *Madleen* og *Handala* - viste både brutaliteten i Israels håndhævelse og de juridiske rammer, den krænker. Deres erfaringer former nu, hvordan verden må betragte Sumuds rejse.

Mavi Marmara: Ustraffede drab til søs

Den 31. maj 2010 stormede israelske kommandosoldater *Mavi Marmara*, et tyrkisk skib, der ledede den første Gaza Freedom Flotilla. Ombordstigningen fandt sted i internationale farvande og resulterede i drabet på 10 civile og såring af snesevis flere.

Juridisk analyse

- **Brug af magt i internationale farvande:** Ifølge UNCLOS er højhavet ikke underlagt nogen enkeltstats håndhævelsesjurisdiktion, undtagen i snævert definerede tilfælde (f.eks. pirateri, slavehandel). Ombordstigning og drab på civile på et humanitært fartøj faldt ikke under nogen lovlig undtagelse.
- **Proportionalitet og nødvendighed:** Razziaen blev fordømt af FN's Menneskerettighedsråd som ulovlig og uforholdsmæssig. Civile bevæbnet med pinde og køkkenredskaber retfærdiggjorde ikke dødelige kommandoangreb.
- **Manglende ansvarlighed:** På trods af international fordømmelse blev ingen israelsk embedsmand retsforfulgt. Dette cementerede straffrihed og lærte, at vold til søs ville blive tolereret.

Mavi Marmara satte præcedens for, at Israel kunne angribe civile fartøjer med dødelig kraft i internationale farvande og undgå konsekvenser.

Madleen: Pirateri, terrorisme og gidseltagning

Den 9. juni 2025 sejlede *Madleen*, et humanitært fartøj under britisk flag, 160 sømil fra Gaza, da det blev opsnappet af israelske styrker. Passagererne inkluderede Greta Thunberg og MEP Rima Hassan. Besætningen rapporterede elektronisk jamming, irriteringspray, tvungen ombordstigning og tilbageholdelse.

Juridisk analyse

- **Pirateri (UNCLOS artikel 101):** Et angreb fra statsfartøjer på et ubevæbnet civilt skib i internationale farvande udgør pirateri, når det udføres af politiske årsager, da *Madleen* ikke var involveret i fjendtligheder.
- **Statsterrorisme:** Den voldelige beslaglæggelse og gidseltagning af internationale aktivister havde til formål at intimidere fremtidige humanitære konvojer - et klassisk kendetegn ved terrorisme.
- **Gidseltagning (1979-gidselkonventionen):** Tilbageholdelse af passagerer, herunder en valgt parlamentariker, passer til definitionen af gidseltagning: at tage personer som gidsler for at tvinge stater eller organisationer til politisk handling eller passivitet.
- **Flagstatsansvar:** Som et fartøj under britisk flag havde Storbritannien direkte ansvar for at beskytte sit skib og søge oprejsning - men det undlod at handle.

Madleen viste Israels villighed til at begå pirateri og gidseltagning mod højtprofilerede civile i fuld offentlighed.

Handala: Kapring af humanitær hjælp

Den 26. juli 2025 blev *Handala*, der transporterede aktivister og hjælp fra mere end et dusin lande, opsnappet 40 sømil fra Gaza. Israel gik om bord, beslaglagde fartøjet, tilbageholdt besætningen og konfiskerede hjælpen.

Juridisk analyse

- **Pirateri:** Som med *Madleen* var *Handala* et civilt skib i internationale farvande. Tvungen beslaglæggelse af et statskrigsskib uden lovlige grunde opfylder definitionen af pirateri.
- **Krænkelse af ICJ's foreløbige foranstaltninger:** Den Internationale Domstol havde beordret Israel til at tillade humanitær hjælp ind i Gaza. Beslaglæggelsen af *Handala* var en direkte overtrædelse af denne bindende ordre.
- **Våbenliggørelse af hungersnød:** Ved at forhindre humanitære forsyninger forstærkede Israels handlinger blokaden som et middel til at sulte civile - en krigsforbrydelse under ICC's Rom-statut.

Handala viste, at blokadens håndhævelse ikke var et defensivt tiltag, men en offensiv terrorhandling mod humanitære bestræbelser.

Eskalation og defensive holdninger til søs

Disse præcedenser - *Mavi Marmara*, *Madleen*, *Handala* - afslører et mønster af ulovlig magtanvendelse. Sumud-flotillen er dog ledsaget af NATO-eskorter.

Stående ordrer forbyder angiveligt eskorterne at indlede ild eller gengældelse. Men de er også instrueret i at beskytte flotillen. I praksis betyder det at indtage en **beskyttende holdning** - at placere krigsskibe mellem israelske angribere og civile både.

Hvis Israel åbner ild, bliver ordrer om tilbageholdenhed automatisk ugyldige. En flådekommandør har både **retten og pligten** til at forsvare fartøj og besætning. Denne pligt hviler på:

- **Artikel 51 i FN-pagten** (iboende ret til selvforsvar),
- **UNCLOS** (lovlig forsvar mod ulovlig magtanvendelse til søs),
- **Sædvanlig søret** (længe anerkendt proportionalt forsvar til søs),
- **Flådens kampregler** (militære koder, der kræver, at kommandører beskytter besætning og fartøj).

Præcedensen med **USS Vincennes** understreger styrken af denne doktrin. I juli 1988 skød skibet ved en fejltagelse Iran Air Flight 655 ned og dræbte 290 civile efter at have misidentificeret det som et fjendtligt fly. Kommandøren blev ikke straffet. Begrundelsen var enkel: en kaptajns iboende pligt til at forsvare sit skib og besætning er altafgørende, selv om det tragisk er fejlagtigt. Anvendt her betyder det, at hvis israelsk ild rammer en NATO-eskorte, vil kommandørerne være juridisk forpligtede til at svare med selvforsvar.

Efter at have afværget et indledende angreb skal kaptajner underrette deres hovedkvarterer, som vil rapportere til **FN's Sikkerhedsråd under artikel 51**. Stater kan derefter påberåbe sig **NATO's artikel 5**, hvilket udløser konsultationer om kollektivt forsvar i hele alliancen.

Gazas farvande og blokadens ulovlighed

Kernen i tvisten er status for Gazas maritime rum. Israel selv gør ikke krav på Gaza som suverænt territorium. I 2005 trak det sine bosættere og permanente landstyrker tilbage og administrerer ikke Gaza som det gør med israelske kystområder. Ifølge international rets logik gør denne mangel på krav det tilstødende hav til **palæstinensiske farvande**.

Under **FN's konvention om havretten (UNCLOS)** har en kystentitet ret til et **12-sømil territorialfarvand** og en **200-sømil eksklusiv økonomisk zone (EEZ)**, afhængigt af geografien. Gaza, som en del af det besatte palæstinensiske territorium anerkendt af over 140 FN-medlemsstater, har således lovlig ret til maritime zoner. Inden for territorialfarvandet bør palæstinensisk suverænitet gælde; ud over dette giver EEZ eksklusive rettigheder til ressourcer, mens højhavet udenfor styres af navigationsfrihed.

Israels håndhævelsesaktioner finder derfor sted i farvande, der enten er:

- **palæstinensiske territorialfarvande**, hvor kun Palæstina har ret til håndhævelse; eller
- **højhavet**, hvor ingen stat må forstyrre navigationen undtagen under snævert definerede undtagelser som pirateri eller slavehandel.

Ved at beslaglægge fartøjer i disse zoner krænker Israel den grundlæggende princip om **havets frihed**.

Blokade under San Remo og problemet med begrundelse

Israel retfærdiggør sine handlinger ved at påberåbe sig blokaderetten under **San Remo Manualen om International Ret Anvendelig på Væbnede Konflikter til Søs (1994)**. Men San Remo-reglerne modarbejder Israels position på flere måder:

- En blokade skal baseres på en **verificerbar militær nødvendighed** og må ikke indføres med det formål at sulte civile eller fratage dem essentielle ting.
- En blokade må ikke forhindre passage af **humanitær hjælp**, især når civile lider afsavn.
- Enhver indgriben skal understøttes af **bevis for, at det målrettede fartøj udgør en trussel**.

Israel har ikke opfyldt disse standarder. *Madleen* transporterede aktivister og humanitære forsyninger, herunder **modermælkserstatning** og medicinsk hjælp. *Handala* transporterede mad og medicin til en befolkning, der allerede var i hungersnød. På intet tidspunkt fremlagde Israel verificerbare beviser for, at nogen af dem udgjorde en sikkerhedstrussel. Medmindre man absurd betragter modermælkserstatning som et våben, var Israels håndhævelsesaktioner klart ulovlige.

Juridiske implikationer

Ved at undlade at etablere en gyldig militær nødvendighed kan Israels blokade ikke betragtes som lovlig under San Remo. Og fordi blokaden i praksis skaber hungersnød, afsavn og vilkårlig lidelse, svarer den til **kollektiv afstraffelse**, forbudt under Fjerde Genèvekonvention og fordømt i flere FN-rapporter.

Således, fra perspektivet af international søret:

- Gazas territorialfarvande og EEZ er **palæstinensiske farvande** under UNCLOS.
- Ud over dem ligger **højhavet**, hvor navigationsfrihed gælder.
- Israels beslaglæggelse af humanitære fartøjer som *Madleen* og *Handala* kan ikke juridisk retfærdiggøres under San Remo, UNCLOS eller humanitær ret.

NATO's kollektive forsvarsdilemma

Et israelsk angreb på NATO-krigsskibe ville skabe den alvorligste prøve i alliancens historie. Artikel 5 erklærer et angreb på én medlemsstat som et angreb på alle.

- **Sydlig europæiske allierede** (Italien, Spanien, Grækenland, Tyrkiet) ville sandsynligvis presse på for en stærk reaktion, givet deres skibes nærhed og deres indenrigspolitiske landskaber.
- **USA, Storbritannien og Tyskland** kan dog modstå direkte konfrontation med Israel på grund af deres dybe militære og politiske bånd. De kan afstå fra deltagelse, mens de tillader andre at handle.

Men afståelse er ikke det samme som at tage Israels parti. NATO tillader differentierede bidrag: medlemmer kan vælge formen for deres respons, men de kan ikke nægte, at et væbnet angreb har fundet sted. At nægte at handle overhovedet - eller værre, åbenlyst tage parti for Israel mod alliancepartnere - ville ødelægge NATO's troværdighed.

Sådan splittelse ville opmuntre modstandere. Rusland ville udnytte præcedensen til at teste NATO's beslutsomhed i Østeuropa. Kina ville bemærke bruddet som bevis på, at vestlige alliancer ikke kan håndhæve kollektivt forsvar mod politisk følsomme aggressorer. Den selvsamme samhørighed, der afskrækker krig i Europa og Asien, ville blive svækket.

Kort sagt: Hvis NATO undlader at forsvare sine medlemmer mod israelsk aggression, undergraver det sin egen afskrækkelse mod Moskva og Beijing.

Strategiske og politiske følger

For Israel risikerer eskalation katastrofal isolation. At angribe skibe, der transporterer en tidligere premierminister, nuværende lovgivere og verdensberømte aktivister, ville knuse påstande om selvforsvar. Det ville afsløre blokaden som kollektiv afstraffelse.

For flotillen er selve opsnappelsen en succes: den dokumenterer Israels ulovlighed, mobiliserer global forargelse og forstærker palæstinensisk *sumud* - standhaftighed. Med højtstående politikere og kendte personer om bord resonerer aggression globalt.

Konklusion

Den globale Sumud-flotille er mere end levering af hjælp. Den er en prøve af, om international ret bliver håndhævet, når palæstinensere er ofre.

- *Mavi Marmara* viste, at civile kunne dræbes i internationale farvande uden ansvarlighed.
- *Madleen* og *Handala* viste Israel begå pirateri, gidseltagning og trodse ICJ for at håndhæve hungersnød.
- *USS Vincennes* viste, at flådekommandører er juridisk forpligtede til at forsvare deres skib og besætning, selv til tragisk pris.

Eskalationskæden er forudsigelig: beskyttende holdning, angreb, øjeblikkeligt selvforsvar under UNCLOS, sædvanlig ret og artikel 51, rapportering til FN's Sikkerhedsråd, mulig NATO-artikel 5.

Hvad der ikke er forudsigeligt, er, om NATO og det internationale samfund vil opretholde deres love, eller om straffrihed endnu en gang vil sejle frit. For palæstinensere om bord og i Gaza er dette ikke teori - det er et spørgsmål om liv og død.