

Sumudflottiljen - Kommer Israel att konfrontera NATO?

Den globala Sumudflottiljen – en aldrig tidigare skådad internationell konvoj med syfte att bryta Israels 17-åriga blockad av Gaza – befinner sig nu mindre än 400 sjömil från sitt mål. Den seglar under flera nationers flaggor och har passagerare från över fyrtio länder: palestinier som Europaparlamentarikern Rima Hassan, andra ledamöter av Europaparlamentet inklusive Annalisa Corrado, Benedetta Scuderi, Emma Fourreau och Lynn Boylan, före detta borgmästaren i Barcelona Ada Colau, klimataktivisterna Greta Thunberg, flera sittande och före detta politiker, och till och med amerikanska veteraner. Bland dem finns **Libyens tidigare premiärminister Omar al-Hassi**, ombord på det libyska fartyget *Omar al-Mukhtar*. Hans närvaro gör honom till den högst rankade tjänsteman som är fysiskt närvarande, vilket signalerar att detta uppdrag inte är en marginell gest utan en allvarlig politisk handling.

Flottiljen eskorteras av NATO:s örlogsfartyg från Grekland, Spanien, Italien och Turkiet. Italien och Spanien har åtagit sig att bidra med fartyg till skyddande räddningspositioner, medan Grekland har garanterat säker passage inom sina vatten och informerat Israel om grekiska medborgare ombord. Konvojen har redan utsatts för trakasserier med drönare nära Kreta, där bedövnings- och irriterande medel har använts mot obeväpnade båtar. Trots dessa risker fortsätter flottiljen framåt – och testar inte bara Israels blockad utan även trovärdigheten för internationell rätt.

Från humanitär konvoj till politiskt prov

För palestinier är flottiljen en livlina. Med över 64 000 dödade sedan oktober 2023 och Gaza utsatt för avsiktlig svält är dess mat, mediciner och förnödenheter desperat behövda. Men det är också en politisk utmaning. Genom att samla lagstiftare, borgmästare, en före detta premiärminister och globalt erkända aktivister insisterar flottiljen på att Gazas blockad inte bara är en humanitär kris utan ett test av själva rättssystemet.

Tidigare resor – *Mavi Marmara*, *Madleen* och *Handala* – visade både brutaliteten i Israels verkställighet och de juridiska ramverk som det bryter mot. Deras lärdomar formar nu hur världen måste se på Sumuds resa.

Mavi Marmara: Ostraffade mord till sjöss

Den 31 maj 2010 stormade israeliska kommandosoldater *Mavi Marmara*, ett turkiskt fartyg som ledde den första Gazafrihetsflottiljen. Ombordstigningen ägde rum på internationellt vatten och resulterade i dödandet av 10 civila och skadade dussintals fler.

Juridisk analys

- **Användning av våld på internationellt vatten:** Enligt UNCLOS är öppet hav inte föremål för någon enskild stats verkställighetsjurisdiktion, förutom i snävt definierade fall (t.ex. piratverksamhet, slavhandel). Ombordstigning och dödande av civila på ett humanitärt fartyg föll inte under något lagligt undantag.
- **Proportionalitet och nödvändighet:** Råden fördömdes av FN:s råd för mänskliga rättigheter som olaglig och oproportionerlig. Civila beväpnade med pinnar och köksredskap rättfärdigade inte dödliga kommandoräder.
- **Brist på ansvarsskyldighet:** Trots internationellt fördömande åtalades ingen israelisk tjänsteman. Detta befäste straffrihet och lärde ut att våld till sjöss skulle tolereras.

Mavi Marmara satte ett prejudikat att Israel kunde attackera civila fartyg med dödlig kraft på internationellt vatten och undvika konsekvenser.

Madleen: Piratverksamhet, terrorism och gisslantagning

Den 9 juni 2025 seglade *Madleen*, ett humanitärt fartyg under brittisk flagg, 160 sjömil från Gaza när det stoppades av israeliska styrkor. Passagerarna inkluderade Greta Thunberg och Europaparlamentarikern Rima Hassan. Besättningen rapporterade elektronisk störning, irriterande spray, påtvingad ombordstigning och frihetsberövande.

Juridisk analys

- **Piratverksamhet (UNCLOS artikel 101):** Ett angrepp från statliga fartyg på ett obeväpnat civilt fartyg på internationellt vatten utgör piratverksamhet när det utförs i politiska syften, eftersom *Madleen* inte var engagerad i fientligheter.
- **Statsterrorism:** Den våldsamma beslagtagningen och gisslantagningen av internationella aktivister syftade till att skrämma framtida humanitära konvojer – ett klassiskt kännetecken för terrorism.
- **Gisslantagning (1979 års gisslankonvention):** Frihetsberövandet av passagerare, inklusive en vald parlamentariker, passar definitionen av gisslantagning: att gripa personer för att tvinga fram politiska handlingar eller avståenden från stater eller organisationer.
- **Flaggstatens ansvar:** Som ett fartyg under brittisk flagg hade Storbritannien ett direkt ansvar att skydda sitt fartyg och kräva upprättelse – men misslyckades med att agera.

Madleen visade Israels vilja att begå piratverksamhet och gisslantagning mot högprofile-rade civila mitt på ljusa dagen.

Handala: Kapning av humanitär hjälp

Den 26 juli 2025 stoppades *Handala*, som bar aktivister och hjälp från mer än ett dussin länder, 40 sjömil från Gaza. Israel bordade fartyget, beslagtog det, frihetsberövade besättningen och konfiskerade hjälpen.

Juridisk analys

- **Piratverksamhet:** Liksom *Madleen* var *Handala* ett civilt fartyg på internationellt vatten. Tvingande beslagtagning av ett statligt krigsfartyg utan lagliga grunder uppfyller definitionen av piratverksamhet.
- **Brott mot ICJ:s preliminära åtgärder:** Internationella domstolen hade beordrat Israel att tillåta humanitärt bistånd till Gaza. Beslagtagningen av *Handala* var ett direkt brott mot denna bindande order.
- **Vapengörande av svält:** Genom att förhindra humanitära förnödenheter förstärkte Israels handlingar blockaden som ett medel att svälta civila – en krigsförbrytelse enligt Romstadgan för ICC.

Handala visade att blockadens verkställighet inte var en defensiv åtgärd utan en offensiv terrorhandling mot humanitära ansträngningar.

Eskalering och defensiva ställningar till sjöss

Dessa prejudikat – *Mavi Marmara*, *Madleen*, *Handala* – avslöjar ett mönster av olaglig våldsanvändning. Sumudflottiljen åtföljs dock av NATO-eskorter.

Stående order förbjuder enligt uppgift eskorter att inleda eld eller vedergällning. Men de är också instruerade att skydda flottiljen. I praktiken innebär detta att anta en **skyddande hållning** – att placera krigsfartyg mellan israeliska angripare och civila båtar.

Om Israel öppnar eld blir order om återhållsamhet automatiskt ogiltiga. En marinofficer har både **rätten och plikten** att försvara sitt fartyg och besättning. Denna plikt vilar på:

- **Artikel marinens krigsregler** (militära koder som kräver att befälhavare skyddar besättning och fartyg).

Prejudikatet med **USS Vincennes** understryker styrkan i denna doktrin. I juli 1988 sköt fartyget av misstag ned Iran Air Flight 655 och dödade 290 civila efter att ha felidentifierat det som ett fientligt flygplan. Befälhavaren straffades inte. Anledningen var enkel: en kapstens inneboende plikt att försvara sitt fartyg och besättning är överordnad, även om det är tragiskt felaktigt. Tillämpat här innebär det att om israelisk eld träffar en NATO-eskort är befälhavarna juridiskt skyldiga att svara med självförsvar.

Efter att ha avvärjt en första attack måste kaptenerna meddela sina högkvarter, som rapporterar till **FN:s säkerhetsråd enligt artikel 51**. Stater kan då åberopa **NATO:s artikel 5**, vilket utlöser konsultationer om kollektivt försvar inom hela alliansen.

Gazas vatten och blockadens olaglighet

Kärnan i tvisten är statusen för Gazas maritima utrymme. Israel själv gör inte anspråk på Gaza som suveränt territorium. År 2005 drog man tillbaka sina bosättare och permanenta markstyrkor och administrerar inte Gaza som man gör med israeliska kustområden. Enligt internationell rätts logik gör denna frånvaro av anspråk det angränsande havet till **palestinska vatten**.

Enligt **FN:s havsrättskonvention (UNCLOS)** har en kustnära enhet rätt till ett **12 sjömil territorialhav** och en **200 sjömil exklusiv ekonomisk zon (EEZ)**, beroende på geografi. Gaza, som en del av det ockuperade palestinska territoriet som erkänns av över 140 FN-medlemsstater, har därmed laglig rätt till maritima zoner. Inom territorialhavet bör palestinsk suveränitet gälla; bortom det ger EEZ exklusiva rättigheter till resurser, medan öppet hav bortom detta styrs av navigationsfrihet.

Israels verkställighetsåtgärder sker alltså i vatten som antingen är:

- **Palestinska territorialvatten**, där endast Palestina har rätt att verkställa; eller
- **Öppet hav**, där ingen stat får störa navigeringen förutom under snävt definierade undantag som piratverksamhet eller slavhandel.

Genom att beslagta fartyg i dessa zoner kränker Israel den grundläggande principen om **havets frihet**.

Blockad enligt San Remo och problemet med rättfärdigande

Israel rättfärdigar sina handlingar genom att åberopa blockadrätten enligt **San Remo-manualen om internationell rätt tillämplig på väpnade konflikter till sjöss (1994)**. Men San Remo-reglerna motverkar Israels ståndpunkt på flera sätt:

- En blockad måste baseras på en **verifierbar militär nödvändighet** och får inte införas i syfte att svälta civila eller beröva dem väsentliga varor.
- En blockad får inte hindra passage av **humanitärt bistånd**, särskilt när civila lider av nöd.
- Varje ingripande måste stödjas av **bevis på att det riktade fartyget utgör ett hot**.

Israel har inte uppfyllt dessa standarder. *Madleen* bar aktivister och humanitära förnödenheter, inklusive **modersmjölksersättning** och medicinsk hjälp. *Handala* bar mat och mediciner för en befolkning som redan befann sig i svältförhållanden. Israel presenterade aldrig verifierbara bevis för att något av fartygen utgjorde ett säkerhetshot. Om man inte absurd betraktar modersmjölksersättning som ett vapen, var Israels verkställighetsåtgärder uppenbart olagliga.

Juridiska implikationer

Genom att misslyckas med att etablera en giltig militär nödvändighet kan Israels blockad inte anses vara laglig enligt San Remo. Och eftersom blockaden i praktiken orsakar svält, nöd och urskillningslöst lidande, motsvarar den **kollektiv bestraffning**, förbjuden enligt fjärde Genèvekonventionen och fördömd i flera FN-rapporter.

Således, ur internationell sjörätts perspektiv:

- Gazas territorialvatten och EEZ är **palestinska vatten** enligt UNCLOS.
- Bortom dem ligger **öppet hav**, där navigationsfrihet gäller.
- Israels beslagtagning av humanitära fartyg som *Madleen* och *Handala* kan inte rättsligt rättfärdigas enligt San Remo, UNCLOS eller humanitär rätt.

NATO:s kollektiva försvarsdilemma

En israelisk attack mot NATO:s örlogsfartyg skulle skapa det allvarligaste provet i alliansens historia. Artikel 5 deklarerar att en attack mot en medlem är en attack mot alla.

- **Sydliga europeiska allierade** (Italien, Spanien, Grekland, Turkiet) skulle sannolikt pressa för ett starkt svar, givet deras fartygs närhet och deras inhemska politiska landskap.
- **USA, Storbritannien och Tyskland** kan dock motsätta sig direkt konfrontation med Israel, med tanke på deras djupa militära och politiska band. De kan avstå från att delta men tillåta andra att agera.

Men avhållsamhet är inte detsamma som att ta Israels parti. NATO tillåter differentierade bidrag: medlemmar kan välja formen för sitt svar, men de kan inte förneka att ett väpnat angrepp har ägt rum. Att vägra agera helt – eller ännu värre, öppet stödja Israel mot alliansens partners – skulle förstöra NATO:s trovärdighet.

En sådan splittring skulle uppmuntra motståndare. Ryssland skulle utnyttja prejudikatet för att testa NATO:s beslutsamhet i Östeuropa. Kina skulle notera sprickan som bevis på att västerländska allianser inte kan verkställa kollektivt försvar mot politiskt känsliga angripa. Den sammanhållning som avskräcker krig i Europa och Asien skulle försvagas.

Kort sagt: om NATO misslyckas med att försvara sina medlemmar mot israelisk aggression, undergräver det sin egen avskräckning mot Moskva och Peking.

Strategiska och politiska konsekvenser

För Israel riskerar eskalering katastrofal isolering. Att attackera fartyg som bär en före detta premiärminister, nuvarande lagstiftare och världsberömda aktivister skulle krossa påståenden om självförsvar. Det skulle avslöja blockaden som kollektiv bestraffning.

För flottiljen är själva interceptionen en framgång: den dokumenterar Israels olaglighet, mobiliserar global upprördhet och förstärker palestinsk *sumud* – ståndaktighet. Med seniora politiker och högprofilerade figurer ombord resonerar aggressionen globalt.

Slutsats

Den globala Sumudflottiljen är mer än leverans av bistånd. Den är ett test av huruvida internationell rätt verkställs när palestinier är offren.

- *Mavi Marmara* visade att civila kunde dödas på internationellt vatten utan ansvarsskyldighet.
- *Madleen* och *Handala* visade att Israel begår piratverksamhet, gisslantagning och trotsar ICJ för att verkställa svält.
- *USS Vincennes* visade att marinofficerare är juridiskt skyldiga att försvara sitt fartyg och besättning, även till en tragisk kostnad.

Eskaleringens kedja är förutsägbar: skyddande hållning, attack, omedelbart självförsvar enligt UNCLOS, sedvanlig rätt och artikel 51, rapportering till FN:s säkerhetsråd, möjligtvis NATO:s artikel 5.

Vad som inte är förutsägbart är om NATO och det internationella samfundet kommer att upprätthålla sina lagar, eller om straffrihet återigen kommer att segla fritt. För palestinier ombord och i Gaza är detta inte teori – det är en fråga om liv och död.