

Sumud flotinn - Mun Ísrael taka á móti NATO?

Alþjóðlegi Sumud flotinn – einstakur alþjóðlegur skipafloti sem miðar að því að brjóta 17 ára gamalt umsátur Ísraels um Gaza – er nú innan við 400 sjómíllur frá áfangastað sínum. Hann siglir undir fjölda þjóðfána og flytur farþega frá yfir fjörutíu löndum: Palestínumenn eins og Evrópuþingmanninn Rima Hassan, þingmenn Evrópuþingsins, þar á meðal Annalisa Corrado, Benedetta Scuderi, Emma Fourreau og Lynn Boylan, fyrrverandi borgarstjóri Barselóna, Ada Colau, loftslagsaktivistinn Gretu Thunberg, nokkra núverandi og fyrrverandi stjórnámálamenn og jafnvel bandaríska vopnahlésdaga. Meðal þeirra er **fyrirverandi forsætisráðherra Líbýu, Omar al-Hassi**, um borð í líbýska skipinu *Omar al-Mukhtar*. Þátttaka hans gerir hann að hæsta embættismanninum sem er líkamlega til staðar og gefur til kynna að þetta verkefni sé ekki jaðargeð heldur alvarlegur pólitískur gjörningur.

Flotinn er fylgt af herskipum NATO frá Grikklandi, Spáni, Ítalíu og Tyrklandi. Ítalía og Spánn hafa skuldbundið sig til að senda skip í verndandi björgunarstöður, á meðan Grikkland hefur tryggt örugga siglingu innan sinna vatna og tilkynnt Ísrael um gríska ríkisborgara um borð. Flotinn hefur þegar orðið fyrir áreitni dróna nálægt Krít, þar sem lamandi og ertandi tæki voru notuð gegn óvopnuðum bátum. Þrátt fyrir þessar hættur heldur flotinn áfram – prófar ekki aðeins umsátur Ísraels heldur einnig trúverðugleika alþjóðalaga.

Frá mannúðarflota til pólitísku prófs

Fyrir Palestínumenn er flotinn líflína. Með yfir 64.000 drepna síðan í október 2023 og Gaza sætir vísitandi hungursneyð, er maturinn, lyfin og birgðirnar sem flotinn ber brýn nauðsyn. En þetta er líka pólitísk áskorun. Með því að safna saman löggjafum, borgarstjórum, fyrrverandi forsætisráðherra og alþjóðlega þekktum aktivistum krefst flotinn þess að umsátur Gaza sé ekki aðeins mannúðarkreppa heldur próf á sjálfu lögunum.

Fyrri siglingar – *Mavi Marmara*, *Madleen* og *Handala* – sýndu bæði grimmd Ísraels við framfylgd og lagaramma sem þeir brjóta gegn. Lærdómur þeirra mótar nú hvernig heimurinn verður að líta á ferð Sumud.

Mavi Marmara: Órefsuð dráp á sjó

Þann 31. maí 2010 réðust ísraelskir sérsveitarmenn á *Mavi Marmara*, tyrkneskt skip sem leiddi fyrsta Gaza frelsisflotann. Stigunin átti sér stað á alþjóðlegum vötnum og leiddi til dauða 10 borgara og særðra tugi til viðbótar.

Lagaleg greining

- **Notkun valds á alþjóðlegum vötnum:** Samkvæmt UNCLOS er opið haf ekki háð framfylgd lögsögu eins ríkis nema í þröngt skilgreindum tilvikum (t.d. sjóræningjar, þrælaverslun). Stigun og dráp á borgurum á mannúðarskipi féll undir enga löglega undanþágu.
- **Hófleg og nauðsynleg notkun:** Árásin var fordæmd af Mannréttindaráði Sameinuðu þjóðanna sem ólögleg og óhófleg. Borgarar vopnaðir prikum og eldhúsáhöldum réttlættu ekki banvænar sérsveitarárásir.
- **Skortur á ábyrgð:** Þrátt fyrir alþjóðlega fordæmingu var enginn ísraelskur embættismaður sóttur til saka. Þetta festi refsileysi í sessi og kenndi að ofbeldi á sjó væri liðið.

Mavi Marmara setti fordæmið að Ísrael gæti ráðist á borgaraleg skip með banvænu afli á alþjóðlegum vötnum og komist hjá afleiðingum.

Madleen: Sjóræningjar, hryðjuverk og gíslataka

Þann 9. júní 2025 sigldi *Madleen*, mannúðarskip undir breskum fána, 160 sjómílur frá Gaza þegar það var stöðvað af ísraelskum herafla. Meðal farþega voru Greta Thunberg og Evrópuþingmaðurinn Rima Hassan. Áhöfnin tilkynnti um rafrænar truflanir, ertandi sprengingum, þvingaða stigun og varðhald.

Lagaleg greining

- **Sjóræningjar (grein 101 í UNCLOS):** Árás ríkisskipa á óvopnað borgaralegt skip á alþjóðlegum vötnum telst sjóræningjar þegar hún er framkvæmd í pólitískum tilgangi, þar sem *Madleen* tók ekki þátt í fjandskap.
- **Ríkishryðjuverk:** Ofbeldisfullt upptaka og gíslataka alþjóðlegra aktívista miðaði að því að hræða framtíðar mannúðarkonvoía – klassískt einkenni hryðjuverka.
- **Gíslataka (samningur um gísla frá 1979):** Handtaka farþega, þar á meðal kjörins þingmanns, passar við skilgreiningu á gíslatöku: að halda fólki til að þvinga ríki eða samtök til pólitískra aðgerða eða aðgerðarleysis.
- **Ábyrgð fánaríkis:** Sem skip undir breskum fána bar Bretland beina ábyrgð á að vernda skipið og krefjast réttlætis – en það brást við að bregðast við.

Madleen sýndi vilja Ísraels til að fremja sjóræningja og gíslatöku gegn áberandi borgurum í dagsbirtu.

Handala: Rán á mannúðarhjálp

Þann 26. júlí 2025 var *Handala*, sem flutti aktívista og hjálp frá yfir tug löndum, stöðvað 40 sjómílur frá Gaza. Ísrael steig um borð, tók skipið, handtók áhöfnina og gerði hjálpina upptæka.

Lagaleg greining

- **Sjóræningjar:** Eins og með *Madleen* var *Handala* borgaralegt skip á alþjóðlegum vötnum. Þvinguð upptaka af ríkisstríðsskipi, án lagalegrar grundvallar, uppfyllir

skilgreiningu á sjóræningjum.

- **Brot á bráðabirgðaráðstöfunum Alþjóðadómstólsins (ICJ):** Alþjóðadómstóllinn hafði skipað Ísrael að leyfa mannúðarhjálp inn í Gaza. Upptaka *Handala* var bein brot á þessari bindandi skipun.
- **Vopnvæðing hungursneyðar:** Með því að koma í veg fyrir mannúðarframboð styrktu aðgerðir Ísraels umsátrið sem leið til að svelta borgara – stríðsglæp samkvæmt Rómarsamþykkt Alþjóðasakamáladómstólsins.

Handala sýndi að framfylgd umsátursins var ekki varnaraðgerð heldur árásargjörn hryðjuverkaaðgerð gegn mannúðarviðleitni.

Stigmögnun og varnarstöður á sjó

Þessi fordæmi – *Mavi Marmara*, *Madleen*, *Handala* – sýna mynstur ólöglegs valds. Sumud flotinn er hins vegar fylgt af NATO fylgdarskipum.

Samkvæmt fregnum banna staðlaðar skipanir fylgdarskipum að hefja skotárásir eða hefndaraðgerðir. En þeim er einnig skipað að vernda flotann. Í reynd þýðir þetta að taka upp **verndarstöðu** – að staðsetja stríðsskip á milli ísraelskra árásarmanna og borgaralegra báta.

Ef Ísrael opnar eld verða staðlaðar skipanir um aðhald sjálfkrafa ógildar. Skipstjóri herskipa hefur bæði **rétt og skyldu** til að verja skipið og áhöfnina. Þessi skylda byggir á:

- **Grein 51 í Sáttmála Sameinuðu þjóðanna** (innbyggður réttur til sjálfsvörn),
- **UNCLOS** (lögleg vörn gegn ólöglegri notkun valds á sjó),
- **Sjóvenjuréttur** (löngu viðurkennd hófleg vörn á sjó),
- **Reglur um herskipaátök** (hernaðarreglur sem krefjast þess að skipstjórar tryggji öryggi áhafnar og skips).

Fordæmi **USS Vincennes** undirstrikar styrk þessarar kenningar. Í júlí 1988 skaut skipið óvart niður Iran Air flug 655, drap 290 borgara, eftir að það var ranglega auðkennt sem fjandsamlegt flugvél. Skipstjórinn var ekki refsað. Rökin voru einföld: Innbyggð skylda skipstjóra að verja skip sitt og áhöfn er æðri, jafnvel þótt hún sé hörmulega röng. Hér, ef ísraelskur eldur hittir NATO fylgdarskip, verða skipstjórar lagalega skuldbundnir til að bregðast við í sjálfsvörn.

Eftir að hafna fyrstu árás verða skipstjórar að tilkynna höfuðstöðvum sínum, sem tilkynna **Öryggisráði Sameinuðu þjóðanna samkvæmt grein 51**. Ríki geta síðan vísað til **greinar 5 NATO**, sem kveikir á samráði á bandalagsvísu um sameiginlega vörn.

Vötn Gaza og ólögmæti umsátursins

Kjarni deilunnar liggur í stöðu sjávarrymis Gaza. Ísrael sjálf gerir ekki tilkall til Gaza sem fullvalda yfirráðasvæðis. Árið 2005 dró það til baka landnema sína og varanlega landher, og stjórnar ekki Gaza eins og það gerir ísraelsku strand svæðin. Samkvæmt rökfræði alþjóðalaga gerir þessi skortur á tilkalli nærliggjandi sjó að **palestínskum vötnum**.

Samkvæmt **Sáttmála Sameinuðu þjóðanna um hafrétt (UNCLOS)** á strandríki rétt á **12 sjómílna landhelgi** og **200 sjómílna efnahagslögsögu (EEZ)**, háð landfræði. Gaza, sem hluti af hernumdu palestínsku svæði sem yfir 140 aðildarríki Sameinuðu þjóðanna viðurkenna, hefur þannig lagalegan rétt á sjávarlögsögum. Innan landhelgisins ætti palestínsk fullveldi að gilda; handan þess veitir EEZ einkarétt á auðlindum, en opið haf handan þess er stjórnað af frelsi siglinga.

Framfylgdaraðgerðir Ísraels eiga sér því stað í vötnum sem eru annaðhvort:

- **palestínsk landhelgi**, þar sem aðeins Palestína hefur rétt til framfylgdar; eða
- **opið haf**, þar sem ekkert ríki má trufla siglingar nema undir þröngt skilgreindum undanþágum eins og sjóræningjum eða þrælaverslun.

Með því að taka skip í þessum svæðum brýtur Ísrael grundvallarreglu um **frelsi hafsins**.

Umsátur samkvæmt San Remo og vandamál réttlættingarinnar

Ísrael réttlætir aðgerðir sínar með því að vísa til umsátursréttar samkvæmt **San Remo handbókinni um alþjóðalög sem gilda um vopnað átök á sjó (1994)**. En San Remo reglurnar standa gegn stöðu Ísraels á nokkra vegu:

- Umsátur verður að byggja á **staðfestanlegri hernaðarlegri nauðsyn** og má ekki vera settur til að svelta borgara eða svipta þá nauðsynjum.
- Umsátur má ekki hindra aðgang að **mannúðarhjálp**, sérstaklega þegar borgarar þjást af skorti.
- Sérhver hindrun verður studd af **sönnunargögnum um að markskipið skapi ógn**.

Ísrael hefur ekki uppfyllt þessa staðla. *Madleen* flutti aktívista og mannúðarbirgðir, þar á meðal **barnamjólk** og læknisaðstoð. *Handala* flutti mat og lyf fyrir íbúa sem þegar búa við hungursneyð. Á engum tímapunkti framvísaði Ísrael staðfestanlegum sönnunargögnum um að hvorugur skipanna væri öryggisógn. Nema einhver telji barnamjólk vopn á fáránlegan hátt, voru framfylgdaraðgerðir Ísraels augljóslega ólöglegar.

Lagalegar afleiðingar

Með því að mistakast að sanna gilda hernaðarlega nauðsyn getur umsátur Ísraels ekki talist löglegur samkvæmt San Remo. Og vegna þess að umsátrið framleiðir í reynd hungursneyð, skort og ótilgreint þjáningu, jafngildir það **sameiginlegri refsingu**, bönnuð samkvæmt fjórðu Genfarsamþykktinni og fordæmd í fjölmörgum skýrslum Sameinuðu þjóðanna.

Því, frá sjónarhorni alþjóðlegs hafréttar:

- Landhelgi og EEZ Gaza eru **palestínsk vötn** samkvæmt UNCLOS.
- Handan þeirra liggur **opið haf**, þar sem frelsi siglinga gildir.
- Upptaka Ísraels á mannúðarskipum eins og *Madleen* og *Handala* getur ekki talist lagalega réttlætanleg samkvæmt San Remo, UNCLOS eða mannúðarlögum.

Sameiginleg varnaráðstöfun NATO

Ísraelsk árás á herskip NATO myndi skapa alvarlegasta prófið í sögu bandalagsins. Grein 5 lýsir því yfir að árás á einn meðlim sé árás á alla.

- **Suðurevrópskir bandamenn** (Ítalía, Spánn, Grikkland, Tyrkland) myndu líklega þrýsta á um sterk svör, miðað við nálægð skipa þeirra og innlend pólitísk landslag.
- **Bandaríkin, Bretland og Þýskaland**, hins vegar, gætu staðist beina árekstra við Ísrael, miðað við djúp hernaðarleg og pólitísk tengsl þeirra. Þeir gætu forðast þátttöku á meðan leyft öðrum að bregðast við.

En að halda sig frá er ekki það sama og að taka stöðu með Ísrael. NATO leyfir mismunandi framlag: meðlimir geta valið form svars síns, en þeir geta ekki neitað að vopnuð árás hafi átt sér stað. Að neita að bregðast við að öllu leyti – eða verra, að taka opinberlega stöðu með Ísrael gegn bandalagsfélögum – myndi eyðileggja trúverðugleika NATO.

Slík sundrung myndi hvetja andstæðinga. Rússland myndi nýta sér fordæmið, nota það til að prófa staðfestu NATO í Austur-Evrópu. Kína myndi taka eftir sprungunni sem sönnun þess að vestræn bandalög geti ekki framfylgt sameiginlegri vörn gegn pólitískt viðkvæmum árásarmönnum. Samheldnin sem kemur í veg fyrir stríð í Evrópu og Asíu myndi veikjast.

Í stuttu máli: Ef NATO tekst ekki að verja meðlimi sína gegn ísraelskri árásargirni, veikir það eigin varnarstöðu gegn Moskvu og Peking.

Stjórn mála- og hernaðarlegar afleiðingar

Fyrir Ísrael gæti stigmögnun leitt til hörmulegrar einangrunar. Að ráðast á skip sem flytja fyrrverandi forsætisráðherra, núverandi löggjafa og alþjóðlega þekkta aktívista myndi rífa í sundur fullyrðingar um sjálfsvörn. Það myndi afhjúpa umsátrið sem sameiginlega refsingu.

Fyrir flotann er stöðvun í sjálfu sér árangur: hún skráir ólögmæti Ísraels, virkjar alþjóðlega reiði og styrkir palestínskan *sumud* – staðfestu. Með háttsetta stjórnámálamenn og áberandi persónur um borð, hljómar árásargirni á heimsvísu.

Niðurstaða

Alþjóðlegi Sumud flotinn er meira en afhending hjálpar. Hann er próf á því hvort alþjóðalög verði framfylgt þegar Palestínnumenn eru fórnarlömbin.

- *Mavi Marmara* sýndi að borgarar gætu verið drepnir á alþjóðlegum vötnum án ábyrgðar.
- *Madleen* og *Handala* sýndu Ísrael fremja sjóræningja, gíslatöku og mótmæla Alþjóðadómstólnum til að framfylgja hungursneyð.
- USS *Vincennes* sýndi að herskipstjórar eru lagalega skuldbundnir til að verja skip sitt og áhöfn, jafnvel á tragískum kostnaði.

Keðja stigmögnunar er fyrirsjáanleg: verndarstaða, árás, tafarlaus sjálfsvörn samkvæmt UNCLOS, venjurétti og grein 51, tilkynning til Öryggisráðs Sameinuðu þjóðanna, möguleg tilvísun til greinar 5 NATO.

Það sem er ófyrirsjáanlegt er hvort NATO og alþjóðasamfélagið muni standa við lög sín, eða hvort refsileysi muni enn einu sinni sigla frjálst. Fyrir Palestínumenn um borð og í Gaza er þetta ekki kenning – þetta er spurning um líf og dauða.