

De Sumud-vloot - Zal Israël de confrontatie aangaan met de NAVO?

De mondiale Sumud-vloot – een ongeëvenaard internationaal konvooi dat tot doel heeft de 17-jarige blokkade van Gaza door Israël te doorbreken – bevindt zich nu op minder dan 400 zeemijl van zijn bestemming. Varend onder meerdere nationale vlaggen, vervoert het passagiers uit meer dan veertig landen: Palestijnen zoals Europarlementslid Rima Hassan, leden van het Europees Parlement waaronder Annalisa Corrado, Benedetta Scuderi, Emma Fourreau en Lynn Boylan, voormalig burgemeester van Barcelona Ada Colau, klimaatactiviste Greta Thunberg, verschillende zittende en voormalige politici, en zelfs Amerikaanse veteranen. Onder hen bevindt zich **voormalig Libisch premier Omar al-Hassi**, aan boord van het Libische schip *Omar al-Mukhtar*. Zijn deelname maakt hem de hoogstgeplaatste functionaris die fysiek aanwezig is, wat aangeeft dat deze missie geen randgebaar is, maar een serieuze politieke daad.

De vloot wordt geëscorteerd door NAVO-marineschepen uit Griekenland, Spanje, Italië en Turkije. Italië en Spanje hebben schepen toegezegd voor beschermende reddingsposities, terwijl Griekenland een veilige doorgang binnen zijn wateren heeft gegarandeerd en Israël heeft geïnformeerd over de aanwezigheid van Griekse staatsburgers aan boord. Het konvooi heeft al te maken gehad met drone-intimidatie nabij Kreta, waarbij verdovende en irriterende middelen werden ingezet tegen ongewapende boten. Ondanks deze risico's vaart het verder – niet alleen de blokkade van Israël wordt getest, maar ook de geloofwaardigheid van het internationaal recht.

Van humanitair konvooi naar politieke test

Voor Palestijnen is de vloot een levenslijn. Met meer dan 64.000 doden sinds oktober 2023 en Gaza onderworpen aan opzettelijke hongersnoodomstandigheden, zijn het voedsel, de medicijnen en de voorraden die het vervoert dringend nodig. Maar het is ook een politieke uitdaging. Door wetgevers, burgemeesters, een voormalige premier en wereldwijd erkende activisten samen te brengen, benadrukt de vloot dat de blokkade van Gaza niet slechts een humanitaire crisis is, maar een test van het recht zelf.

Eerdere reizen – de *Mavi Marmara*, *Madleen* en *Handala* – toonden zowel de brutaliteit van Israëls handhaving als de juridische kaders die het schendt. Hun lessen vormen nu hoe de wereld de reis van Sumud moet zien.

De Mavi Marmara: Onbestrafte moorden op zee

Op 31 mei 2010 bestormden Israëlische commando's de *Mavi Marmara*, een Turks schip dat de eerste Gaza Vrijheidsvloot leidde. De enteroperatie vond plaats in internationale wateren en resulteerde in de dood van 10 burgers en tientallen gewonden.

Juridische analyse

- **Gebruik van geweld in internationale wateren:** Volgens UNCLOS is de volle zee niet onderworpen aan de handhavingsbevoegdheid van een enkele staat, behalve in nauw omschreven omstandigheden (bijvoorbeeld piraterij, slavenhandel). Het enteren en doden van burgers op een humanitair schip viel onder geen enkele wettelijke uitzondering.
- **Proportionaliteit en noodzaak:** De aanval werd door de Mensenrechtenraad van de VN veroordeeld als onwettig en disproportioneel. Burgers die bewapend waren met stokken en keukengerei rechtvaardigden geen dodelijke commando-invallen.
- **Gebrek aan verantwoording:** Ondanks internationale veroordeling werd geen enkele Israëlische functionaris vervolgd. Dit versterkte straffeloosheid, wat leerde dat geweld op zee getolereerd zou worden.

De *Mavi Marmara* vestigde het precedent dat Israël burgerlijke schepen met dodelijk geweld in internationale wateren kon aanvallen en gevolgen kon vermijden.

De Madleen: Piraterij, terrorisme en gijzeling

Op 9 juni 2025 voer de *Madleen*, een humanitair schip onder Britse vlag, 160 zeemijl uit de kust van Gaza toen het werd onderschept door Israëlische troepen. Onder de passagiers bevonden zich Greta Thunberg en Europarlementslid Rima Hassan. De bemanning meldde elektronische verstoring, irriterende spray, gedwongen enteren en detentie.

Juridische analyse

- **Piraterij (Artikel 101 UNCLOS):** Een aanval door staatsschepen op een ongewapend civiel schip in internationale wateren vormt piraterij wanneer deze wordt uitgevoerd voor politieke doeleinden, aangezien de *Madleen* niet betrokken was bij vijandelijkheden.
- **Staatsterrorisme:** De gewelddadige inbeslagname en gijzeling van internationale activisten was gericht op het intimideren van toekomstige humanitaire konvooien – een klassiek kenmerk van terrorisme.
- **Gijzeling (Gijzelconventie van 1979):** De detentie van passagiers, inclusief een gekozen parlementariër, past binnen de definitie van gijzeling: het vasthouden van personen om staten of organisaties te dwingen tot politieke actie of onthouding daarvan.
- **Verantwoordelijkheid van de vlaggenstaat:** Als schip onder Britse vlag droeg het Verenigd Koninkrijk directe verantwoordelijkheid om het schip te beschermen en herstel te zoeken – maar het trad niet op.

De *Madleen* toonde Israëls bereidheid om piraterij en gijzeling te plegen tegen prominente burgers bij klaarlichte dag.

De Handala: Kapen van humanitaire hulp

Op 26 juli 2025 werd de *Handala*, die activisten en hulp uit meer dan een dozijn landen vervoerde, onderschept op 40 zeemijl van Gaza. Israël enterde het schip, nam het in beslag,

hield de bemanning vast en confisqueerde de hulp.

Juridische analyse

- **Piraterij:** Net als bij de *Madleen* was de *Handala* een civiel schip in internationale wateren. Gedwongen inbeslagname door een staatsoorlogsschip, zonder wettelijke gronden, voldoet aan de definitie van piraterij.
- **Schending van voorlopige maatregelen van het ICJ:** Het Internationaal Gerechtshof had Israël bevolen humanitaire hulp toe te laten tot Gaza. De inbeslagname van de *Handala* was een directe schending van deze bindende order.
- **Wapen van hongersnood:** Door humanitaire voorraden te verhinderen, versterkten Israëls acties de blokkade als middel om burgers uit te hongeren – een oorlogsmisdad onder het Statuut van Rome van het ICC.

De *Handala* liet zien dat de handhaving van de blokkade geen defensieve maatregel was, maar een offensieve terreurdaad tegen humanitaire inspanningen.

Escalatie en defensieve houdingen op zee

Deze precedentes – *Mavi Marmara*, *Madleen*, *Handala* – onthullen een patroon van onwettig gebruik van geweld. De Sumud-vloot wordt echter begeleid door NAVO-escortes.

Volgens berichten verbieden standaardorders de escortes om het vuur te openen of te reageren. Ze zijn echter ook geïnstrueerd om de vloot te beschermen. In de praktijk betekent dit het aannemen van een **beschermende houding** – het plaatsen van oorlogsschepen tussen Israëlische aanvallers en civiele boten.

Als Israël het vuur opent, worden standaardorders van terughoudendheid automatisch ongeldig. Een marinecommandant heeft zowel het **recht als de plicht** om zijn schip en bemanning te verdedigen. Deze plicht is gebaseerd op:

- **Artikel 51 van het VN-Handvest** (inherent recht op zelfverdediging),
- **UNCLOS** (wettige verdediging tegen onwettig gebruik van geweld op zee),
- **Gewoonterecht op zee** (lang erkende proportionele verdediging op zee),
- **Regels van maritieme betrokkenheid** (militaire codes die commandanten verplichten bemanning en schip te beschermen).

Het precedent van de **USS Vincennes** onderstreept de kracht van deze doctrine. In juli 1988 schoot het schip per ongeluk Iran Air-vlucht 655 neer, waarbij 290 burgers omkwamen, na het verkeerd identificeren als een vijandig vliegtuig. De commandant werd niet gestraft. De redenering was eenvoudig: de inherente plicht van een kapitein om zijn schip en bemanning te verdedigen is van het grootste belang, zelfs als het tragisch verkeerd is. Toegepast hier: als Israëliisch vuur een NAVO-escorte raakt, zijn commandanten wettelijk verplicht om in zelfverdediging te reageren.

Na het afslaan van een eerste aanval moeten kapiteins hun hoofdkwartieren informeren, die verslag uitbrengen aan de **VN-Veiligheidsraad onder Artikel 51**. Staten kunnen dan

NAVO-Artikel 5 inroepen, wat alliantiebrede raadpleging over collectieve verdediging in gang zet.

De wateren van Gaza en de onwettigheid van de blokkade

In het hart van het geschil ligt de status van de maritieme ruimte van Gaza. Israël zelf claimt Gaza niet als soeverein grondgebied. In 2005 trok het zijn kolonisten en permanente grondtroepen terug en beheert het Gaza niet zoals het Israëlische kustgebieden doet. Volgens de logica van het internationaal recht maakt deze afwezigheid van aanspraak het aangrenzende zeegebied tot **Palestijnse wateren**.

Onder de **VN-Conventie over het Recht van de Zee (UNCLOS)** heeft een kustentiteit recht op een **territoriale zee van 12 zeemijl** en een **Exclusieve Economische Zone (EEZ) van 200 zeemijl**, afhankelijk van de geografie. Gaza, als deel van het door meer dan 140 VN-lidstaten erkende bezette Palestijnse grondgebied, heeft dus wettelijk recht op maritieme zones. Binnen de territoriale zee zou Palestijnse soevereiniteit moeten gelden; daarbuiten verleent de EEZ exclusieve rechten op hulpbronnen, terwijl de volle zee daarbuiten wordt beheerst door de vrijheid van navigatie.

De handhavingsacties van Israël vinden dus plaats in wateren die:

- **Palestijnse territoriale wateren** zijn, waar alleen Palestina het recht op handhaving heeft; of
- **de volle zee**, waar geen staat de navigatie mag verstoren, behalve onder nauw omschreven uitzonderingen zoals piraterij of slavenhandel.

Door schepen in deze zones in beslag te nemen, schendt Israël het fundamentele principe van de **vrijheid van de zeeën**.

Blokkade onder San Remo en het probleem van rechtvaardiging

Israël rechtvaardigt zijn acties door een beroep te doen op het blokkaderecht onder het **San Remo Handboek over Internationaal Recht Toepasselijk op Gewapende Conflicten op Zee (1994)**. Maar de San Remo-regels snijden op meerdere manieren tegen de positie van Israël:

- Een blokkade moet gebaseerd zijn op een **verifieerbare militaire noodzaak** en mag niet worden ingesteld om burgers uit te hongeren of hen van essentiële goederen te beroven.
- Een blokkade mag de doorgang van **humanitaire hulp** niet blokkeren, vooral niet wanneer burgers lijden onder ontbering.
- Elke onderschepping moet worden ondersteund door **bewijs dat het doelschip een bedreiging vormt**.

Israël heeft niet aan deze normen voldaan. De *Madleen* vervoerde activisten en humanitaire voorraden, waaronder **babymelk** en medische hulp. De *Handala* vervoerde voedsel

en medicijnen voor een bevolking die al in hongersnood verkeert. Israël heeft op geen enkel moment verifieerbaar bewijs geleverd dat een van beide een veiligheidsbedreiging vormde. Tenzij men absurd babymelk als een wapen beschouwt, waren de handhavingsacties van Israël duidelijk onwettig.

Juridische implicaties

Door geen geldige militaire noodzaak vast te stellen, kan de blokkade van Israël niet als wettig worden beschouwd onder San Remo. En omdat de blokkade in de praktijk hongersnood, ontbering en willekeurig lijden veroorzaakt, komt het neer op **collectieve bestraffing**, verboden onder de Vierde Genève-conventie en veroordeeld in meerdere VN-rapporten.

Daarom, vanuit het perspectief van het internationaal maritiem recht:

- De territoriale wateren en EEZ van Gaza zijn **Palestijnse wateren** onder UNCLOS.
- Daarbuiten ligt **de volle zee**, waar de vrijheid van navigatie geldt.
- De inbeslagname van humanitaire schepen zoals de *Madleen* en *Handala* door Israël kan niet wettelijk worden gerechtvaardigd onder San Remo, UNCLOS of humanitair recht.

Het dilemma van collectieve verdediging van de NAVO

Een Israëlische aanval op NAVO-oorlogsschepen zou de zwaarste test in de geschiedenis van de alliantie creëren. Artikel 5 verklaart een aanval op één lid als een aanval op allen.

- **Zuid-Europese bondgenoten** (Italië, Spanje, Griekenland, Turkije) zouden waarschijnlijk aandringen op een krachtige reactie, gezien de nabijheid van hun schepen en hun binnenlandse politieke landschappen.
- **De VS, het VK en Duitsland** zouden echter weerstand kunnen bieden aan een directe confrontatie met Israël, gezien hun diepe militaire en politieke banden. Ze zouden zich kunnen onthouden van deelname terwijl ze anderen toestaan te handelen.

Maar onthouding is niet hetzelfde als de kant van Israël kiezen. De NAVO staat gedifferentieerde bijdragen toe: leden kunnen de vorm van hun reactie kiezen, maar ze kunnen niet ontkennen dat een gewapende aanval heeft plaatsgevonden. Het volledig weigeren om te handelen – of erger, openlijk de kant van Israël kiezen tegen alliantiepartners – zou de geloofwaardigheid van de NAVO verwoesten.

Dergelijke verdeeldheid zou tegenstanders aanmoedigen. Rusland zou het precedent grijpen en gebruiken om de vastberadenheid van de NAVO in Oost-Europa te testen. China zou de breuk opmerken als bewijs dat westerse allianties geen collectieve verdediging kunnen afdwingen tegen politiek gevoelige agressors. De cohesie die oorlog in Europa en Azië afschrikt, zou verzwakken.

Kortom: als de NAVO er niet in slaagt haar leden te verdedigen tegen Israëlische agressie, ondermijnt het zijn eigen afschrikking tegen Moskou en Peking.

Strategische en politieke gevolgen

Voor Israël riskeert escalatie catastrofale isolatie. Het aanvallen van schepen met een voormalige premier, zittende wetgevers en wereldberoemde activisten zou claims van zelfverdediging verscheuren. Het zou de blokkade ontmaskeren als collectieve bestraffing.

Voor de vloot is onderschepping zelf een succes: het documenteert Israëls onwettigheid, mobiliseert wereldwijde verontwaardiging en versterkt de Palestijnse *sumud* – standvastigheid. Met hooggeplaatste politici en prominente figuren aan boord resoneert agressie wereldwijd.

Conclusie

De mondiale Sumud-vloot is meer dan het leveren van hulp. Het is een test of het internationaal recht wordt gehandhaafd wanneer Palestijnen de slachtoffers zijn.

- De *Mavi Marmara* toonde aan dat burgers in internationale wateren konden worden gedood zonder verantwoording.
- De *Madleen* en *Handala* toonden aan dat Israël piraterij, gijzeling en het tarten van het ICJ pleegde om hongersnood af te dwingen.
- De USS *Vincennes* toonde aan dat marinecommandanten wettelijk verplicht zijn om hun schip en bemanning te verdedigen, zelfs tegen een tragische prijs.

De keten van escalatie is voorspelbaar: beschermende houding, aanval, onmiddellijke zelfverdediging onder UNCLOS, gewoonterecht en Artikel 51, rapportage aan de VN-Veilighedsraad, mogelijke aanroeping van NAVO-Artikel 5.

Wat niet voorspelbaar is, is of de NAVO en de internationale gemeenschap hun wetten zullen handhaven, of dat straffeloosheid opnieuw vrij zal zeilen. Voor de Palestijnen aan boord en in Gaza is dit geen theorie – het is een kwestie van leven of dood.