

Flotylla Sumud - Czy Izrael zaatakuje NATO?

Globalna Flotylla Sumud – bezprecedensowy międzynarodowy konwój mający na celu przełamanie 17-letniej blokady Gazy przez Izrael – znajduje się obecnie mniej niż 400 mil morskich od celu. Płynąc pod flagami wielu krajów, przewozi pasażerów z ponad czterdziestu państw: Palestyńczyków, takich jak europosłanka Rima Hassan, członków Parlamentu Europejskiego, w tym Annalisę Corrado, Benedettę Scuderi, Emmę Fourreau i Lynn Boylan, byłą burmistrz Barcelony Adę Colau, aktywistkę klimatyczną Gretę Thunberg, kilku obecnych i byłych polityków, a nawet weteranów z USA. Wśród nich jest **były premier Libii Omar al-Hassi**, na pokładzie libijskiego statku *Omar al-Mukhtar*. Jego udział czyni go najwyższym rangą urzędnikiem obecnym fizycznie, co sygnalizuje, że ta misja nie jest marginalnym gestem, lecz poważnym aktem politycznym.

Flotyllę eskortują okręty morskie NATO z Grecji, Hiszpanii, Włoch i Turcji. Włochy i Hiszpania zobowiązały się do zapewnienia okrętów na pozycjach ratunkowych, natomiast Grecja zagwarantowała bezpieczny przejazd w swoich wodach i powiadomiła Izrael o obecności greckich obywateli na pokładzie. Konwój już napotkał nękanie dronami w pobliżu Krety, gdzie przeciwko nieuzbrojonym łodziom użyto urządzeń ogłuszających i drażniących. Pomimo tych ryzyk, flotylla kontynuuje podróż – testując nie tylko blokadę Izraela, ale także wiarygodność międzynarodowego prawa.

Od konwoju humanitarnego do próby politycznej

Dla Palestyńczyków flotylla jest linią ratunkową. Przy ponad 64 000 zabitych od października 2023 roku i Gazie poddanej celowemu głodowi, jej żywność, leki i zaopatrzenie są desperacko potrzebne. Jednak jest to również wyzwanie polityczne. Gromadząc parlamentarzystów, burmistrzów, byłego premiera i uznanych na całym świecie aktywistów, flotylla podkreśla, że blokada Gazy to nie tylko kryzys humanitarny, ale próba samego prawa.

Wcześniejsze rejsy – *Mavi Marmara*, *Madleen* i *Handala* – pokazały zarówno brutalność egzekwowania przez Izrael, jak i naruszane przez niego ramy prawne. Ich lekcje teraz kształtują sposób, w jaki świat powinien postrzegać podróż Sumud.

Mavi Marmara: Bezprawne zabójstwa na morzu

31 maja 2010 roku izraelscy komandosi zaatakowali *Mavi Marmara*, turecki statek prowadzący pierwszą Flotyllę Wolności Gazy. Abordaż miał miejsce na wodach międzynarodowych i doprowadził do zabicia 10 cywilów oraz ranienia dziesiątek innych.

Analiza prawna

- **Użycie siły na wodach międzynarodowych:** Zgodnie z UNCLOS, otwarte morze nie podlega jurysdykcji żadnego państwa w zakresie egzekwowania prawa, z wyjątkiem ściśle określonych przypadków (np. piractwo, handel niewolnikami). Abordaż i zabijanie cywilów na statku humanitarnym nie mieściły się w żadnym prawnym wyjątku.
- **Proporcjonalność i konieczność:** Nalot został potępiony przez Radę Praw Człowieka ONZ jako niezgodny z prawem i nieproporcjonalny. Cywile uzbrojeni w kije i narzędzia kuchenne nie uzasadniali śmiertelnego ataku komandosów.
- **Brak odpowiedzialności:** Pomimo międzynarodowego potępienia, żaden izraelski urzędnik nie został oskarżony. To ugruntowało bezkarność, ucząc, że przemoc na morzu będzie tolerowana.

Mavi Marmara ustanowiła precedens, że Izrael może atakować statki cywilne z użyciem śmiertelnej siły na wodach międzynarodowych i unikać konsekwencji.

Madleen: Piractwo, terroryzm i porwanie

9 czerwca 2025 roku *Madleen*, statek humanitarny pod banderą Wielkiej Brytanii, został przechwycony przez siły izraelskie 160 mil morskich od Gazy. Pasażerami byli Greta Thunberg i europosłanka Rima Hassan. Załoga zgłosiła zakłócenia elektroniczne, użycie drażniącego sprayu, siłowy abordaż i zatrzymanie.

Analiza prawna

- **Piractwo (artykuł 101 UNCLOS):** Atak państwowych okrętów na nieuzbrojony statek cywilny na wodach międzynarodowych stanowi piractwo, gdy jest przeprowadzany w celach politycznych, ponieważ *Madleen* nie był zaangażowany w działania wrogie.
- **Terroryzm państwowy:** Gwałtowne przejęcie i porwanie międzynarodowych aktywistów miało na celu zastraszenie przyszłych konwojów humanitarnych – klasyczna cecha terroryzmu.
- **Porwanie (Konwencja o zakładnikach z 1979 roku):** Zatrzymanie pasażerów, w tym wybranej parlamentarzystki, spełnia definicję porwania: przejęcie osób w celu wymuszenia działań politycznych lub powstrzymania się od nich przez państwa lub organizacje.
- **Odpowiedzialność państwa bandery:** Jako statek pod banderą Wielkiej Brytanii, Wielka Brytania miała bezpośrednią odpowiedzialność za ochronę swojego statku i dochodzenie zadośćuczynienia – jednak nie podjęła działań.

Madleen pokazała gotowość Izraela do popełniania piractwa i porwań wobec prominentnych cywilów w biały dzień.

Handala: Uprowadzenie pomocy humanitarnej

26 lipca 2025 roku *Handala*, przewożąca aktywistów i pomoc z ponad kilkunastu krajów, została przechwycona 40 mil morskich od Gazy. Izrael dokonał abordażu, przejął statek, zatrzymał załogę i skonfiskował pomoc.

Analiza prawna

- **Piractwo:** Podobnie jak w przypadku *Madleen*, *Handala* była statkiem cywilnym na wodach międzynarodowych. Siłowe przejęcie przez okręt wojenny państwa bez podstaw prawnych spełnia definicję piractwa.
- **Naruszenie tymczasowych środków ICJ:** Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości nakazał Izraelowi umożliwienie dostarczania pomocy humanitarnej do Gazy. Przejęcie *Handali* było bezpośrednim naruszeniem tego wiążącego nakazu.
- **Użycie głodu jako broni:** Uniemożliwiając dostarczenie pomocy humanitarnej, działania Izraela wzmocniły blokadę jako środek głodzenia cywilów – zbrodnię wojenną zgodnie ze Statutem Rzymskim ICC.

Handala pokazała, że egzekwowanie blokady nie jest działaniem obronnym, lecz ofensywnym aktem terrorystycznym przeciwko wysiłkom humanitarnym.

Escalacja i postawy obronne na morzu

Te precedensy – *Mavi Marmara*, *Madleen*, *Handala* – ujawniają wzorzec niezgodnego z prawem użycia siły. Jednak Flotylla Sumud jest eskortowana przez okręty NATO.

Stałe rozkazy podobno zabraniają eskortie inicjowania ognia lub odwetu. Są jednak również poinstruowane, by chronić flotyllę. W praktyce oznacza to przyjęcie **postawy ochronnej** – rozmieszczenie okrętów wojennych między izraelskimi napastnikami a cywilnymi łodziami.

Jeśli Izrael otworzy ogień, rozkazy powściągliwości automatycznie tracą ważność. Dowódca marynarki ma zarówno **prawo, jak i obowiązek** bronić swojego statku i załogi. Ten obowiązek opiera się na:

- **Artykule 51 Karty ONZ** (przyrodzone prawo do samoobrony),
- **UNCLOS** (prawna obrona przed niezgodnym z prawem użyciem siły na morzu),
- **Zwyczajowym prawie morskim** (od dawna uznawana proporcjonalna obrona na morzu),
- **Morskimi zasadami zaangażowania** (kody wojskowe wymagające od dowódców zapewnienia bezpieczeństwa załodze i statkowi).

Precedens **USS Vincennes** podkreśla siłę tej doktryny. W lipcu 1988 roku okręt omyłkowo zestrzelił lot Iran Air 655, zabijając 290 cywilów, po błędnym uznaniu go za wrogi samolot. Dowódca nie został ukarany. Uzasadnienie było proste: nadrzędnym obowiązkiem kapitana jest obrona swojego statku i załogi, nawet jeśli tragicznie błędna. Zastosowane tutaj, jeśli izraelski ogień trafi w eskortę NATO, dowódcy będą prawnie zobowiązani do odpowiedzi w samoobronie.

Po odparciu początkowego ataku kapitanowie muszą powiadomić swoje dowództwa, które zgłoszą to **Radzie Bezpieczeństwa ONZ na podstawie artykułu 51**. Państwa mogą następnie powołać się na **Artykuł 5 NATO**, uruchamiając konsultacje w całym sojuszu dotyczące kolektywnej obrony.

Wody Gazy i nielegalność blokady

W centrum sporu leży status przestrzeni morskiej Gazy. Sam Izrael nie rości sobie prawa do Gazy jako suwerennego terytorium. W 2005 roku wycofał swoich osadników i stałe siły lądowe, nie administrując Gazą tak, jak robi to z izraelskimi obszarami przybrzeżnymi. Zgodnie z logiką prawa międzynarodowego, brak roszczenia czyni przyległe morze **wodami palestyńskimi**.

Zgodnie z **Konwencją Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza (UNCLOS)**, podmiot przybrzeżny ma prawo do **12-milowego morza terytorialnego** oraz **200-milowej wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ)**, w zależności od geografii. Gaza, jako część okupowanego terytorium palestyńskiego uznanego przez ponad 140 państw członkowskich ONZ, ma zatem prawne uprawnienia do stref morskich. W obrębie morza terytorialnego powinna obowiązywać suwerenność palestyńska; poza tym EEZ przyznaje wyłączne prawa do zasobów, natomiast otwarte morze poza nimi podlega zasadzie wolności żeglugi.

Działania egzekwujące Izraela odbywają się zatem na wodach, które są albo:

- **Palestyńskimi wodami terytorialnymi**, gdzie tylko Palestyna ma prawo egzekwowania; lub
- **Otwartym morzem**, gdzie żaden kraj nie może ingerować w żeglugę, z wyjątkiem ściśle określonych przypadków, takich jak piractwo czy handel niewolnikami.

Przez przejmowanie statków w tych strefach Izrael narusza podstawową zasadę **wolności mórz**.

Blokada według San Remo i problem uzasadnienia

Izrael uzasadnia swoje działania, powołując się na prawo blokady na podstawie **Podręcznika San Remo dotyczącego międzynarodowego prawa stosowanego w konfliktach zbrojnych na morzu (1994)**. Jednak zasady San Remo działają przeciwko stanowisku Izraela w kilku aspektach:

- Blokada musi opierać się na **weryfikowalnej konieczności militarnej** i nie może być wprowadzona w celu głodzenia cywilów ani pozbawiania ich niezbędnych dóbr.
- Blokada nie może uniemożliwiać przejścia **pomocy humanitarnej**, zwłaszcza gdy cywile cierpią z powodu niedostatku.
- Każda interwencja musi być poparta **dowodami, że celowy statek stanowi zagrożenie**.

Izrael nie spełnił tych standardów. *Madleen* przewoziła aktywistów i zaopatrzenie humanitarne, w tym **mleko dla niemowląt** i pomoc medyczną. *Handala* transportowała żywność i leki dla populacji już cierpiącej z powodu głodu. Izrael w żadnym momencie nie przedstawił weryfikowalnych dowodów, że którykolwiek z tych statków stanowił zagrożenie dla bezpieczeństwa. O ile nie uzna się absurdalnie mleka dla niemowląt za broń, działania egzekwujące Izraela były wyraźnie niezgodne z prawem.

Implikacje prawne

Nie ustanowiwszy ważnej konieczności militarnej, blokada Izraela nie może być uznana za legalną zgodnie z San Remo. A ponieważ blokada w praktyce wywołuje głód, niedostatek i nieproporcjonalne cierpienie, równa się **zbiorowej karze**, zakazanej na mocy Czwartej Konwencji Genewskiej i potępionej w wielu raportach ONZ.

Z perspektywy międzynarodowego prawa morskiego:

- Wody terytorialne Gazy i EEZ to **wody palestyńskie** zgodnie z UNCLOS.
- Poza nimi leży **otwarte morze**, gdzie obowiązuje wolność żeglugi.
- Zajęcie przez Izrael statków humanitarnych, takich jak *Madleen* i *Handala*, nie może być prawnie uzasadnione na podstawie San Remo, UNCLOS ani prawa humanitarnego.

Dylemat kolektywnej obrony NATO

Izraelski atak na okręty wojenne NATO stworzyłby najpoważniejszy test w historii sojuszu. Artykuł 5 deklaruje, że atak na jednego członka jest atakiem na wszystkich.

- **Południowoeuropejscy sojusznicy** (Włochy, Hiszpania, Grecja, Turcja) prawdopodobnie naciskaliby na zdecydowaną odpowiedź, biorąc pod uwagę bliskość ich okrętów i krajowe krajobrazy polityczne.
- **USA, Wielka Brytania i Niemcy** mogą jednak sprzeciwiać się bezpośredniej konfrontacji z Izraelem, zważywszy na ich głębokie więzi militarne i polityczne. Mogą powstrzymać się od udziału, jednocześnie pozwalając innym działać.

Abstencja nie jest jednak tym samym, co stanie po stronie Izraela. NATO pozwala na zróżnicowane wkłady: członkowie mogą wybrać formę swojej odpowiedzi, ale nie mogą zaprzeczyć, że doszło do zbrojnego ataku. Całkowita odmowa działania – lub, co gorsza, jawne poparcie Izraela przeciwko partnerom sojuszu – zniszczyłaby wiarygodność NATO.

Taka niezgoda ośmieliłaby przeciwników. Rosja wykorzystałaby ten precedens, by testować determinację NATO w Europie Wschodniej. Chiny zauważyłyby rozłam jako dowód, że zachodnie sojusze nie są w stanie egzekwować kolektywnej obrony przeciwko politycznie wrażliwym agresorom. Sama spójność, która zapobiega wojnie w Europie i Azji, zostałaby osłabiona.

Krótko mówiąc: jeśli NATO nie obroni swoich członków przed izraelską agresją, podkopuje własne zdolności odstrasżające wobec Moskwy i Pekinu.

Strategiczne i polityczne konsekwencje

Dla Izraela eskalacja grozi katastrofalną izolacją. Atak na statki przewożące byłego premiera, obecnych parlamentarzystów i znanych na całym świecie aktywistów zniszczyłby twierdzenia o samoobronie. Ujawniłby blokadę jako zbiorową karę.

Dla flotyli samo przechwycenie jest sukcesem: dokumentuje nielegalność Izraela, mobilizuje globalne oburzenie i wzmacnia palestyńskie *sumud* – niezłomność. Z obecnością wysokich rangą polityków i znanych postaci, agresja odbije się echem na całym świecie.

Wniosek

Globalna Flotylla Sumud to więcej niż dostarczanie pomocy. To test, czy prawo międzynarodowe będzie egzekwowane, gdy ofiarami są Palestyńczycy.

- *Mavi Marmara* pokazała, że cywile mogą być zabijani na wodach międzynarodowych bez odpowiedzialności.
- *Madleen* i *Handala* pokazały, że Izrael dokonuje piractwa, porwań i przeciwstawia się ICJ, by wymusić głód.
- *USS Vincennes* pokazała, że dowódcy marynarki są prawnie zobowiązani do obrony swojego statku i załogi, nawet kosztem tragicznych pomyłek.

Łańcuch eskalacji jest przewidywalny: postawa ochronna, atak, natychmiastowa samoobrona na podstawie UNCLOS, prawa zwyczajowego i artykułu 51, raportowanie do Rady Bezpieczeństwa ONZ, możliwe zastosowanie artykułu 5 NATO.

Nieprzewidywalne jest, czy NATO i społeczność międzynarodowa będą przestrzegać swoich praw, czy też po raz kolejny bezkarność popłynie swobodnie. Dla Palestyńczyków na pokładzie i w Gazie to nie teoria – to kwestia życia i śmierci.