

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ, ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ»

Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας

και ο Ρόλος της Ελλάδας

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Γεώργιος Δεληπέτρος

ΑΘΗΝΑ, 2019

Τριμελής Επιτροπή

Μαρία-Ελένη Κοππά, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπων)

Ειρήνη Χειλά, Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου

Κωνσταντίνος Λάβδας, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Γεώργιος Δεληπέτρος, 2019

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΠΡΩΣΩΠΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η συγκεκριμένη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία για την λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών του ΠΜΣ «Στρατηγικές Σπουδές Ασφαλείας » της Σχολής Διεθνών Σπουδών Επικοινωνίας και Πολιτισμού, του τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών και Περιφερειακών Σπουδών του Παντείου Πανεπιστημίου, είναι αποτέλεσμα πρωτότυπης έρευνας και δεν χρησιμοποιώ πνευματική ιδιοκτησία τρίτων χωρίς αναφορές στους συγγραφείς, συμπεριλαμβανομένου και των πηγών που χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης με την παρούσα δήλωση αναλαμβάνω όλες της νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναται να αντιμετωπίσω στην περίπτωση που αποδειχθεί ότι η εργασία μου αποτελεί προϊόν λογοκλοπής.

Ο ΔΗΛΩΝ

Όνοματεπώνυμο: Γεώργιος Δεληπέτρος

Αριθμός Μητρώου: 1218Μ223

Υπογραφή :

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	V
ABSTRACT.....	VI
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	6
Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ.....	6
ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	11
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....</u>	<u>16</u>
ΑΠΟ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ.....	17
Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	19
ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	21
ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΜΥΝΑ.....	24
ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΜΥΝΑ	29
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....</u>	<u>33</u>
ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	33
ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	40
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΡΩΝΤΩΝ.....</u>	<u>42</u>
Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ	42

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ.....	43
Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΗΠΑ.....	45
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	47
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ...</u>	49
ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ	52
ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	54
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΟΡΑ	56
ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΟ ΕΓΚΛΗΜΑ	56
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ.....	58
ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΟ - ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ	60
ΚΥΒΕΡΝΟΕΓΚΛΗΜΑ.....	62
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	64
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ</u>	66
ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΡΑΣΗ.....	66
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ	66
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ.....	68
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΖΩΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ.....	69
ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	70
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	72
<u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</u>	76
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	81

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σε ένα άκρως ευμετάβλητο γεωπολιτικό περιβάλλον η Ευρωπαϊκή Ένωση κάνει τα πρώτα της ουσιαστικά βήματα για την κατάδειξη των θαλάσσιων συνόρων της, ως ευρωπαϊκά. Αναφερόμενοι στα νότια θαλάσσια κράσπεδα της Ε.Ε, η ύπαρξη υδρογονανθράκων (με κοιτάσματα προς εκμετάλλευση σε Ελλάδα και Κύπρο), οι ενεργειακοί αγωγοί που καταλήγουν ή πρόκειται να καταλήξουν στη Μεσόγειο, οι δυνατότητες αλιείας και θαλάσσιου εμπορίου, το ζήτημα της παράνομης μετανάστευσης μέσω θαλάσσιων οδών, καθώς και το εξαιρετικά ασταθές και εύφλεκτο περιβάλλον στην περιοχή της Μέσης Ανατολής, αποτελούν σημαντικούς λόγους για τους οποίους είναι αναγκαία η ύπαρξη και εφαρμογή μίας ολοκληρωμένης Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Θαλάσσια Ασφάλεια. Τα παραπάνω καθιστούν τη δημιουργία και εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Θαλάσσια Ασφάλεια, ένα χρήσιμο και αναγκαίο εργαλείο για την Ε.Ε.

Στην παρούσα διατριβή παρουσιάζεται η θεωρητική βάση της θαλάσσιας στρατηγικής ώστε να τονιστεί η βαρύτητα της θαλάσσιας ισχύος και γίνεται μία ανάλυση της Στρατηγικής θαλάσσιας Ασφάλειας της ΕΕ και του σχεδίου δράσης που τη συνοδεύει. Στη συνέχεια γίνεται σύνδεση της θαλάσσιας Ασφάλειας με την γεωπολιτική εξετάζοντας διάφορες θαλάσσιες περιοχές που άπτονται ενδιαφέροντος την ΕΕ, με εστίαση στην ΝΑ Μεσόγειο καθώς ως σύνδεσμος μεταξύ τριών ηπείρων, παρέχει δυνατότητες στρατηγικών ενεργειών προς αυτές, καταδεικνύοντας με αυτό τον τρόπο την υψηλή στρατηγική της σημασία.

Στο τρίτο μέρος της διατριβής γίνεται μια ανάλυση των στρατηγικών θαλάσσιας ασφάλειας βασικών δρώντων και πως αυτοί αντιλαμβάνονται την θαλάσσια ασφάλεια. Στο τέταρτο μέρος αναλύονται βασικές απειλές της θαλάσσιας ασφάλειας όπως η μετανάστευση, πειρατεία, το οργανωμένο έγκλημα, η τρομοκρατία κα. Τέλος, επιχειρείται μια προσέγγιση του ρόλου που μπορεί και πρέπει να διαδραματίσει η Ελλάδα στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής

ABSTRACT

In the midst of a tense and changing geostrategic maritime environment the maritime security is vital and a subject to key challenges dealing with risks and illegal activities such as piracy, terrorism, trafficking, migration, proliferation of weapons, illegal fishing and pollution at sea.

Maritime security in our global environment is a complex and complicated subject as there is no common definition or consensus about the term. The nature of the maritime domain is changing and becoming more and more troubling due to the fact that the risks and challenges at sea are beyond the capabilities of one nation. Safety and defense are crucial issues which encompass maritime security and essential elements of the European Union. The adoption of the EU Maritime Strategy in 2014 indicates that safety and security maritime issues are critical aspects of the European security, in order for the Union to protect its citizens and interests. EU Maritime Strategy provides for the cooperation between military and constabulary forces of the member states dealing with preventive and responsive measures. The aforementioned cover both law enforcement and defense operations in the maritime domain assessing risks, threats and vulnerabilities in the maritime domain.

This study examines whether the EU has the credibility and ability to meet its obligation in this changing and insecure geopolitical environment and whether it has reached the critical stage where there is the need to implement a concrete and coherent maritime security strategy on its maritime territories, to become a security producer and to act as a global maritime power within its availability. Also, the EU's actions tactics and strategy towards the European Union Maritime Strategy as well as its cooperation with other international actors in the context of maritime security are briefly described and assessed.

The region focus will be the Mediterranean Sea, due to its complexity and significance in the wider security agenda as well as the numerous challenges this region is

facing such as, migration, piracy, terrorism, the control of natural resources and sea lines of communications in the Eastern Mediterranean sea.

The study concludes that the challenges the maritime domain is facing in the Mediterranean, especially in the Eastern flank, will augment, as the unsteady situation in the Middle East, the security threats from non-state actors, that continue expanding their reach and the gas exploitation southern of Cyprus continue to consist unstable factors in the region. Therefore, it is time for Greece to construct a policy framework in line with the EU's maritime strategy, capable of ensuring the securitization first of its own and by extension EU's maritime borders.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναμφισβήτητα η ενασχόληση των ανθρώπων με τη θάλασσα και ο βαθμός εκμετάλλευσης των πλεονεκτημάτων που δύναται να ανταποδώσει αυτή στην ευημερία μιας οποιαδήποτε μεγέθους κοινότητας αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο λαών, κρατών και πολιτισμών. Ο άνθρωπος έδωσε νέες δυνατότητες για ανάπτυξη στις γεωγραφικά απομονωμένες και οικονομικά ανελαστικές αγροτικές χερσαίες κοινότητες εγκαθιστώντας θαλασσίους διαύλους επικοινωνίας με απομακρυσμένες περιοχές επιτρέποντας την αλληλεπίδραση μεταξύ κοινοτήτων. Έτσι λοιπόν, ο έλεγχος των προσοδοφόρων θαλασσιών εμπορικών δρόμων αποτέλεσε διαχρονικά αντικείμενο ανταγωνισμού μεταξύ αντιπάλων κρατικών οντοτήτων, εισάγοντας ένα νέο πεδίο σύγκρουσης πιο διευρυμένο και πιο ανεξέλεγκτο από το οικείο χερσαίο πεδίο, τη θάλασσα.

Ο Θουκυδίδης τον 5ο αιώνα πΧ έγραψε ότι: «Μέγα το της θαλάσσης κράτος», ενώ το 1616 ο Sir Walter Raleigh έκανε την παρατήρηση ότι: «Όποιος κυριαρχεί στη θάλασσα, κυριαρχεί στο εμπόριο. Όποιος κυριαρχεί στο παγκόσμιο εμπόριο κυριαρχεί στα πλούτη του κόσμου και τελικά κυριαρχεί τον ίδιο τον κόσμο» .

Ως θαλάσσιος διάυλος επικοινωνίας [sea line of communication (SLOC)] που ορίζεται το ωκεάνιο, θαλάσσιο, πελαγικό συνεχές που καθορίζει τις ηπείρους και μέσω των οποίων μεταφέρεται το εμπόριο μεταξύ των εθνών. Οι ανεμπόδιστοι θαλάσσιοι διάυλοι επικοινωνίας παραμένουν έως σήμερα σημαντικοί για την οικονομία και την ασφάλεια των εθνών, των οποίων οι κρίσιμοι πόροι, οι σύμμαχοι και οι εχθροί βρίσκονται πέραν ή εντός της θάλασσας.

Δεδομένης της υψηλής σημασίας της θάλασσας για τα κράτη-μέλη (ΚΜ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) σε πλείστους τομείς, όπως η οικονομική ανάπτυξη, οι θαλάσσιες μεταφορές, η ενεργειακή ασφάλεια, ο τουρισμός και η εκμετάλλευση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η ΕΕ αναγνώρισε την επιτακτική ανάγκη για πολυεπίπεδη προστασία των ευρωπαϊκών θαλασσών. Η ΕΕ απαντώντας σε αυτή την ανάγκη και προς την κατεύθυνση μιας συνολικής αντιμετώπισης της θαλάσσιας ασφάλειας υιοθέτησε το 2014 την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας.

Τα τελευταία χρόνια υφίσταται μια συνεχή διαμάχη για την ικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να σταθεί αντάξια και αξιόπιστα στις υποχρεώσεις της, σε ένα ταχύτατα, μεταβαλλόμενο και ανασφαλές γεωπολιτικό περιβάλλον. Συγκεκριμένα, η

παραπάνω ανησυχία αφορά το πεδίο της Θαλάσσιας Ασφάλειας απέναντι σε συμβατικές και ασύμμετρες απειλές που προέρχονται από το δεδομένο των πλημμελώς φυλασσόμενων θαλασσιών συνόρων, την αύξηση των τρομοκρατικών απειλών και του δυσανάλογου φορτίου της διαχείρισης των μεταναστευτικών ροών στο Αιγαίο και την Μεσόγειο Θάλασσα. Η θαλάσσια ασφάλεια έχει έρθει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος και το κρίσιμο ερώτημα είναι εάν η ΕΕ έφτασε στο σημείο όπου πρέπει να εφαρμόσει μια συμπαγή, καλά δομημένη και συνεπή πολιτική ασφαλείας για τις θαλάσσιες περιοχές της και να συμπεριφερθεί ως παγκόσμια ναυτική δύναμη ή και να γίνει μια παγκόσμια ναυτική δύναμη. Τα θέματα θαλάσσιας ασφάλειας έχουν αναγνωρισθεί από την Κομισιόν ως κρίσιμα θέματα, αναβαθμίζοντας το θέμα της θαλάσσιας ασφάλειας. Η θαλάσσια διάσταση της Ευρωπαϊκής ασφάλειας είναι σε άμεση σχέση με τη γεωγραφία της και συνυφασμένο με τη σχέση των πολιτών της με τη θάλασσα, καθώς τη χρησιμοποιούν για εμπορικούς ή/και στρατιωτικούς σκοπούς, εξασκούν την κυριαρχία, θωρακίζουν την ασφάλεια της θάλασσας απέναντι σε παράνομους σκοπούς και απαγορεύουν ή αμφισβητούν την κυριαρχία σε αυτή.

Η αναφορά σε δύο ανθρώπους που αποτελούν ιστορικά κεντρικές φιγούρες ναυτικής στρατηγικής, στον Alfred Mahan και στον Julian Corbett και στα στοιχεία που αποτελούν μια ναυτική στρατηγική, μπορεί να ρίξει κάποιο φως στην παρούσα θαλάσσια στρατηγική της ΕΕ και να αποτελέσει την κύρια σκέψη στην ανάλυσή μας. Ο Mahan ήταν ένας θεωρητικός της θαλάσσιας στρατηγικής που πίστευε ότι η εθνική ισχύς ήταν άμεσα συνδεδεμένη με τη θάλασσα, με την εμπορική χρήση της κατά την ειρηνική περίοδο και τον έλεγχο της σε περίοδο πολέμου. Σύμφωνα με τη θεωρία του, η κύρια ανησυχία ενός κυρίαρχου κράτους είναι η απόκτηση ελέγχου της θάλασσας, η οποία μπορούσε να αποκτηθεί με την καταστροφή ή την εξουδετέρωση του αντίπαλου στόλου. Επίσης πίστευε ότι η ναυτική κυριαρχία μπορεί να ασκηθεί από μια ομοσπονδία κρατών που δρα για την προάσπιση ενός διεθνούς συστήματος ελεύθερου εμπορίου. Το τελευταίο μπορεί να συγκριθεί με τις προσπάθειες της ΕΕ για θέσπιση ζώνης ελεύθερου εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών.

Συμπλέοντας με τον Mahan, ο Corbett είδε το ναυτικό πόλεμο ως μέρος της υψηλής πολιτικής ενός κράτους. Διαφοροποιήθηκε ωστόσο από τον Mahan, δίνοντας

μικρότερη έμφαση στις μάχες μεταξύ στόλων. Ο Corbett εστίασε στη φύση της ναυτικής στρατηγικής και στα αποτελέσματα ενός ναυτικού πολέμου στην πολιτική ενός έθνους. Τόνισε τη δυσκολία της προστασίας του θαλάσσιου χώρου σε σχέση με τη στεριά και ανέλυσε τον κατά θάλασσα πόλεμο προσδίδοντας του συγκεκριμένα χαρακτηριστικά . Στο επίκεντρο βρέθηκε η πράξη της θαλάσσιας διέλευσης και εν προκειμένω εισήγαγε την έννοια του θαλασσίου ελέγχου όπως τον ξέρουμε σήμερα.

Η κύρια προϋπόθεση αυτής της μελέτης είναι ότι παρ' ότι η ΕΕ έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια σε ένα διακυβερνητικό και υπερεθνικό οργανισμό στα πεδία της οικονομικής και νομισματικής ένωσης, παρουσιάζει σοβαρή έλλειψη στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης πρότασης για την ασφάλεια και την άμυνα, ειδικά στο ναυτικό τομέα. Αδιαμφισβήτητα αυτοί οι τομείς σχετίζονται με μια ανυπαρξία πολιτικής ενοποίησης μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ.

Ωστόσο, είναι αδιανόητο ότι μια οντότητα στο επίπεδο των διεθνών σχέσεων, θα οραματίζεται μια μακροχρόνια, ανθεκτική και συμπαγή οικονομική δραστηριότητα χωρίς να διασφαλίσει την θωράκιση αυτών των περιοχών με κανόνες και πολιτικές αποφάσεις. Οι συνέπειες της απουσίας, ανεπάρκειας ή αδύναμης Ευρωπαϊκής θαλάσσιας στρατηγικής μπορεί να αναγνωρισθεί στις αδέξιες και σπασμωδικές τακτικές της αντιμετώπισης της πρωτοφανούς προσφυγικής κρίσης στα νότια και ανατολικά σύνορά της, στην διείσδυση τρομοκρατικών στοιχείων στην επικράτειά της, κυρίως διαμέσου της Μεσογείου και της αδυναμίας της να στηρίξει τα κράτη μέλη στην περιοχή για την προστασία των οικονομικών τους συμφερόντων¹.

Οι κυριότερες προκλήσεις της παρούσας έρευνας αποτέλεσαν τα παρακάτω:

α. Οι περιορισμένες πηγές βιβλιογραφίας στην κριτική αξιολόγηση της Ευρωπαϊκής θαλάσσιας στρατηγικής

¹ Όπως για παράδειγμα με την Κυπριακή ΑΟΖ και τους φυσικούς πόρους που βρίσκονται σε αυτή..

β. Η πολυπλοκότητα του τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας η οποία από τη φύση της είναι πολυδιάστατη αμφιλεγόμενη και με πολλά παρακλάδια που σε πολλές περιπτώσεις διασταυρώνονται.

γ. Η διαφοροποίηση τόσο των κρατών μελών όσο και των υπηρεσιών της ΕΕ στα θέματα που αφορούν στη πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας.

Η προστιθέμενη αξία της παρούσας ανάλυσης βρίσκεται στην προσπάθεια να ξεπεραστούν οι πολυπλοκότητες των διαφορετικών τακτικών που χρησιμοποιούνται από την ΕΕ στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας και να αποκτηθεί μια πιο καθαρή εικόνα στο ρόλο που διαδραματίζει η ΕΕ και η Ελλάδα εν προκειμένω στον τόσο δυναμικό και αποφασιστικό τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας.

Για το σκοπό αυτό πέραν της θεωρητικής και ιστορικής βάσης θα περιγραφούν οι ενέργειες, οι τακτικές και οι στρατηγικές της ΕΕ στην κατεύθυνση μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας στρατηγικής. Θα αναζητηθεί το επίπεδο και το μέγεθος των συνεργασιών, της αλληλεπίδρασης αλλά και της τριβής της ΕΕ με έτερους διεθνείς και περιφερειακούς δρώντες για το θέμα αυτό.

Η ανάλυση της Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας της ΕΕ στην παρούσα εργασία γίνεται με γνώμονα την προαγωγή και την προστασία των ελληνικών συμφερόντων στο ζωτικής σημασίας για τη χώρα μας τομέα της θάλασσας. Η ανάλυση αφορά στους στόχους της ευρωπαϊκής στρατηγικής και στον τρόπο με τον οποίο δύνανται να ενσωματωθούν σε αυτούς οι ελληνικές θέσεις. Παράλληλα, η ανάλυση στοχεύει στην εξαγωγή συμπερασμάτων, στην ανάδειξη τυχόν σημείων τριβής και σε περαιτέρω ειδικές προτάσεις χρήσης (για την Ελλάδα) των νέων εργαλείων που προέκυψαν ή θα προκύψουν από την εφαρμογή της και μέσω του Σχεδίου Δράσης (Action Plan).

ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

Η εργασία αυτή εκπονήθηκε στο πλαίσιο και λαμβάνοντας υπόψη τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α. Η ΕΕ, παρά την απώλεια της Μ. Βρετανίας με το επικείμενο BREXIT, θα συνεχίσει προς την κατεύθυνση της οικοδόμησης ενός αξιόπιστου συστήματος ασφάλειας

το οποίο θα μπορέσει να σταθεί στο διεθνές περιβάλλον και να της επιτρέψει να καθιερωθεί ως ένας διεθνής δρών.

β. Δεν θα υπάρξει στο μέλλον ριζική αλλαγή στην εξωτερική πολιτική των ΗΠΑ, και κατ' επέκταση η διαταραχή των σχέσεων ΕΕ με το ΝΑΤΟ και θα συνεχίσει να συμβάλει με μέσα για την διασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας.

γ. Θα συνεχίσει η ΕΕ την ίδια πολιτική συνεργασίας με τους κύριους γεωπολιτικούς δρώντες όπως η Ρωσία, η Κίνα και η Ινδία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΘΕΩΡΗΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στόχος αυτού του κεφαλαίου είναι η ανασκόπηση των θεωρητικών στοιχείων της θαλάσσιας ασφαλείας έτσι ώστε να τονιστεί η βαρύτητα της θαλάσσιας ισχύος και η αξία του θαλασσιού ελέγχου για την ευημερία ενός κράτους και η συμβολή της θαλάσσιας ισχύος στην παγκόσμια σταθερότητα

Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

Ιστορικά όλες οι μεγάλες δυνάμεις αναγνώριζαν τη αξία και την σημασία του θαλασσιού ελέγχου μέσω της μελέτης των αρχών της ναυτικής ισχύος. Ο Θεμιστοκλής ήταν ο πρώτος που θεμελίωσε τη βασική σύνδεση μεταξύ της ύπαρξης και της επιβίωσης ενός κράτους μέσω της διατήρησης ναυτικής ισχύος, διατυπώνοντας την άποψη ότι ένα κράτος είναι ισχυρό όταν έχει πλοία στη θάλασσα. Τι είναι όμως πρακτικά η θαλάσσια ισχύς; Ο Geoffrey Till παρατήρησε ότι η θαλάσσια ισχύς μπορεί να είναι είτε μια είσοδος που αφορά το άθροισμα των ναυτικών και θαλασσιών μέσων είτε μια έξοδος που αφορά την ικανότητα επηρεασμού της αντίληψης των ανθρώπων επί συγκεκριμένων δεδομένων που λαμβάνουν χώρα στη θάλασσα ή στη στεριά και ορίζοντας τη θαλάσσια ισχύ ως το μέσο ή το αποτέλεσμα².

Η θαλάσσια ισχύς είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για τη διασφάλιση της σταθερότητας σε παγκόσμιο επίπεδο³. Αποτέλεσε το θεμέλιο λίθο της διατήρησης της Pax Britannica και της Αμερικανικής ηγεμονίας στις μέρες μας. Τα θαλάσσια στοιχεία της ασφάλειας είναι οι γεωγραφικές και γεωπολιτικές διαστάσεις της θαλάσσιας ισχύος. Η γεωγραφία αποτελεί έναν από κύριους παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη θαλάσσιας ισχύος. Με όρους θαλάσσια ισχύος, η παρουσία ακτογραμμής αποτελεί ταυτόχρονα μια ευκαιρία για εμπόριο και μια πρόκληση για άμυνα. Σύμφωνα με τον

2 Ο Geoffrey Till ορίζει τη θαλάσσια ισχύ στο βιβλίο του, “Seapower: A Guide for the Twenty-First Century”, Routledge , Λονδίνο, 2009, δεύτερη έκδοση, σ. 21

3 Ο Basil Germond τονίζει τη σημασία της γεωγραφίας για μια ναυτική δύναμη, “The Maritime Dimension of European Security Seapower and the European Union”, Palgrave Macmillan UK, 2015, σ. 19

Germond, η ικανότητα ενός κράτους να αναπτύξει θαλάσσια ισχύ μπορεί να εμποδιστεί όταν η πρόσβαση προς την ανοιχτή θάλασσα ελέγχεται από άλλα κράτη⁴. Αυτά τα θέματα γεωγραφίας αποτελούν για την ΕΕ, μια ουσιαστική υπόθεση για την θαλάσσια ισχύ της. Για παράδειγμα, η πρόσβαση της Ρωσίας στη Μεσόγειο είναι εφικτή μέσω των στενών του Βοσπόρου και των Δαρδανελίων, ενώ το στενό του Γιβραλτάρ και η Διώρυγα του Σουέζ αποτελούν πύλες διέλευσης παράνομων στοιχείων.

Οι γεωπολιτικοί παράγοντες σχετίζονται άμεσα με τις πολιτικές συνθήκες. Μια αποτελεσματική πολιτική θαλάσσιας ισχύος συσχετίζεται με την ύπαρξη εχθρού ή όχι στα χερσαία σύνορα ενός κράτους καθώς αυτό το γεγονός θα αποτελέσει τροχοπέδη ή επιταχυντή για την ανάπτυξη θαλάσσιας ισχύος. Επιπρόσθετα, η πρόσβαση σε ένα δίκτυο ναυτικών βάσεων και ο έλεγχος θαλασσιών οδών είναι γεωπολιτικοί παράγοντες που δημιουργούν τις απαραίτητες συνθήκες ώστε να επωφεληθούν από την ισχύ της γεωγραφίας.

Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει τη θαλάσσια ισχύ είναι η ναυτική κουλτούρα ενός κράτους. Αυτό αποτυπώνεται στη διαδικασία λήψης αποφάσεων εξωτερικής πολιτικής που διενεργείται σύμφωνα με τα συμφέροντα του κράτους⁵. Τα κράτη που έχουν αναπτύξει μια χερσαία στρατηγική δεν θα αναπτύξουν ή θα έχουν μια περιορισμένη θαλάσσια στρατηγική. Η αποτυχία εκτίμησης της αξίας του θαλάσσιου στοιχείου στις ανθρώπινες δραστηριότητες, εξόχως από τους διοικούντες και αυτούς που λαμβάνουν τις αποφάσεις, περιορίζει τη δυνατότητά τους να αποκτήσουν εμπειρία στο θαλάσσιο στοιχείο και να βρεθούν στη θέση να αναπτύξουν μια κουλτούρα θαλάσσιας στρατηγικής. Σύμφωνα με τον Joachim Krause και τον Sebastian Bruns, το κύριο πρόβλημα είναι η «θαλάσσια τύφλωση» (sea blindness)⁶ και εξαιτίας αυτής της «θαλάσσιας τύφλωσης» της Ευρωπαϊκής γραφειοκρατίας, η υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής

4 Σύμφωνα με τον Germond μια άμεση πρόσβαση σε θαλάσσιες οδούς Sea Line of Communication (SLOC) αποτελεί πλεονέκτημα για ένα κράτος, στο ίδιο, σ. 20

5 Basil Germond, στο ίδιο, σ. 22

6 Οι Joachim Krause και Sebastian Bruns υπογραμμίζουν την πολυπλοκότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο , “ROUTLEDGE HANDBOOK OF NAVAL STRATEGY AND SECURITY” , Routledge, 2016, σ.11

θαλάσσιας στρατηγικής το 2014 έγινε 15 χρόνια αργότερα από την θέσπιση της Κοινής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας (ΚΠΑΑ) το 1999.

Η σύνδεση του ναυτικού ανταγωνισμού και της ναυτικής ισχύος με την ευμάρεια ενός κράτους είναι ο ακρογωνιαίος λίθος όλων των στρατηγιστών και των ακαδημαϊκών. Όλες οι γνωστές θεωρίες που αφορούν τη γεωπολιτική και τη θαλάσσια ισχύ και ειδικότερα αυτές που προτάθηκαν από τους Alfred Mahan και Julian Corbett, εστίασαν στο έλεγχο των θαλάσσιων οδών. Τα γραπτά των δύο μελετητών παρουσίασαν τη στρατηγική σκέψη επί της θαλάσσιας ασφάλειας με μια συνεκτική και πλήρη προσέγγιση στα θέματα ναυτικής ισχύος και για το λόγο αυτό αυτοί οι δύο θεωρούνται ως οι κύριοι κλασσικοί θεωρητικοί της ναυτικής στρατηγικής.

Ο Alfred Mahan θεωρεί ότι τα κράτη που έλεγχαν τη θάλασσα είναι πιο σημαντικά από αυτά που είχαν κυριαρχία στη στεριά και ότι η ναυτική ισχύς είναι ζωτικής σημασίας στρατηγικό πλεονέκτημα για κάθε μεγάλη στρατιωτική δύναμη⁷. Συμπέρανε ότι : «Ο έλεγχος της θάλασσας από τον εμπορικό στόλο και η ναυτική κυριαρχία προεξοφλούν την παγκόσμια επίδραση ... [και] αποτελεί κυρίαρχο συστατικό από τα στοιχεία της ισχύος και της ευμάρειας των εθνών».

Η προοπτική του Mahan επί της ναυτικής ισχύος είναι ότι το εμπόριο οδηγεί σε θαλάσσια ισχύ και η θαλάσσια ισχύς προστατεύει το εμπόριο. Έτσι προσδιορίζει τις κύριες συνθήκες που επηρεάζουν τη ναυτική ισχύ των κρατών, ως ακολούθως:

α. Γεωγραφική θέση (πρόσβαση σε θαλάσσιες οδούς κλπ)

β. Φυσική μορφολογία (λιμάνια κλπ), συμπεριλαμβανομένου των φυσικών πόρων και του κλίματος

γ. Μέγεθος του κράτους

δ. Πληθυσμός του κράτους

⁷ Ο Alfred Thayer Mahan ήταν Αξιωματικός του Ναυτικού, Ιστορικός και σημαντικός στρατηγιστής της Αμερικανικής ναυτικής ισχύος.

ε. Ο χαρακτήρας του πληθυσμού (θαλάσσια κουλτούρα)

στ. Ο χαρακτήρας της κυβέρνησης (θαλάσσια στρατηγική)⁸

Σε συμφωνία με τον Mahan, η πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας, με τη χρήση ναυτικής ισχύος στην παρούσα χρονική στιγμή, επαφίεται σε αποστολές ναυτικού ελέγχου, παρουσίας και στρατηγικής αποτροπής και προβολής. Επιπρόσθετα, η ναυτική στρατηγική κουλτούρα και ο χαρακτήρας ενός κράτους οδηγεί τη χρήση της ναυτικής ισχύος και συμβάλει στον τρόπο επιβολής της. Σε ένα πολυδιάστατο επιχειρησιακό περιβάλλον, η γεωγραφία, η τεχνολογία, οι φυσικοί πόροι και τα σημεία θαλάσσιου ελέγχου θα πρέπει να είναι στη διάθεση του κράτους

Οι επιπλοκές που έφερε η παγκοσμιοποίηση, λόγω της δυναμικότητάς της και της εξάρτησής της από την ανεμπόδιση ροή του θαλάσσιου εμπορίου, αφορούν ενέργειες που επηρεάζουν το διεθνές περιβάλλον ασφάλειας και ενώνει διπλωματικές, στρατιωτικές και οικονομικές πολιτικές. Λόγο αυτού του γεγονότος, το σύστημα έχει γίνει ασταθές και ευάλωτο σε παρενοχλήσεις, με το θαλάσσιο πεδίο να είναι διαφορετικό και όχι απόλυτα κατανοητό.

Ο Mahan το είχε προβλέψει αναφέροντας χαρακτηριστικά : «Με την δραματική αύξηση της ταχύτητας επικοινωνίας, θα πολλαπλασιαστούν και θα ενισχυθούν οι δεσμοί που διασύνδεουν τα συμφέροντα των κρατών, έως ότου διαμορφωθεί ένα σύστημα όχι μόνο τεραστίων διαστάσεων αλλά και υπερευαίσθητο⁹».

Ωστόσο ο Mahan «κατηγορήθηκε» για περιορισμένη θεωρητική διαχρονικότητα, επειδή δεν περιέλαβε στη θεωρία του τις θεαματικές τεχνολογικές αλλαγές στη ναυτική ισχύ και την απόρριψη της ιδέας χρήσης του Πολεμικού Ναυτικού σαν επιχειρησιακό κλάδο του Στρατού Ξηράς. Ο Mahan κυρίως εστίαζε σε αποφασιστικές μάχες μεταξύ στόλων και λιγότερο σε περιορισμένες εμπλοκές.

8 Alfred Thayer Mahan, "The Influence of Seapower upon History, 1660–1783", Boston: Little, Brown & Co., 1890, σ.28

9 Geoffrey Till, όπ.παρ, σ. 3

Στον αντίποδα, ο Corbett υποστηρίζει ότι ο πόλεμος αποτελεί διάφορες μορφές έκφρασης της πολιτικής ενός κράτους και ότι τόσο η ναυτική στρατηγική όσο και η στρατιωτική στρατηγική δεν θα πρέπει να είναι ξεκομμένες η μία από την άλλη, αλλά να έχουν μια κοινή βάση στην τέχνη του πολέμου¹⁰. Σύμφωνα με τον Corbett η σημασία της ναυτικής ισχύος βρίσκεται στο γεγονός ότι δίνει πρόσβαση και επηρεάζει τα γεγονότα που εξελίσσονται στη στεριά. Το βασικό στοιχείο στη στρατηγική του Corbett είναι ο τρόπος άσκησης "πίεσης" στην κυβέρνηση και την κοινωνία του εχθρού και όχι το πως να κερδίσεις μια μάχη. Σε αντιδιαστολή με τη θεωρία του Mahan, ο Corbett θεωρεί ότι ο πόλεμος στη θάλασσα είναι μικρότερης σημασίας από αυτόν της ξηράς και επιπλέον ένα από τα κύρια επιχειρήματά του ήταν ότι η αποφασιστική μάχη δεν είναι το κλειδί σε ένα ολοκληρωτικό πόλεμο αλλά πίστευε περισσότερο στη στρατηγική άμυνα.

Ο Corbett έθεσε ως κλειδί της επιτυχίας στη θάλασσα τον έλεγχο των επικοινωνιών. Παρ' ότι η ναυτική ισχύς είναι ζωτικός σκοπός του κατά θάλασσα πολέμου, δεν είναι ο μόνος και αποκλειστικός σκοπός της ναυτικής στρατηγικής. Επιπλέον τόνισε τη σημασία της Μεσογείου για το δυτικό κόσμο. Έγραψε ότι αυτή η θάλασσα ήταν κάτι σαν το κέντρο του κόσμου και συνέδεσε την τύχη των ναυτικών δυνάμεων με αυτή¹¹.

Επίσης αναγνώρισε τη διαφορά μεταξύ της θαλάσσιας στρατηγικής και της ναυτικής στρατηγικής. Θεωρεί ότι η θαλάσσια στρατηγική περιλαμβάνει όλες τις αρχές που διέπουν τον κατά θάλασσα πόλεμο, ενώ η ναυτική στρατηγική αποτελεί υποσύνολο της θαλάσσιας στρατηγικής και καθορίζει τα σημεία που θα εμπλακεί ο πολεμικός στόλος λαμβάνοντας υπόψη τις ενέργειες του στρατού ξηράς και την αποστολή του¹².

Η θαλάσσια στρατηγική αναφέρεται στη θάλασσα ως χώρο και στους στρατιωτικούς, εμπορικούς και οικονομικούς πόρους ως εργαλεία που μπορεί ένα κράτος να χρησιμοποιήσει αποτελεσματικά στη θάλασσα. Η ναυτική στρατηγική αποτελεί ένα

10 Ο Julian S. Corbett, ήταν Βρετανός ναυτικός ιστορικός και στρατηγιστής, έγραψε το "Principles of Maritime Strategy", David Jablonsky, "Roots of Strategy Book Military Classics", Stackpole Books, 1999, σ. 167, 172

11 Τα ισχυρά κράτη που κυριάρχησαν στην περιοχή υπήρξαν και ναυτικές δυνάμεις. John B.Hattendorf, "Naval Policy and Strategy in the Mediterranean", Taylor & Francis e-Library, 2006, σ. 242

12 David Jablonsky, όπ.παρ., σ. 170

σημαντικό στοιχείο στο να στεφθούν με επιτυχία οι ναυτικές αποστολές όπως η ασφάλεια, απαγόρευση και εξάσκηση ναυτικού ελέγχου¹³.

Στο σύγχρονο πόλεμο η θαλάσσια στρατηγική¹⁴ ακολουθεί την εξάπλωση της ασφάλειας και την διαφορετικότητα στις ναυτικές αποστολές. Περιλαμβάνει τόσο τον πόλεμο όσο και την ειρήνη επειδή η σύγχρονη θαλάσσια στρατηγική δίνει έμφαση σε αποστολές αστυνόμευσης και όχι μόνο σε ασφάλεια και εξάσκηση θαλασσίου ελέγχου¹⁵. Αποτελεί μέρος της υψηλής στρατηγικής ενός κράτους καλύπτοντας τα θέματα της εθνικής στρατηγικής και ισχύος που άπτονται των κρατικών δραστηριοτήτων και συμφερόντων στη θάλασσα. Παρ' ότι οι ναυτικές δυνάμεις εκτελούν το έργο τους, η θαλάσσια στρατηγική δεν είναι αποκλειστικά "ναυτικό θέμα". Περιλαμβάνει και άλλες δραστηριότητες όπως διπλωματία, προστασία φυσικών πόρων, αλιεία, προστασία εμπορίου, πρόληψη παράνομης χρήσης πλοίων, παράκτια άμυνα ασφάλεια εθνικών συνόρων και άλλα.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Οι ναυτικές δυνάμεις θεωρούνται ταχύτατες, κλιμακούμενες, ευέλικτες και με πολύπλευρη δυνατότητα αντίδρασης, κατέχουν κεντρική και αποφασιστική θέση στο φάσμα της θαλάσσιας ασφάλειας και είναι αυτοδίκαια ο ακρογωνιαίος λίθος της θαλάσσιας ισχύος. Τα κράτη μπορούν να χρησιμοποιήσουν κατάλληλα αυτό το εργαλείο ώστε να επιτύχουν ασφάλεια και να εξασκήσουν κυριαρχία στη θάλασσα, έτσι ώστε να φθάσουν στους στόχους της υψηλής στρατηγικής. Οι ναυτικές δυνάμεις συμβάλουν στην επιβολή της εθνικής θαλάσσιας στρατηγικής και των νόμων του κράτος στα Χωρικά Ύδατα (ΧΥ) και στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), όπως επίσης και του διεθνούς δικαίου σε Διεθνή Ύδατα (ΔΥ). Σε περιόδους πολέμου, έντασης ή κρίσεως

13 Ο Basil Germond μας δίνει τη διαφορά μεταξύ της θαλάσσιας και ναυτικής στρατηγικής βάση των θεωριών των Mahan και Corbett , όπ. παρ., σ. 48, 49

14 John B.Hattendorf, "What is a Maritime Strategy", Sea Power Centre Australia, Soundings No 1, Οκτώβριος 2013, σ.6

15 Hattendorf, στο ίδιο. σ. 7

αναλαμβάνουν αποστολές όπως προστασία εμπορικών πλοίων, διασφάλισης ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και διατήρησης του θαλασσίου ελέγχου¹⁶.

Μπορούν να αναλάβουν ταυτόχρονα στρατιωτικές αποστολές, διπλωματικές αποστολές και αστυνομικές δραστηριότητες. Ωστόσο, αυτή η τριάδα λειτουργιών είναι δύσκολο να διαχωριστεί όταν αυτές οι λειτουργίες γίνονται πράξη και τα όρια δεν είναι τόσο ξεκάθαρα¹⁷. Έτσι, για παράδειγμα η " Διπλωματία των Κανονιοφόρων" είναι μια αποστολή περισσότερο διπλωματική παρά στρατιωτική, ή η προστασία της ΑΟΖ από την παράνομη αλιεία είναι περισσότερο αστυνομική παρά στρατιωτική.

Στις μέρες μας οι ναυτικές δυνάμεις αντιμετωπίζουν νέες προκλήσεις. Μετά τον Ψυχρό Πόλεμο το ισοζύγιο για πολλά ναυτικά μετατοπίστηκε από σκληρές αποστολές σε πιο ήπιες. Συγκεκριμένα ανέλαβαν περισσότερες αποστολές όπως η βοήθεια σε φυσικές καταστροφές και η ανθρωπιστική βοήθεια, ενώ η ανάληψη κλασικών αποστολών όπως οι αμφίβιες επιχειρήσεις ή ο ναυτικός βομβαρδισμός περιορίστηκε στο ελάχιστο. Τα κράτη ήρθαν αντιμέτωπα με "νέους" κινδύνους όπως το οργανωμένο έγκλημα, η πειρατεία, το κυβερνο-έγκλημα και τη διατήρηση την ελευθερίας της ναυσιπλοΐας τόσο για τα ίδια όσο και για τους συμμάχους τους και τη διεθνή κοινότητα. Με αυτό τον τρόπο οι ναυτικές δυνάμεις απέκτησαν περισσότερη πολιτική παρά στρατιωτική αξία.

Τους Mahan και Corbett απασχολούσε ο θαλάσσιος έλεγχος, η κυριαρχία και η αποφασιστική μάχη¹⁸. Από την προοπτική της ρεαλιστικής σχολής οι ναυτικές δυνάμεις και η δύναμη ενός κράτους συνδέονται και το βάρος της ισχύος στη θάλασσα βασίζεται στο τι μπορούν να κάνουν οι ναυτικές δυνάμεις για τη διασφάλιση του θαλασσίου ελέγχου και τις κυριαρχίας σε αυτή. Στον αντίποδα η φιλελεύθερη σχολή διατείνεται ότι οι σχέσεις μεταξύ δημοκρατικών κρατών βασίζονται περισσότερο στη συνεργασία από την επιβίωση.

16 Hattendorf στο ίδιο, σ. 8

17 Basil Germond, όπ. παρ., σ. 40, η ισχύς αυτού του μοντέλου βρίσκεται στην απλότητά του. Επίσης αυτό το τριαδικό μοντέλο υιοθετήθηκε από τη Μεγ Βρετανία στην αντίστοιχη θαλάσσια στρατηγική.

18 Basil Germond, όπ. παρ., σ. 7

Οι κοινοί στόχοι όπως η οικονομική ευρωστία και η ναυτική ισχύς θα πρέπει να είναι προϊόν συνεργασίας και όχι μεμονωμένου κρατικού συμφέροντος¹⁹.

Μια σύνδεση μεταξύ φιλελευθερισμού και ναυτικής ισχύος αναφέρεται στο κείμενο «Seapower protects the American way of life» όπου η Αμερικανική ναυτική ισχύς ενώνεται με άλλες έτσι ώστε να προαχθεί η ασφάλεια και η ευημερία σε όλο τον κόσμο²⁰.

Στον αιώνα μας, που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση, η ναυτική στρατηγική και η θαλάσσια ασφάλεια παίζουν ενεργό ρόλο και η εκμετάλλευση της θάλασσας αποτελεί σημαντικό οικονομικό παράγοντα. Η φύση του θαλάσσιου χώρου είναι διαφορετική και γίνεται πιο περίπλοκη από το γεγονός ότι οι κίνδυνοι και οι προκλήσεις σε αυτή είναι πέρα από τις δυνατότητες ενός κράτους. Η θαλάσσια ασφάλεια είναι περίπλοκο θέμα και γίνεται ακόμα πιο περίπλοκο από το γεγονός ότι δεν υφίσταται ένας κοινός ορισμός ή έστω συναίνεση για αυτόν τον όρο. Οι όροι «προστασία» και «άμυνα» είναι τα κύρια συστατικά της ασφάλειας και αποτελούν το κύριο μέλημα όταν αναφερόμαστε σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας.

Σύμφωνα με τον International Maritime Organization (IMO), ο οποίος είναι υπεύθυνος για την «προστασία», παρέχει για συναίνεση στον όρο : «it has always been recognized that the best way of improving safety at sea, is by developing international regulations that are followed by all shipping nations»²¹. Η «Άμυνα» είναι η ευθύνη του κράτους στην προστασία των πολιτών του και των συμφερόντων τους.

Μερικές φορές η θαλάσσια ασφάλεια θεωρείται σαν μια δραστηριότητα ή σαν στόχος ή ως μια συνθήκη. Ως δραστηριότητα, σημαίνει ότι σε καιρό ειρήνης συνεπάγεται μια προσοχή σε όλους τους πιθανούς κινδύνους όπως παράνομες ή εγκληματικές πράξεις και όχι μόνο εχθρικές ενέργειες. Περιέχει προληπτικά μέτρα και μέτρα αντίδρασης τα οποία καλύπτουν τόσο την επιβολή νόμου όσο και τις αμυντικές επιχειρήσεις, με σκοπό

19 Η φιλελεύθερη σχολή σκέψης που βασίζεται στη συνεργασία των δημοκρατικών κρατών, Germond όπ, παρ, σ. 8

20 Όπ.παρ, σ. 9

21 <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Default.aspx> , Maritime Safety, πρόσβαση 30 Αυγούστου 2019

την αξιολόγηση των κινδύνων, των απειλών και των αδυναμιών στο θαλάσσιο περιβάλλον²². Για το λόγο αυτό αναλαμβάνουν ρόλους και ευθύνες τόσο πολιτικοί όσο και στρατιωτικοί φορείς.

Η στρατιωτική ασφάλεια αναγνωρίζεται ως συνθήκη που ενεργοποιείται όταν υφίσταται αλλαγή του status quo. Από την άλλη πλευρά, όπως παρατηρεί ο Lutz Feldt, όταν η «ασφάλεια» αναγνωρίζεται ως δραστηριότητα «απαιτεί προσοχή και προσπάθεια, όχι μόνο μπροστά στον εχθρό αλλά και μπροστά σε όλες τις παράνομες ή εγκληματικές πράξεις οι οποίες συμβαίνουν συνεχώς στο καιρό της ειρήνης²³»

Η θαλάσσια ασφάλεια σχετίζεται με τέσσερις έννοιες όπως η ισχύς, η προστασία, η γαλάζια οικονομία και η ανθρώπινη ασφάλεια²⁴.

Η ναυτική ισχύς θεωρείται ως η προστασία της επιβίωσης του κράτους τονίζοντας το ρόλο του πολεμικού ναυτικού. Οι ναυτικές δυνάμεις προστατεύουν τις θαλάσσιες οδούς (SLOC), προασπίζοντας την οικονομική ευμάρεια, ασκούν επιτήρηση, αποτροπή και απαγόρευση, με την παρουσία τους στα διεθνή ύδατα και επιχειρώντας μακριά από τα χωρικά ύδατα. Έτσι η ναυτική ισχύς συμβάλει στην εθνική ασφάλεια με τη χρήση πολεμικών πλοίων και ισχύος σύμφωνα με τη ρεαλιστική θεωρία και προάγει τη διεθνή τάξη προστατεύοντας την κανονιστική ασφάλεια σύμφωνα με τη φιλελεύθερη θεωρία.

Η θαλάσσια προστασία εστιάζει πρωταρχικά στο περιβάλλον μετριάζοντας τον κίνδυνο από τη μόλυνση του θαλάσσιου χώρου, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η σύνδεσή της με την ασφάλεια έχει να κάνει με το γεγονός

²² Joachim Krause και Sebastian Bruns, *οπ.παρ.*, σ.13

²³ Μερικές φορές υπάρχει σύγχυση οφειλόμενη στις διαφορετικές ερμηνείες στο αν είναι στόχος, δραστηριότητα ή συνθήκη, στο ίδιο, σ.13

²⁴ Η άποψη του Bueger Cristian στο θέμα, είναι ότι η θαλάσσια ασφάλεια θα πρέπει να εξετασθεί σε συνδυασμό και σε σχέση με έτερες θεωρίες. Για περισσότερα:., “What is Maritime security?”, Cardiff University, 2015

ότι η θαλάσσια βιομηχανία, οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι ενεργειακοί πάροχοι είναι πιθανοί στόχοι τρομοκρατών και πειρατών²⁵.

Η γαλάζια οικονομία συνδέει τις διαφορετικές διαστάσεις της οικονομικής ανάπτυξης των ωκεανών και προάγει τη βιώσιμη ανάπτυξη και ευημερία.²⁶ Η γαλάζια οικονομία συνδέεται με την ασφάλεια μέσω της αναγκαιότητας για βιώσιμη και ασφαλή στρατηγική αλλά και την προϋπόθεση ασφαλούς θαλασσίου περιβάλλοντος και την επιβολή κανόνων και κανονισμών²⁷.

Η ανθρώπινη ασφάλεια μετατοπίζει τη προσοχή από το κράτος στο άτομο σε μια πιο ευρεία έννοια προστασίας των αναγκών του ανθρώπου, τις βασικές ελευθερίες, τη πείνα, την μόλυνση, το εμπόριο λευκής σαρκός, τη διεθνή τρομοκρατία και τις πανδημίες. Σχετίζεται με τη θαλάσσια ασφάλεια βάση του γεγονότος ότι απειλούνται πληθυσμοί παράκτιων περιοχών και υφίσταται η ανάγκη προστασίας των ναυτικών.

Η θαλάσσια ασφάλεια σχετίζεται με τις ανωτέρω τέσσερις έννοιες και η στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας της ΕΕ τονίζει τη σύνδεση αυτών²⁸.

Το θαλάσσιο περιβάλλον αλλάζει και η αναγκαιότητα για πιο διαλειτουργική και σχετική αντίληψη της πολυπλοκότητας της θαλάσσιας ασφάλειας, που θα μπορούσε να οδηγήσει σε νέες μεθόδους επιβολή της τάξης σε αυτό το περιβάλλον. Ο συντονισμός και η ενσωμάτωση των ανωτέρω τεσσάρων πεδίων στη θαλάσσια ασφάλεια είναι προφανής²⁹.

²⁵ Στο ίδιο, σ. 4

²⁶ Γαλάζια ανάπτυξη, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en, “Blue Growth – shaping the next five years together”, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/content/blue-growth-%E2%80%93-shaping-next-five-years-together_en, Πρόσβαση: 25 Σεπτεμβρίου 2019

²⁷ Bueger Cristian, *όπ. παρ.* σ. 4

²⁸ COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “European Union Maritime Security Strategy”, 11205/14, Brussels, 24 June 2014, p. 7,

²⁹ Christian Bueger, Timothy Edmunds, “Beyond sea blindness: a new agenda for maritime security studies”, Οι συγγραφείς παρατηρούν ότι η θαλάσσια ασφάλεια στο πλαίσιο θεωρίας και πρακτικής προκαλεί την αναγκαιότητα για μια νέα ατζέντα στο θέμα, <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108>, Πρόσβαση: 25 Ιουνίου 2019

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Για αιώνες το θαλάσσιος χώρος αποτελεί πυλώνα για τη ζωή και την ευμάρεια της Ευρώπης μέσω της αλιείας και του παγκόσμιου εμπορίου. Τη σημερινή εποχή έχουμε φτάσει στο σημείο να εξαρτόμαστε από τις θαλάσσιες μεταφορές για να διατηρηθεί η οικονομία «ζωντανή». Πρόσφατα ωστόσο παλιές και νέες απειλές έχουν προκαλέσει την ασφάλεια της ΕΕ: η ενεργειακή ασφάλεια, οι αυξημένες εντάσεις μεταξύ μεγάλων δυνάμεων, πειρατεία στη Σομαλία και στη Δυτική Αφρική, θέματα παράνομης μετανάστευσης στη Μεσόγειο θάλασσα και αύξηση της ανησυχίας σχετικά με την τρομοκρατία και την παράνομη διακίνηση ναρκωτικών, όπλων και ανθρώπων προς την Ευρώπη.

Αυτές οι άμεσες απειλές επιδεινώνονται από τη μόλυνση, την παράνομη αλιεία και από την καταστροφή της θαλάσσιας ζωής. Η αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, κινδύνων και απειλών απαιτεί εργαλεία ευρέως φάσματος, από τα οποία πολλά βρίσκονται στο θαλάσσιο χώρο. Παρ' όλα αυτά η στόχευση των προκλήσεων είναι τέτοια που απαιτεί μια συνολική αντίδραση, που να εμπλέκει όλους τους τομείς με μέσα τόσο από τον στρατιωτικό όσο και από τον πολιτικό τομέα και ταυτόχρονα από το κρατικό επίπεδο όσο και από το επίπεδο της Ευρώπης. Αυτό κάνει επιτακτική την ανάγκη για θέσπιση πολιτικών που να φέρνουν μαζί και σε συντονισμό φορείς με διαφορετικές εξουσίες, πρακτικές και συμπεριφορές.

Τον Ιούνιο του 2014 η ΕΕ έκανε ένα βήμα μπροστά προς την κατεύθυνση μιας συνολικής αντιμετώπισης της θαλάσσιας ασφάλειας υιοθετώντας την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας (EUMSS)³⁰. Αυτή η στρατηγική αναγνωρίζει τις διαφορετικές απειλές και συμφερόντων ασφαλείας και παρέχει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στην αντιμετώπιση συμφερόντων που κυμαίνονται από την ελευθερία ναυσιπλοΐας και οικονομικών συμφερόντων στη συνοριακή ασφάλεια και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Η στρατηγική απαριθμεί τις άμεσες απειλές όπως συμβατικές στρατιωτικές απειλές, πειρατεία

³⁰ European Union Maritime Security Strategy, όπ.παρ.

και τρομοκρατία όπως και τις έμμεσες με θεματολογία από την αλιεία έως την κλιματική αλλαγή.

ΑΠΟ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

Η εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας στηρίζεται στη συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών εθνικών και Ευρωπαϊκών δρώντων. Για να απολάβει τα οφέλη της περιεκτικότητας και της διαλειτουργικότητας απαιτεί οι πολιτικές να βασιστούν σε μια κοινή ανάλυση του προβλήματος προσπαθώντας προς την ίδια συνολική στόχευση, συμπληρώνοντας ο ένας τον άλλο και σίγουρα αποφεύγοντας επικαλύψεις και εξουδετερώσεις προσπαθειών. Η σκληρή πραγματικότητα όμως είναι ότι τα συμφέροντα των διάφορων τομέων, οι νομικοί περιορισμοί και οι διαφορετικές κουλτούρες και τρόπος σκέψης του κάθε δρώντα αλλά και κράτους μέλος της ΕΕ τείνει προς την παρέκκλιση. Πολιτικές τόσο εθνικές όσο και οργανωτικές της ΕΕ έχουν τελεματώσει την προσπάθεια από καιρό. Αλλαγή αυτών των συνηθειών απαιτεί κάτι περισσότερο από δηλώσεις αυξημένης συνεργασίας. Η εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Θαλάσσιας Ασφάλειας απαιτεί συνεχή πολιτική πίεση.

Η διαδικασία προς την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας ήταν μακρά. Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (IMP) της Ευρωπαϊκή Επιτροπή του 2007³¹ ασχολήθηκε με ένα ευρύ φάσμα θαλασσιών θεμάτων όπως η οικονομία, η βιομηχανία, η ανάπτυξη, η ασφάλεια και προστασία από μια πολιτική σκοπιά. Για μεγάλο χρονικό διάστημα τα κράτη μέλη δεν ήταν διατεθειμένα να προβούν σε τέτοιες πρωτοβουλίες, που θα στερούσαν το ρόλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και θα τον αντικαθιστούσαν με την διακυβερνητική Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας. Με τη σειρά της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέτρεψε την πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για μια στρατιωτικοποιημένη θαλάσσια στρατηγική το 2010³², γιατί ήθελε μια διατομεακή στρατηγική κατά τα πρότυπα της (IMP)³³.

³¹ An Integrated Maritime Policy for the European Union, COM/2007/0575, 10 Οκτ 2007.

³² Foreign Affairs Council, Council Conclusions on Maritime Security Strategy, 26 Απρ 2010.

³³ Chou and Riddervold, Beyond Delegation, σελ. 9.

Η European External Action Service (EEAS) έχοντας την αίσθηση ότι δεν θα μπορούσε να προχωρήσει χωρίς την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και όσο η Catherine Ashton ήταν μεταξύ των δύο θεσμών κυρίως λόγω της θέσης της ως Υπατη Εκπρόσωπος της ΕΕ για την Εξωτερική Πολιτική και Πολιτικής Ασφαλείας και Αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (HR/VP), δεν ήταν ικανή να επιβάλλει την καινοτομία. Η τωρινή HR/VP Federica Mogherini είναι σε καλύτερη θέση να χρησιμοποιήσει το διττό της ρόλο. Για την εφαρμογή της Θαλάσσιας Στρατηγικής Ασφαλείας η Mogherini πρέπει να ξεκαθαρίσει το τοπίο και να προωθήσει την συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της EEAS όπου αυτό είναι απαιτητό.

Εξαιτίας της διχογνωμίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της EEAS δεν υπήρξε καμία πρόοδος επί της Θαλάσσιας Στρατηγικής Ασφαλείας μέχρι το 2014. Το Δεκέμβριο του 2013 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έβαλε προθεσμία υποβολής της θαλάσσιας στρατηγικής για τον Ιούνιο του 2014. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η EEAS συμφώνησαν από κοινού για επικοινωνία ιδεών επί των στοιχείων για μια στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας μέχρι το Μάρτιο του 2014³⁴.

Οι ιδέες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της EEAS αποτέλεσαν τη βάση για την τελική Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας η οποία υιοθετήθηκε τον Ιούνιο του 2014 υπό τη καθοδήγηση της Ελληνικής Προεδρίας. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο απέρριψε κάποιες από τις προτάσεις, όπως η αναφορά σε ιδιωτικές υπηρεσίες ασφαλείας (ένα αμφισβητούμενο θέμα σε πολλά κράτη μέλη). Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο επίσης δεν έκανε δεκτή την πρωτοκαθεδρία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως επικεφαλής του σχεδίου ενεργειών για την εφαρμογή της στρατηγικής και αντ' αυτού το ανέθεσε στην ομάδα «Φίλοι της Προεδρίας»³⁵ οι οποίοι συνέταξαν το σχέδιο υπό την καθοδήγηση της Ιταλικής προεδρίας.

³⁴ Joint Communication to the European Parliament and the Council, For an Open and Secure Global Maritime Domain: Elements for a European Union Maritime Security Strategy, JOIN/2014/09, 6 March 2014.

³⁵ Αυτή η ομάδα εργασίας ιδρύθηκε ad-hoc για να αντιμετωπίσει αυτό το πολύπλοκο θέμα. Συνεδρίαζε υπό τον προεδρία, λειτουργούσε με παρόμοιο τρόπο με το Antici group του COREPER II, είχε συσταθεί από εθνικούς πολιτικούς συμβούλους και ειδικούς επί του θέματος όπως επίσης και από αξιωματούχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του EDA και της EEAS.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας αποτελεί την πιο περιεκτική και ολοκληρωμένη στρατηγική, μέχρι σήμερα. Χτισμένη πάνω σε υφιστάμενες στρατηγικές, όπως στην Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφαλείας³⁶ του 2003 και την Εσωτερική Στρατηγική Ασφαλείας³⁷ του 2010, συνδέει τόσο τις εσωτερικές όσο και τις εξωτερικές πολιτικές. Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας επίσης τέμνει διάφορους τομείς που ασχολούνται με το θαλάσσιο πεδίο και γεφυρώνει το χάσμα μεταξύ στρατιωτικού και πολιτικού τομέα. Η στρατηγική εμπλέκει εθνικές υπηρεσίες, διεθνείς δρώντες, την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης (EEAS)³⁸, τη Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και τη βιομηχανία.

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας επίσης χρησιμοποιεί ένα περιεκτικό ορισμό της θαλάσσιας ασφάλειας η οποία συμπεριλαμβάνει υποχρεωτικά διεθνή και εθνική νομοθεσία, την ελευθερία της θάλασσας, την προστασία των πολιτών, της υποδομής, των μεταφορών, των πόρων και του περιβάλλοντος.

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας βασίζεται σε τέσσερις πυλώνες:

α. Διατομεακή προσέγγιση που στοχεύει στο συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των στρατιωτικών, πολιτικών, ερευνητικών και βιομηχανικών δρώντων όπως και για τις υπηρεσίες της ΕΕ.

β. Διατήρηση της λειτουργικής δομής του υφιστάμενου συστήματος με τη χρήση υπάρχοντων υποδομών, οργάνων, πολιτικών, εξουσιών και ικανοτήτων σε εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

³⁶ A Secure Europe in a Better World: European Security Strategy, 12 Δεκ 2003.

³⁷ Internal Security Strategy for the European Union: Towards a European Security Model, 5842/2/10 REV2 JAI 90, 25 Μαρ 2010.

³⁸ European External Action Service

γ. Σεβασμός των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της δημοκρατίας και του διεθνούς δικαίου και συγκεκριμένα πλήρη συμμόρφωση με τη Σύμβαση του Δίκαιου της Θάλασσας (UNCLOS) των Ηνωμένων Εθνών.

δ. Προσήλωση στη συνεργασία με διεθνείς συμμάχους και οργανισμούς όπως τα Ηνωμένα Έθνη και το ΝΑΤΟ και στο συντονισμό με διεθνή και περιφερειακά φόρουμ.

Με στόχο την αποτελεσματική αντιμετώπιση του ευρέως φάσματος των προκλήσεων, των κινδύνων και των απειλών, η στρατηγική αυτή προτείνει επίσης την ισχυροποίηση της Ευρωπαϊκής αντίδρασης σε πέντε (5) τομείς.

α. Στην στόχευση της θαλάσσιας ασφάλειας προς την εξωτερική δράση, βασισόμενη στη διακρατική συνεργασία, στην ολιστική προσέγγιση και στην περιφερειακή ανάπτυξη δυνατοτήτων

β. Δημιουργία μιας κοινής θαλάσσιας εικόνας με το συνδυασμό των υφιστάμενων συστημάτων επιτήρησης και πληροφοριακών συστημάτων.

γ. Βελτίωση ικανοτήτων με εκμετάλλευση της δυνατότητας «pooling and sharing», πρωτοβουλιών διττής δυνατότητας και τυποποίησης.

δ. Βελτίωση της ικανότητας πρόληψης κρίσεων και αντιμετώπισης κρίσεων μέσω κοινής ανάλυσης κινδύνου και συνεργασίας στη σχεδίαση.

ε. Φέρνει σε συνεργασία διάφορους πολιτικο-στρατιωτικούς φορείς, δημόσια και ιδιωτικά προγράμματα εκπαίδευσεως και φορείς έρευνας και προάγοντας διυπηρεσιακές ασκήσεις.

Εν συντομία η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας προσπαθεί να δημιουργήσει οφέλη κόστους και αποδοτικότητας με την αύξηση της περιεκτικότητας, του συντονισμού και της συνεκτικότητας μεταξύ των διαφόρων τομέων και δρώντων που ασχολούνται με μια ποικιλία θεμάτων σχετικά με την ασφάλεια του θαλάσσιου πεδίου. Ενώ η στρατηγική αυτή στοχεύει να εκπληρώσει τα παραπάνω χωρίς να αλλάξει ή να δημιουργήσει νέους προϋπολογισμούς, εξουσίες, πολιτικές ή δομές, που σε άλλη περίπτωση θα

κινητοποιούσε ή θα εξανάγκαζε τους δρώντες να συνεργαστούν, η επιτυχής εφαρμογή της εναπόκειται στη θέληση των δρώντων να ακολουθήσουν το κάλεσμα για συνεργασία.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Το σχέδιο δράσης³⁹, που υιοθετήθηκε την 16 Δεκεμβρίου 2014 καθορίζει τον τρόπο που θα υλοποιηθεί η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας. Το σχέδιο δράσης καθορίζει 130 ενέργειες που χωρίζονται σε δέσμες εργασίας που αφορούν τις προαναφερθείσες πέντε περιοχές που η στρατηγική αναγνωρίζει ότι απαιτείται ισχυροποίηση της Ευρωπαϊκής ανταπόκρισης. Το σχέδιο αποτελεί ένα «ζωντανό» κείμενο, με τη δυνατότητα να προστίθενται ή να διορθώνονται στοιχεία όπου απαιτείται.

Τα σημεία ενέργειας που είναι απολύτως σχετικά με τον αμυντικό τομέα έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη υποδομών, ικανοτήτων και την πρωτοτυπία. Κατά βάση ακολουθούν τις προτεραιότητες που τέθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το Δεκέμβριο του 2013 και τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την άμυνα⁴⁰:

- Εναρμονισμός, τυποποίηση και πιστοποίηση
- Επένδυση σε ενέργειες διττού ρόλου⁴¹, έρευνα και ανάπτυξη
- Υποστήριξη στη βιομηχανία
- Ανάπτυξη ασφαλών υποδομών υποστήριξης
- Ανάπτυξη διττών δυνατοτήτων
- Επίτευξη συνέργειας των δράσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Άμυνας (EDA)⁴².

³⁹ EU Maritime Security Strategy Action Plan, 17002/14, 16 December 2014.

⁴⁰ European Commission ‘A New Deal for European Defense: Implementation Roadmap for Communication’, COM (2013) 542, 24 June 2014.

⁴¹ Με το όρο «Διττός» εννοείται ότι η μια έρευνα στον πολιτικό τομέα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στον στρατιωτικό πεδίο και αντίστροφα.

Έμφαση δίνεται στην βελτίωση της θαλάσσιας επιτήρησης και στη διακίνηση – ανταλλαγή πληροφοριών η οποίες έχουν τη δική τους ροή εργασίας. Οι ενέργειες εστιάζουν για παράδειγμα την προαγωγή της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των Ευρωπαϊκών υπηρεσιών και κρατών μέσω συστημάτων όπως το Common Information Security Environment (CISE), το Maritime Surveillance Network (MARSUR) και το European External Borders Surveillance System (Eurosur), προς όφελος τόσο για τη επιτήρηση των (εθνικών) συνόρων όσο και για επιχειρήσεις ΚΠΑΑ.

Τα υπουργεία άμυνας θα πρέπει να επενδύσουν στη συμμετοχή ή στη συνεργασία σε πολλά από αντικείμενα ή τις ομάδες εργασίας που ασχολούνται με την εφαρμογή της στρατηγικής παρ' όλες τις περικοπές στους προϋπολογισμούς τους. Με την έγκαιρη παροχή πληροφοριών και απαιτήσεων, εξασφαλίζεται η τελική τυποποίηση, απαίτηση πόρων και οι τελικές συμφωνίες έχουν λάβει υπόψη τούς περιορισμούς και τις ανάγκες τους. Θα πρέπει να περιορισθεί ο πειρασμός να δημιουργηθούν διάφορες λίστες με εθνικές προτιμήσεις/ανάγκες. Τα στάνταρ της EDA και του NATO θα πρέπει να ακολουθούνται όπου είναι δυνατό.

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας παρέχει την πλατφόρμα για περαιτέρω ανάπτυξη της ΚΠΑΑ και να αυξήσει την συνεργασία για την Ευρωπαϊκή άμυνα με την ενεργοποίηση της αμυντικής βιομηχανίας, τη έρευνα για συστήματα διττού ρόλου, ανάπτυξη δυνατοτήτων και βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών. Ωστόσο προκαλεί ανησυχία η διατομεακή φύση της στρατηγικής και το γεγονός ότι ο προεξέχοντας ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα έχει ως αποτέλεσμα τη διάθεση στρατιωτικών στοιχείων για εσωτερική και πολιτική χρήση όπως ο συνοριακός έλεγχος και η παράνομη διακίνηση αγαθών – κατά τη διαδικασία της εκτροπής ενέργειας και πόρων μακριά από το κύριο έργο της εξωτερικής ασφάλειας και της άμυνας.

Δυστυχώς, η παρούσα διαδικασία εφαρμογής δεν καλύπτει τις προκλήσεις του συντονισμού μεταξύ των πολλών και διαφόρων εμπλεκόμενων δρώντων και από τη στιγμή που δεν υπάρχουν νέα κονδύλια ή οδηγίες, θα είναι πολύ δύσκολο να παρακινηθούν απρόθυμοι δρώντες να ενεργήσουν. Ένας μείζον προβληματισμός για το σχέδιο δράσης

⁴² Σε πεδία όπως στα Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), στην ασφάλεια κυβερνοπολέμου και στα δορυφορικά συστήματα.

αποτελεί το γεγονός ότι δεν έχει αποσαφηνισθεί πλήρως ποιός είναι επικεφαλής της κάθε μιας από τις ροές εργασίας. Ενώ το σχέδιο κατονομάζει πολλούς «επικεφαλής δρώντες», δεν έχει γίνει σαφής καταμερισμός εργασίας. Αυτή η προσέγγιση του «βλέποντας και κάνοντας» στο τι θα προκύψει αποφεύγει σκληρές διαπραγματεύσεις και συζητήσεις για το ποιός είναι επικεφαλής. Υπάρχει ο κίνδυνος αψιμαχιών ή πιο πιθανά να υπάρξει αδράνεια όπου κάποιος δεν θα αναλάβει πρωτοβουλία.

Επιπρόσθετα πολλά σημεία βασίζονται στη ανάληψη πρωτοβουλίας από τα κράτη μέλη, με τις αμυντικές γραφειοκρατίες μικρότερων κρατών να μην διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους να εμπλακούν σε μια τέτοια προσπάθεια. Ένα τέτοιο γεγονός στη χειρότερη περίπτωση οδηγεί στην αδράνεια. Στην καλύτερη περίπτωση οδηγεί σε επιλεκτική εφαρμογή. Τα κράτη μέλη με περισσότερες δυνατότητες (ή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε κάποιες περιπτώσεις) θα μπορούσαν να παρέχουν ένα πλαίσιο στο οποίο να προσφέρουν υλικο-οικονομο-τεχνική βοήθεια θα μπορούσε να αποτελέσει μια εναλλακτική λύση.

Κατά συνέπεια η στρατηγική αυτή της ΕΕ θα έπρεπε να στοχεύει στην ενίσχυση της αμοιβαίας στήριξης και αλληλεγγύης (έχει τεθεί και ως στρατηγικός στόχος) μεταξύ των κρατών μελών προκειμένου να καταστεί εφικτή η σύνταξη κοινών ενδεχόμενων σχεδίων, η διαχείριση κινδύνου, η πρόληψη συγκρούσεων και η αντιμετώπιση κρίσεων και διαχείρισης κρίσεων κάτι που μέχρι σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί⁴³.

Στις 26 Ιουνίου του 2018, οι Ευρωπαίοι Υπουργοί υιοθετούν ένα αναθεωρημένο σχέδιο δράσης για την ασφάλεια στην θάλασσα και τα συνοδευτικά συμπεράσματα του Συμβουλίου, για να διασφαλιστεί ότι η στρατηγική για την θάλασσα ανταποκρίνεται στις τρέχουσες και μελλοντικές προκλήσεις, και για να ληφθούν υπόψη οι συνεχιζόμενες εργασίες στον τομέα της ασφάλειας. Οι δράσεις που προβλέπονται στο σχέδιο συμβάλλουν, λοιπόν, στην εφαρμογή της παγκόσμιας στρατηγικής της ΕΕ, της ανανεωμένης στρατηγικής εσωτερικής ασφάλειας της ΕΕ 2015-2020, των συμπερασμάτων του Συμβουλίου για την παγκόσμια ασφάλεια στη θάλασσα και της κοινής ανακοίνωσης για τη διεθνή διακυβέρνηση των ωκεανών. Ταυτόχρονα, εξερευνάται το πλήρες δυναμικό

⁴³ I. Παρίσης, Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας για την Ευρώπη
<https://parisis.wordpress.com/2014/07/07/> Πρόσβαση 12 Ιανουαρίου 2019

που προσφέρουν οι τρεις ξεχωριστές αλλά αλληλοσυνδεόμενες πρωτοβουλίες της ΕΕ στον τομέα της άμυνας (Ετήσια Επισκόπηση για την Άμυνα (CARD), η Μόνιμη Διαρθρωμένη Συνεργασία (PESCO) και το μελλοντικό Ευρωπαϊκό Ταμείο Άμυνας (προϋπάρχον σχέδιο OCEAN2020)).

Επιπλέον, το αναθεωρημένο σχέδιο δράσης τονίζει για ακόμη μια φορά τη σημασία της συνεργασίας σε διεθνές επίπεδο, με διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς και τρίτες χώρες (ΟΗΕ-UNCLOS, NATO), για την εφαρμογή του διεθνούς κεκτημένου και για την παρακολούθηση των θαλασσών και την ανταλλαγή πληροφοριών (Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου των Αλιευμάτων EFCA, Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια στην Θάλασσα EMSA, Οργανισμός Ευρωπαϊκής Συνοριοφυλακής και Ακτοφυλακής FRONTEX, υλοποίηση της διαδικασίας του Κοινού Περιβάλλοντος για την θαλάσσια επιτήρηση στην Ευρώπη για την Ανταλλαγή Πληροφοριών CISE με το πρόγραμμα EUCISE2020). Η ευαισθητοποίηση μέσω δράσεων και σεμιναρίων, και η εκπαίδευση και κατάρτιση (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Άμυνας EDA, EFCA, EMSA) περιλαμβάνονται επίσης, και χαρακτηρίζονται καθοριστικής σημασίας.

Σε αντίθεση με το σχέδιο δράσης του 2014, το νέο σχέδιο επικεντρώνεται περισσότερο στη θαλάσσια ασφάλεια στο κομμάτι των τρομοκρατικών, υβριδικών, βιολογικών, χημικών, πυρηνικών απειλών και απειλών του κυβερνοχώρου. Εισάγει νέα μέτρα και συνεργασία, τα οποία επιτρέπουν προσαρμοσμένες απαντήσεις στις προκλήσεις ασφάλειας στις ευρωπαϊκές θαλάσσιες λεκάνες, και σε βασικά σημεία όπως τον Κόλπο της Γουινέας και το Κέρασ της Αφρικής. Τέλος, διασφαλίζεται η προστασία των κρίσιμων ναυτιλιακών υποδομών, όπως λιμένες, πλοία και ενεργειακές εγκαταστάσεις στη θάλασσα.

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΜΥΝΑ

Όπως προείπαμε η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας παρέχει την πλατφόρμα για περαιτέρω ανάπτυξη της θαλάσσιας άμυνας της ΚΠΑΑ και δημιουργεί πεδία για πού είναι προς το συμφέρον της ΚΠΑΑ και της αμυντικής συνεργασίας γενικότερα .

Η στρατηγική παρέχει την ευκαιρία για εφαρμογή του σχεδίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για έρευνα και ανάπτυξη δυνατοτήτων διττού ρόλου . Οι πρωτοβουλίες διττού ρόλου μειώνουν το κόστος και ενισχύουν την πολιτικο-

στρατιωτική διαλειτουργικότητα και βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής αμυντικής βιομηχανίας. Παρέχουν επίσης ευκαιρίες ώστε αμιγώς αμυντικά προγράμματα να λαμβάνουν κοινές πιστώσεις μέσω της European Structural and Investment Funds⁴⁴, COSME⁴⁵ και Horizon 2020⁴⁶. Σημαντικά προγράμματα διττού ρόλου αποτελούν τα κυβερνο-συστήματα, RPAS, συστήματα επιτήρησης και δορυφορικά συστήματα. Για παράδειγμα τα διάφορα συστήματα θαλάσσιας επιτήρησης του κάθε κράτους μέλους και των υπηρεσιών της ΕΕ που είναι τώρα κάτω από το CISE θα μπορούν να ενισχυθούν με μια στρατιωτική δυνατότητα μέσω του δικτύου MARSUR που αναπτύχθηκε από την EDA. Η πληροφοριακή υπηρεσία Marsur-1 της European Maritime Safety Agency (EMSA) που υποστήριξε την επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ έθεσε τις βάσεις για μια τέτοια πολιτικο-στρατιωτική συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών. Ωστόσο θα πρέπει να ξεπεραστούν κάποιες νομικές δυσκολίες για να επιτρέψει να συστηματική ανταλλαγή πολιτικο-στρατιωτικών πληροφοριών.⁴⁷

Οι αρχές του διττού ρόλου μπορούν να εφαρμοσθούν και στις δυνατότητες «pooling and sharing». Για παράδειγμα στα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας, RPAS και ελικόπτερα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε αποστολές πολιτικού χαρακτήρα (όπως φύλαξη συνόρων, αστυνόμευση και έρευνα και διάσωση) και στρατιωτικές αποστολές. Μπορούν να βρίσκονται σε μια κοινή «δεξαμενή» και να χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση. Αυτό μειώνει τους πλεονασμούς, βελτιώνει το λόγο κόστους –οφέλους και καθιστά διαθέσιμες αυτές τις δυνατότητες σε κράτη μέλη που δεν έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν αυτά τα μέσα. Ο διαμοιρασμός δυνατοτήτων και κόστους με άλλους δρώντες μειώνει την πίεση στους αμυντικούς προϋπολογισμούς. Τέτοιες πρωτοβουλίες δεν θα πρέπει να περιοριστούν μόνο μεταξύ των κρατών μελών αλλά να περιλάβουν και υπηρεσίες της ΕΕ όπως η FRONTEX⁴⁸.

⁴⁴ <http://www.eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/esf-brochure>. Πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2019

⁴⁵ COSME: Πρόγραμμα της ΕΕ για την ανταγωνιστικότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (SMEs).

⁴⁶ Horizon 2020: το μείζον ερευνητικό πρόγραμμα της ΕΕ.

⁴⁷ Για περισσότερες πληροφορίες για μια τέτοια πολιτικο-στρατιωτική συνεργασία, βλέπε επίσης M. Drent, C. Homan και D. Zandee ‘Case Study on Maritime Security’, Civil–Military Capacities for European Security, Clingendael Report, Δεκέμβριος 2013.

⁴⁸ Η FRONTEX είναι η υπηρεσία για την διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ και ιδρύθηκε το 2004

Οι προσπάθειες για τη θαλάσσια ασφάλεια τονώνουν την συνεργασία και το συντονισμό μεταξύ των Ευρωπαϊκών και μη αμυντικών δρώντων, όπως έδειξε η Ευρωπαϊκή προσπάθεια κατά της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής. Οι εμπειρίες από αυτή την αποστολή αντικατοπτρίζονται στην Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική Ασφαλείας, η οποία με τη σειρά της παρέχει ευκαιρίες για τη εδραίωση των όποιων ad-hoc διακανονισμών έγιναν κατά τη διάρκεια της αποστολής. Για παράδειγμα, στο πλαίσιο της επιχείρησης έγιναν κάποιοι ευέλικτοι διακανονισμοί για την ανάλυση πληροφοριών μεταξύ της ΕΕ και του ΝΑΤΟ, που τώρα μπορούν να επεκταθούν. Προσπάθειες συντονισμού και ανταλλαγής πληροφοριών από τη ΕΕ επίσης περιλαμβάνουν τον τομέα του εμπορικού ναυτικού και εθνικών επιχειρήσεων των πολεμικών ναυτικών της Κίνας, της Ινδίας, του Ιράν και άλλων μη Ευρωπαϊκών δρώντων. Σε αυτό το πλαίσιο, υπήρχαν μαθήματα περί ανταλλαγής πληροφοριών, θαλάσσιας επιτήρησης και συντονισμού μεταξύ των διαφορετικών δρώντων και φιλικές ανταλλαγές με ξένα ναυτικά. Η διευκόλυνση αυτών των άτυπων διεθνών συνεργατικών πλαισίων και συναλλαγών με τους κύριους δρώντες αποτελεί ευλογία για την αξιοπιστία της ΕΕ ως διεθνής δρών ασφάλειας.

Οι επιχειρήσεις κατά της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής έδωσαν την ευκαιρία στην ΕΕ να δοκιμάσει την ολοκληρωμένη προσέγγιση. Μια βιώσιμη λύση για την πειρατεία απαιτούσε μια ολοκληρωμένη δράση τόσο στη ξηρά όσο και στη θάλασσα. Η ΕΕ ξεκίνησε την Εκπαιδευτική Αποστολή Σομαλία για την εκπαίδευση των Σομαλικών δυνάμεων ασφαλείας και την EUCAP NESTOR, που είχε σαν επίκεντρο τις περιφερειακές θαλάσσιες δυνατότητες. Οι διαταγές της επιχείρησης αναβαθμιστήκαν για να επιτρέψουν και επιχειρήσεις ξηράς. Το στρατηγικό πλαίσιο⁴⁹ για τις επιχειρήσεις έφερε μαζί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους δρώντες της ΚΠΑΑ που έπρεπε να δουλέψουν μαζί σε επιχειρησιακό επίπεδο. Επιπρόσθετα, το Επιχειρησιακό Κέντρο στην Στρατιωτική Επιτροπή της ΕΕ ενεργοποιήθηκε για πρώτη φορά, αν και ad-hoc, για το συντονισμό και την εξεύρεση συνεργασιών για την ΚΠΑΑ στην περιοχή. Η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια στρατηγική ενσωμάτωσε αυτά τα μαθήματα και έδωσε την ευκαιρία να αναδειχτούν αυτά τα θέματα συντονισμού μεταξύ των δρώντων⁵⁰

⁴⁹ A Strategic Framework for the Horn of Africa, 16858/11, 14 Νοε 2011

⁵⁰ EEAS, Annual 2013 CSDP Lessons Report, Μάρτιος 2014, σελ. 12.

Η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική θέλει να ενισχύσει το ρόλο της ΕΕ ως παγκόσμιο δρώντα και πάροχο ασφαλείας, μέσω των προσπαθειών της στην «Ευρωπαϊκή Γειτονιά». Σε αυτή τη «γειτονιά» και στις παρακείμενες περιοχές ο σύνδεσμος μεταξύ της ολοκληρωμένης ασφάλειας στη θάλασσα και στη στεριά έχει κάνει την Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική δεόντως σχετική. Μεγάλοι και αυξανόμενοι αριθμοί πληθυσμών έχουν συγκεντρωθεί στις ακτές της Βόρειας Αφρικής και γύρο από τον Ινδικό Ωκεανό. Με πολλούς ανθρώπους να εξαρτώνται από την αλιεία, το εμπόριο και άλλες οικονομικές δραστηριότητες στη θάλασσα για την επιβίωσή τους, οποιαδήποτε διαταραχή στο θαλάσσιο πεδίο, όπως παράνομη αλιεία, παράνομη διακίνηση και μόλυνση του περιβάλλοντος έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη σταθερότητα της στεριάς και επειδή, τα περισσότερα από αυτά τα κράτη δεν διαθέτουν τα μέσα για τον έλεγχο και την αστυνόμευση των χωρικών υδάτων τους και της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ). Η πολιτικο-στρατιωτική ανάπτυξη δυνατοτήτων ενδυναμώνει τη σταθερότητα των παράκτιων κρατών και κάνει αυτές τις περιοχές λιγότερο πιθανές στο να παράξουν πειρατεία και να αποτελέσουν πηγή ή διαδρομή μεταναστών-όπλων-ναρκωτικών-ανθρώπων προς την Ευρώπη. Η αύξηση δυνατοτήτων μπορεί να περιλαμβάνει εκπαίδευση ακτοφυλακής και αύξηση της τοπικής και περιφερειακής θαλάσσιας επιτήρησης με επέκταση των δραστηριοτήτων με όπως είναι το σύστημα Piracy, Maritime Awareness and Risks (PMAR) του Joint Research Centre και ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας μέσω του Information sharing and Capacity-building (MARSIC) του Critical Maritime Routes Program (CMR) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η εμπλοκή με τα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όχι μόνο αυξάνει την αποτελεσματικότητα και την ολοκληρωμένη προσέγγιση αλλά και κάνει διαθέσιμα τα κοινά κονδύλια για τις δραστηριότητες της ΚΠΑΑ.

Η αυξημένη εμπλοκή της ΕΕ στον Ινδικό Ωκεανό είναι επίσης σχετική με γεωπολιτικούς λόγους. Ένα σημαντικό κομμάτι των μεταφορών ενέργειας και αγαθών από και προς την Ευρώπη περνά από τον Ινδικό, Ωκεανό, ενώ ανταγωνιστικές περιφερειακές δυνάμεις αλλά και ανερχόμενες μεγάλες δυνάμεις όπως το Ιράν, το Πακιστάν, η Κίνα και η Ινδία επιχειρούν στην περιοχή. Η ΕΕ έχει άμεσο ενδιαφέρον στη κυριαρχία των θεμάτων της θαλάσσιας ασφάλειας και άμυνας στη περιοχή του Ινδικού Ωκεανού έτσι ώστε να προληφθούν αρνητικά θέματα ασφάλειας και να μειωθεί η πιθανότητα «ατυχών» εχθρικών ενεργειών.

Η ανταλλαγή πληροφοριών και η αποσαφήνιση των δραστηριοτήτων κατά της πειρατείας γύρω από το Κέρασ της Αφρικής αποδειχτήκαν επιτυχημένα στο να φέρουν κοντά τις ναυτικές δυνάμεις και να ενισχύσουν την εμπιστοσύνη μεταξύ τους. Η ΕΕ θα πρέπει να σκεφτεί την επέκταση τέτοιων δραστηριοτήτων σε ολόκληρο τον Ινδικό (εκμεταλλεζόμενη υφιστάμενα προγράμματα όπως το CMR) και προάγοντας μέτρα οικοδόμησης εμπιστοσύνης, παίρνοντας μαθήματα από τη θάλασσα της Νότιας Κίνας⁵¹.

Η αρχή μπορεί να γίνει με την πρόταση κάποιων όρων συμπεριφοράς σε περίπτωση απρογραμμάτιστων συναντήσεων στη θάλασσα, το οποίο θα παρέχει κάποιους μη επιβαλλόμενους κανόνες έτσι ώστε να αποφεύγονται ανεπιθύμητες αυξήσεις έντασης μεταξύ πολεμικών πλοίων στη θάλασσα. Σε αυτό τον τομέα τα πολεμικά ναυτικά των κρατών της ΕΕ θα μπορούσαν να παίζουν εξαιρετικό ρόλο.

Στο πλαίσιο της ενοποιημένης προσέγγισης στην ασφάλεια και τη διπλωματία, η ΕΕ θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει τα πολεμικά πλοία για υποστήριξη διπλωματικών και εμπορικών σχέσεων με παράκτια κράτη ή παγκόσμιες δυνάμεις⁵². Τέτοιες δραστηριότητες έχουν πραγματοποιηθεί περιστασιακά από ναυτικές δυνάμεις κατά τη διαδρομή προς και από περιοχές επιχειρήσεων. Μελλοντικές επισκέψεις θα πρέπει να υποστηρίζονται από την ΕΕΑΣ και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να υποστηριχθούν οικονομικά με κοινοτικά κονδύλια όπως το Instrument contributing to Stability and Peace (IcSP)⁵³, έτσι ώστε να προαχθεί η εικόνα της ΕΕ ως παγκόσμιος πάροχος ασφάλειας.

Παρ' όλο που η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική δεν παρέχει λεπτομέρειες περί των τοπικών προτεραιοτήτων, η ΕΕ δεν θα εστιάσει στο θέατρο του Ειρηνικού. Αυτό έχει να κάνει με τον γεωγραφικό διαχωρισμό μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης που αναδύθηκε εντός της διατλαντικής τους σχέσης. Αυτό ήταν περισσότερο αποτέλεσμα της έλλειψης προσοχής και

⁵¹ Maritime Confidence-Building Measures in the South China Sea Conference, ASPI Special Report, Σεπ 2013.

⁵² Κράτη όπως η Ινδία, η Βραζιλία, η Ινδονησία οι οποίες έχουν τοπική επιρροή στην κυριαρχία των ωκεανών και με προϋστορία στην προαγωγή σταθερότητας και ελευθερίας στη θάλασσα.

⁵³ Για περισσότερα βλέπε και https://eeas.europa.eu/topics/instrument-contributing-stability-and-peace-icsp_en

μέσων από πλευράς της Ευρώπης να δράσει για την ασφάλεια σε αυτή την περιοχή, παρά μιας συνειδητής στρατηγικής επιλογής. Ενώ η περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού θα είναι ζωτικής σημασίας για τη θαλάσσια ασφάλεια το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα η ΕΕ δεν βρίσκεται σε κατάλληλη θέση να παίξει σημαντικό ρόλο. Η ΕΕ μπορεί να εξασφαλίσει μια θέση σε σχετικά φόρα βασιζόμενη στην οικονομική της ισχύ, με περιορισμένη όμως ναυτική παρουσία στην περιοχή είναι αμφίβολο αν θα αποτελέσει σοβαρό εταίρο στη συζήτηση για τη θαλάσσια ασφάλεια. Μια Ευρωπαϊκή στρατηγική στροφή προς την περιοχή της Ασίας – Ειρηνικού ιδίως με ναυτικές δυνάμεις είναι αμφίβολη για δύο λόγους. Πρώτον, οι προκλήσεις στην άμεση γειτονιά της-ένταση με τη Ρωσία, συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή και αστάθεια στη Βόρεια Αφρική- καθιστούν σχεδόν αδύνατη τη δέσμευση πόρων και προσοχής σε μια τόσο απομακρυσμένη περιοχή, ειδικά όταν τα μέσα των ΗΠΑ στη περιοχή της ΕΕ αναδιατάσσονται στην Ασία και τα Ευρωπαϊκά μέσα θα πρέπει να τα υποκαταστήσουν. Δεύτερον δεν υφίσταται η απαραίτητη υποστήριξη προς την ΕΕ από τα κράτη μέλη. Άλλωστε κάποια κράτη όπως η Γερμανία ανησυχούν στο ενδεχόμενο η Ευρώπη να βρεθεί στο μέσον μια αναμέτρησης μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας. Άλλα όπως η Μεγάλη Βρετανία (και εν όψει του Brexit) αισθάνονται ότι μια ναυτική εμπλοκή στη περιοχή είναι καλύτερο να γίνει με διακρατικές συμφωνίες παρά με μια κοινή υπό την ΕΕ. Εάν η ΕΕ προσβλέπει σε μια σοβαρή εμπλοκή στο σχεδιασμό της Ασιατικής ασφάλειας θα πρέπει να αυξήσει δραματικά τις προσπάθειές της. Με δεδομένο το παρόν επίπεδο εμπλοκής, η καλύτερη μέθοδος ενέργειας είναι να υποστηρίξει μια συνεργατική δόμηση ασφάλειας μέσω διμερών συμφωνιών⁵⁴.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΑΜΥΝΑ

Στα σύνορα της Ευρώπης οι κυριότερες απειλές ασφαλείας είναι η παράνομη μετανάστευση, το λαθρεμπόριο, το οργανωμένο έγκλημα και η τρομοκρατία. Οι ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση δεν περιλαμβάνουν μόνο τη διαχείριση της ασφάλειας στα σύνορα της Ευρώπης αλλά και σταθεροποίηση στο χώρο πέραν αυτών, εκεί που βρίσκεται η ρίζα του προβλήματος. Η ανταπόκριση σε αυτά τα θέματα εμπλέκει και την ΚΠΑΑ και την Area of

⁵⁴ Yeo Lay Hwee, 'The EU's Role in Shaping Asia's Security', <https://www.friendsofeurope.org/insights/the-eus-role-in-shaping-asias-security/>, Πρόσβαση 15 Φεβρουαρίου 2019

Freedom, Security and Justice (AFSJ) – συμπεριλαμβανομένου και της εξωτερικής της διάστασης. Ενσωμάτωση αυτών των πολιτικών θα οδηγήσει σε καλύτερη συνεργασία μεταξύ των δρώντων, των πολιτικών και των δυνατοτήτων. Ωστόσο, το ερώτημα που εγείρεται είναι εάν η αμυντική λειτουργία απορροφάται από τον πολιτικό τομέα και εάν αυτό αποσπά την προσοχή από τις στρατιωτικές αποστολές και τη διακυβερνητική της φύση.

Η πρόσφατη αύξηση της μετανάστευσης στην Ευρώπη από τη Βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή μέσω της Μεσογείου έθεσε επιτακτικό το θέμα της διαχείρισης των θαλασσιών συνόρων. Η Ευρωπαϊκή υπηρεσία διαχείρισης των συνόρων FRONTEX, στην οποία ανατέθηκε η αποστολή της παρακολούθησης και ελέγχου των συνόρων στα εξωτερικά σύνορα έθεσε σε εφαρμογή την επιχείρηση Triton⁵⁵. Η FRONTEX παρέχει επιτήρηση και συντονίζει τις στρατιωτικές δυνάμεις που διατίθενται από τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη αποζημιώνονται για τα λειτουργικά κόστη από το Internal Security Fund, το οποίο θεσπίστηκε για να προάγει την εφαρμογή της εσωτερικής στρατηγικής ασφάλειας και τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων⁵⁶.

Η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική περιέχει την έννοια της ενσωμάτωσης των πολεμικών πλοίων στην προστασία συνόρων. Συγκεκριμένα στη περίπτωση της παράνομης μετανάστευσης τα πολεμικά πλοία θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με σύνεση καθόσον αποτελούν πόλο έλξης λόγω των ευθυνών που έχουν σε καταστάσεις έρευνας και διάσωσης σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες. Αυτή η προσέγγιση συνοριακής ασφάλειας καταστρατηγεί τον Ευρωπαϊκό νομικό κανόνα για τις εξουσίες, τις αρμοδιότητες, τις νομοτεχνικές διαδικασίες και κανόνες στο ποιος κάνει τι πως και πού.

Η σύσφιξη σχέσεων μεταξύ της ΚΠΑΑ και του AFSJ αποτελεί μονόδρομο. Υπάρχουν τρόποι στενότερης πρακτικής συνεργασίας μεταξύ της ΚΠΑΑ και του AFSJ όπως η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της FRONTEX και του Ευρωπαϊκού Intelligence Centre (IntCen) και της EEAS ως μέρος της Eurosur's Common Pre-Frontier Intelligence Picture. Η

⁵⁵ European Commission, 'FRONTEX Joint Operation "Triton": Concerted Efforts to Manage Migration in the Central Mediterranean', MEMO/14/566, 7 Οκτ 2014.

⁵⁶ Regulation (EU) No. 515/2014 16 Απρ 2014 θεσμοθέτηση ως μέρος του Internal Security Fund, του οργάνου για την οικονομική υποστήριξη για τα εξωτερικά σύνορα.

υποστήριξη της ΚΠΑΑ για τη συνοριακή διαχείριση είναι ήδη σε εφαρμογή και η FRONTEX σχεδιάζει εντατικά αποστολές ΚΠΑΑ μέσω του συνδέσμου της στις Βρυξέλες. Ο συντονισμός και η συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της EEAS σε όλες τις φάσεις διαχείρισης κρίσεων είναι σημαντική έτσι ώστε όλες οι βραχυπρόθεσμες ενέργειες της ΚΠΑΑ συνδέονται με τις μακροχρόνιες προσεγγίσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να δημιουργηθούν εντάσεις από αντικρουόμενες πολιτικές και ασαφείς υποθέσεις. Ο συντονισμός μεταξύ στρατιωτικών και πολιτικών στοιχείων στη διατήρηση κρίσεων βρίσκονται κυρίως στις δομές διαχείρισης κρίσεων στην EEAS. Ωστόσο ο συντονισμός διαχείρισης κρίσεων μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της EEAS πάσχει από ασαφείς τομείς εργασίας και επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες⁵⁷.

Ενώ υφίστανται πλεονεκτήματα από τη διασύνδεση της AFSJ και της ΚΠΑΑ, υπάρχει ο κίνδυνος στρατιωτικά μέσα να απορροφηθούν από δραστηριότητες θαλάσσιας ασφάλειας του πολιτικού τομέα, καθιστώντας αυτές μη διαθέσιμες για εθνικές ή / και Νατοϊκές αποστολές. Οι ένοπλες δυνάμεις ήδη πάσχουν από χαμηλή διαθεσιμότητα λόγω των περικοπών στους αμυντικούς προϋπολογισμούς. Υπερβολική δέσμευση στρατιωτικών πόρων για την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος και της παράνομης μετανάστευσης μπορεί να καταστήσει δύσκολη την ενασχόλησή τους με το κύριο έργο της άμυνας. Ενώ είναι δελεαστικό για τις ένοπλες δυνάμεις να αποδείξουν την προστιθέμενη αξία τους με τη συνεισφορά τους σε διαφορετικές αποστολές, μπορεί να οδηγηθούν σε μειωμένη διαθεσιμότητα και ετοιμότητα για εθνικές και Νατοϊκές αποστολές. Τα NATO το βίωσε αυτό με τις μόνιμες ναυτικές της δυνάμεις που χρησιμοποιήθηκαν για την επιχείρηση Ocean Shield αντί για ειδικά για την αποστολή προσφερόμενες δυνάμεις από τα κράτη μέλη μέσω της συλλογής δυνάμεων. Η θαλάσσια συμβολή στις πολιτικές εσωτερικής ασφάλειας θα πρέπει επομένως να στοχεύει στη κατά προτεραιότητα χρήση πολιτικών μέσων και να χρησιμοποιούνται τα στρατιωτικά μέσα μόνο σε περίπτωση που θα προσφέρουν σημαντική προστιθέμενη αξία σε σχέση με τα πολιτικά μέσα. Διαθέσιμες ναυτικές δυνάμεις θα μπορούσαν να προορισθούν γι' αυτό το σκοπό, όμως δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε μια μόνιμη ναυτική δύναμη της Ευρώπης. Ένα σύστημα «τη αιτήση» ναυτικών δυνάμεων για αποστολές

⁵⁷ M. Drent, L. Landman and D. Zandee, The EU as Security Provider, Clingendael Report, Δεκ 2014,

ΚΠΑΑ παρόμοιο με τα «Battlegroups» ίσως να είναι το καταλληλότερο⁵⁸. Επιπρόσθετα λίστες διαθεσιμότητας θα πρέπει να δημιουργηθούν για να εξασφαλισθεί η συμβατότητα με διμερείς υποχρεώσεις και υποχρεώσεις του ΝΑΤΟ.

Η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική και το σχέδιο δράσης ενισχύουν την αυξανόμενη εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον τομέα της άμυνας. Η εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πραγματοποιείται μέσω επιδοτούμενων προγραμμάτων (ESF, COSME και Horizon 2020), ρύθμισης της εσωτερικής αγοράς με χρήση του άρθρου 346 της συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ (TFEU) και της πρακτικής των ωφελημάτων σε αμυντικές αγορές και με την ανάμιξή της σε θεσμοθέτηση τυποποίησης, πιστοποίησης και απαιτήσεων που άπτονται στα συστήματα διττού ρόλου και σε αυτά της άμυνας ή των συστημάτων κυβερνοπολέμου. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έμμεσα ή άμεσα επηρεάζει τη διαλειτουργικότητα και τον τύπο των μέσων που είναι διαθέσιμα στις Ευρωπαϊκές ένοπλες δυνάμεις. Αυτό δεν είναι κατ' ανάγκη κακό διότι η συμβολή του πολιτικού τομέα είναι σημαντική για τη δημιουργία μέσων διττού ρόλου και η πολυεπίπεδη στρατηγική προσέγγιση μπορεί να φέρει αποτελέσματα. Αυτό βέβαια απαιτεί την ενεργή συμμετοχή των δρώντων περί της άμυνας έτσι ώστε να αποφύγουμε τυχόν παραλείψεις ή παρανοήσεις.

⁵⁸ Ένα σύστημα που ήδη εφαρμόζεται στην FRONTEX.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Όπως γνωρίζουμε, η γεωπολιτική είναι η αναλυτική γεωγραφική μέθοδος που ασχολείται με τη μελέτη και την παρατήρηση της κατανομής ισχύος και τον έλεγχο των σφαιρών επιρροής στον πλανήτη. Πρέπει να σημειώσουμε ότι όποιος ελέγχει τις διεθνείς εμπορικές οδούς ελέγχει τη διεθνή οικονομία και επομένως τον ίδιο τον πλανήτη⁵⁹

Ο όρος Θαλάσσια Ισχύς σημαίνει στις διεθνείς σχέσεις έναν σημαντικό πολλαπλασιαστική ισχύος, μέσω του οποίου ένα κράτος αυξάνει τη δύναμή του και την επιρροή του σε διεθνές επίπεδο. Η θαλάσσια ισχύς προσφέρει αυξημένες δυνατότητες επιρροής και από την ίδια της τη φύση, είναι "εξωτερική εμφάνιση και το υπόβαθρο της ναυτικής δύναμης, αποτελώντας το μακρύ χέρι της αμυντικής διπλωματίας. "Δύο παράκτιες χώρες, όσο μακριά και αν βρίσκονται, είναι πάντα δίπλα στη θάλασσα". Το παγκόσμιο σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων χρησιμοποιεί τους ωκεανούς και τις διαλείπουσες θάλασσες προκειμένου να συνδέσει απομονωμένες γεωγραφικές περιοχές, οι οποίες είναι προσβάσιμες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η θαλάσσια μεταφορά εξακολουθεί να είναι ο ταχύτερος και φθηνότερος τρόπος μαζικής επικοινωνίας των αγαθών.

Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο το οποίο χρησιμοποιεί θαλάσσιες διαδρομές για τη μεταφορά εμπορευμάτων κατά 80%. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι περίπου το 80% του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικεί σε απόσταση μικρότερη από 60 χλμ. Το 90% του παγκόσμιου εμπορίου (10.6 δις μετρικούς τόνους το 2017, 16 δις τόνοι το 2030) που μεταφέρονται από τη θάλασσα, με συνολική αύξηση σε σχέση με το 2016 κατά 2,6% ενώ το 95% των συνδέσεων

⁵⁹ I.Th. Mazis, Geopolitics: Theory and Applications, Παπαζήση, Αθήνα 2002

επικοινωνίας οφείλεται σε υποβρύχιες εγκαταστάσεις καλωδίων. Η UNCTAD⁶⁰ προβλέπει ότι το παγκόσμιο εμπόριο που διεξάγεται μέσω της ναυτιλίας θα αυξηθεί κατά 2,8% το 2018, με συνολικό όγκο πωλήσεων να φτάνει τους 10,6 δισεκατομμύρια τόνους. Προβλέπει επίσης ότι μεσοπρόθεσμα ότι ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης θα είναι της τάξεως 3,2% μεταξύ 2017 και 2022.

Η θαλάσσια ασφάλεια είναι μια σχετικά πρόσφατη έκφραση, η οποία έγινε «μόδα» στην τελευταία δεκαετία, ειδικά εντός της ναυτικής κοινωνίας. Η θαλάσσια ασφάλεια είναι μια έννοια που αναφέρεται στην ασφάλεια του θαλάσσιου χώρου ή ένα πακέτο πολιτικών, αρχών, μέτρων και επιχειρήσεων ώστε να ασφαλισθεί ο θαλάσσιος χώρος. Ακαδημαϊκά ο όρος θαλάσσια ασφάλεια ήταν απών από συζητήσεις σχετικά με την ασφάλεια του χώρου μέχρι τις αρχές του 2000. Από το 2002 οι αναφορές στη θαλάσσια ασφάλεια στην ακαδημαϊκή φιλολογία αυξήθηκε εκθετικά. Αυτή η αύξηση οφείλεται σε τρεις παράγοντες:

α. Ως αποτέλεσμα της τρομοκρατικής επίθεσης την 11/9 (συγκεκριμένα την εξαπόλυση αντιτρομοκρατικών επιχειρήσεων από τη θάλασσα,

β. Την πραγματοποίηση τριών εξεχουσών τρομοκρατικών χτυπημάτων εναντίον πλοίων (στο USS COLE το 2001, στο Γαλλικό δεξαμενόπλοιο Limburg το 2002 και στο Φιλιπινέζικο επιβατικό Superferry 14 το 2004), και

γ. Την άνοδο των πειρατικών επιθέσεων στα στενά του Μάλακα από τις αρχές του 2000.

Η αύξηση των πειρατικών επιθέσεων στο Κέρας της Αφρικής μεταξύ του 2007 και του 2012 είχε σαν αποτέλεσμα στη εκδήλωση ακαδημαϊκών αντιπαραθέσεων πέραν των στρατηγικών σπουδών και των σπουδών ασφαλείας με μελετητές από διαφορετικούς τομείς να συζητούν για τη νομική, εγκληματολογική, κοινωνική οικονομική στρατιωτική, οικολογική και ενεργειακή διάσταση της πειρατείας αλλά και της θαλάσσιας ασφάλειας γενικά.

⁶⁰ Η UNCTAD (United Nations Conference Trade And Development) είναι ένα μόνιμο διακυβερνητικό όργανο που ιδρύθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών το 1964. <http://unctad.org/en/Pages/aboutus.aspx> (πρόσβαση 22/1/2019)

Παρ' όλο το ακαδημαϊκό ενδιαφέρον, η γεωπολιτική διάσταση της θαλάσσιας ασφάλειας παραβλέφθηκε από όλους, εκτός ίσως από μερικούς που εστίαζαν όμως στον Ινδικό Ωκεανό. Η γεωπολιτική διάσταση της θαλάσσιας ασφάλειας αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο η γεωγραφία περιορίζει και τροφοδοτεί (έμμεσα ή άμεσα) τις πολιτικές θαλάσσιας ασφάλειας, τους κανονισμούς, τα μέτρα και τις επιχειρήσεις, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη λαμβάνουν υπόψη τους τη γεωγραφία όταν αναπτύσσουν την πολιτική / στρατηγική τους για τη θαλάσσια ασφάλεια.

Η γεωγραφική «μονιμότητα» όπως το μήκος των ακτών ενός κράτους ή η απουσία απευθείας εξόδου προς τη θάλασσα, περιορίζει τη θαλάσσια ισχύ γενικά και την πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας ειδικότερα. Αυτό σε καμιά περίπτωση δεν σημαίνει ότι οι πολιτικές καθορίζονται από τη γεωγραφία, αλλά ότι οι γεωγραφικοί παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μαζί με όλους τους υπόλοιπους.

Η θαλάσσια ασφάλεια έχει να κάνει με (παράνομες και παραβατικές) ανθρώπινες ενέργειες στο θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι τα κράτη επηρεάζονται διαφορετικά από τις απειλές θαλάσσιας ασφάλειας και το οποίο εξαρτάται από την γεωγραφική τους θέση. Για παράδειγμα τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου βρίσκονται επάνω σε έναν από τους κύριους (και συντομότερους) δρόμους των μεταναστευτικών ροών από τη Ασία προς την ΕΕ και ως εκ τούτου υποφέρουν από μια συνεχή ροή από παράνομους μετανάστες τα τελευταία χρόνια. Με άλλα λόγια, ακόμα και αν η Μεγ. Βρετανία, η Γαλλία ή η Γερμανία είναι ο απώτερος προορισμός για τους παράνομους μετανάστες, τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου είναι πιο προσιτά με πλωτά μέσα για προφανείς γεωγραφικούς όρους. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η Ελλάδα να σπαταλά πολύ περισσότερους πόρους από κάθε άλλη χώρα της ΕΕ και το οποίο εξηγεί την αίτηση από πλευράς της Ελλάδας για βοήθεια προς την ΕΕ για την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης, με αποτέλεσμα την εκκίνηση της FRONTEX το Νοέμβριο του 20014. Αυτό το παράδειγμα απεικονίζει το γεγονός ότι απλές γεωγραφικές πραγματικότητες έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις πολιτικές θαλάσσιας ασφάλειας των κρατών, ιδίως σε ότι έχει να κάνει με τις ανθρώπινες δραστηριότητες στη θάλασσα.

Η ίδια λογική ισχύει και άλλους τύπους παράνομων ροών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Για παράδειγμα, η παράνομη διακίνηση ναρκωτικών έχει άμεσο αντίκτυπο σε

χώρες που βρίσκονται επάνω στις κύριες οδούς διακίνησης , όπως η Ισπανία μέσω των στενών του Γιβραλτάρ ή σε χώρες που το μέγεθος των ακτών κάνει την αστυνόμευση δύσκολη λόγω της αρνητικής αναλογίας μεταξύ του μήκους της ακτής προς φύλαξη και τις διατιθέμενες δυνάμεις Ναυτικού/ Ακτοφυλακής. Αυτό συμβαίνει είτε σε μικρές χώρες όπως για παράδειγμα η Ελλάδα με περιορισμένους πόρους και μεγάλη ακτογραμμή, είτε σε μεγάλες χώρες όπως οι ΗΠΑ, που παρ' όλους τους διαθέσιμους πόρους της ακτοφυλακής της το μήκος των ακτών και ο όγκος του παράνομου εμπορίου ναρκωτικών καθιστά απαγορευτική την αυστηρή αστυνόμευση.

Η κρατική ενασχόληση με τη θαλάσσια ασφάλεια εξαρτάται επίσης και από μη γεωγραφικούς παράγοντες όπως η ικανότητα της κυβέρνησης και η θέληση ή μη να αντιμετωπίσει τις θαλάσσιες απειλές. Για παράδειγμα η Σομαλία δεν ήταν σε θέση να αντιμετωπίσει τις παράνομες δραστηριότητες στον εθνικό θαλάσσιο χώρο της, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη ξένων ναυτικών δυνάμεων για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων. Είναι επίσης υπό συζήτηση ότι οι δυνάμεις της ακτοφυλακής της Τουρκίας παρουσιάζονται απρόθυμες να αντιμετωπίσουν τις μεταναστευτικές ροές και μερικές φορές συνεργάζονται με τους παράνομους διακινητές.

Εξαιτίας της παγκόσμιας φύσης του θαλάσσιου χώρου και του διεθνικού χαρακτήρα των περισσότερων θαλάσσιων απειλών (παράνομη μετανάστευση, ναρκωτικά, πειρατεία κλπ) χώρες που δεν επηρεάζονται άμεσα από τις θαλάσσιες απειλές αποφασίζουν να συμμετάσχουν σε αποστολές αστυνόμευσης, αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι τελικά θα επηρεαστούν από αυτές. Για παράδειγμα η ΕΕ ίδρυσε την FRONTEX για να αντιμετωπίσει την παράνομη μετανάστευση και οργανώνει τις κρατικές προσπάθειες σε αυτό τον τομέα, βασιζόμενη στην αρχή ότι σε όλα τα κράτη μέλη θα υπάρξει αντίκτυπος από τις επιπτώσεις της παράνομης μετανάστευσης, ανεξαρτήτως της γεωγραφικής τους θέσης. (Οι Επιχειρήσεις κατά της παράνομης μετανάστευσης αντιστοιχούν στο μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού και δραστηριοτήτων της FONTEX). Στο πλαίσιο της FRONTEX χώρες της Βόρειας Ευρώπης όπως η Δανία, η Ισλανδία, η Φινλανδία, η Λετονία αλλά και περικλειστα κράτη όπως το Λουξεμβούργο, η Αυστρία, ακόμα και η Ελβετία συνέβαλαν σε επιχειρήσεις κατά της παράνομης μετανάστευσης στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Αυτό δεικνύει ότι τα κράτη περιλαμβάνουν απομακρυσμένες

θαλάσσιες περιοχές στην περιοχή ασφαλείας τους, γιατί διεθνείς απειλές πρέπει να προλαμβάνονται εκτός των εξωτερικών συνόρων. Ο θαλάσσιος έλεγχος σε απομακρυσμένες περιοχές είναι στρατηγικής σημασίας. Αντιπροσωπεύει ένα μέσο αύξησης της ζώνης ελέγχου και δυνατοτήτων πέραν των εξωτερικών συνόρων ενός κράτους, και το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ως μια μεταμοντέρνα αύξηση εδάφους. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι θαλάσσια κατοχή υπονοεί το δικαίωμα αλλά και το καθήκον της διατήρησης ναυτικής παρουσίας το οποίο κυρίως επιβεβαιώνει την κυριαρχία. Παρ 'ότι υπερπόντιες βάσεις και προ-τοποθετημένες δυνάμεις συμβάλουν στην επίδειξη δύναμης και στη ναυτική διπλωματία.

Οι θαλάσσιες απειλές ασφάλειας χρησιμοποιούνται σε γεωπολιτικές συζητήσεις σαν επιχείρημα –δικαιολογία (μεταξύ άλλων) για να δικαιολογηθεί η προβολή ασφαλείας κάποιου πέρα από τα εξωτερικά σύνορά του. Με άλλα λόγια οι διχοτομικές γεωγραφικές απεικονίσεις του τύπου «ασφαλείς/μέσα» εναντίον «μη ασφαλείς/έξω» εμπεριέχουν και θαλάσσιο στοιχείο. Για παράδειγμα οι θάλασσες που περικλείουν την Ευρώπη παρουσιάζονται ως λεωφόροι απειλών, που με τη σειρά τους δικαιολογούν δραστηριότητες προβολής ισχύος στην περιφέρεια της Ευρώπης. Ασφαρίζοντας την ελευθερία των θαλασσών και αστυνομεύοντας τα «παγκόσμια κοινά) δικαιολογεί την επιβολή κανόνων και νόμων, αλλά και την παρουσία ναυτικών και λιμενικών δυνάμεων πέραν των εξωτερικών ορίων των χωρικών υδάτων. Με άλλα λόγια η θαλάσσια ασφάλεια έχει γεωπολιτική διάσταση. Ο έλεγχος απομακρυσμένων θαλάσσιων περιοχών, παρουσιάζεται ως ζωτικής σημασίας ώστε να εξασφαλισθεί η ασφάλεια της στεριάς. Αυτή η κατασκευή των απειλών στις γεωγραφικές γραμμές και οι πρακτικές συνέπειές τους με όρους ισχύος και προβολής δύναμης ενισχύεται από το γεγονός ότι τα όρια μεταξύ της ανάπτυξης ναυτικών δυνάμεων και επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας είναι θολά. Γεγονός που απεικονίζεται με τις αντι-τρομοκρατικές και αντι-πειρατικές επιχειρήσεις στο Κέρασ της Αφρικής με την ανάπτυξη ναυτικών δυνάμεων με πολεμική σύνθεση. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη πολεμικών πλοίων αντί περιπολικών οφείλεται σε γεωγραφικά στοιχεία: Οι δυνάμεις που στάλθηκαν από τις ΗΠΑ, την ΕΕ κ.α. έπρεπε να είναι ικανές να επιχειρούν για μια μεγάλη περίοδο μακριά από τις βάσεις τους, χαρακτηριστικό που δεν διαθέτουν τα περισσότερα πλωτά μέσα της ακτοφυλακής. Όπως

θα αναφερθεί παρακάτω η γεωπολιτική διάσταση της θαλάσσιας ασφάλειας αντικατοπτρίζεται στις στρατηγικές θαλάσσιας ασφάλειας.

Η θαλάσσια ασφάλεια είναι εγγενώς γεωπολιτική από τη στιγμή που αφορά την προβολή ισχύος πέρα από τα εξωτερικά σύνορα εντός του παγκόσμιου θαλασσίου χώρου. Γεωγραφικοί και γεωπολιτικοί παράγοντες καθορίζουν τους κρατικούς και Ευρωπαϊκούς αντικειμενικούς σκοπούς της θαλάσσιας ασφάλειας, παρ' όλο που οι γεωπολιτικοί παράγοντες παραμένουν σιωπηροί. Το γεγονός ότι και τα 27 κράτη μέλη επικύρωσαν την Ευρωπαϊκή Θαλάσσια στρατηγική επιτρέπει μερικές γενικεύσεις πέραν της καθαρά Ευρωπαϊκής δυναμικής. Η γεωγραφία έχει αντίκτυπο όχι μόνο στο τι είναι εφικτό για την ελευθερία και την καλή διακυβέρνηση στη θάλασσα αλλά και στο γεγονός ότι η ΕΕ προσπαθεί να αναπτύξει γεωπολιτικές φιλοδοξίες, βασιζόμενη στο γεγονός ότι διασφαλίζοντας τους κοντινούς αλλά και τους μακρινούς θαλάσσιους χώρους θα διασφαλισθεί και η ασφάλεια του χερσαίου χώρου. Επιπλέον, συμβάλλοντας στην παγκόσμια ναυτική κυριαρχία συγκαλύπτει ρεαλιστικές πολιτικές στη μορφή της δικαιολογημένης παρουσίας ναυτικής ισχύος πέραν των συνόρων.

Είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσουμε ότι οι διαφορές μεταξύ της Ευρωπαϊκής θαλάσσιας στρατηγικής και αυτή της Μεγάλης Βρετανίας⁶¹ οι διαφορές είναι ελάχιστες παρά το γεγονός ότι αποτελούν διαφορετικούς διεθνείς παίκτες. Αναφορές σε γεωπολιτικές εκτιμήσεις είναι απούσες και στις δύο στρατηγικές παρ' ότι οι πολιτικοί στόχοι είναι εμμέσως και αμέσως επηρεασμένοι από γεωπολιτικές εκτιμήσεις. Αυτό καταδεικνύει ότι παρά την παράξενη διαδικασία λήψης απόφασης που συχνά μειώνει την εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφαλείας στον μικρότερο κοινό παρονομαστή μεταξύ των κρατών μελών, οι γεωπολιτικές εκτιμήσεις λήφθηκαν υπόψη από την ΕΕ. Αυτό μπορεί να είναι ένδειξη ότι τα κράτη μέλη ενσωμάτωσαν επιτυχώς τις στρατηγικές ασφαλείας τους στην ΕΕ.

⁶¹ Βλέπε επόμενο Κεφάλαιο 3

Στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής θαλάσσιας στρατηγικής μπορεί να αναγνωρίσει κανείς την παγκόσμια προοπτική της ΕΕ και να πλαισιώσει τους αντικειμενικούς στόχους στη θαλάσσια ασφάλεια στο ευρύτερο ρόλο και τη θέση της ΕΕ ως παγκόσμιος παίκτης.

Το γεγονός ότι η γεωπολιτική είναι σιωπηρά αναγνωρισμένη αλλά επηρεάζει τις πολιτικές και τους στόχους των κρατών και της ΕΕ δείχνει ότι η γεωπολιτική διάσταση της θαλάσσιας ασφάλειας υπάρχει και είναι σημαντική. Ανάμεσα στο Δυτικό φιλελεύθερο δημοκρατικό κόσμο υπάρχει η τάση του αρνητισμού στη χρήση γεωπολιτικών παραγόντων σε ότι έχει να κάνει με την διαδικασία λήψης απόφασης για την εξωτερική πολιτική και την θαλάσσια ασφάλεια. Αυτό εξηγείται γιατί έχουν να λογοδοτήσουν σε ένα κοινό που περιμένει φιλελεύθερες δικαιολογίες για την προβολή ισχύος στο θαλάσσιο χώρο (πχ συμβολή στην ασφάλεια του κοινού καλού) παρά ρεαλιστικά επιχειρήματα (πχ την ανάγκη ελέγχου του θαλάσσιου χώρου πέρα από τα σύνορά μας).

Ο θαλάσσιος χώρος είναι ένα μέρος όπου ο άνθρωπος ενεργεί είτε για να εκτελέσει παράνομες, αποδιοργανωτικές και καταστροφικές ενέργειες είτε για να αστυνομεύσει και να ασφαλίσει το θαλάσσιο χώρο με σκοπό να καταπολεμήσει τους παράνομους παίκτες. Η θαλάσσια ασφάλεια αναφέρετε σε γεωγραφικό χώρο που έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά από τον χερσαίο. Η τοποθεσία των απειλών επιδρά στο στην ασφάλεια κρατικών ή μη δρώντων. Στη πράξη, τα κρατικά συμφέροντα της θαλάσσιας ασφάλειας καταλήγουν στην προβολή ισχύος πέραν των συνόρων τους. Έτσι οι ζώνες ενδιαφέροντος εκτείνονται πέραν των νομικών ζωνών του κράτους. Με δεδομένα ασφαλείας αυτές οι θαλάσσιες ζώνες παρουσιάζονται σαν ζωτικές και δικαιολογούν την προβολή ισχύος.

Πέραν των τεχνικών, επιχειρησιακών, οικονομικών, στρατιωτικών και πολιτιστικών στοιχείων, υπάρχει η γεωπολιτική διάσταση της θαλάσσιας ασφάλειας η οποία βέβαια ακόμα παραμένει αφανής στα αφηγήματα των πολιτικών. Όταν τα κράτη και οι διεθνής οργανισμοί τονίζουν την ανάγκη ή το καθήκον «να διασφαλίσουν την ελευθερία των θαλασσών», να «αστυνομεύσουν τα παγκόσμια κοινά», ή να «προασπίσουν την καλή διακυβέρνηση της θάλασσας», υπάρχουν γεωπολιτικές δυνάμεις και παράγοντες που «παίζουν» και όχι μόνο καλοήθειες προθέσεις.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Στο πεδίο της στρατηγικής των μεγάλων δυνάμεων, η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου είχε πάντα ένα ξεχωριστό γεωπολιτικό ενδιαφέρον. Κάθε εποχή που διανύθηκε έχει τις ιδιαιτερότητές της, παρόλα αυτά, η κατανομή ισχύος ήταν αυτή που καθόριζε την δυναμική της κάθε περιόδου αποβλέποντας πάντα στις υλικές επιδιώξεις των κρατών της περιοχής, τη δράση μη-κρατικών δρώντων –οι οποίοι έχουν κι αυτοί έχουν σαφή παρουσία και δράση με την πάροδο των αιώνων, σε διαφορετική ένταση και μορφή κάθε φορά. Η κατάσταση ισορροπίας ή/και ανισορροπίας ισχύος που επικρατεί ανάμεσα στα κράτη της περιοχής ήταν αυτή που καθόριζε και την πολιτική ασφαλείας.

Η Αν. Μεσόγειος είναι μια από τις πιο σημαντικές αν όχι η σημαντικότερη θαλάσσια περιοχή στην οποία εστιάζεται το ενδιαφέρον της ΕΕ. Η γεωγραφική της θέση, αποτελεί το σημείο τομής των τριών ηπείρων καθώς περιλαμβάνει δύο εκ των τριών πυλών της Μεσογείου (Στενά των Δαρδανελίων και Διώρυγα του Σουέζ), Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αποτελεί μια από τις θαλάσσιες περιοχές με την μεγαλύτερη ναυτιλιακή κίνηση στο δρόμο του εμπορίου. Μέσω της Ανατολικής Μεσογείου διέρχεται περί το 15% του δια θαλάσσης παγκόσμιου εμπορίου⁶². Σημαίνουσα αξία έχει επίσης η πρόσφατη ανακάλυψη ενεργειακών αποθεμάτων τόσο σε φυσικό αέριο όσο και σε πετρέλαιο, τα οποία προβλέπεται στο ορατό μέλλον να καλύψουν μέρος των ενεργειακών αναγκών της ΕΕ, χωρίς ακόμα να έχουν υπολογισθεί τα ενεργειακά αποθέματα νότια της Κρήτης, καθιστώντας την περιοχή σημαντική πηγή ενέργειας για την ΕΕ, ενώ ήδη και αναλόγως των αποτελεσμάτων των ερευνών προγραμματίζεται να διέλθουν αγωγοί μεταφοράς ενεργειακών πόρων. Στην Αν. Μεσόγειο δραστηριοποιείται το 25% του αλιευτικού στόλου των κρατών μελών της ΕΕ⁶³ και ως τούτου προέρχεται μεγάλο μέρος αλιευμάτων. Τέλος η οικονομική της αξία ενισχύεται καθόσον αποτελώντας πόλο έλξης εκατομμυρίων τουριστών, προκαλεί τεράστια δραστηριότητα στο θαλάσσιο πεδίο (κρουαζιερόπλοια,

⁶² Maritime transport statistics - short sea shipping of goods http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods (πρόσβαση 12-2-2019)

⁶³ Κοινή αλιευτική πολιτική (ΚΑΠ) Διαχείριση της αλιείας της ΕΕ https://ec.europa.eu/fisheries/cfp_el (πρόσβαση 12-2-2019)

σκάφη αναψυχής, σκάφη επιβατικών μεταφορών), ενισχύοντας σημαντικά το ΑΕΠ των κρατών της περιοχής⁶⁴.

⁶⁴ Tourism in the Mediterranean <https://www.mgi.online/content/2017-/8/4/tourism-in-the-mediterranean> (12-2-2019)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΡΩΝΤΩΝ

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ

Η Θαλάσσια Στρατηγική της Μεγάλης Βρετανίας (National Strategy for Maritime Security (NSMS)) τονίζει ότι η Μεγάλη Βρετανία είναι ένα Νησιωτικό Εμπορικό Έθνος με υπερπόντιες περιοχές και παγκόσμια συμφέροντα. Συνεπώς η θαλάσσια ασφάλεια είναι πολύ σημαντική για τη Μεγάλη Βρετανία.

Τόσο σε οικονομικούς όρους όσο και με όρους εθνικής ασφάλειας: Η προστασία της αλιείας στα χωρικά ύδατα και στην ΑΟΖ της Μεγάλης Βρετανίας και των υπερπόντιων περιοχών, η ασφάλεια των θαλασσιών οδών, η ενεργειακή ασφάλεια και η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου ναρκωτικών αποτελούν ζωτικά συμφέροντα. Μερικές περιοχές περιγράφονται ως αγκάθια στη θαλάσσια ασφάλεια και σημεία ενδιαφέροντος για την ασφάλεια της Μεγάλης Βρετανίας: η Αρκτική, η Νότια και Ανατολική Κινεζική θάλασσα, το Κέρας της Αφρικής, ο Κόλπος της Γουινέας και η Καραϊβική. Η Θαλάσσια Στρατηγική της Μεγάλης Βρετανίας ξεκάθαρα αναγνωρίζει την πολιτική θέληση της Μεγάλης Βρετανίας και τις δυνατότητές της να προστατεύσει τα Βρετανικά συμφέροντα θαλάσσιας ασφάλειας όπου απαιτηθεί, με άλλα λόγια χωρίς γεωγραφικό περιορισμό.

«Αναπτύσσουμε τα πλοία του Βασιλικού Ναυτικού ανεξάρτητα ή ως μέρος μιας πολυεθνικής δύναμης για να διατηρήσουν ανοιχτές τις ζωτικές θαλάσσιες οδούς και να εξασφαλίσουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένου της προκεχωρημένης παρουσίας στον Ατλαντικό, στον Ινδικό και στον Περσικό Κόλπο. Επίσης αναπτύσσουμε πλοία ειδικών αποστολών και δυνατοτήτων σε σημεία κλειδιά έτσι ώστε να καταλάβουμε και να επηρεάσουμε αυτές τις περιοχές και αν απαιτηθεί να αναλάβουμε δράση με σκοπό την πρόληψη και την αντίδραση.»⁶⁵

⁶⁵ The UK National Strategy for Maritime Security, May 2014

Ακολουθώντας την παραδοσιακή Βρετανική προσέγγιση στη θαλάσσια ισχύ ως υποκινητής της οικονομίας και της ασφάλειας, η Θαλάσσια Στρατηγική της Μεγάλης Βρετανίας επισημαίνει το γεγονός ότι η ανοιχτή θάλασσα αποτελεί μέρος «των παγκόσμιων κοινών», το οποίο υπονοεί την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και μιας κοινής ευθύνης για τη διατήρηση της ασφάλειας. Προηγμένα ναυτικά κράτη όπως η Μεγάλη Βρετανία πρέπει να αναλάβουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην αστυνόμευση και στην ασφάλεια των «των παγκόσμιων κοινών» όπως επίσης και τη ανάπτυξη ναυτικών δυνατοτήτων, αφού «η προαγωγή ενός διεθνούς ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος [...] θα είναι επωφελές για όλα τα έθνη». Η Θαλάσσια Στρατηγική της Μεγάλης Βρετανίας έχει επομένως μια καθαρή γεωστρατηγική διάσταση και διάσταση γεωασφάλειας, αφού νομιμοποιεί και προτρέπει τις Βρετανικές δυνάμεις να επιχειρούν πέραν των χωρικών υδάτων: «εντός και πέραν των Βρετανικών χωρικών υδάτων», δηλαδή «σε όλο το θαλάσσιο χώρο» και «σε παγκόσμια κλίμακα» έτσι ώστε να συμβάλει στη θαλάσσια ασφάλεια γενικά και να εκπληρώσει τα Βρετανικά εθνικά συμφέροντα ειδικότερα.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία μετατόπιση της στρατηγικής της Κίνας από τον χερσαίο προς το θαλάσσιο χώρο γεγονός που δείχνει ότι μία αλλαγή στην στρατηγική της και γενικότερα του γεωπολιτικού της ρόλου. Σύμφωνα με τους αναλυτές αλλά και με τις ενέργειες που έχει κάνει μέχρι σήμερα μας οδηγεί στο γεγονός ότι ο στόχος της είναι να καταστεί περιφερειακή δύναμη και, παράλληλα, να είναι σε θέση να προβάλει την ισχύ της σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρατηρείται μία σημαντική αύξηση της παρουσίας της σε παγκόσμιο επίπεδο και συγκεκριμένα στη Μεσόγειο, στον Ινδικό Ωκεανό στο Βερίγγειο πορθμό, στην Αρκτική και στη Νότια και Ανατολική Σινική θάλασσα. Στις 3 Οκτώβρη 2013, ο Πρόεδρος της Κίνας, Xi Jinping, πρότεινε τη δημιουργία ενός σύγχρονου θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού (MSR), με σκοπό την προώθηση της θαλάσσιας συνεργασίας με τις χώρες της ASEAN, με στόχο την κοινή ανάπτυξη και ευημερία στην 21η σύνοδο κορυφής του APEC στην Ινδονησία για πρώτη φορά. **“Ο Θαλάσσιος Δρόμος του Μεταξιού του 21ου αιώνα”** (21st Century Maritime Silk Road), θα ενώνει την Κίνα με την Ινδία, την Ανατολική Αφρική, τη Μέση Ανατολή και τη Μεσόγειο, μέσω του Δυτικού Ειρηνικού και του Ινδικού Ωκεανού. Σε περίπτωση επιτυχίας του φιλόδοξου αυτού προγράμματος, θα μετατραπεί η Κίνα σε μια

βασική οικονομική και διπλωματική δύναμη στην περιοχή της Ευρασίας, αναμένοντας να δημιουργήσει μια τεράστια ζώνη ελεύθερων συναλλαγών – της οποίας ο πληθυσμός θα ξεπερνά τα 3 δισεκατομμύρια ανθρώπους, και θα αντιπροσωπεύει τη μεγαλύτερη αγορά στον κόσμο⁶⁶.

Εάν πετύχει το φιλόδοξο αυτό πρόγραμμα, θα μετατρέψει την Κίνα σε μια βασική οικονομική και διπλωματική δύναμη στην περιοχή της Ευρασίας, αναμένοντας να δημιουργήσει μια τεράστια ζώνη ελεύθερων συναλλαγών – της οποίας ο πληθυσμός θα ξεπερνά τα 3 δισεκατομμύρια ανθρώπους, και θα αντιπροσωπεύει τη μεγαλύτερη αγορά στον κόσμο.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το One Belt One Road (OBOR) είναι η οικονομική μορφή της κινεζικής γεωπολιτικής. Μετατρέπει την Κίνα από περιφερειακό σε παγκόσμιο κέντρο ισχύος. Η “στροφή” προς τη Δύση και την Ευρώπη είναι η κινεζική απάντηση στην στρατηγική “στροφή” των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ασία και την προτεινόμενη εμπορική Συμφωνία των κρατών του Ειρηνικού. Η Κίνα, στα πλαίσια της πρωτοβουλίας του δρόμου του μεταξιού και της στρατηγικής «Προς τη Δύση», έχει στόχο τη σύνδεση της δυτικής πλευράς της με τη Μεσόγειο⁶⁷. Ο Ινδικός Ωκεανός ήταν πάντα ένας στρατηγικός θαλάσσιος διάδρομος για το εμπόριο μεταξύ της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής από τη μία πλευρά, και των ασιατικών χωρών από την άλλη. Στην πραγματικότητα, η Κίνα δεν μπορεί να εξασφαλίσει την κυριαρχία της στην Θάλασσα της Νότιας Κίνας, χωρίς να διευρύνει την παρουσία της στον Ινδικό Ωκεανό. Για έναν απλό λόγο. Ένας αποκλεισμός του Πορθμού της Μάλακα από τις ΗΠΑ και τους συμμάχους της θα διακόψει την προμήθεια πετρελαίου στην Κίνα από τη Μέση Ανατολή και από τη "Δεύτερη Ήπειρο" της, την Αφρική. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Κίνα αναβαθμίζει τα μεγάλα λιμάνια της Σρι Λάνκα και εργάζεται πυρετωδώς με το Πακιστάν

⁶⁶ Η γεωπολιτική επέλαση της Κίνας <https://analyst.gr/2018/01/23/i-geopolitiki-epelasi-tis-kinas/>
Πρόσβαση 3-3-2019

⁶⁷ Dhara P. Shah, Taylor Francis On Line , June 2017,China's Maritime Security Strategy: An Assessment Of The White Paper On Asia-Pacific Security Cooperation
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09733159.2017.1317122?tab=permissions&scroll=top>
Πρόσβαση 5-3-2019

για να οικοδομήσουν μια εναλλακτική διαδρομή προς τη Μέση Ανατολή και την Αφρική –τον Οικονομικό Διάδρομο Κίνας-Πακιστάν (CPEC)⁶⁸.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΗΠΑ

Το Μάρτιο του 2015, οι Ηνωμένες Πολιτείες δημοσίευσαν ένα νέο έγγραφο στρατηγικής για τη θαλάσσια ασφάλεια «A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower» (Strategy-2015). Αντικαθιστά εκείνο του ίδιου τίτλου που δημοσιεύτηκε πριν από οκτώ χρόνια τον Οκτώβριο του 2007 (Strategy-2007). Πρόκειται για την πρώτη ναυτική στρατηγική που κυκλοφόρησε μετά την ανακοίνωση των Ηνωμένων Πολιτειών για το 2011 στην «Αύξηση της ισορροπίας στην Ασία» και έρχεται εν μέσω σημαντικών εξελίξεων με σημαντικές γεωπολιτικές επιπτώσεις και συνέπειες στην ασφάλεια. Με μία αναδρομή στο παρελθόν βλέπουμε ότι οι ΗΠΑ στην αντίστοιχη στρατηγική του 2007 ενσωματώνει μέσα της την στρατηγική του Ναυτικού, των Πεζοναυτών και της Ακτοφυλακής. Η νέα στρατηγική διατηρεί αυτό το χαρακτηριστικό, δεδομένου ότι το θαλάσσιο περιβάλλον είναι ουσιαστικά «κοινό» και επομένως κάθε στρατηγική που σχετίζεται με την θαλάσσια ασφάλεια δεν μπορεί παρά να είναι μια ενιαία υπηρεσία. Η νέα στρατηγική προχωρά σε μια σαφή εστίαση στην περιοχή της Ασίας Ινδικού Ειρηνικού⁶⁹. Ενώ οι Αμερικανοί αξιωματούχοι χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο αυτή τη φράση, στο έγγραφο στρατηγικής του 2015 παρουσιάζεται σαν πρώτη επίσημη διατύπωση . Το συμπέρασμα είναι ότι κάνει σαφή την παρουσία των ΗΠΑ στην εν λόγω περιοχή προκειμένου να αντιμετωπίσουν την αναδυόμενη οικονομία της Ασίας (Κίνα) να έχουν λόγο στην θαλάσσια ασφάλεια αλλά ταυτόχρονα και να βρίσκονται παρόντες σε κάθε γεωπολιτική και γεωστρατηγική αλλαγή. Απεικονίζει το πνεύμα της πολιτικής των ΗΠΑ για την «εξισορρόπηση» όσον αφορά την ναυτική δυναμική της Κίνας, τόσο ως ευκαιρία όσο και ως πρόκληση. Επιδιώκει να μετριάσει την οικονομική επεκτατική στάση του

⁶⁸ Π. Μουρδουκατάς, Η Ινδία τρέχει να προλάβει την Κίνα που οικειοποιείται... τις θάλασσες <http://www.capital.gr/forbes/3228671/i-india-trexei-na-prolabei-tin-kina-pou-oikeiopoieitai-tis-thalasses> Πρόσβαση 5-3-2019

⁶⁹ US ASIA-PACIFIC Maritime Security Strategy https://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF (Πρόσβαση 5-3-2019)

Πεκίνου και να αποτρέψει τη πολιτικοστρατιωτική του βεβαιότητα μέσω της πολύπλευρης δέσμευσης.

Από τα μέσα του 20ού αιώνα, όταν οι ΗΠΑ αύξησαν την επιρροή τους παγκοσμίως και αναγνωρίστηκαν ως υπερδύναμη με την ικανότητα να επηρεάζουν τα γεγονότα σε όλο τον κόσμο, η απρόσκοπτη στρατηγική πρόσβαση στα παγκόσμια κοινά και η ελευθερία επιχειρησιακού ελιγμού αποτελούν τους ακρογωνιαίους λίθους της στρατιωτικής στρατηγικής τους. Ενώ η παλιά στρατηγική αναγνώρισε την επιχειρησιακή σημασία της κυριαρχίας των χώρων, το κυβερνοχώρο και το ηλεκτρομαγνητικό φάσμα (EM) - ως ένα αναπόσπαστο τμήμα του ελέγχου της θάλασσας, για παράδειγμα - σχεδίαζε στρατηγική πρόσβαση σε μεγάλο βαθμό στο γεω-χωρικό πλαίσιο, θάλασσα, ξηρά και αέρα, η νέα στρατηγική προχωρά πέρα από αυτό για να επιδιώξει την πρόσβαση και την ελευθερία δράσης σε οποιονδήποτε τομέα - τη θάλασσα, τον αέρα, τη γη, το διάστημα και τον κυβερνοχώρο, καθώς και στο φάσμα EM. Η Στρατηγική-2007 έδωσε μεγάλη έμφαση στη μελλοντική παρουσία τους στο θαλάσσιο περιβάλλον ως ουσιαστικής σημασίας για μια μεγάλη δύναμη όπως οι ΗΠΑ που επιδιώκει, μεταξύ άλλων, να διαμορφώσει τις εξελίξεις στους τομείς ενδιαφέροντος της, επιδιώκοντας να είναι καλύτερα προετοιμασμένη στο να ανταποκριθεί σε αντίξοες απρόβλεπτες καταστάσεις και να αποτρέψει τους αντιπάλους της σε οτιδήποτε και από οποιονδήποτε απειλήσει τα συμφέροντα της. Επιπλέον η στρατηγική εξηγεί επίσης τον τρόπο με τον οποίο οι ΗΠΑ σκοπεύουν να το επιτύχουν πιο αποτελεσματικά, τόσο από λειτουργικής όσο και από δημοσιονομικής άποψης. Προσθέτει ότι η μελλοντική ναυτική παρουσία θα επιτρέψει μια γρήγορη και απρόσκοπτη πρόσβαση στις στρατιωτικές δυνάμεις των ΗΠΑ, εάν και όταν το ζητήσει η περίπτωση.

Εν ολίγοις, η νέα στρατηγική του 2015 δεν είναι μόνο μια βελτίωση σε σχέση με τη προηγούμενη στρατηγική του 2007, αλλά αποτελεί επίσης έναν οδηγό για τις άλλες υπάρχουσες και αναδυόμενες μεγάλες δυνάμεις που μιμούνται για λόγους διαφάνειας στις στρατιωτικές έννοιες και στην ανάπτυξη ικανοτήτων. Η διαφάνεια αυτή είναι απαραίτητη μεταξύ των ναυτιλιακών στρατιωτικών δυνάμεων που λειτουργούν στο διεθνές μέσο και

ιδιαίτερα εκείνων που ανήκουν στην περιοχή Ινδο-Ασίας-Ειρηνικού, η οποία γίνεται όλο και πιο ασταθής, όπως δείχνουν οι πρόσφατες εξελίξεις⁷⁰.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η Ελλάδα βρίσκεται γεωγραφικά σε ένα κομβικό σημείο στρατηγικής σημασίας καθώς περνάει από την θαλάσσια επικράτεια της δύο από τα τρία στρατηγικά κομβικά σημεία για την διεθνή ναυτιλία τις θαλάσσιες μεταφορές καθώς και την ενεργειακή ασφάλεια και αυτά δεν είναι άλλα από την διώρυγα του Σουέζ και τα στενά του Ελλησπόντου. Το ερώτημα που γεννάται λοιπόν είναι αν υφίσταται δυνατότητα να απομονωθεί το Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος από αυτό περιβάλλον το οποίο έχει χαρακτηριστικά παγκοσμιοποίησης.

Τα τελευταία χρόνια οι χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου δέχονται σε σχεδόν καθημερινή βάση εισβολή παράνομα εισερχομένων προσώπων από τις ακτές της Β. Αφρικής και ως επί το πλείστον προερχόμενοι από χώρες της Βόρειας και υποσαχάριας Αφρικής Η συντριπτική πλειοψηφία των μεταναστών βλέπει τις χώρες του Ευρωπαϊκού νότου σαν τις χώρες βατήρας προκειμένου να επιτευχθεί ο αντικειμενικός του σκοπός που δεν είναι άλλος από την μετακίνηση προς της εύρωστες χώρες του Βορρά.

Η ασφάλεια είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη. Δεν είναι δυνατόν να διαχωρίσουμε αν η ασφάλεια φέρνει την ανάπτυξη ή αντιστρόφως, όμως σίγουρα δεν μπορούν να υπάρξουν χωριστά. Η Ελλάδα είναι ένα κράτος που η παράδοσή του, η κουλτούρα του, η οικονομία του και η ύπαρξή του καθ' αυτή είναι άμεσα συνυφασμένη με το θαλάσσιο στοιχείο σε κάθε διάσταση. Δεν είναι δυνατόν να παραβλέψει, λοιπόν, την ανάγκη για μια ενιαία στρατηγική θαλάσσιας ασφάλειας, προκειμένου να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά και μακροπρόθεσμα τις προκλήσεις που την απειλούν συνολικά.

Συμπερασματικά, είναι προφανές ότι δεν δύναται να διαχωριστεί η Εθνική από την Ευρωπαϊκή Στρατηγική. Και αυτό δεν οφείλεται μόνον στον ενδεικνυόμενο καταμερισμό του κόστους παροχής ασφάλειας από όλους όσους υφίστανται συνέπειες από την θαλάσσια

⁷⁰ Indo-Asia Pacific' Explained: An Assessment of US Maritime Strategy 2015 <http://cimsec.org/continuity-change-assessment-us-maritime-strategy-2015/18512> (Πρόσβαση 5-3-2019)

ανασφάλεια. Σε μια ενοποιημένη Ευρώπη, όπου η ανάπτυξη έχει γίνει το σύνθημα και ο στόχος για το άμεσο μέλλον, μια ενιαία στρατηγική για το θαλάσσιο στοιχείο που διαδραματίζει τόσο πρωταρχικό ρόλο, αποτελεί ικανή και αναγκαία συνθήκη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Παρόλο που το τέλος του Ψυχρού Πολέμου συνοδεύτηκε από πεποιθήσεις για εξάλειψη απειλών ασφάλειας τόσο στην Ευρώπη όσο και στην ευρύτερη περιφέρειά της, οι μετέπειτα εξελίξεις, οι γεωπολιτικές αλλαγές που έλαβαν χώρα, οι μεταβολές των συσχετισμών ισχύος και οι κοινωνικοί μετασχηματισμοί των κρατών της περιοχής (επανάκαμψη της Ρωσίας, ανάδυση της Κίνας, Συριακός Εμφύλιος και η άνοδος του ισλαμικού φονταμενταλισμού), κατέρρευσαν το οικοδόμημα της ασφάλειας στην περιοχή. Το νέο περιβάλλον που διαμορφώθηκε παρήγαγε απειλές που αφορούν και επηρεάζουν την Ευρωπαϊκή Ένωση, πολλές εκ των οποίων έχουν επίκεντρο αυτών τη γεωγραφική περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Από τα ανωτέρω συμπεραίνουμε ότι η Αν. Μεσόγειος αποτελεί ένα κατεξοχήν πεδίο προκλήσεων ασφάλειας, ως έχει αναγνωριστεί τόσο από την Ε.Ε όσο και από το ΝΑΤΟ λαμβάνοντας υπόψη και την εκπόνηση των αντίστοιχων στρατηγικών τους δογμάτων για την περιοχή αυτή. Σε αυτό το πεδίο προκλήσεων ασφαλείας προσδιορίζονται σημαντικές απειλές οι οποίες σε γενικές γραμμές είναι:

α. Οι απειλές ή χρήση βίας από την αμφισβήτηση των δικαιωμάτων και δικαιοδοσιών μεταξύ όμορων κρατών επί των θαλασσιών ζωνών αυτών, με ηχηρό παράδειγμα αυτό των διενέξεων μεταξύ Ελλάδος-Τουρκίας και Κύπρου-Τουρκίας που μπορεί να οδηγήσουν σε συγκρουσιακές καταστάσεις υπό τη μορφή θαλάσσιων επεισοδίων αναφορικά με ενεργειακούς ανταγωνισμούς⁷¹ επί υποθαλασσιών κοιτασμάτων, με επίκεντρο την περιοχή από ανατολικά Κρήτης μέχρι και Κύπρο, με αντίστοιχη αμφισβήτηση από την τουρκική πλευρά των ζωνών οικονομικής δικαιοδοσίας Ελλάδος και Κύπρου.

β. Το διασυνοριακό οργανωμένο έγκλημα στο οποίο περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, έκνομες δραστηριότητες στη θάλασσα, όπως η παράνομη μετανάστευση και η πειρατεία καθώς και δράση εγκληματικών ομάδων με αντικείμενα την παράνομη

⁷¹ Απαγόρευση εισόδου γεωτρύπανου SAIPEN 12000 στο οικόπεδο 3 ΑΟΖ Κύπρου από Τουρκικά Πολεμικά πλοία τον Φεβ 2018

διακίνηση προσώπων, όπλων και ναρκωτικών. Αυξημένα ρεύματα μεταναστευτικών ροών, τα οποία ενέχουν τον κίνδυνο να αποτελέσουν πηγή άνθισης του οργανωμένου εγκλήματος και δημιουργίας θυλάκων τρομοκρατίας στα ευρωπαϊκά κράτη αλλά και στην Ελλάδα, διευκολυνόμενα από μια πιθανή αντίδραση της Τουρκίας για διοχέτευση μεταναστών μέσω του Αιγαίου από τις ακτές της λόγω της απομόνωσης που δέχεται από την Ε.Ε. και τη Δύση εν γένει.

γ. Η τρομοκρατία ενισχυόμενη από το γεγονός της αύξησης του φονταμενταλιστικού ισλαμισμού αλλά και από άλλες παράνομες δραστηριότητες τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, από τον Συριακό εμφύλιο, από την μειωμένη προς το παρόν δράση του χαλιφάτου (αλλά με πολλούς θύλακες στην ΕΕ) στην ευρύτερη περιοχή η οποία τρομοκρατία εκδηλώνεται είτε οργανωμένα υπό στρατιωτικού τύπου επιθέσεις είτε υπό καθεστώς προσβολών μοναχικών λύκων σε γειτονικές χώρες της Μέσης Ανατολής, στην Τουρκία αλλά και σε ευρωπαϊκές πρωτεύουσες.

δ. Η διασπορά όπλων μαζικής καταστροφής (ΟΜΚ), όπως ραδιοβιοχημικών και πυρηνικών υλικών.

ε. Η παραβίαση των αρχών της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και της ειρηνικής χρήσης των θαλασσών, μέσω της άρνησης πρόσβασης σε θαλάσσιες περιοχές και στενά και την παρεμπόδιση των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας από τη δέσμευση θαλάσσιων περιοχών (NAVTEX) για στρατιωτικές επιχειρήσεις και ασκήσεις, κάτι στο οποίο ιδιαίτερα η γείτονα Τουρκία φαίνεται να πρωτοστατεί, στο πλαίσιο της αναθεωρητικής της πολιτικής και της τάσης της για προβολής της ως το ισχυρότερο «ναυτικό αφεντικό» της περιοχής.

στ. Η ενεργειακή ασφάλεια αποτελεί επίσης κύριο στοιχείο του μεσογειακού περιβάλλοντος, καθώς περισσότερο από το 65% των εισαγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου της Ευρώπης διέρχεται από τη Μεσόγειο, με το ανατολικό κομμάτι αυτής να

διαδραματίζει προεξέχοντα ρόλο, λόγω και της γειτνίασης αυτού με τη διώρυγα του Σουέζ και τη Μέση Ανατολή, αλλά και τη Μαύρη Θάλασσα⁷²

ζ. Οι κίνδυνοι για το θαλάσσιο περιβάλλον μέσω της υπερβολικής και παράνομης εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων⁷³ (όπως πχ η υπεραλίευση), της μόλυνσης και υποβάθμισης από τον ανθρώπινο παράγοντα καθώς και από φυσικές ή ανθρωπογενείς καταστροφές⁷⁴.

Το 2008 ο πρόεδρος της Γαλλίας Sarkozy, διατύπωσε την πρόταση για σύσταση ευρωπαϊκής ναυτικής δύναμης (European Naval Group), χωρίς όμως να έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα. Επιπλέον το Νοέμβριο του 2008, στη Σύνοδο Υπουργών Άμυνας, διατυπώθηκε η αναγκαιότητα για συγκρότηση ναυτικής δύναμης. Αυτό που διαφαίνεται από τις τρεις παραπάνω πρωτοβουλίες είναι ότι και οι τρεις έχουν συγκροτηθεί προκειμένου να διαθέσουν τις δυνάμεις τους εκτός από την ΕΕ, στο NATO και ΟΗΕ, φανερώνοντας την τάση μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών, για την ανάληψη στρατιωτικής δράσης εντός των νατοϊκών πλαισίων. Εξαιρέση στον κανόνα αποτελεί η ενεργοποίηση της ναυτικής δύναμης EUNAVFOR ATALANTA⁷⁵, η οποία φανερώνει τη βούληση της ΕΕ να αναλάβει στρατιωτικές επιχειρήσεις, σε περιφερειακές της ΕΕ περιοχές με χαμηλή πολιτική εμπλοκή και πολυπλοκότητα αλλά και να τις εκτελεί με απόλυτη επιτυχία. Στο πλαίσιο της προστασίας των ευρωπαϊκών συνόρων και με πρωτεύοντα στόχο την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης και της διασυνοριακής εγκληματικής δράσης, η ΕΕ έχει θέσει σε λειτουργία την επιχείρηση FRONTEX. Στο πλαίσιο της FRONTEX, από το 2007, στο χώρο της Αν. Μεσογείου έχει δημιουργηθεί η αποστολή POSEIDON με σκοπό τον έλεγχο των θαλασσιών

⁷² Γ. Κεντας 17 Δεκ 2017 *Η νέα γεωπολιτική ασφάλεια στην Ανατολική Μεσόγειο και την Μέση Ανατολή* <http://hellasjournal.com/2017/12/i-nea-geopolitiki-asfalias-stin-anatoliki-mesogio-ke-tin-mesi-anatoli/> Πρόσβαση 6-2-2019

⁷³ Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στις Περιφέρειες της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου : Πρόσκληση υποβολής προτάσεων <http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/eggr38854-051115.pdf> Πρόσβαση 6-2-2019

⁷⁴ Γ. Χρυσόχου, Άρθρο 31 Ιαν 2018 *Προκλήσεις ασφαλείας στην ανατολική Μεσόγειο: Απειλές και ευκαιρίες για την Ελλάδα* (1ο Μέρος) <http://www.liberal.gr/arthro/188244/amyna--diplomatia/2018/prokliseis-asfaleias-stin-anatoliki-mesogio-apeiles-kai-eukairies-gia-tin-ellada-1o-meros.html> Πρόσβαση 6-2-2019

⁷⁵ <http://eunavfor.eu/mission/> Πρόσβαση 10-2-2019

συνόρων Ελλάδας – Τουρκίας και των ροών από Αίγυπτο Η αποστολή TRITON στηρίζει την Ιταλία σε επιχειρήσεις συνοριακών ελέγχων, επιτήρησης καθώς και αναζήτησης και διάσωσης στην Κεντρική Μεσόγειο. Για την ανάληψη επείγουσας δράσης κατά της εμπορίας και παράνομης διακίνησης ανθρώπων στην Κεντρική Μεσόγειο, ξεκίνησε στις 22 Ιουνίου 2015 η επιχείρηση Sophia της ναυτικής δύναμης της ΕΕ στη Μεσόγειο , μετά από απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Στόχος της είναι να συμβάλλει στις ευρύτερες προσπάθειες της ΕΕ για να εξαρθρωθεί το επιχειρηματικό μοντέλο των εγκληματικών δικτύων στην Κεντρική Μεσόγειο και, συνεπώς, να αποφευχθεί η περαιτέρω απώλεια ζωών στη θάλασσα⁷⁶.

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

Στο θαλάσσιο πεδίο της Αν. Μεσογείου τα ευρωπαϊκά κράτη, έχουν αναλάβει ναυτικές αποστολές στο πλαίσιο άλλων οργανισμών όπως : η UNIFIL στο Λίβανο υπό τον ΟΗΕ και η ACTIVE ENDEAVOUR στην Αν. Μεσόγειο υπό το ΝΑΤΟ, με σκοπούς τη συνδρομή στη θαλάσσια διακυβέρνηση των θαλάσσιων ζωνών του Λίβανου και την καταπολέμηση της τρομοκρατίας αντίστοιχα

Από τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ τα 5 (ως περικλειστα) δεν διαθέτουν ναυτικές δυνάμεις (Ουγγαρία, Τσεχία, Αυστρία, Σλοβακία, Λουξεμβούργο), ενώ άλλα 13 (Κύπρος, Μάλτα, Σλοβενία, Κροατία, Εσθονία, Λιθουανία, Λετονία, Δανία, Ιρλανδία, Φιλανδία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Βέλγιο) τα οποία διαθέτουν μεν πρόσβαση στη θάλασσα παρόλα αυτά έχουν υποτυπώδεις ναυτικές δυνάμεις και ικανότητες με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να συμβάλλουν σημαντικά σε μια ευρωπαϊκή ναυτική δύναμη. Από τα υπόλοιπα 10 τα τέσσερα εντάσσονται στις μεγάλες παγκόσμιες ναυτικές δυνάμεις (Μ. Βρετανία, Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία) και τα υπόλοιπα (Ελλάδα, Ολλανδία, Γερμανία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σουηδία) αποτελούν μεσαίου μεγέθους ναυτικές δυνάμεις.

Συγκριτικά ποσοτικά μεγέθη των ναυτικών ικανοτήτων των ευρωπαϊκών κρατών με περιφερειακούς ή παγκόσμιους δρώντες στην Αν. Μεσόγειο δείχνει ότι είναι εμφανές

⁷⁶ Επιχειρήσεις της ΕΕ στη Μεσόγειο Θάλασσα https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/factsheets/docs/20161006/eu_operations_in_the_mediterranean_sea_el.pdf Πρόσβαση 10-2-2019

τουλάχιστον με ποσοτικά κριτήρια η ΕΕ διαθέτει τις απαραίτητες ναυτικές δυνάμεις προκειμένου να ανταπεξέλθει σε διακρατικές προκλήσεις ασφάλειας στην Αν. Μεσόγειο.

Σύμφωνα με το EU Headline Goals αλλά και τα συμπεράσματα των επιχειρήσεων κατά την επέμβαση στη Λιβύη, στο ναυτικό πεδίο η ΕΕ υστερεί σε UAV, δορυφορικής επιτήρησης και επικοινωνιών και κυρίως σε ικανότητες Διοίκησης και Ελέγχου (πχ Κέντρο Επιχειρήσεων, Διοικητική Μέριμνα). Επίσης και στην Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας καθώς και στην στρατηγική της ΕΕ 2016 δίνεται έμφαση στην αναγκαιότητα ολοκλήρωσης των δικτύων πληροφοριών στη βάση της αναγκαιότητας διαμοιρασμού⁷⁷.

Οι ανωτέρω ικανότητες φανερώνουν ότι οι ναυτικές δυνάμεις, δύνανται να καλύψουν τα παρακάτω επίπεδα αποστολών :

- Maritime Defense (Προστασία Θαλάσσιων Γραμμών Επικοινωνιών- SLOC, κυριαρχικά δικαιώματα κρατών μελών πχ ΑΟΖ).
- Maritime Security Operations–MSO: αντιμετώπιση τρομοκρατίας, διασπορά ΟΜΚ, καταπολέμηση πειρατείας, παράνομη μετανάστευση, εγκληματικές διασυνοριακές δραστηριότητες.
- Crisis Response Operations –CRO.
- Maritime Diplomacy.

Ωστόσο από τη σύντομη παρουσίαση των ναυτικών δυνάμεων των Κρατών Μελών παρουσιάζεται το παράδοξο –ή μάλλον η αντίφαση- ότι ενώ η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας και το Σχέδιο Δράσης προσανατολίζονται στη χρήση ναυτικών δυνάμεων σε λιγότερο «στρατιωτικούς» ρόλους , εντούτοις τα κράτη να διαθέτουν ναυτικές

⁷⁷ Shaping of a Common Security and Defence Policy https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/5388/shaping-common-security-and-defence-policy_en Πρόσβαση 8-2-2019

δυνάμεις κατάλληλες να εκπληρώσουν παραδοσιακές αποστολές (άμυνα, έλεγχος θαλάσσιου χώρου). Η αντίφαση αυτή δημιουργεί χάσμα μεταξύ της στρατηγικής και δυνατοτήτων⁷⁸.

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Στο φαινόμενο αυτό το οποίο το 2010 έλαβε μεγάλες διαστάσεις και απασχόλησε τον δυτικό κόσμο πρώτη αντέδρασε η ΕΕ με την επιχείρηση Atalanta με δράση στον κόλπο του Aden και με Ελληνική διοίκηση. Τα αποτελέσματα της επιχειρήσεις ήταν θεαματικά με αποτέλεσμα να υφίσταται μείωση των περιστατικών στην περιοχή όπου δρούσε η ομάδα των πλοίων της ΕΕ. Σύμφωνα με την επίσημη έκθεση του International Maritime Bureau για την πειρατεία το 2017 σημειώθηκε μείωση των πειρατικών επιθέσεων και είναι το χαμηλότερο τα τελευταία 22 χρόνια⁷⁹.

Σημειώνεται πως πειρατεία θεωρείται τόσο η εκούσια συμμετοχή σε πράξεις πειρατείας όσο και η υποκίνηση ή σκόπιμη διευκόλυνση των εν λόγω πράξεων. Καθότι η πειρατεία συνιστά την πρώτη παράνομη πράξη που έχει αναγνωριστεί ως έγκλημα διεθνούς δικαίου δικαιολογείται η επέμβαση οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα για την κατάσχεση του πλοίου και του μεταφερόμενου φορτίου καθώς και τη σύλληψη των ατόμων που θεωρείται ότι έχουν διαπράξει το έγκλημα της πειρατείας. Σχετικά με τους πειρατές ανάλογα με τα κίνητρα και τον τρόπο δράσης τους χωρίζονται σε ομορτοουνιστές και πειρατές που επιτίθενται για να επιβιώσουν. Αφενός οι ομορτοουνιστές πειρατές έχουν συγκεκριμένη ιδεολογία, στόχους και φιλοσοφία και για αυτό δεν επιτίθενται σε μικρά πλοία αλλά αντίθετα προχωρούν σε πιο βίαιες πρακτικές όπως ομηρίες, απαγωγές για λύτρα και κλοπές πλοίων⁸⁰. Αν εξετάσουμε την περίπτωση της Σομαλίας οι λόγοι για την ανάπτυξη της πειρατείας είναι κυρίως η παράνομη αλιεία και η επιβίωση των κατοίκων της μέσω αυτής λόγω της συγκρουσιακής εικόνας που επικρατεί στο εσωτερικό του κράτους και η πείνα που

⁷⁸ Θ Μπαζίνη, Άρθρο, *Η Διάσταση της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Στρατηγικής στην Ανατολική Μεσόγειο Εκτίμηση για την αντίδραση της ΕΕ σε προκλήσεις ασφάλειας στην Αν. Μεσόγειο*. <http://www.idis.gr/?p=3395>

⁷⁹ Maritime piracy and armed robbery reaches 22-year low, says IMB report <https://www.icc-ccs.org/index.php/1240-maritime-piracy-and-armed-robbery-reaches-22-year-low-says-imb-report> (Πρόσβαση 28-2-2019)

⁸⁰ Χάρις Γιαννοπούλου, Ομάδα Ναυτικής Στρατηγικής και Θαλάσσιας Ασφάλειας. Το φαινόμενο της πειρατείας στις Φιλιππίνες. <http://www.idis.gr/?p=4584> (πρόσβαση την 22-02-2019)

επικρατεί. Οι επιθέσεις που λαμβάνουν μέρος έχουν συνήθως τη μορφή αεροπειρατείας με απώτερο στόχο την ομηρία, διαπραγμάτευση και εν συνεχεία τα λύτρα. Στην θαλάσσια περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας οι επιθέσεις είναι ακόμα πιο σκληρές και ταυτόχρονα αποτελεί κομμάτι ενός οργανωμένου εγκλήματος που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων εμπόριο ναρκωτικών, ξέπλυμα βρώμικου χρήματος ή και λαθρεμπόριο όπλων. Ο αντικειμενικός σκοπός των πειρατών είναι συνήθως το φορτίο του πλοίου και η αρπαγή πληρώματος για λύτρα από τις ναυτιλιακές εταιρίες και για χρονικό διάστημα ανάλογα με τον χρόνο καταβολής των λύτρων, είτε κατάληψη, αρπαγή και πώληση του φορτίου⁸¹

Γενικότερα, η αστυνόμευση έχει πλέον χαρακτηριστεί ως μη αποτελεσματική όπου και αν εφαρμόζεται χωρίς να αποτελεί εξαίρεση και ο τομέας των θαλασσιών μεταφορών. Η πειρατεία δυστυχώς απειλεί επικίνδυνα, ακόμη και σήμερα, όχι μόνο την ασφάλεια μεταφορών στις θαλάσσιες ζώνες αλλά ακόμα περισσότερο την ασφάλεια των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται στη θάλασσα. Σε μεγάλο βαθμό τη συναντάμε στον Ινδικό Ωκεανό και πιο συγκεκριμένα στο Στενό Μάλακα, στον Κόλπο της Γουϊνέας και στον Κόλπο του Άντεν (Σομαλία). Αυτές οι περιοχές έχουν ιδιαίτερη αξία για την Ευρώπη στον τομέα μεταφοράς αγαθών και εισαγωγής πρώτων υλών, καθώς αποτελούν πέρασμα από την Μεσόγειο προς το νότιο ημισφαίριο του πλανήτη και συνδέουν την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική⁸²

Αναφέρεται χαρακτηριστικά πως η πολυπλοκότητα των αιτιών που δημιουργούν και διαιωνίζουν την πειρατεία παραμένει στο "απυρόβλητο" όπως και οι απειλές και οι αφορμές που παρέχει στους δρώντες, στο πλαίσιο των επιτυχημένων επιχειρήσεων, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο της διεθνούς ανάλυσης ή ενδιαφέροντος. Υπό αυτή την έννοια η πειρατεία και η τρομοκρατία θα συνεχίσουν να υπάρχουν, να δρουν με επιτυχία και να απασχολούν τις διεθνείς σχέσεις τόσο με την αυτοτελή τους διάσταση όσο και με τη χρηστική τους ως μέσο επιβολής και κυριαρχίας⁸³.

⁸¹ όπως παραπάνω

⁸² Θαλάσσια διάσταση της κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2013-0220+0+DOC+XML+V0//EL> (πρόσβαση την 28-02-2019)

⁸³ Μπόση Μ. *Θαλάσσια πειρατεία-τρομοκρατία* εκδόσεις ΠΟΙΟΤΗΤΑ (2012), σελ. 41-43

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΥΝΟΡΑ

Στην περιοχή της Μεσογείου η πλειοψηφία των συμφωνιών για την οριοθέτηση θαλάσσιων συνόρων που έλαβαν χώρα ήταν με βάση την αρχή της ίσης απόστασης με ή χωρίς ειδικές περιστάσεις. Τις περισσότερες φορές η παρουσία νησιών λήφθηκε σοβαρά υπόψη προκειμένου να τους αποδώσουν πλήρη ή μερική επήρεια. Η Ελλάδα έχει προχωρήσει στο παρελθόν στη σύναψη συμφωνιών για οριοθέτηση θαλάσσιων ζωνών τόσο με την Αλβανία όσο και με την Ιταλία. Με την Αλβανία δυστυχώς η συμφωνία δεν προχώρησε καθώς κρίθηκε αντισυνταγματική από το Αλβανικό Συνταγματικό Δικαστήριο με αποτέλεσμα την μη κύρωση της. Η υφαλοκρηπίδα με την Ιταλία οριοθετήθηκε κάνοντας χρήση της αρχής της μέσης γραμμής, με κάποιες εξαιρέσεις. Η πρακτική αυτή θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και για την οριοθέτηση ΑΟΖ μεταξύ των δύο κρατών. Όσον αφορά την Τουρκία, την Λιβύη, την Αίγυπτο, και την Κύπρο, η ελληνική πλευρά δεν έχει προχωρήσει ακόμη στην οριοθέτηση θαλάσσιων ζωνών, καθώς έχουν προκύψει περιπλοκές επί του θέματος⁸⁴. Η ύπαρξη ευρωπαϊκών και όχι εθνικών θαλάσσιων ζωνών μπορεί να ευνοήσει όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Στην περίπτωση της Ελλάδας, μια τέτοια εξέλιξη θα είναι ευνοϊκή, καθώς δεν θα χρειαστεί να διευθετήσει περαιτέρω ζώνες με την Ιταλία, δεδομένου ότι θα έχουν πλέον κοινά θαλάσσια σύνορα. Η Ελλάδα θα μπορούσε να αποκομίσει ιδιαίτερα οφέλη από μια τέτοια ρύθμιση, δεδομένου όμως της σημερινής εύθραυστης κατάστασης που επικρατεί στην ΝΑ μεσόγειο αλλά και της αλλοπρόσαλλης στάσης της Τουρκίας τα οφέλη αυτά απομακρύνονται δραματικά.

ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΟ ΕΓΚΛΗΜΑ

Μία από τις κυριότερες απειλές που αντιμετωπίζει η Ε.Ε είναι και παράνομο εμπόριο ανθρώπων, όπλων και ναρκωτικών, καθώς δρα εις βάρος, τόσο της ευρωπαϊκής οικονομίας, όσο και της κοινωνίας των κρατών-μελών. Η θάλασσα είναι το μέσον κατά κύριο λόγο για να λαμβάνουν χώρα όλες οι παραπάνω απειλές. Η καταστολή του οργανωμένου εγκλήματος είναι για την Ε.Ε. κρίσιμη προτεραιότητα προκειμένου έτσι να εξασφαλίσει και την ασφάλεια

⁸⁴ Χ. Λ. Ροζάκης, Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση, 2013), 40 – 49.

των πολιτών της όπως αναφέρεται και στο πρόγραμμα Στοκχόλμης⁸⁵. Την ίδια στιγμή, που η Ε.Ε. με τα 1200 λιμάνια της καθώς διαθέτει σχεδόν τη μεγαλύτερη θαλάσσια έκταση παγκοσμίως, καθίσταται ακόμα πιο εύκολη η πρόσβαση για αυτούς που δραστηριοποιούνται εγκληματικά στην θάλασσα με τη χρήση των λιμένων αυτών, ως πύλες εισόδου στην ηπειρωτική Ευρώπη. Κατά συνέπεια, η πάταξη τού οργανωμένου εγκλήματος το οποίο έχει πρόσβαση διαμέσου θαλάσσης θάλασσα, καθίσταται επιτακτική ανάγκη για τους αμυντικούς θεσμούς της ΕΕ. Για την εμπορία ανθρώπων η Ε.Ε. καθόρισε δράσεις με στόχο την προστασία ευπαθών ομάδων (γυναίκες και παιδιά) που συνήθως είναι οι τα πρώτα θύματα της παράνομης πράξης⁸⁶.

Ο στόχος της ΕΕ είναι να καταπολεμήσει την παγκόσμια παράνομη διακίνηση όπλων αλλά ταυτόχρονα να βελτιώσει τις ρυθμίσεις που αφορούν στο εμπόριο όπλων. Όσον αφορά τα θεσμικά κείμενα η ΕΕ έχει εκδώσει, σχετική απόφαση με την οποία ρυθμίζει το εμπόριο όπλων («Απόφαση του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2010, για τις δραστηριότητες της ΕΕ προς υποστήριξη της συνθήκης για το εμπόριο όπλων, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ασφάλεια») όπως επίσης και σχέδιο για την πρόληψη και αποτροπή του εμπορίου όπλων μαζικής καταστροφής. Η αναγνώριση της απειλής κατά της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας που αποτελούν τα όπλα μαζικής καταστροφής και οι φορείς τους όπως οι βαλλιστικοί πύραυλοι προκάλεσε και την απόφαση αυτή. Επισημαίνεται ότι η απόκτηση όπλων μαζικής καταστροφής ή παρόμοιων εξοπλισμών από τρομοκράτες, αποτελεί μια επιπλέον απειλή που μπορεί να ξεφύγει από κάθε έλεγχο. Όσον αφορά τα ναρκωτικά, η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης επικεντρώνεται στην καταπολέμηση του εμπορίου και κυρίως στη μείωση της προσφοράς και της ζήτησης⁸⁷. Η ευρωπαϊκή δράση συνδυάζει την καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος και ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας. Το Ευρωπαϊκό

⁸⁵ <http://www.mfa.gr/en/foreign-policy/greece-in-the-eu/area-of-justice-freedom-and-security.html?page=2>
“Area of Justice, Freedom and Security”, Επίσημος Δικτυακός Τόπος Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών, Πρόσβαση 27-2-2019

⁸⁶ Οδηγία 2011/36/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2011 για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εμπορίας ανθρώπων και για την προστασία των θυμάτων της

⁸⁷ Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για το Εμπόριο Όπλων”, Επίσημος Δικτυακός Τόπος Ευρωπαϊκής Ένωσης http://europa.eu/legislation_summaries/foreign_and_security_policy/cfsp_and_esdp_implementation/ps0012_el.htm (πρόσβαση 2-3-2019).

Κέντρο Παρακολούθησης Ναρκωτικών και Τοξικομανίας είναι υπεύθυνο για την ενημέρωση, πρόληψη και προστασία της ευρωπαϊκής κοινωνίας από τα ναρκωτικά. Η διεθνής συνεργασία όμως είναι εξίσου απαραίτητη για την καταπολέμηση των ναρκωτικών. Για αυτό τον λόγο και η ΕΕ συνεργάζεται με τον ΟΗΕ στην αντιμετώπιση του εν λόγω ζητήματος⁸⁸. Η εντατικότερη διακρατική συνεργασία μπορεί να συμβάλλει στον έλεγχο του παράνομου εμπορίου όπλων, ναρκωτικών και ανθρώπων. Τα κράτη της Ε.Ε. μέσω της σύσφιξης των δεσμών και της δια τομεακής τους συνεργασίας (αστυνομικές, λιμενικές και δικαστικές αρχές των κρατών μελών) μπορούν να μειώσουν τον κίνδυνο της διασποράς παράνομων όπλων, ναρκωτικών και να αποτρέψουν την εμπορία ανθρώπων. Το παραπάνω μπορεί να καταστεί εφικτό, μέσα από εντατικότερους ελέγχους των συνόρων και με την επιβολή αυστηρότερων μέτρων για το εμπόριο όπλων και για την παράνομη διακίνηση των ναρκωτικών.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

Η θαλάσσια τρομοκρατία είναι μια άλλη σοβαρή απειλή κατά της ασφάλειας στον θαλάσσιο τομέα. Τι εννοούμε με τον όρο "θαλάσσια τρομοκρατία"; Σε γενετικές γραμμές σημαίνει τρομοκρατία στη θάλασσα ή με άλλα λόγια τρομοκρατικές επιθέσεις κατά των περιουσιακών στοιχείων στον τομέα της ναυτιλίας. Η θαλάσσια τρομοκρατία αναφέρεται στην "διεξαγωγή τρομοκρατικών πράξεων και δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον, χρησιμοποιώντας ή κατά πλοία ή σταθερές πλατφόρμες στη θάλασσα ή στο λιμάνι, ή εναντίον οποιουδήποτε από τους επιβάτες ή το προσωπικό τους, κατά παράκτιες εγκαταστάσεις ή οικισμούς, συμπεριλαμβανομένων τουριστικών θέσεων, λιμενικών περιοχών και λιμανιών πόλεων ή πόλεων"⁸⁹. Η θαλάσσια τρομοκρατία περιλαμβάνει επιθέσεις ή απειλές επιθέσεων εναντίον πλοίων (πολεμικά πλοία, κρουαζιερόπλοια, δεξαμενόπλοια και άλλους μεταφορείς, ρυμουλκά και φορτηγίδες), επιθέσεις στο λιμάνι, σταθεροί στόχοι κοντά σε λιμένες - διυλιστήρια πετρελαίου, αποθήκευση πετρελαίου

⁸⁸ «Ευρωπαϊκό Κέντρο Παρακολούθησης Ναρκωτικών και Τοξικομανίας» http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/combating_drugs/c11518_el.htm (πρόσβαση 2-3-2018).

⁸⁹ Michael D. Greenberg, Peter Chalk, Henry H. Willis, Ivan Khilko, David S. Ortiz, Maritime Terrorism Risk and Liability https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.pdf (Πρόσβαση 5-3-2018)

αποθήκες, άλλες λιμενικές υποδομές, αγωγούς ενέργειας και υποθαλάσσια καλώδια – και αεροπειρατεία εμπορικών / επιβατηγών πλοίων στην ανοικτή θάλασσα. Η εκδήλωση επίθεσης ωστόσο σε έναν στόχο που βρίσκεται στη θάλασσα απαιτεί υλικά - όπως βάρκες, μεγάλες ποσότητες καυσίμων (εάν ο στόχος είναι μακριά από την ξηρά), ενδεχομένως αξιόπλοο τεχνολογικό εξοπλισμό επικοινωνιών και πλοήγησης, και βέβαια κατάρτιση και εμπειρία σε δραστηριότητες ναυσιπλοΐας και χειρισμού πλοίων. Όλα αυτά τα τελευταία δεν είναι αναγκαστικά ευρέως γνωστά μεταξύ των παραδοσιακών τρομοκρατικών ομάδων. Οι τρομοκράτες μπορούν να αναπτύξουν αποτελεσματικές ικανότητες επίθεσης σχετικά γρήγορα χρησιμοποιώντας ποικίλες πλατφόρμες, συμπεριλαμβανομένων εκρηκτικών - πλοίων αυτοκτονίας και ελαφρών αεροσκαφών Υποβρύχιοι κολυμβητές μπορεί να διεισδύσουν σε λιμένες καθώς και μη επανδρωμένα υποβρύχια εκρηκτικά οχήματα. Οι νάρκες είναι επίσης ένα αποτελεσματικό όπλο, επειδή είναι χαμηλού κόστους, εύκολα διαθέσιμες, εύκολα αναπτύσσονται, είναι δύσκολο να αντιμετωπιστούν και απαιτούν ελάχιστη εκπαίδευση. Οι τρομοκράτες μπορούν επίσης να επωφεληθούν από το νόμιμο φορτίο ενός πλοίου, όπως π.χ. χημικές ουσίες, πετρέλαιο ή υγροποιημένο φυσικό αέριο, ως εκρηκτικό συστατικό μιας επίθεσης. Τα σκάφη μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά ισχυρών συμβατικών ή για όπλα μαζικής καταστροφής (ΟΜΚ) για εκτυρσοκρότηση σε λιμάνι⁹⁰.

Η συνεργασία μεταξύ των τρομοκρατικών ομάδων είναι ένα κρίσιμο ζήτημα, αφού έτσι καταφέρνουν να διατηρούνται στην ενεργό δράση περισσότερο και πιο αποτελεσματικά. Η διασύνδεση αυτή τους προσφέρει μεγαλύτερη δημοτικότητα σε ευρείες λαϊκές μάζες, μέσω της οποίας μπορούν να στρατολογήσουν και να ανανεώσουν το δυναμικό τους, να αντλήσουν υλικούς πόρους και να καταρτιστούν κατάλληλα για μια θαλάσσια επίθεση, καθώς και να ανταλλάξουν και να μεταδώσουν εμπειρίες που αφορούν τρομοκρατικές επιθέσεις. Εν κατακλείδι, η παρούσα ανάλυση υποδεικνύει ότι οι τρομοκρατικές ομάδες στρέφονται στη θαλάσσια τρομοκρατία, σε μεγάλο βαθμό, επειδή έχουν τεχνικά και υλικά τη δυνατότητα να το πράξουν. Μπορεί βέβαια αυτό να ακούγεται

⁹⁰ Ioannis Parisi , The Maritime Dimension of European Security Strategies, Initiatives, Synergies <http://fletcher.tufts.edu/%7E/media/Fletcher/Microsites/KaramanlisChair/Docs/KARAMANLISWorkingPapers2015201.pdf> πρόσβαση 2-3-19

κοινότοπο, ωστόσο πρόκειται για ένα συμπέρασμα που υπογραμμίζει αρκετά βαθύτερα ζητήματα. Με εξαίρεση τις θρησκευτικές ομάδες που σε μεγάλο βαθμό συνδέονται με την Αλ-Κάιντα, οι αντιλήψεις, η ιδεολογία, και σε μεγάλο βαθμό οι στόχοι αυτών των οργανώσεων, φαίνεται να παίζουν ελάχιστο ρόλο στο αν θα επιχειρήσουν τρομοκρατικά στην θάλασσα. Ως αποτέλεσμα, οι ιδεολογικές και θρησκευτικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφόρων ομάδων σε μια δεδομένη περιοχή, όπως για παράδειγμα ο Κόλπος του Άντεν, μπορούν να μας δείξουν ελάχιστα πράγματα για το ποια από τις ομάδες αυτές είναι πιθανό να επιχειρήσει μια επίθεση σε θαλάσσια στόχο⁹¹.

ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΟ - ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ

Η ΕΕ, εξ αρχής, έχει αντιμετωπίσει την παράνομη μετανάστευση ως ένα πρόβλημα, όχι μόνο παραβατικότητας, αλλά ασφαλείας, το οποίο πρέπει να “καταπολεμήσει”. Γι’ αυτό το λόγο, έχει αναπτύξει μία ολοκληρωμένη πολιτική για τη μετανάστευση, στο πλαίσιο της οποίας η στρατηγική κατά της παράνομης μετανάστευσης κατέχει πρωταρχικό ρόλο και στηρίζεται σε συγκεκριμένα μέτρα και τακτικές. Όπως έχει επισημανθεί η Ευρωπαϊκή πολιτική για τη μετανάστευση έχει επιδιώξει να χτίσει ένα ευρωπαϊκό “φρούριο το οποίο θα αποτρέπει την είσοδο των παράνομων μεταναστών”. Μέχρι το 2015, η στρατηγική της Ευρώπης περιελάμβανε αμυντικά και αποτρεπτικά μέτρα έναντι της παράνομης μετανάστευσης, που νοείται ως μία απειλή ασφαλείας. Ενώ οι διαπιστώσεις μετά την έκρηξη της αραβικής άνοιξης ήταν ότι θα υπήρχε κατακόρυφη αύξηση της μετανάστευσης ή ΕΕ δεν ελάμβανε κάποια διορθωτικά μέτρα με αποτέλεσμα την κορύφωση της προσφυγικής κρίσης και να παρακολουθεί τα γεγονότα ως θεατής. Το 2015, υπό το φως της δραματικής έξαρσης της λαθρομετανάστευσης στη Μεσόγειο, η ΕΕ έκανε μία σημαντική στροφή στρατηγικής επιλέγοντας να καταπολεμήσει τη μετανάστευση όχι με μέσα αμυντικά, αλλά επιθετικά στοχεύοντας στην αναχαίτιση του κινδύνου. Οι προσφυγικές ροές μειώθηκαν σημαντικά με την βοήθεια του NATO στο

⁹¹ Τρόμος στη θάλασσα, Η ναυτιλία γίνεται στόχος για τρομοκρατικές οργανώσεις
<https://securityreport.gr/magazine-archive/year-2015/item/1084-tromos-sti-thalassa> πρόσβαση 6-3-2017

Αιγαίο την συμφωνία με την Τουρκία αλλά και την Επιχείρηση SOPHIA⁹² στην κεντρική Μεσόγεια προκειμένου να ελεγχθούν οι ροές από την Β. Αφρική. Επιπλέον, έχει προάγει ένα μεγάλοπνοο σχέδιο για την ανάπτυξη σχέσεων με τρίτες χώρες που σκοπεύουν στην διαχείριση των μεταναστευτικών ροών και στην εξάλειψη των αιτίων προέλευσης του προβλήματος.

Η Μαζική Μετανάστευση / Παράνομη Μετανάστευση μπορεί να θεωρηθεί απειλή για τα Κράτη με την εισαγωγή πάσης φύσεως εθνοπολιτισμικών (ethnocultural) – εθνοφυλετικών / θρησκευτικών - διενέξεων και αντιμαχιών, δυναμένων να κλιμακωθούν σε ευθείες και άμεσες απειλές κατά της Εθνικής Ασφαλείας (π.χ. τέλεση τρομοκρατικών ενεργειών), με την σταδιακή υπονόμευση της εθνικής και κοινωνικής συνοχής καθ' όσον η Μαζική Μετανάστευση απειλεί τα κεκτημένα επίπεδα ευημερίας και κοινωνικής προνοίας ενός Έθνους με την διάβρωση της εθνικής και κοινωνικής συνοχής δια του σχηματισμού παραλλήλων κοινωνιών με συνέπειες την διάρρηξη του κοινωνικού ιστού, την ανατροπή κρίσιμων για την Εθνική Ασφάλεια δημογραφικών – ανθρωπογεωγραφικών ισορροπιών και την εμφάνιση, μακροπροθέσμως, εσωτερικών εθνοτικών / πολιτισμικών διενέξεων, με την απειλή κατά της δημοσίας υγείας με την εισαγωγή εντός μιας χώρας νέων ή αγνώστων μέχρι τούδε νοσημάτων ή ιών, ή την επανεμφάνιση ασθενειών που μέχρι σήμερα θεωρούνταν παρελθόν⁹³.

Το ζήτημα της παράνομης διακίνησης μεταναστών αποτελεί ένα θέμα αιχμής παγκοσμίως και ειδικότερα στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όχι μόνον για τις κοινωνικές διαστάσεις που δύναται να προσλάβει αλλά και για το ότι αποτελεί μια μορφή διεθνικού οργανωμένου εγκλήματος. Τα τελευταία έτη από το 2015 μέχρι και το 2017 , το

⁹² Στις 25 Ιουλίου 2017, το Συμβούλιο παρέτεινε έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018 την εντολή της επιχείρησης Sophia της EUNAVFOR MED. Η επιχείρηση Sophia της EUNAVFOR Med είναι η ναυτική επιχείρηση της ΕΕ για την εξάρθρωση του επιχειρηματικού μοντέλου των διακινητών μεταναστών και των ασκούντων εμπορία ανθρώπων στο νότιο τμήμα της Κεντρικής Μεσογείου. Η επιχείρηση έχει δύο επικουρικά καθήκοντα: την κατάρτιση της ακτοφυλακής και του ναυτικού της Λιβύης και τη συμβολή στην εφαρμογή του εμπάργκο όπλων του ΟΗΕ στα ανοικτά των λιβυκών ακτών.
<http://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2017/07/25/eunavformed-sophia-mandate-extended/> (πρόσβαση την 6-3-2018)

⁹³ Η. Ηλιόπουλος *Η παράνομη διακίνηση λαθρομεταναστών στην ΕΕ., ως μορφή οργανωμένου εγκλήματος* σελ. 48-49 στα πρακτικά της διημερίδας στην ΑΔΙΣΠΟ «Λαθρομετανάστευση και Σύγχρονη Πειρατεία ως απειλές της Διεθνούς και Περιφερειακής Ασφάλειας», Θεσσαλονίκη 25-26 Νοεμβρίου 2009

φαινόμενο της παράτυπης μετανάστευσης στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου είναι σε έξαρση, γεγονός που οφείλεται στην αύξηση των απειλών ασφαλείας στην περιοχή (πχ εμφύλιες διαμάχες στη Λιβύη, τη Συρία και το Ιράκ), αλλά και την ελλιπή "αστυνόμευση" των συνοριακών ζωνών τόσο μεταξύ των κρατών - μελών της ΕΕ, όσο μεταξύ κρατών - μελών της ΕΕ και γειτονικών χωρών. Όταν μιλούμε για παράνομους μετανάστες, αναφερόμαστε σε μη νόμιμους μετανάστες που προσπαθούν να εισέλθουν σε ένα κράτος, λαθραία, παραβαίνοντας δηλαδή τους κανόνες εισόδου σε αυτό το κράτος. Είναι γενικά αποδεκτό ότι η ελλιπής επιτήρηση και έλεγχος των θαλάσσιων ζωνών, οδηγεί στην έξαρση του φαινομένου χωρίς φυσικά να μπορεί να υποστηριχθεί ότι η επιτήρηση και ο έλεγχος μπορούν να το εξαλείψουν. Η Μεσόγειος, είναι μια από τις πιο σημαντικές προσδοκίες εισόδου των παράνομων μεταναστών δια θαλάσσης στην ΕΕ⁹⁴.

Η μείωση της παράνομης μετανάστευσης απαιτεί συνδυασμό σωστών μέτρων από πλευράς της ΕΕ. Παράνομη μετανάστευση εκτός από παράνομη είσοδο σε ένα κράτος, αφορά και παράνομη διακίνηση και εμπορία ανθρώπων. Η αντιμετώπισή της αποτελεί μια σοβαρή πρόκληση για την ίδια την ΕΕ. Σε αυτό το σημείο όμως, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί σε ευαίσθητες πτυχές του θέματος, όπως είναι τα ανθρώπινα δικαιώματα και η αγορά εργασίας⁹⁵. Η ΕΕ αρκεί να συνεργαστεί με τις χώρες από τις οποίες καταφθάνουν οι μετανάστες αυτοί, και να προσπαθήσουν να αναπτύξουν έστω μια συνεργασία μαζί τους για τα όρια εισόδου ατόμων στα κράτη της. Η συνεργασία της επίσης με τις τρίτες χώρες σε θέματα επιστροφής υπηκόων

ΚΥΒΕΡΝΟΕΓΚΛΗΜΑ

Ένας από τους πλέον ελκυστικούς στόχους στον τομέα του κυβερνοεγκλήματος από τους εγκληματίες και πειρατές του κυβερνοχώρου είναι και τα σύγχρονα εμπορικά πλοία καθόσον η συχνότητα των επιθέσεων αυξάνεται σημαντικά. Την σημερινή εποχή σχεδόν όλα τα πλωτά μέσα εφοδιασμένα με τον κατάλληλο εξοπλισμό παρακολουθούνται

⁹⁴ The Mediterranean passage in the age of refugees. The sea route to Europe <http://www.unhcr.org/5592bd059.html>, (πρόσβαση 28-2-2019)

⁹⁵ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για τους Πρόσφυγες και τους Εξόριστους (ECRE) <http://www.ecre.org/> (πρόσβαση 28-2-2019)

και ελέγχονται από κατάλληλες εγκαταστάσεις ξηράς εφοδιασμένες με τον κατάλληλο εξοπλισμό και σε αποστάσεις από αυτές χιλιάδων μιλίων προκειμένου έτσι να επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα. Αν λάβουμε υπόψη ότι όλος αυτός ο εξοπλισμός είναι συνδεδεμένος και με το διαδίκτυο τότε εύκολα δημιουργείται μια νέα πλατφόρμα για τους hackers και τους πειρατές προκειμένου να εκτελέσου επιθέσεις προς τα πλοία. Δεν είναι λίγες οι μελέτες πάνω σε θέματα ασφαλείας που πιστοποιούν ότι ο τομέας της ναυτιλίας και δη της εμπορικής αντιμετωπίζει ακόμα έναν ένα μείζονα κίνδυνο όσον αφορά την ασφάλειά της στον κυβερνοχώρο.

Η ανάπτυξη της πληροφορικής έχει συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατέχοντας σημαντικότατο ρόλο. Τα σύγχρονα πλοία είναι πλήρως μηχανογραφημένα με υπολογιστικά συστήματα τα οποία χρησιμοποιούνται τόσο για την ασφάλεια της πλοήγησης όσο και για τις επικοινωνίες, ενώ χρησιμοποιούν υψηλή τεχνολογία προκειμένου να εκτελούν τόσο φορτοεκφορτώσεις όσο και έλεγχο υποσυστημάτων του.

Οι κυβερνοεγκληματίες έχουν την δυνατότητα να επηρεάσουν τον έλεγχο του πλοίου, με το να θέσουν εκτός λειτουργίας τα συστήματα πλοήγησής του, να διακόψουν τις επικοινωνίες του ή να κλέψουν εμπιστευτικά δεδομένα, (ναυλοσύμφωνα, επόμενα δρομολόγια κλπ). Η αυξημένη χρήση των συστημάτων πληροφορικής για την πλοήγηση, την επιθεώρηση του φορτίου, την ταχεία εκφόρτωση, την διανομή των αγαθών και την διακίνηση εμπορευμάτων στα λιμάνια τα καθιστά εκτεθειμένα σε απειλές στον κυβερνοχώρο, αν δεν υλοποιούνται οι κατάλληλοι έλεγχοι ασφαλείας.

Οι κυβερνοαπειλές στον ναυτιλιακό τομέα δύναται να χωριστούν σε πέντε κύριους τύπους⁹⁶.

- Πλοία και ασφαλή πλοήγηση
- Δορυφορική επικοινωνία

⁹⁶ Cyber-Security Threats to the Maritime Industry
<http://www.mile.org.za/QuickLinks/News/1st%20Annual%20Maritime%20Summit%20Presentations/Day%201.6-Carl%20Uys-Cyber%20Security%20Threats.pdf> (Πρόσβαση 3-3-2019)

- Συστήματα παρακολούθησης φορτίου
- Θαλάσσια συστήματα ραντάρ
- Συστήματα αυτόματης αναγνώρισης

Πολλές επιθέσεις στον κυβερνοχώρο έχουν πραγματοποιηθεί στο παρελθόν σε εμπορικά πλοία. Αυτές οι επιθέσεις χρησιμοποιούν συνήθως παραπλανητικά μηνύματα e-mail που στοχεύουν σε μια συγκεκριμένη εταιρεία για να αποκτήσουν ασφαλή πρόσβαση σε εμπιστευτικά δεδομένα καθώς και εμπορικές συμφωνίες, ενώ μπορούν να αλλάξουν δρομολόγια και χρόνους αφίξεις με ότι αυτό συνεπάγεται σε ρήτρες. Ενδεικτικά παραδείγματα είναι όπως Σομαλοί πειρατές επέλεξαν τους στόχους τους βλέποντας τα δεδομένα πλοήγησης online, με αποτέλεσμα να αναγκάσουν τα πλοία είτε να απενεργοποιήσουν τα συστήματα πλοήγησης τους, ή να μεταδίδουν ψεύτικα δεδομένα έτσι ώστε να φαίνεται σαν να βρίσκονται κάπου αλλού, Hackers να διεισδύουν σε υπολογιστές που είναι συνδεδεμένοι με το βελγικό λιμάνι της Αμβέρσας, στο οποίο βρίσκονταν ειδικά containers, υπέκλεψαν λαθραία φάρμακα και διέγραψαν τα αρχεία⁹⁷.

ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Η έννοια της ενεργειακής ασφάλειας ορίζεται ως: η σχέση μεταξύ της εθνικής ασφάλειας και της διαθεσιμότητας ενεργειακών πόρων προς κατανάλωση. Η πρόσβαση σε φθηνές πηγές ενέργειας έχει καταστεί ουσιώδης για την σωστή λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών. Ωστόσο, η άνιση κατανομή του ενεργειακού εφοδιασμού μεταξύ των χωρών οδηγεί πολλές φορές σε σημεία τριβής μεταξύ των κρατών.

Οι ανανεώσιμοι πόροι και οι σημαντικές ευκαιρίες για ενεργειακή απόδοση παρατηρούνται σε ευρείες γεωγραφικές περιοχές, σε αντίθεση με άλλες μορφές πηγών ενέργειας οι οποίες βρίσκονται σε συγκεκριμένες χώρες. Η ταχεία ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και η ενεργειακή απόδοση καθώς και η τεχνολογική διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας πρόκειται να οδηγήσουν σε ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας, αλλά και σε οικονομικά οφέλη. Η ενεργειακή ασφάλεια, τα

⁹⁷ *Hacking Ships: Η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε κίνδυνο*
<https://www.cyberinsurancegreece.com/ereynes/naytilia/> (Πρόσβαση 3-3-2019)

τελευταία χρόνια έχει έρθει στο προσκήνιο των συζητήσεων λόγω της μεγάλης γεωπολιτικής της σημασίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ).

Παρατηρώντας, την λεκάνη της Μεσογείου, δύο κύριες πηγές εισόδου επηρεάζουν την ενεργειακή ασφάλεια. Αρχικά, η σημασία των μεταφορών προς την ΕΕ, έναν καθαρό εισαγωγέα φυσικού αερίου αλλά και πετρελαίου. Και δευτερευόντως, η παροχή επαρκών ενεργειακών υπηρεσιών στις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής, της Ανατολικής και Νότιας Μεσογείου, όπου καθίσταται αναγκαία η υψηλότερη κατανάλωση ενέργειας ανά κάτοικο, με στόχο τη βελτίωση αλλά και την οικονομική και πολιτική σταθερότητα. Τα δύο αυτά ζητήματα είναι άρρηκτα συνδεδεμένα, καθώς η αύξηση της σταθερότητας στην περιοχή της Μεσογείου σημαίνει ότι η ΕΕ έχει τη δυνατότητα να προστατεύσει καλύτερα τις ροές ενέργειας μέσω της περιοχής.

Για την ΕΕ η περιοχή της Μεσογείου αποτελεί ενεργειακό πόλο έλξης. Αρκετά έργα περιφερειακής συνεργασίας έχουν συσταθεί από την ΕΕ προκειμένου να δημιουργηθεί μια πιο ολοκληρωμένη αγορά όσον αφορά την ενέργεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το σχέδιο δράσης της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Στρατηγικής οργανώνεται από πέντε τομείς συνεργασίας για την αντιμετώπιση των θαλάσσιων προκλήσεων, στα οποία η Ελλάδα καλείται να διαδραματίσει ένα ενεργό ρόλο και να διεκδικήσει τα μέγιστα από αυτές τις ενέργειες.

ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

Η εξωτερική δράση της ΕΕ για την υποστήριξη της θαλάσσιας ασφάλειας και διακυβέρνησης κυμαίνεται από πολιτικούς διαλόγους με τους διεθνείς εταίρους έως τη στήριξη της δημιουργίας θαλάσσιας ικανότητας και τις στρατιωτικές επιχειρήσεις για την αποτροπή της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Η επιτυχία της επιχείρησης EUNAVFOR Atalanta όσον αφορά την καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, σε συνδυασμό με τη σημαντική στήριξη της συνεργασίας που παρέχεται από την ΕΕ, τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, έχει συμβάλει στη μείωση των βαθύτερων αιτίων της θαλάσσιας ανασφάλειας. Ένα άλλο μοντέλο που έχει θετικά αποτελέσματα στην καταπολέμηση της πειρατείας στη Νοτιοανατολική Ασία — και στο οποίο συμμετέχουν επιμέρους κράτη μέλη— είναι η Συμφωνία Περιφερειακής Συνεργασίας για την Καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας Πλοίων στην Ασία (ReCAAP)⁹⁸. Αυτά τα παραδείγματα αναδεικνύουν την αξία της συντονισμένης δράσης στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Η πρόσβαση σε έγκαιρες και ακριβείς πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για τη δημιουργία μιας κοινής «εικόνας» για την κατάσταση στη θάλασσα, που με τη σειρά της οδηγεί σε καλύτερες λειτουργίες και αποδοτικότερη χρήση των περιορισμένων πόρων. Έχει σημειωθεί ήδη πρόοδος μέσα από μια σειρά συστημάτων της ΕΕ που εξυπηρετούν

⁹⁸ Περισσότερες πληροφορίες στο http://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC

διάφορους τομείς πολιτικής και, σε ορισμένες περιπτώσεις, υπερβαίνουν τα πλαίσια ενός τομέα.

Στα εν λόγω συστήματα περιλαμβάνονται: το SafeSeaNet⁹⁹, ένα σύστημα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και πληροφόρησης για τα ύδατα της ΕΕ, το οποίο διαχειρίζεται ο EMSA και ως στόχο έχει να διασφαλίσει την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ, το Κοινό Σύστημα Επικοινωνίας και Πληροφόρησης Έκτακτης Ανάγκης (ΚΣΕΠΕΑ), το οποίο διευκολύνει την επικοινωνία κατά τη διάρκεια θαλάσσιων ατυχημάτων και καταστροφών και τελεί υπό τη διαχείριση της Γενικής Διεύθυνσης Ανθρωπιστικής Βοήθειας (ECHO) της Επιτροπής· το Σύστημα Παρακολούθησης Σκαφών, που τελεί υπό τη διαχείριση της EFCA και των κρατών μελών, το οποίο στηρίζει την κοινή αλιευτική πολιτική· το δίκτυο θαλάσσιας επιτήρησης (MARSUR)¹⁰⁰, το οποίο τελεί υπό τη διαχείριση του ΕΟΑ και στηρίζει την Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ)· το Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης των Συνόρων (EUROSUR)¹⁰¹, το οποίο βελτιώνει την επίγνωση της κατάστασης και την ικανότητα αντίδρασης των κρατών μελών και του οργανισμού συνόρων της ΕΕ, FRONTEX, στα εξωτερικά σύνορα· επιπλέον, το κοινό περιβάλλον ανταλλαγής πληροφοριών (CISE) για τον τομέα της θάλασσας, που αναπτύσσεται προς το παρόν από την ΕΕ και τα κράτη μέλη της ΕΕ/του ΕΟΧ¹⁰² από κοινού, ενισχύει περαιτέρω και δημιουργεί ένα πλαίσιο διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών και συστημάτων της ΕΕ που χρησιμοποιούν ένα κοινό μοντέλο δεδομένων.

Η θαλάσσια επιτήρηση οργανώνεται σε μεγάλο βαθμό βάσει τομεακών και εθνικών οδηγιών. Αυτό μπορεί να οδηγήσει στη βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων ικανοτήτων

⁹⁹ Περισσότερες πληροφορίες για το σύστημα Safe SeaNet <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>

¹⁰⁰ Maritime Surveillance (MARSUR) [https://www.eda.europa.eu/what-we-do/activities/activities-search/maritime-surveillance-\(marsur\)](https://www.eda.europa.eu/what-we-do/activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur))

¹⁰¹ Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης των Συνόρων (Eurosur), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex:32013R1052>

¹⁰² Στον ΕΟΧ ανήκουν η Νορβηγία, η Ισλανδία και το Λιχτενστάιν. Η Ελβετία είναι μέλος της ΕΖΕΣ αλλά δεν συμμετέχει στον ΕΟΧ. Η ΕΕ και οι εταίροι του ΕΟΧ (Νορβηγία και Ισλανδία) συνδέονται επίσης με μια σειρά από «βόρειες πολιτικές» και μέσω φόρουμ που επικεντρώνονται στις ταχέως εξελισσόμενες βόρειες περιοχές της Ευρώπης και στην περιοχή της Αρκτικής στο σύνολό της.

επιτήρησης. Οι αρχές των κρατών μελών της ΕΕ υποστηρίζονται από τομεακά συστήματα και προσεγγίσεις της ΕΕ. Έχουν αναπτυχθεί υποδειγματικές λύσεις για τη βελτίωση της πολιτικοστρατιωτικής συνεργασίας, σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, στο πλαίσιο του EUROSUR. Οι πολιτικές και στρατιωτικές αρχές οφείλουν να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με ατυχήματα και περιπολίες μέσω των εθνικών κέντρων συντονισμού για την επιτήρηση των συνόρων καθώς και πληροφορίες μέσω εθνικών εικόνων της κατάστασης και να συντονίζουν τις δράσεις τους κατά την αντιμετώπιση απειλών στα εξωτερικά σύνορα. Στο πλαίσιο των στόχων της στρατηγικής της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα, το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Γεωσκόπησης Κοπέρνικος¹⁰³ αναπτύσσει ήδη μια σφαιρική προσέγγιση για πιο συντονισμένη χρήση των διαστημικών συστημάτων και τεχνολογιών τηλεπισκόπησης και των παράγωγων εφαρμογών τους για τις διατομεακές υπηρεσίες θαλάσσιας επιτήρησης. Οι τεχνολογίες επιτήρησης διαστήματος και οι εναέριας τεχνολογίες επιτρέπουν την παρατήρηση περιοχών με δύσκολη πρόσβαση και συμβάλλουν στη βελτίωση της ανίχνευσης και του εντοπισμού μικρών σκαφών που χρησιμοποιούνται για λαθρεμπόριο ναρκωτικών, πειρατεία και μετανάστευση. Από το 2013, ο FRONTEX, ο EMSA και το Δορυφορικό Κέντρο της ΕΕ (EUSC), συγκροτούν μια υπηρεσία για τη συνδυασμένη εφαρμογή των μέσων επιτήρησης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παρακολούθησης πλοίων, της δορυφορικής απεικόνισης και των επανδρωμένων αεροσκαφών επιτήρησης. Οι σχετικές με τη γεωσκόπηση συνιστώσες αυτής της υπηρεσίας στηρίζονται από το πρόγραμμα Κοπέρνικος.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ

Απαιτείται μια συνεπής προσέγγιση για την ανάπτυξη αναγκαίων και οικονομικά αποδοτικών ικανοτήτων. Κάτι τέτοιο πρέπει να περιλαμβάνει την περαιτέρω συμμετοχή δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων, και να αξιοποιεί τα υφιστάμενα επιτεύγματα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαχείρισης Συνόρων FRONTEX συντονίζει τη χρήση των πόρων και του προσωπικού που παρέχουν οι συνοριακές αρχές των διαφόρων κρατών μελών σε κοινές επιχειρήσεις. Η βελτιωμένη ικανότητα ανταπόκρισης σε τρομοκρατικές επιθέσεις εναντίον πλοίων που πλέουν στα

¹⁰³ Περισσότερες πληροφορίες στο http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-357_el.htm

ύδατα της ΕΕ και η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών που έχουν αναπτυχθεί στο πλαίσιο του Δικτύου ATLAS¹⁰⁴ για ειδικές αστυνομικές μονάδες επέμβασης των κρατών μελών αποτελούν περαιτέρω παραδείγματα ανάπτυξης ικανοτήτων.

Η πρωτοβουλία «Συνένωση και Κοινή Χρήση», που υποστηρίζεται από τον ΕΟΑ, έχει ως στόχο τη συνένωση και κοινή χρήση ενός μεγαλύτερου επιπέδου στρατιωτικών ικανοτήτων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και συμβάλλει στην καλύτερη χρήση των περιορισμένων (στρατιωτικών) ικανοτήτων. Αυτό βελτιώνει την αποτελεσματικότητα, τη βιωσιμότητα, τη διαλειτουργικότητα και την οικονομική αποδοτικότητα των εν λόγω ικανοτήτων.

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΖΩΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ

Ενώ βασικοί στόχοι εξακολουθούν να είναι ο μετριασμός των κινδύνων και η πρόληψη των ατυχημάτων, η προστασία της θαλάσσιας περιβαλλοντικής κατάστασης της ΕΕ, οι ζωτικής σημασίας θαλάσσιες υποδομές της και η ικανότητά της για αντιμετώπιση των κρίσεων εξαρτώνται από ένα υψηλό επίπεδο προετοιμασίας, πρόβλεψης και ανταπόκρισης. Έχει τεθεί ήδη σε ισχύ μια σειρά αλληλένδετων δράσεων, όμως η ΕΕ μπορεί να βελτιώσει την ανταπόκρισή της. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την αξιοποίηση υφιστάμενων ικανοτήτων και ρυθμίσεων, όπως η νομοθεσία για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία προβλέπει τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τα πλοία, τα λιμάνια και τις κρατικές υπηρεσίες. Εν προκειμένω, βασικό παράγοντα επιτυχίας συνιστά και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Οι τελωνειακές αρχές της ΕΕ διεξάγουν αξιολόγηση των κινδύνων για την ασφάλεια των εισερχομένων φορτίων, πριν από τη φόρτωση των εν λόγω φορτίων σε πλοίο σε ξένο κράτος. Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων και την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας τονίζει τη σημασία της περαιτέρω

¹⁰⁴ Δίκτυο των ειδικών μονάδων της Αστυνομίας για την καταπολέμηση και πρόληψη τρομοκρατικών επιθέσεων

διατομεακής συνεργασίας¹⁰⁵. Απαιτείται αυξημένη ικανότητα διαχείρισης κινδύνων για την παρακολούθηση των κινδύνων που συνδέονται με τις μετακινήσεις φορτίων, μέσα από την ενίσχυση του πλαισίου διαχείρισης κινδύνων της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των ολοκληρωμένων συστημάτων της εκ των προτέρων πληροφόρησης σχετικά με τα φορτία και της συνεργασίας με Εξουσιοδοτημένους Οικονομικούς Φορείς, ώστε να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του εμπορίου.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι το κοινό ολοκληρωμένο υπόδειγμα ανάλυσης κινδύνου, το οποίο αναπτύχθηκε από τον FRONTEX και επιτρέπει τον ταχύτερο προσδιορισμό και την αντιμετώπιση των προκλήσεων που σημειώνονται στα εξωτερικά θαλάσσια σύνορα. Στο πλαίσιο της προστασίας των πλοίων στη θάλασσα, έχει αυξηθεί η χρήση ιδιωτικού ένοπλου προσωπικού ασφαλείας PCASP¹⁰⁶. Αρκετές χώρες έχουν θεσπίσει εθνικούς κανόνες που διέπουν τη χρήση και τη δεοντολογία των PCASP. Είναι σκόπιμη η δημιουργία ενός κοινού, δεσμευτικού προτύπου για τα PCASP που επιβαίνουν σε πλοία με σημαία της ΕΕ.

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι καινοτόμες τεχνολογίες και διαδικασίες συμβάλλουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας, της βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας των δράσεων. Η κοινωνικοοικονομική έρευνα και καινοτομία μπορούν να συμβάλουν στον περιορισμό των καταστάσεων που οδηγούν σε κοινωνικές συγκρούσεις ή σε ναυτικά εγκλήματα. Η έρευνα για την ασφάλεια στη θάλασσα μπορεί να επωφεληθεί από ένα σαφές όραμα διατομεακών αναγκών και ικανοτήτων διπλής χρήσης.

Η έρευνα και η καινοτομία της γνώσης, καθώς επίσης η εκπαίδευση και η κατάρτιση μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί στην

¹⁰⁵ Το Συμβούλιο έχει ζητήσει από την Επιτροπή να επεξεργαστεί την ανακοίνωση για τη διαχείριση κινδύνων, COM(2012) 793, διαμορφώνοντας μια στρατηγική και ένα σχέδιο δράσης για το 2014.

¹⁰⁶ IMO approves further interim guidance on privately contracted armed security personnel (PCASP) <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>
Πρόσβαση 22/1/2018

ατζέντα για «Γαλάζια ανάπτυξη» Το έβδομο πρόγραμμα-πλαίσιο της ΕΕ για την Έρευνα και την Ανάπτυξη (ΠΠ7), και ιδίως ο θεματικός του τομέας έρευνας με αντικείμενο την ασφάλεια, έχει φέρει ήδη ευρεία αποτελέσματα. Τα αποτελέσματα αυτά πρέπει να χρησιμοποιηθούν πιο αποτελεσματικά στην αναπτυξιακή πολιτική και για τη διείσδυση στην αγορά, αξιοποιώντας επίσης συνέργειες με τα προγράμματα των κρατών μελών και με τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να στηρίζει τις δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης (E&A) που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα.

Μια στρατηγική για την ασφάλεια στη θάλασσα χρειάζεται παγκόσμιους εταίρους έρευνας και ανάπτυξης. Το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020»¹⁰⁷ είναι ανοικτό για διεθνείς εταίρους. Το Κοινό Κέντρο Ερευνών (ΚΚΕρ) της Επιτροπής έχει δημιουργήσει σχέσεις συνεργασίας με τους διεθνείς εταίρους της E&A για συγκεκριμένες ερευνητικές δραστηριότητες θαλάσσιας επιτήρησης. Οι συγκρούσεις και η αστάθεια στη θάλασσα ή σε περιοχές του κόσμου που επηρεάζουν το ενδιαφέρον της ΕΕ στις ανοικτές θαλάσσιες ροές και της ασφαλούς πρόσβασης, απαιτούν βαθύτερη γνώση της σχέσης μεταξύ της ανθρώπινης ασφάλειας, της διακυβέρνησης του κράτους και της ανάπτυξης, η οποία αποτελεί τον πυρήνα της στρατηγικής της ΕΕ για τη θαλάσσια ασφάλεια και οιοδήποτε σχέδιου δράσης που απορρέουν από αυτήν. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει τον συντονισμό των διαφόρων πρωτοβουλιών της ΕΕ, τους οργανισμούς και τα μέσα, με στόχο την αντιμετώπιση των βασικών αιτίων της αστάθειας και στη συμβολή στην επίλυση των συγκρούσεων, την επιβολή της ειρήνης και τη βοήθεια στην οικοδόμηση του κράτους, τις ανάγκες διακυβέρνησης και ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένης της μεταρρύθμισης του τομέα της ασφάλειας, του ενεργειακού εφοδιασμού, της αλιείας, της ναυτιλίας, του εμπορίου και των μεταφορών. Παράλληλα, η ΕΕ έχει ζωτικό συμφέρον για

¹⁰⁷ Το «Ορίζοντας 2020» είναι το μεγαλύτερο πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία που δρομολογήθηκε ποτέ. Θα οδηγήσει σε περισσότερα επιτεύγματα, ανακαλύψεις και παγκόσμιες πρωτιές μεταφέροντας τις σπουδαίες ιδέες από το εργαστήριο στην αγορά. Σχεδόν 80 δις EUR θα διατεθούν σε μορφή χρηματοδότησης για μια επταετία (2014–2020) — πλέον των ιδιωτικών και των εθνικών δημόσιων επενδύσεων που θα προσελκύσουν αυτά τα χρήματα. Για περισσότερες πληροφορίες στο https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/sites/horizon2020/files/H2020_EL_KI0213413ELN.pdf πρόσβαση 17/2/2019

ένα ασφαλές και ανοικτό θαλάσσιο περιβάλλον που θα επιτρέπει την ελεύθερη διέλευση του εμπορίου και την ειρηνική, νόμιμη και αειφόρο χρήση του πλούτου των ωκεανών.

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Από πλευράς εθνικού ενδιαφέροντος οι κυριότερες προκλήσεις ασφαλείας του γεωγραφικού περιβάλλοντος της Αν. Μεσογείου για τη χώρα μας στην παρούσα χρονική στιγμή, χωρίς φυσικά να υποβαθμίζουμε τις υπόλοιπες, είναι οι ακόλουθες: **Πρώτον** η Τουρκική προκλητικότητα και αναθεωρητική πολιτική, **δεύτερον** το μεταναστευτικό και προσφυγικό ζήτημα και τη σύνδεσή του με το οργανωμένο έγκλημα, την τρομοκρατία, καθώς με απειλές κατά της οικονομίας και της κοινωνικής συνοχής και **τρίτον** οι ενεργειακοί ανταγωνισμοί και συνεργασίες στην ευρύτερη περιοχή.

Σχετικά με την **τουρκική προκλητικότητα και αναθεωρητική πολιτική**, από ελληνικής πλευράς, θα πρέπει να υπάρξει τόνωση των αμυντικών δαπανών με ενδελεχή στρατηγικό σχεδιασμό, βασιζόμενο στην ενίσχυση και εξωστρέφεια της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας. Στο ίδιο πλαίσιο, η αξιοποίηση των ευρωπαϊκών μηχανισμών για «έξυπνη άμυνα» προς χρηματοδότηση αμυντικών αναγκών αλλά και των ευρωπαϊκών και διεθνών προγραμμάτων για έρευνα και ανάπτυξη δύνανται αποτελέσουν το βασικό συντελεστή οικονομικής αναπτύξεως του κοινωνικού συνόλου αλλά και πολλαπλασιαστή ισχύος των Ενόπλων Δυνάμεών μας.

Επιπλέον, με τις παρούσες εξελίξεις όπου η Τουρκία εμφανίζεται να απομακρύνεται περισσότερο από τη Δύση και η δεύτερη αναζητεί σταθερό σύμμαχο και γεωπολιτικό «στήριγμα» στην περιοχή, εμφανίζεται η ευκαιρία για την ενίσχυση της ενεργειακής μας διπλωματίας και των αμυντικών συμμαχιών μας με NATO και Ε.Ε. με συνεπαγόμενα οφέλη για την οικονομία και την κοινωνία.

Υφίσταται επίσης η ευκαιρία για την εν γένει προβολή της χώρας μας ως σταθερός πόλος για επενδύσεις και εξυπηρέτηση των ευρωπαϊκών αμυντικών και στρατηγικών συμφερόντων μέσω της επικρατείας μας, προβάλλοντας και εξασφαλίζοντας ότι τα ανατολικά εθνικά μας σύνορα είναι και σύνορα της Ε.Ε.

Σχετικά με το **μεταναστευτικό και προσφυγικό ζήτημα**, οι όποιες πολιτικές αποφάσεις της χώρας μας δεν θα πρέπει να αποκλείουν οριστικά το γεγονός της δυνητικής επιρροής ή και καθοδηγήσεως μουσουλμάνων μεταναστών από γειτονικές μουσουλμανικές χώρες. Θα πρέπει να κάνουν ξεκάθαρο ότι η ανεξιθρησκία είναι σεβαστή, στο βαθμό που δεν απειλείται η Δημοκρατία, το κοσμικό κράτος και το Ευρωπαϊκό κεκτημένο. Σε επίπεδο πολιτικής διαπραγμάτευσης με τους ευρωπαίους ετέρους, αλλά και σε επιχειρησιακό επίπεδο, οι δράσεις της Ελληνικής πλευράς οφείλουν να επικεντρωθούν στα παρακάτω θέματα:

- Υιοθέτηση μέτρων για την ενίσχυση των κρατών-μελών που επιβαρύνονται από το μεταναστευτικό κύμα, με περισσότερους πόρους και μέσα για την αντιμετώπιση του προβλήματος

- Επανεξέταση των προβλέψεων της Συνθήκης του Δουβλίνου, ώστε να παρέχονται διαδικασίες εκτόνωσης πίεσης στα κράτη-μέλη που δέχονται την πλειοψηφία των αιτήσεων ασύλου.

- Προώθηση νέων συμφωνιών επανεισδοχής και καταμερισμού του ποσοστού προσφύγων και μεταναστών μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ και των χωρών προέλευσης.

- Ενίσχυση της FRONTEX μέσω της θεσμοθέτησης και υλοποίησης της συμμετοχής του συνόλου των κρατών-μελών στις κοινές επιχειρήσεις της FRONTEX για την επιτήρηση των θαλασσίων και χερσαίων συνόρων.

- Κινητοποίηση της Ε.Ε. προς την κατεύθυνση υλοποίησης των συμφωνηθέντων, που αφορούν τόσο στην ίδρυση Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Συνοριοφυλάκων, όσο και στην υιοθέτηση της ελληνικής άποψης για Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή.

- Ενίσχυση τόσο του Λιμενικού Σώματος και Ελληνικής Ακτοφυλακής της Ελλάδος με πλωτά και εναέρια μέσα, όσο και του Πολεμικού Ναυτικού με σύγχρονες μονάδες επιτήρησης (περιπολικά πλοία και σταθερά συστήματα επιτήρησης), μέσω ευρωπαϊκής συγχρηματοδότησης.

- Επανασχεδίαση των παραμέτρων εσωτερικής ασφάλειας μέσω της ενδεδειγμένης εξέτασης των εισερχόμενων μεταναστευτικών και προσφυγικών ροών ως προς τις πιθανές διασυνδέσεις με οργανωμένο έγκλημα και τρομοκρατία και την έγκαιρη πρόληψη ενδεχομένων απειλητικών καταστάσεων ασφαλείας¹⁰⁸.

Αναφορικά με **τους ενεργειακούς ανταγωνισμούς στην Αν. Μεσόγειο**, η χώρα μας οφείλει να χαράξει την ενεργειακή της πολιτική στην ανάληψη συντονισμένων δράσεων για την έρευνα και εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, υποθαλάσσιων και μη, που σχετίζονται με τα παράγωγα του πετρελαίου και το φυσικό αέριο.

Έως ότου το παραπάνω γίνει πραγματικότητα θα πρέπει να επιδιωχθεί η μετατροπή της χώρας μας σε ενεργειακό κόμβο, καθόσον επιβάλλεται η εξασφάλιση κομβικού ρόλου για την Ελλάδα στη μεταφορά τόσο του φυσικού αερίου της Ανατολικής Μεσογείου (περιοχές Κύπρου-Ισραήλ-Αιγύπτου) προς την Ευρώπη όσο και αυτού που προέρχεται από την περιοχή της Κασπίας, χωρίς ωστόσο να αποκλείουμε εν τη γενέσει τους αντίστοιχες ρωσικές προτάσεις, έχοντας κατά νου βέβαια τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της χώρας. Άμεσα συνδεδεμένο με την ενεργειακή ασφάλεια και εκείνο που θα πρέπει κατ' ελάχιστον να επιδιώκει η ελληνική πλευρά, είναι η διασφάλιση των δικαιωμάτων της Ελλάδας στον ενεργειακό πλούτο που διαπιστωμένα την περιβάλλει. Καθίσταται επομένως επιτακτική η ανάγκη εξέτασης ανακήρυξης και οριοθέτησης Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης με προσεκτικά βήματα αν και αναγνωρίζεται η πολυπλοκότητά της σε ορισμένες περιοχές (και σε αρμονία με τις έως τώρα προσεγγίσεις της εξωτερικής μας πολιτικής για το ζήτημα της Υφαλοκρηπίδας).

Εν κατακλείδι, επιβάλλεται να στρέψουμε την προσπάθεια, να σχεδιάσουμε την Εθνική μας Στρατηγική και να επιδιώξουμε μέσω της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Στρατηγικής η απόκτηση διεθνούς φήμης ως αξιόπιστο κράτος θαλάσσιας ισχύος. Μέσω της ενεργούς συμμετοχής και της ανάληψης ηγετικού ρόλου στο πεδίο της θαλάσσιας ασφάλειας η Ελλάδα να αποτελέσει τον «απαραίτητο παίκτη» για την Αν. Μεσόγειο, τη

¹⁰⁸ Σε αυτό το πλαίσιο, ίσως θα έπρεπε να επανεκκινούσε η συζήτηση για σύσταση Συμβουλίου Εθνικής Ασφάλειας με ευέλικτη δομή και τρόπο λειτουργίας ως ισχύει και σε ανεπτυγμένα στον τομέα της Ασφάλειας κράτη της Δύσης.

σταθεροποιητική δύναμη και τέλος τον ενεργειακό, οικονομικό, εμπορικό, τουριστικό, ναυτιλιακό, αμυντικό και πολιτισμικό κόμβο μεταξύ Δύσης και Ανατολής.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Αξιολογώντας την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Θαλάσσια Ασφάλεια γίνεται αντιληπτό ότι για πρώτη φορά καθορίζονται οι κίνδυνοι και οι απειλές της θαλάσσιας ασφάλειας για τα συμφέροντα της Ενωμένης Ευρώπης. Η ολιστική αναφορά που γίνεται στις εξωτερικές και εσωτερικές πτυχές της θαλάσσιας ασφάλειας (προστασία θαλασσιών ζωνών ,πειρατεία τρομοκρατία υπεραλιεία διασυνοριακό έγκλημα κλπ) είναι κομβικής σημασίας.

Οι αναφορές για τις θαλάσσιες ζώνες, που έχουν αποκτήσει βαρύνουσα σημασία τα τελευταία χρόνια και ειδικά μετά την πιθανή εκμετάλλευση των κοιτασμάτων στην ΝΑ Μεσόγειο εκτιμώνται ως θετικές τόσο για την Ελλάδα όσο και για την Κύπρο με την προϋπόθεση να μην μείνει η ΕΕ μόνο σε ανακοινώσεις. Η οριοθέτηση λοιπόν των θαλασσιών ζωνών από τα κράτη-μέλη χαρακτηρίζεται ζήτημα στρατηγικής σημασίας για την ΕΕ, ενώ, προχωρώντας ένα βήμα παραπέρα, καθορίζεται ως απειλή οποιαδήποτε πράξη επιθετικότητας από τρίτη χώρα (σε ότι μας αφορά, από την Τουρκία), συμπεριλαμβανομένων των θαλασσιών διαφορών. Παράλληλα αναβαθμίζεται η αξία της διασφάλισης των οικονομικών συμφερόντων των κρατών-μελών και της ίδιας ΕΕ ως αυτόνομης οντότητας, όπως αυτά προκύπτουν από την αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων στις διαφορετικές θαλάσσιες ζώνες.

Η αναγνώριση εκ μέρους της ΕΕ ότι τα Ελληνικά θαλάσσια σύνορα είναι και σύνορα της ΕΕ ήταν ακόμα μια επιτυχία αφού υπάρχει για πρώτη φορά κείμενο στο οποίο γίνεται σαφής διατύπωση του όρου και επισημαίνεται η ανάγκη για την περιφρούρηση τους καθόσον πλήττονται καθημερινά από ανεξέλεγκτες μεταναστευτικές ροές. Τονίζεται η σημασία της αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών-μελών για την αντιμετώπιση απειλών στον θαλάσσιο χώρο. Εδώ, λοιπόν, τίθεται το θέμα της προαγωγής της ασφάλειας, της ελευθερίας και της δικαιοσύνης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η νομοθεσία πρέπει να εφαρμοστεί και να ενισχυθεί από τις συνεργασίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις υπόλοιπες χώρες και κράτη-μέλη αλλά και τις γειτονικές χώρες έτσι ώστε να ρυθμιστεί η εκούσια επιστροφή των μεταναστών στις χώρες προέλευσής τους. Έχει επίσης καθήκον,

σαν Ευρωπαϊκή Ένωση, να προστατεύει εκείνους που πραγματικά ζητούν άσυλο για να διαφύγουν από την κακοποίηση και το διωγμό που βιώνουν στις χώρες τους.

Η περίπτωση της διεύρυνσης του πεδίου εφαρμογής της στρατηγικής θαλάσσιας ασφάλειας μέσω της PESCO, πέραν της άμυνας και στην οικονομία, καθώς και στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρονται για δημιουργία θέσεων εργασίας, αποτελεί σημαντικό στρατηγικό στόχο ο οποίος θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών μελών αλλά και στην αύξηση των θέσεων εργασίας με παράλληλη μείωση της ανεργίας. Η ΕΕ προσπαθεί με τη στρατηγική αυτή να αυξήσει την επιρροή της στην εξωτερική πολιτική ως ένας παγκόσμιος δρών.

Η πιστή εφαρμογή της θαλάσσιας πολιτικής θα αναδείξει την ΕΕ ως παγκόσμιο φορέα παροχής ασφάλειας στη ναυτιλία στην προώθηση της θαλάσσιας πολυμέρειας και του κράτους δικαίου στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης της σημασίας της συνεργασίας στον τομέα του διεθνούς δικαίου, στην καθολική εφαρμογή του δικαίου της θάλασσας (UNCLOS). Οι επιχειρήσεις της FRONTEX στην Κεντρική - Ανατολική Μεσόγειο και στο Αιγαίο και της EUNAVFORMED SOPHIA σε διεθνή ύδατα στα ανοικτά των ακτών της Λιβύης σε συνδυασμό με την ανταλλαγή πληροφοριών ήταν κινήσεις οι οποίες βελτίωσαν την επιτήρηση στο θαλάσσιο στοιχείο και της συνολικής ασφάλειας στη θάλασσα. Σημαντικό ρόλο έπαιξε και η στενή συνεργασία με τις χώρες της περιοχής της Μεσογείου σε περιφερειακό επίπεδο

Η ανάπτυξη συνεργασίας με χώρες της υποσαχάριας Αφρικής αλλά και η οικονομική ενίσχυση τους έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των ροών παράτυπων μεταναστών προς την ΕΕ. Επιπλέον θα ενισχύσει τις χώρες της Αφρικής προκειμένου να δράσουν ενάντια στα φαινόμενα της πειρατείας με σύγχρονους τρόπους επιτήρησης μέσω διασυνοριακών συστημάτων αλλά και στην αντιμετώπιση της παράνομης αλιείας. Τα περιφερειακά κράτη θα πρέπει να προσαρμόσουν τα νομικά τους συστήματα για την καταπολέμηση της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας και άλλων μορφών θαλάσσιου εγκλήματος σε συνεργασία με την ΕΕ.

Τα διδάγματα που αντλήθηκαν από την ολοκληρωμένη προσέγγιση της ΕΕ στον αγώνα κατά της πειρατείας στη Σομαλία και στο Κέρασ της Αφρικής, η οποία θα πρέπει να

συνεχίζει να καθοδηγεί και να εμπνέει στο να ανταποκριθεί στις προκλήσεις που υπάρχουν σε άλλες μη ασφαλείς θαλάσσιες περιοχές, στη βάση της εταιρικής σχέσης και του διαλόγου με βασικούς διεθνείς δρώντες. Η συμβολή της EUNAVFOR της επιχείρησης ATALANTA και οι ναυτικές δυνάμεις τρίτων (Κίνα -Ινδία) με σκοπό την αποτελεσματική αποτροπή, και καταπολέμηση πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, καθώς και σε περιφερειακό επίπεδο ασφάλεια είχε ως αποτέλεσμα την σχεδόν εξάλειψη της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών . Η εφαρμογή των καλύτερων πρακτικών διαχείρισης από τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε συνδυασμό με τη χρήση ένοπλων φρουρών επί των πλοίων εμπορικών πλοίων, έχει αποδειχθεί ότι είναι σημαντική επίσης καταπολέμηση πράξεων πειρατείας.

Οι εντάσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα στην περιοχή του Ινδικού ωκεανού αυξάνονται ολοένα και περισσότερο λαμβάνοντας υπόψη και την διείσδυση της Κίνας στην περιοχή προκειμένου να υλοποιήσει το σχέδιό της (OBOR). Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να προωθήσουν τις σχέσεις οικοδόμησης εμπιστοσύνης καθώς και ανάληψη μέτρων για την αντιμετώπιση των εντάσεων στη θάλασσα του Ινδικού. Απαιτείται η ενίσχυση της συνεργασίας με άλλους διεθνείς οργανισμούς και διεθνής εταίρους προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της θαλάσσιας ανασφάλειας. Τέτοιοι διεθνείς οργανισμοί είναι τα Ηνωμένα Έθνη η διεθνής συνεργασία με τον Σύνδεσμο Νοτιοανατολικής Ασίας (ASEAN) και άλλων εταίρων της Ασίας είναι ένα σημαντικό βήμα για την ΕΕ στην περιοχή αυτή. αλλά και το NATO το οποίο έχει και μεγαλύτερη εμπειρία σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας.

Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να εγγυηθεί τη ασφαλή διέλευση των εμπορικών πλοίων, τα οποία αποτελούν και τους κύριους στόχους των πειρατών. Η προαναφερθείσα επιχείρηση ATALANTA αποτελεί ζωτικό στοιχείο της Κοινής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι η δημιουργία μιας ναυτικής δύναμης ασφάλειας αποδεικνύει ότι μπορεί να παρακολουθεί τα σύνορα. Για το λόγο αυτό το μόνο που μπορεί να έχει σαν στρατηγικό πλάνο είναι η παροχή ασφάλειας στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η ΕΕ θα πρέπει συνεχώς να επαναλαμβάνει την έκκλησή της για πλήρη σεβασμό και εφαρμογή του διεθνούς δικαίου, μεταξύ των άλλων . Η σημασία του σεβασμού των

ελευθεριών της ανοικτής θάλασσας, την ελευθερία της ναυσιπλοΐας και την υπερπλήρωση στις αποκλειστικές οικονομικές ζώνες, το δικαίωμα αβλαβών διελεύσεων σε χωρικές θάλασσες και το δικαίωμα διέλευσης διαμετακόμισης μέσω στενών όπως αντικατοπτρίζεται στην UNCLOS. Η δημιουργία εθνικών κέντρων για την θαλάσσια ασφάλεια καθώς και η συμπληρωματική δράση ΕΕ και NATO, όπως έχει καταδείξει η επιτυχής συνεργασία των επιχειρήσεων SOPHIA και SEA GUARDIAN στη Μεσόγειο, και των δράσεων στο Αιγαίο, δύναται να συμβάλει περαιτέρω στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων ασφαλείας ενώ θα είναι παράγοντας σταθερότητας και ταυτόχρονα αποτροπής σε θέματα ασφαλείας στο υδάτινο στοιχείο.

Η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική αποτελεί μια προσπάθεια «παντρέματος» εξωτερικών-εσωτερικών, πολιτικών-στρατιωτικών, ιδιωτικών-δημοσίων, διακυβερνητικών-διεθνικών στοιχείων και μια ολοκληρωμένη πολύ-επίπεδη κυβερνητική προσέγγιση στην ασφάλεια. Παρέχει αρκετή ευελιξία για δημιουργία συνεργασιών εκεί που μπορεί να δουλέψει. Επίσης σημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική και το Σχέδιο Δράσης είναι περισσότερο αλά καρτ και σε μερικά σημεία μπορεί να δουλέψει και χωρίς παρακολούθηση. Η προσέγγιση αυτή σημαίνει ότι οι προσπάθειες διαμορφώνονται από μια άτυπη διαιτησία και ενεργή εμπλοκή αυτών που την εφαρμόζουν. Αυτοί που δεν συμμετέχουν, για τον οποιονδήποτε λόγο, δεν θα έχουν συμμετοχή στις εξελίξεις.

Από τη μεριά της άμυνας θα πρέπει να επιδιωχθεί η μεγαλύτερη συμμετοχή με μέσα ώστε να έχει ενεργή συμμετοχή στην εφαρμογή της στρατηγικής, στη διαμόρφωση των δυνατοτήτων διττού ρόλου και στη δημιουργία προγραμμάτων που να είναι ικανά να λάβουν κοινοτική χρηματοδότηση.

Η Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική θα έχει αποτέλεσμα από τον τρόπο υλοποίησης. Οι δρώντες της άμυνας θα πρέπει να προσέξουν ώστε η ευρωπαϊκή αμυντική συνεργασία και η ΚΠΑΑ να υποστηριχθούν μέσω του Σχεδίου Δράσης. Το έδαφος για μια αποδοτική συνολική συνεργασία βρίσκεται εκεί. Η Στρατηγική προσφέρει τις οδούς για ανάπτυξη της αμυντικής συνεργασίας. Τα παραδείγματα βρίσκονται στην ανάπτυξη της αμυντικής βιομηχανίας, στην ανάπτυξη συστημάτων διττού ρόλου, στην εφαρμογή της διαδικασίας «pooling and sharing» και στην ενίσχυση του ρόλου της ΕΕ ως πάροχος ασφαλείας μέσω της διεθνούς ναυτικής συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών.

Σημεία τριβής μεταξύ των εσωτερικών και εξωτερικών πολιτικών και δρώντων υπάρχουν και θα πρέπει να αντιμετωπισθούν. Υπάρχει ο κίνδυνος η αμυντική συνεργασία να απορροφηθεί από εσωτερικές πολιτικές ιδίως στην περίπτωση της αντιμετώπισης της παράνομης μετανάστευσης με χρήση ναυτικών δυνάμεων. Η αρχή του να χρησιμοποιούνται πρώτα πολιτικά μέσα και στρατιωτικά όταν απαιτείται και είναι διαθέσιμα θα πρέπει να εφαρμοσθεί ώστε να εξασφαλισθεί η διαθεσιμότητά τους για καθαρά αμυντικές αποστολές.

Η αδυναμία να υπάρξει μία συμφωνία που να αφορά τον θεσμό των θαλάσσιων ζωνών, όπως η οριοθέτηση των αποκλειστικών οικονομικών ζωνών (ΑΟΖ), δύναται να αποτελεί πρόσθετη απειλή σε ορισμένες θαλάσσιες περιοχές, όπως η Μεσόγειος Θάλασσα κάτι που το βλέπουμε και σήμερα με την οριοθέτηση της ΑΟΖ της Κύπρου η οποία αμφισβητείται έντονα από την Τουρκία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

- Κοππά, Μαριλένα. *Η κοινή πολιτική άμυνας και ασφάλειας*. Αθήνα: Εκδόσεις Πατακη, 2017.
- Μ., Μπόση. *Θαλάσσια πειρατεία-τρομοκρατία*. Αθήνα: ΠΟΙΟΤΗΤΑ, 2012.
- Ροζάκης, Χ. Λ. *Η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη και το Διεθνές Δίκαιο*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση, 2013.
- Corbett, Julian S. *“Some Principles of Maritime Strategy”*,. Λονδίνο: The Project Gutenberg eBook, 1911.
- Cristian, Bueger. *“What is Maritime security?”*. Cardiff: Cardiff University, 2015.
- B.Hattendorf, John. *“Naval Policy and Strategy in the Mediterranean”*. Taylor & Francis e-Library, 2006.
- Germond, Basil. *“The Maritime Dimension of European Security Seapower and the European Union”*. Λονδίνο: Palgrave Macmillan UK, 2015.
- Jablonsky, David. *“Roots of Strategy Book Military Classics”*. Stackpole Books, 1999.
- Joachim Krause και Sebastian Bruns. *“ROUTLEDGE HANDBOOK OF NAVAL STRATEGY AND SECURITY”*. Λονδίνο: Routledge, 2016.
- Mahan, Alfred Thayer. *“The Influence of Seapower upon History, 1660–1783”*. Boston: Little, Brown & Co, 1890.
- Till, Geoffrey. *“Seapower: A Guide for the Twenty-First Century”*. δεύτερη έκδοση. Λονδίν: Routledge, 2009.
- Μάξης, Ιωάννης. *Γεωπολιτική Θεωρία και Εφαρμογές*. Αθήνα: Παπαζήση, 2002.

ΕΓΓΡΑΦΑ

- «A Secure Europe in a Better World: European Security Strategy, 12 Δεκ 2003.» 2003.
- *A Strategic Framework for the Horn of Africa, 16858/11, 14 Νοε 2011.* 2011.
- *An Integrated Maritime Policy for the European Union, COM/2007/0575, 10 Οκτ 2007. EEAS, Annual 2013 CSDP Lessons Report, Μάρτιος 2014.* Brussels: EEAS, 2014.
- *EU Maritime Security Strategy Action Plan, 17002/14, 16 December 2014.*
- *European Commission ‘A New Deal for European Defence: Implementation Roadmap for Communication’, COM (2013) 542, 24 June 2014.* Brussels: European Commission, 2014.
- *European Commission, ‘FRONTEX Joint Operation “Triton”: Concerted Efforts to Manage Migration in the Central Mediterranean’, MEMO/14/566, 7 Οκτ 2014.* European Commission, 2014.
- «European Union Maritime Security Strategy, 11205/14, 24 Ιουν 2014.» 2014.
- *Foreign Affairs Council, Council Conclusions on Maritime Security Strategy, 26 Απρ 2010.* Brussels: Foreign Affairs Council, 2010.
- *Maritime Confidence-Building Measures in the South China Sea Conference, ASPI Special Report, Σεπ 2013.* ASPI, 2013.
- *Regulation (EU) No. 515/2014 16 Απρ 2014.*
- Riddervold, Chou. *Beyond Delegation.*
- *The UK National Strategy for Maritime Security, May 2014.*

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- «Ευρωπαϊκό Κέντρο Παρακολούθησης Ναρκωτικών και Τοξικομανίας». http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/combating_drugs/c11518_el.htm.
- —. «“What is a Maritime Strategy”.» *Sea Power Centre Australia, Soundings*, Οκτώβριος 2013.
- Christian Bueger, Timothy Edmunds . «Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies.» *International Affairs*. 11 Σεπτέμβριος 2017. <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108> (πρόσβαση Ιούνιος 25, 2019).
- *Cyber-Security Threats to the Maritime Industry*. <http://www.mile.org.za/QuickLinks/News/1stAnnualMaritimeSummitPresentations/Day1.6-CarlUys-CyberSecurityThreats.pdf>.
- *EUNAVFOR*. <http://eunavfor.eu/mission/>.
- *Hacking Ships: Η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε κίνδυνο*. <https://www.cyberinsurancegreece.com/ereynes/naytilia/>.
- *HORIZON 2020* . https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/sites/horizon2020/files/H2020_EL_KI0213413ELN.pdf.
- http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-357_el.htm .
- <http://www.consilium.europa.eu/el/press/press-releases/2017/07/25/eunavformed-sophia-mandate-extended/>.
- <http://www.eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/esf-brochure>.
- *IMO approves further interim guidance on privately contracted armed security personnel*.

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>.

- «Indo-Asia Pacific’ Explained: An Assessment of US Maritime Strategy 2015.» 2015. <http://cimsec.org/continuity-change-assessment-us-maritime-strategy-2015/18512>.
- «Internal Security Strategy for the European Union: Towards a European Security Model, 5842/2/10 REV2 JAI 90, 25 Μαρ 2010.» 2010.
- «Ioannis Parisis , The Maritime Dimension of European Security Strategies, Initiatives, Synergies.» <http://fletcher.tufts.edu/%7E/media/Fletcher/Microsites/KaramanlisChair/Docs/KARAMANLISWorkingPapers2015201.pdf>.
- KHURANA, GURPREET SINGH. *Indo-Asia Pacific’ Explained: An Assessment of US Maritime Strategy 2015* . 7 SEPTEMBER 2015. <http://cimsec.org/continuity-change-assessment-us-maritime-strategy-2015/18512> (πρόσβαση Μάρτιος 14, 2019).
- *M. Drent, C. Homan and D. Zandee, Civil–Military Capacities for European Security, Report, Δεκέμβριος 2013.* Clingendael, 2013.
- *Maritime Surveillance (MARSUR).* [https://www.eda.europa.eu/what-we-do/activities/activities-search/maritime-surveillance-\(marsur\)](https://www.eda.europa.eu/what-we-do/activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur)).
- «Michael D. Greenberg, Peter Chalk, Henry H. Willis, Ivan Khilko, David S. Ortiz, Maritime Terrorism Risk and Liability.» 2006. https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2006/RAND_MG520.pdf.
- *RECAAP* http://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC.
http://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC.
- *Safe SeaNet.* <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>.
- *Safety, Maritime. IMO.* <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Default.aspx> (πρόσβαση Αυγούστου 30, 2019).

- *Shaping of a Common Security and Defence Policy.*
https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/5388/shaping-common-security-and-defence-policy_en.

- «The EU Maritime Security Strategy Promoting or Absorbing European Defense co-operation.» *clingendael.org.* 2015 April.
<https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Policy%20brief%20EU%20Maritime%20Security%20Strategy.pdf> (πρόσβαση Δεκεμβρίου 27, 2018).

- *The Mediterranean passage in the age of refugees. The sea route to Europe*
<http://www.unhcr.org/5592bd059.html>.

- UNCTAD. <http://unctad.org/en/Pages/aboutus.aspx>.

- UNION, COUNCIL OF THE EUROPEAN. «Maritime Security Strategy, 11205/14.»
<https://ec.europa.eu/>. 24 June 2014. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_en.

- «US ASIA-PACIFIC Maritime Security Strategy.»
https://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF.

- *Yeo Lay Hwee, 'The EU's Role in Shaping Asia's Security',* .. europesworld.org.

- «Γ. Κεντας 17 Δεκ 2017 Η νέα γεωπολιτική ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο και την Μέση Ανατολή.» 2017. <http://hellasjournal.com/2017/12/i-nea-geopolitiki-asfalias-stin-anatoliki-mesogio-ke-tin-mesi-anatoli/>.

- Γ. Χρυσόχου ,*Άρθρο 31 Ιαν 2018 Προκλήσεις ασφαλείας στην ανατολική Μεσόγειο: Απειλές και ευκαιρίες για την Ελλάδα (1ο Μέρος).*
<http://www.liberal.gr/arthro/188244/amyna--diplomatia/2018/prokliseis-asfaleias-stin-anatoliki-mesogio-apeiles-kai-eukairies-gia->.

- «Επιχειρήσεις της ΕΕ στη Μεσόγειο Θάλασσα.» https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/factsheets/docs/20161006/eu_operations_in_the_mediterranean_sea_el.pdf.
- *Ευρωπαϊκή Νομοθεσία για το Εμπόριο Όπλων*”, Επίσημος Δικτυακός Τόπος Ευρωπαϊκής Ένωσης. http://europa.eu/legislation_summaries/foreign_and_security_policy/cfsp_and_esdp_implementation/ps0012_el.htm.
- *Ευρωπαϊκό Σύστημα Επιτήρησης των Συνόρων (Eurosur)*. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex:32013R1052>.
- *Η γεωπολιτική επέλαση της Κίνας*. <https://analyst.gr/2018/01/23/i-geopolitiki-epelasi-tis-kinas/>.
- Ηλιόπουλος, Η. *Η παράνομη διακίνηση λαθρομεταναστών στην ΕΕ., ως μορφή οργανωμένου εγκλήματος*.
- Θ Μπαζίνη, Άρθρο, *Η Διάσταση της Ευρωπαϊκής Θαλάσσιας Στρατηγικής στην Ανατολική Μεσόγειο Εκτίμηση για την αντίδραση της ΕΕ σε προκλήσεις ασφάλειας στην Αν. Μεσόγειο*. <http://www.idis.gr/?p=3395>.
- *Θαλάσσια διάσταση της κοινής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας* <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2013-0220+0+DOC+XML+V0//EL>.
- *Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική στις Περιφέρειες της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου : Πρόσκληση υποβολής προτάσεων*. <http://www.ypes.gr/UserFiles/f0ff9297-f516-40ff-a70e-eca84e2ec9b9/eggr38854-051115.pdf>.
- *Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας για την Ευρώπη I . Παρίσης 7/7/2014* [https://parisis.wordpress.com/2014/07/07/\(12-01-2019\)](https://parisis.wordpress.com/2014/07/07/(12-01-2019)).
- *Τρόμος στη θάλασσα, Η ναυτιλία γίνεται στόχος για τρομοκρατικές οργανώσεις*. 2015. <https://securityreport.gr/magazine-archive/year-2015/item/1084-tromos-sti-thalassa>.

