

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΑΝΤΕΙΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**



Ακαδημαϊκό Έτος 2013 - 2014

**Η εφαρμοσιμότητα των θεωριών της Ναυτικής Στρατηγικής στο σύγχρονο
περιβάλλον Θαλάσσιας Ασφάλειας**

Σπουδαστής: Σπυρίδων Μαζαράκης

Επιβλέπων Καθηγητής : Χαράλαμπος Παπασωτηρίου

Σεπτέμβριος 2014

Σύνοψη

Τα τελευταία χρόνια η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας έχει ενταχθεί στην ατζέντα του δημοσίου διαλόγου αποτελώντας βασικό θέμα διαπραγματεύσεων τόσο εντός των κρατικών θεσμών όσο εντός των οργάνων διεθνών οργανισμών. Ο λόγος έγκειται σε μια πληθώρα γεγονότων που ανέδειξαν σε διεθνές επίπεδο την τρωτότητα του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η ύπαρξη απειλών που εκτείνονται από την απλή ληστεία στην θάλασσα μέχρι και την διενέργεια τρομοκρατικών επιθέσεων που προέρχονται ή στοχεύουν τις δραστηριότητες που συσχετίζονται με το θαλάσσιο στοιχείο, εμφανίζουν την ανάγκη για προστασία της θαλάσσιας επικράτειας ενός κράτους. Στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα με το 70% του διεθνούς εμπορίου να διεξάγεται μέσω θαλασσίων μεταφορών, η επίτευξη της προστασίας των θαλασσών αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο για την διατήρηση της παγκόσμιας και εθνικής ειρήνης και ευημερίας.

Η σχεδίαση μιας συναφούς και συνεκτικής ναυτικής στρατηγικής σε εθνικό και διεθνές επίπεδο είναι επιβεβλημένο βήμα με σκοπό την ανάληψη κατάλληλων δράσεων για την επίτευξη της προστασίας των θαλασσών από τις υφιστάμενες απειλές. Οι δύο κλασσικοί θεωρητικοί της ναυτικής στρατηγικής και ισχύος, ο Alfred Thayer Mahan και ο Julian Corbett έχουν αναλύσει στο έργο τους τις ιδιαιτερότητες του θαλασσίου περιβάλλοντος και έχουν προτείνει διαφορετικούς τρόπους προσέγγισης για την σχεδίαση μιας ναυτικής στρατηγικής που να επιτυγχάνει την αποτελεσματική χρησιμοποίηση των υφιστάμενων ή μελλοντικών δυνατοτήτων και μέσων για την εξασφάλιση της προστασίας και ασφάλειας των κατά θάλασσα εθνικών συμφερόντων. Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η διερεύνηση της εφαρμοσιμότητας των βασικών θεωριών της στρατηγικής σκέψης των Mahan και Corbett καθώς και ο προσδιορισμός των ορίων εφαρμογής αυτών των θεωριών στο μεταβαλλόμενο σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας.

Ο σπουδαστής υποστηρίζει ότι οι κλασσικές θεωρίες περί ναυτικής ισχύος και ναυτικής στρατηγικής παρότι αναπτύχθηκαν για να αποκωδικοποιήσουν και να επιλύσουν τους προβληματισμούς σε μια περίοδο έντονου διακρατικού ανταγωνισμού, διατηρούν την εφαρμοσιμότητα τους στο υφιστάμενο συνεργατικό αλλά μελλοντικά απρόβλεπτο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας καθώς παρουσιάζουν την διαχρονική επίδραση της ναυτικής ισχύος στον παγκόσμιο ανταγωνισμό ισχύος και τις ιδιαίτερες αρχές που διέπουν την διεξαγωγή επιχειρήσεων στην θάλασσα

Περιεχόμενα

	Σελ
Τίτλος Διπλωματικής.....	I
Σύνοψη.....	II
Περιεχόμενα.....	III
Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή.....	1
Κεφάλαιο 2. Η έννοια της Θαλάσσιας Ασφάλειας.....	3
Κεφάλαιο 3. Περί Θαλάσσιας και Ναυτικής Στρατηγικής.....	7
Κεφάλαιο 4. Ιστορική διάσταση της Ναυτικής Στρατηγικής.....	8
Κεφάλαιο 5. Alfred Thayer Mahan.....	11
5.1. Η Φύση της Θαλάσσιας Ισχύος κατά Mahan.....	12
5.2. Η Ναυτική Στρατηγική του Mahan.....	15
5.2.1. Κυριαρχία στην Θάλασσα- Αρχή της Συγκέντρωσης.....	16
5.2.2. Εσωτερικές Γραμμές Επικοινωνιών και Υποστήριξη	18
5.2.3. Έτερες Μορφές Επιχειρήσεων.....	20
5.3. Αξιολόγηση της Θεωρητικής Σκέψης του Mahan.....	21
Κεφάλαιο 6. Julian S. Corbett.....	22
6.1. Η Φύση της Θαλάσσιας Ισχύος κατά Corbett.....	23
6.2. Η Ναυτική Στρατηγική του Corbett.....	24
6.2.1. Αποφασιστική Μάχη.....	24
6.2.2. Κυριαρχία στην Θάλασσα.....	26
6.2.3. Περιορισμένος Πόλεμος.....	29
6.2.4. Τύποι Ναυτικών Επιχειρήσεων.....	30
6.2.5. Αξιολόγηση των θεωριών του Corbett.....	31
Κεφάλαιο 7. Το Σύγχρονο Περιβάλλον Θαλάσσιας Ασφάλειας.....	33
7.1. Τα Χαρακτηριστικά του Θαλασσίου Περιβάλλοντος.....	33
7.2. Παγκοσμιοποίηση και Θαλάσσιο Περιβάλλον.....	36
7.3. Σύγχρονες Απειλές για τη Θαλάσσια Ασφάλεια.....	39
7.3.1. Συγκρουσιακό Περιβάλλον.....	42
7.3.2. Συνεργατικό Περιβάλλον.....	47

Κεφάλαιο 8. Η Χρήση και ο Ρόλος των Ναυτικών.....	52
8.1. Στρατιωτικός Ρόλος.....	55
8.1.1. Στρατηγική Επίθεση.....	56
8.1.2. Στρατηγική Άμυνα.....	61
8.2. Διπλωματικός Ρόλος.....	64
8.3. Αστυνομικός Ρόλος.....	66
Κεφάλαιο 9. Συμπεράσματα.....	70
Κεφάλαιο 10. Επίλογος.....	74
Βιβλιογραφία	75

Η εφαρμοσιμότητα των θεωριών της Ναυτικής Στρατηγικής στο σύγχρονο περιβάλλον
Θαλάσσιας Ασφάλειας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Εισαγωγή

Θάλασσα. Μια λέξη συνυφασμένη με πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων που εκτείνονται σε βάθος χρόνου και προσεγγίζει τις απαρχές του πολιτισμού. Ιστορικά οι άνθρωποι πληθυσμοί είχαν την τάση να συγκεντρώνονται πλησίον του υγρού στοιχείου με την πλειονότητα των ανθρώπων ακόμα και σήμερα να κατοικούν λίγα εκατοντάδες χιλιόμετρα από τις ακτές. Αναμφισβήτητα η ενασχόληση των ανθρώπων με τη θάλασσα και ο βαθμός εκμετάλλευσης των πλεονεκτημάτων που δύναται να αποδώσει αυτή στην ευημερία μιας οποιαδήποτε μεγέθους κοινότητας αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο λαών, κρατών και πολιτισμών που αποδίδεται με τα επίθετα «θαλάσσιος» ή «ναυτικός». Ο «ναυτικός» 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 που σε αντίθετη περίπτωση δεν θα έρχονταν σε επαφή. Λογικά, ο έλεγχος των προσοδοφόρων θαλασσίων εμπορικών δρόμων αποτέλεσε αντικείμενο ανταγωνισμού μεταξύ αντιπάλων κρατικών οντοτήτων, εισάγοντας ένα νέο πεδίο σύγκρουσης πιο διευρυμένο και πιο ανεξέλεγκτο από το οικείο χερσαίο πεδίο.

Η εκπόνηση και εφαρμογή μιας ναυτικής στρατηγικής αποτέλεσε κομμάτι του κρατικού σχεδιασμού με σκοπό την προστασία των συμφερόντων του κράτους σε σχέση με τη θάλασσα. Ως επί το πλείστον, οι διάφοροι στοχαστές από την εποχή του Θεμιστοκλή και του Θουκυδίδη μέχρι και τη σύγχρονη εποχή προσέγγισαν τη ναυτική στρατηγική ενός κράτους ως μια διαφορετική πλην όμως συνδεδεμένη έννοια με τη χερσαία στρατηγική. Με δεδομένο ότι οι άνθρωποι ζουν στην ξηρά, κεντρικό διακύβευμα στον θαλάσσιο ανταγωνισμό είναι η επίδραση που έχει η κατάληξη αυτού στη στρατιωτική κατάσταση που υπάρχει στην ξηρά. Ιστορικά η επίδραση αυτή συσχετίζεται άμεσα με τις οικονομικές επιπτώσεις που έχει η διασφάλιση ή ο αποκλεισμός ενός κράτους από τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Η σχέση μεταξύ ναυτικού ανταγωνισμού και ναυτικής ισχύος με την ευημερία ενός κράτους αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο όλων των στοχαστών και μελετητών της ναυτικής στρατηγικής. Η συγκεκριμένη μελέτη θα περιοριστεί στην παρουσίαση των θεωριών των Alfred Thayer Mahan και Julian Corbett, οι οποίοι παρουσίασαν στα έργα τους μια συνολική και συνεκτική προσέγγιση στα θέματα περί ναυτικής ισχύος και είναι ευρέως αποδεκτοί ως οι βασικοί

κλασικοί θεωρητικοί της ναυτικής στρατηγικής. Αναμφισβήτητα, η ναυτική στρατηγική σκέψη δεν αποτελεί αποκλειστικότητα των προαναφερόμενων στοχαστών, οι οποίοι ανέλυσαν τη λειτουργία της ναυτικής ισχύος από την πλευρά των κυρίαρχων Δυτικών θαλασσιών Δυνάμεων. Οι θεωρητικοί που προήλθαν από τις χερσαίες Δυνάμεις, όπως οι υποστηρικτές του Γαλλικού *Jeune École*, ο Γερμανός Wolfgang Wagener και ο Ρώσος Sergei Gorshkov ανέπτυξαν σημαντικές θεωρίες οι οποίες προτείνουν την ανάπτυξη της ναυτικής στρατηγικής από την πλευρά του υποδεέστερου ανταγωνιστή στη θάλασσα. Ακολουθώντας την εκτίμηση του N.A.M. Rodger ότι οι θεωρίες του Mahan και Corbett – οι οποίες εκφράζουν την αγγλοσαξονική παράδοση περί ναυτικής ισχύος - είναι επαρκείς για την αναζήτηση μιας θεωρίας ναυτικής ισχύος που περιλαμβάνει τις περιπτώσεις ναυτικών με διαφορετικούς σκοπούς, μέγεθος και δυνατότητες,¹ στο πλαίσιο του παρόντος πονήματος θα γίνει προσπάθεια να αναλυθεί το σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας με εργαλείο το έργο των δύο αυτών θεωρητικών.

Ο λόγος που εκτιμάται ως σημαντική η αξιολόγηση της εφαρμοσιμότητας των θεωριών της ναυτικής στρατηγικής έγκειται στο γεγονός ότι οι δύο ανωτέρω αναφερόμενοι θεωρητικοί ανέπτυξαν τις σκέψεις τους στο περιβάλλον έντονου διακρατικού ανταγωνισμού που χαρακτήριζε τη διεθνή σκηνή στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Το σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας του 21^{ου} αιώνα όπως αυτό σχηματίστηκε μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου χαρακτηρίζεται από τις συνεργατικές διακρατικές εμπορικές και οικονομικές σχέσεις στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης εντός του οποίου οι θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών αποτελούν τον βασικό συνθετικό κρίκο. Με περίπου το 80% του παγκοσμίου εμπορίου να μεταφέρεται από τη θάλασσα και να διέρχεται από λιμένες ανά την υφήλιο, το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παγκοσμίου εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης αναδεικνύοντας τη στρατηγική οικονομική σημασία της προστασίας του.² Η έξαρση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής ανέδειξε την ευάλωτη φύση του θαλασσιού εμπορίου και η ανάγκη για διεθνώς συντονισμένες ενέργειες για την καταπολέμησή της έλκυσε την προσοχή της διεθνούς κοινότητας. Τα φώτα της δημοσιότητας έχουν στραφεί όχι στο θέμα της πειρατείας αλλά και του οργανωμένου εγκλήματος που με την μορφή του λαθρεμπορίου ναρκωτικών και όπλων και της λαθρομετανάστευσης εκθέτει τις αστυνομικές αρχές των κρατών και απειλεί την κοινωνική ευταξία. Ταυτόχρονα υπάρχουν βάσιμες ενδείξεις ότι μη κρατικές οντότητες (ομάδες ανταρτοπολέμου, τρομοκρατικές και εγκληματικές οργανώσεις)

¹ Παρατιθέμενο στο Colin S. Gray, *Modern Strategy* (Oxford: Oxford University Press, 1999), 223.

² United Nations Conference On trade and Development (UNCTAD) , *Review of Maritime Transport 2013*, (Γενεύη: UNCTAD secretariat, 2013), foreword.

αναπτύσσουν τις εξειδικευμένες ικανότητες που απαιτούνται για να χρησιμοποιήσουν τις αχανείς θαλάσσιες μάζες για την προώθηση των συμφερόντων τους. Βέβαια, η ανάδειξη νέου τύπου απειλών δεν σημαίνει ότι έχει εκλείψει η διαρκής αποστολή των ναυτικών να προστατεύουν τους λιμένες, τις ακτές της χώρας τους, τις πολύτιμες γραμμές θαλασσιών επικοινωνιών και τον εθνικό εμπορικό στόλο. Η ανάπτυξη τεχνικών για την εκμετάλλευση των υποθαλασσιών πόρων έχει ενισχύσει τη σημασία της προστασίας της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης των χωρών και ήδη σε διάφορες περιοχές του κόσμου (π.χ. Κινεζική Θάλασσα, Αν. Μεσόγειος) έχουν εμφανισθεί εντάσεις μεταξύ κρατών που διεκδικούν περιοχές υπό αμφισβήτηση. Στο σύνθετο περιβάλλον στο οποίο καλούνται να επιχειρήσουν τα σύγχρονα ναυτικά, είναι απαραίτητη η καθοδήγηση τους από μια συνεκτική ναυτική στρατηγική που να εκφράζει και να επιβεβαιώνει την πολιτική, κοινωνική και οικονομική υποστήριξη τους για την επίτευξη ενός ασφαλούς θαλασσιού περιβάλλοντος. Οι κλασικές θεωρίες περί ναυτικής ισχύος και ναυτικής στρατηγικής, προσαρμοσμένες κατάλληλα στις νέες απαιτήσεις, μπορούν να αποτελέσουν οδηγό για την εκπόνηση μιας σύγχρονης και λειτουργικής ναυτικής στρατηγικής. Βασικός σκοπός του παρόντος πονήματος είναι να προσδιορίσει τα όρια και τις δυνατότητες της εφαρμογής των κλασικών θεωριών περί ναυτικής ισχύος και στρατηγικής στο σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η έννοια της Θαλάσσιας Ασφάλειας

Η έννοια «θαλάσσια ασφάλεια» σίγουρα αποτελεί μέρος του σύγχρονου δημοσίου διαλόγου αλλά δεν γίνεται το ίδιο αντιληπτή από όλους τους εμπλεκόμενους δρώντες και φορείς. Ξεκινώντας από τον δεύτερο όρο η έννοια της ασφάλειας ειδικά στο πεδίο των διεθνών σχέσεων έχει λάβει διάφορες μορφές. Επιλέγοντας δύο που προσδίδουν διαφορετικές οπτικές αναφέρονται οι εξής ορισμοί:

α. Ian Bellamy: «Ασφάλεια είναι μια σχετική ελευθερία από τον πόλεμο, συνοδευόμενη από μια σχετικά υψηλή προσδοκία ότι η ήττα δεν θα είναι το αποτέλεσμα όταν επέλθει ο πόλεμος».³ (Towards a theory of international security, 1981)

β. Peter Hough: «Όταν οι άνθρωποι, είτε οι κυβερνώντες είτε οι ιδιώτες, αντιλαμβάνονται ότι ένα θέμα απειλεί τη ζωή τους με κάποιο τρόπο και αντιδρούν πολιτικά σε αυτό, τότε αυτό το θέμα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως θέμα ασφάλειας».⁴ (Understanding Global Security, 2004)

³ Alan Collins, ed., *Contemporary Security Studies*, (Oxford: Oxford University Press, 2007), 3.

⁴ Στο ίδιο, 3

Οι δύο αυτοί ορισμοί επιλέχθηκαν με τρόπο, ώστε να εμφανίζουν απόψεις πριν και μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου και είναι εντυπωσιακή η εμφανής έλλειψη της λέξης «πόλεμος» από τον δεύτερο ορισμό. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι η λέξη «ασφάλεια» έχει αλλάξει το περιεχόμενο της μετά τον Ψυχρό Πόλεμο. Διευρύνθηκε λαμβάνοντας έναν πιο ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα σε σχέση με την παραδοσιακή της έννοια, που εστίαζε στην προστασία του κράτους μέσω της στρατιωτικής του ισχύος. Η αλλαγή της νοηματοδότησης της έννοιας της ασφάλειας εμφανίζεται ξεκάθαρα στον δεύτερο ορισμό: «[...] είτε οι κυβερνώντες είτε οι ιδιώτες αντιλαμβάνονται [...]». Στο σύγχρονο κόσμο η έννοια της ασφάλειας είναι θέμα αντίληψης και μάλιστα με την εξέλιξη του διαδικτύου και των ΜΜΕ, πλέον είναι θέμα αντίληψης που εντάσσεται στον δημόσιο διάλογο. Οι πολίτες ενός κράτους δεν αισθάνονται μόνο την ανασφάλεια του πολέμου αλλά και την ανασφάλεια από ένα πλήθος άλλων απειλών που περιλαμβάνουν τόσο βίαιες μορφές, όπως η τρομοκρατία και το οργανωμένο έγκλημα, όσο και ήπιες μορφές, όπως η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και οι φυσικές καταστροφές.

Στην Ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια ασφάλεια που εκδόθηκε τον Ιούνιο του 2014 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρεται:

«Τα βασικά στρατηγικά ενδιαφέροντα στη θαλάσσια Ασφάλεια για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι:

- α. Η πρόληψη των συγκρούσεων, η διατήρηση της ειρήνης και η ενίσχυση της διεθνούς ασφάλειας, μέσω της εμπλοκής με διεθνείς εταίρους. Αυτό προωθεί τις διεθνείς θαλάσσιες συνεργασίες και το κράτος δικαίου που διευκολύνει το θαλάσσιο εμπόριο και συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη.
- β. Η προστασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις απειλές της θαλάσσιας ασφάλειας συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των ζωτικών θαλάσσιων υποδομών, όπως λιμάνια, τερματικοί σταθμοί, off-shore εγκαταστάσεις, υποθαλάσσιοι αγωγοί, τηλεπικοινωνιακά καλώδια, επιστημονικά προγράμματα έρευνας και καινοτομίας καθώς και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων στη θάλασσα.
- γ. Ο αποτελεσματικός έλεγχος των εξωτερικών θαλάσσιων συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πρόληψη των παράνομων δραστηριοτήτων.
- δ. Η προστασία της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, του δικαιώματος της αβλαβούς

διέλευσης πλοίων που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η ασφάλεια των ναυτικών και των επιβατών τους.

ε. Η πρόληψη της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας». ⁵

Στους τομείς ενδιαφέροντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης - ενός διακρατικού οργανισμού - εντοπίζονται θέματα στρατιωτικής φύσεως, όπως η πρόβλεψη των συγκρούσεων και η διατήρηση της παγκόσμιας ειρήνης, αλλά και θέματα κοινωνικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, όπως η προστασία της αλιείας.

Μήπως όμως μεταβάλλονται τα ενδιαφέροντα όταν προσεγγίζονται με βάση τα εθνικά συμφέροντα; Στη Βρετανική ναυτική στρατηγική που εκδόθηκε τον Μάιο 2014 η θαλάσσια ασφάλεια ορίζεται ως εξής:

«Η πρόοδος και η προστασία των Εθνικών συμφερόντων του Ηνωμένου Βασιλείου, στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, μέσω της ενεργής διαχείρισης των κινδύνων και των ευκαιριών από το θαλάσσιο τομέα, με σκοπό την ενίσχυση και επέκταση της ευημερίας, ασφάλειας και ανθεκτικότητας του Ηνωμένου Βασιλείου και τη συμβολή στη διαμόρφωση ενός σταθερού κόσμου». ⁶

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι η προσέγγιση του θέματος της θαλάσσιας ασφάλειας από τις ΗΠΑ. Στο κείμενο που παρουσιάζεται η στρατηγική για τη θαλάσσια ισχύ του 21^{ου} αιώνα, η θαλάσσια ασφάλεια αποτελεί μια από τις έξι ικανότητες της αμερικανικής θαλάσσιας ισχύος μαζί με την αποτροπή, τον έλεγχο των θαλασσών κ.α.

«Θαλάσσια Ασφάλεια: Η δημιουργία και η διατήρηση της ασφάλειας στη θάλασσα που είναι απαραίτητη για την άμβλυνση των απειλών κατωτέρου του πολέμου (sort of war) συμπεριλαμβανομένης της πειρατείας, της τρομοκρατίας, της διασποράς των όπλων, του λαθρεμπορίου ναρκωτικών και άλλων παράνομων δραστηριοτήτων. Αντιμετωπίζοντας αυτές τις ασύμμετρες και διακρατικές απειλές, [οι ναυτικές δυνάμεις] προστατεύουν την πατρίδα, ενισχύουν την παγκόσμια σταθερότητα και εξασφαλίζουν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας προς όφελος όλων των εθνών». ⁷

Παρατηρείται ότι η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας δεν είναι κοινή για όλους. Αυτή αναπτύσσεται από τους οργανισμούς και τα κράτη με βάση την οπτική με την οποία προσεγγίζουν το διεθνές περιβάλλον. Είναι φανερό ότι οι ΗΠΑ διατηρούν μια πιο «στρατιωτική στάση» μπροστά στις προκλήσεις της θαλάσσιας ασφάλειας, καθώς οι απειλές

⁵ Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, “For an open and secure global maritime domain elements for the European Union maritime security strategy”, (Βρυξέλλες JOINT (2014) 9 final, 6.3.2014), 3.

⁶ Ηνωμένο Βασίλειο, HM Government “The UK National Strategy for Maritime Security” (Μάιος 2014), 15

⁷ Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, “Cooperative Strategy for the 21th Century Seapower”, (Οκτώβριος 2007),14.

που προέρχονται από μη-κρατικούς δρώντες ή από την κλιματική αλλαγή κ.α. έρχονται σε δεύτερη προτεραιότητα σε σχέση με την προστασία του κράτους με τη χρήση στρατιωτικής ισχύος στο πλαίσιο του διακρατικού ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά είναι χαρακτηριστική η απουσία της λέξης «πόλεμος» από τη Βρετανική στρατηγική για τη θαλάσσια ασφάλεια.

Τι είναι λοιπόν θαλάσσια ασφάλεια; Από τη μελέτη διαφόρων κειμένων μπορούμε να εντοπίσουμε τέσσερις διαστάσεις της θαλάσσιας ασφάλειας:

- α. Διακρατικός Ανταγωνισμός
- β. Ασύμμετρες Απειλές (Τρομοκρατία, Ανταρτοπόλεμος)
- γ. Θαλάσσιο Έγκλημα (Πειρατεία, Ένοπλη Ληστεία, Λαθρεμπόριο, Λαθρομετανάστευση)
- δ. Προστασία του Περιβάλλοντος - Κλιματική Αλλαγή (Συστηματική Μόλυνση, Ανεξέλεγκτη Αλιεία, Φυσικές Καταστροφές)

Η θαλάσσια ασφάλεια εμπεριέχει στοιχεία “High Politics”, όπως ο διακρατικός ανταγωνισμός και τελευταία η τρομοκρατία και ο ανταρτοπόλεμος στα οποία η στρατιωτική και ειδικότερα η ναυτική ισχύς επωμίζεται το μεγαλύτερο βάρος της αντιμετώπισης των απειλών. Επιπλέον, συμπεριλαμβάνει στοιχεία “Low Politics” στα οποία απαιτείται ένας συνολικός συντονισμός σε πολλαπλά επίπεδα που εμπλέκουν διάφορες μορφές ισχύος (πολιτική, οικονομική, αστυνομική, διπλωματική) για την επίλυση κυρίως των αιτιών εμφάνισης των απειλών.

Συμπερασματικά, όπως συμβαίνει και με τον γενικό ορισμό της ασφάλειας, η θαλάσσια διάσταση αυτής είναι θέμα αντίληψης και οπτικής. Οι απειλές στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι κοινές για όλα τα κράτη αλλά δεν επηρεάζονται το ίδιο από αυτές. Η αντίληψη ενός κράτους για τη θαλάσσια ασφάλεια, επηρεάζεται άμεσα από το γεωπολιτικό περιβάλλον στο οποίο βρίσκεται, από τον βαθμό στον οποίο εξαρτάται η οικονομία του από το θαλάσσιο εμπόριο και από την εν γένει σχέση του με το θαλάσσιο στοιχείο. Για παράδειγμα για ένα κράτος που μεγάλο ποσοστό του ΑΕΠ του προέρχεται από τη ναυτιλία, ο περιορισμός του θαλάσσιου εγκλήματος είναι καίριο θέμα ενώ για ένα κράτος του οποίου αμφισβητούνται τα κυριαρχικά δικαιώματα στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) από κάποιο αντικείμενο κράτος, η επικράτηση ή επιβίωση στο πλαίσιο του διακρατικού ανταγωνισμού αποτελεί ζωτικό ζήτημα. Ουσιαστικά ο τρόπος που θα προσεγγιστεί σε εθνικό πλαίσιο η πρόκληση της θαλάσσιας ασφάλειας προέρχεται και συντονίζεται από τη θαλάσσια και ναυτική στρατηγική του κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Περί Θαλάσσιας και Ναυτικής Στρατηγικής

Ξεκινώντας τη διερεύνηση της έννοιας της στρατηγικής στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι σημαντική η διευκρίνιση των λέξεων «θαλάσσιος» και «ναυτικός». Κατά κύριο λόγο η λέξη «ναυτικός» (ναυτική στρατηγική, ναυτική ισχύς) συσχετίζεται με την κατά θάλασσα στρατιωτική δύναμη ενός κράτους, δηλαδή της νοούμενης ως κυρίαρχης ισχύος στη θάλασσα που απαγορεύει στον εχθρό τη χρήση της. Ουσιαστικά αναφέρεται στο σύνολο των δυνατοτήτων του στόλου σε όλα τα σύγχρονα πεδία μαχών (θάλασσα, αέρας, ξηρά, διάστημα (space) και διαδίκτυο (cyber)) λαμβανομένου υπόψη της κατοχής ιδιαίτερων τεχνολογικών προνομίων. Η λέξη «θαλάσσιος» (θαλάσσια ισχύς, θαλάσσια στρατηγική) αφορά στον συνδυασμό του θαλασσιού εμπορίου, των υπερθαλάσσιων κτήσεων και της προνομιάς πρόσβασης στις ξένες αγορές που παράγουν εθνικό πλούτο και μεγαλείο.⁸ Συμπεριλαμβάνει όλες τις εκφάνσεις της ανθρώπινης δραστηριότητας που συσχετίζονται με τη θάλασσα.

Οι όροι που αναφέρονται συναντώνται στο σύνολο των βιβλίων, άρθρων και εργασιών που αναφέρονται στη θάλασσα. Ήδη από τους κλασσικούς θεωρητικούς, οι όροι αυτοί διευκρινίζονται και οριοθετούνται. Ο Mahan παραπέμποντας σε έναν Γάλλο συγγραφέα διαχωρίζει τη έννοια της θαλάσσιας στρατηγικής από τη χερσαία, η οποία κατά τον συγγραφέα αναφέρεται σε περίοδο πολέμου. Έτσι δίνοντάς της μια πιο διευρυμένη και λιγότερο συγκρουσιακή μορφή αναφέρει ότι «Σε αυτό, διαφέρει [η θαλάσσια] από τη στρατιωτική στρατηγική στο ότι είναι απαραίτητη στην ειρήνη και στον πόλεμο. Πράγματι στην ειρήνη μπορεί να κερδίσει κάποιος τις πιο αποφασιστικές νίκες, καταλαμβάνοντας σε μια χώρα, είτε με αγορά είτε με συνθήκη, εξαιρετικές θέσεις που δύσκολα θα έπαιρνε με πόλεμο. Μαθαίνει να κερδίζει από όλες τις ευκαιρίες εποικισμού σε κάποιο επιλεγμένο σημείο των ακτών και να καθιστά οριστική την κατοχή που στην αρχή φαινόταν παροδική.[...] Η ναυτική στρατηγική έχει ως σκοπό να θεμελιώσει, να υποστηρίξει και να επαυξήσει, τόσο στην ειρήνη όσο και στον πόλεμο, τη θαλάσσια ισχύ μιας χώρας».⁹ Από την άλλη πλευρά, ο Corbett αναφέρει ότι «με τον όρο θαλάσσια στρατηγική (maritime strategy) εννοούνται οι αρχές που ορίζουν τη διεξαγωγή πολέμου, όπου η θάλασσα είναι ουσιώδης παράγοντας. Η ναυτική στρατηγική είναι απλά ένα μέρος της που προσδιορίζει τις κινήσεις του στόλου όταν η θαλάσσια στρατηγική έχει καθορίσει ποιο ρόλο θα παίζει ο στόλος σε

⁸ βλ σχετικά, Philip Crowl, “Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian” στο *Makers of Modern Strategy*, edited by Peter Paret. , (Oxford: Oxford University Press, 1986), 451 και Ηλίας Ηλιόπουλος, *Ιστορία, Γεωγραφία και Στρατηγική της Ναυτικής Ισχύος*, (Αθήνα: Λιβάνης, 2010), 22.

⁹ Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. (Gretna: Pelican, 2003), 22-23.

σχέση με τις χερσαίες δυνάμεις».¹⁰ Είναι φανερή η διαφορετική νοηματοδότηση που αποδίδουν οι δύο κλασικοί στη ναυτική στρατηγική. Το δεδομένο είναι ότι η ναυτική στρατηγική αποτελεί μέρος της θαλάσσιας στρατηγικής ενός κράτους και για την ακρίβεια το πιο στρατιωτικό και βίαιο κομμάτι αυτής, στο πλαίσιο πάντα της Εθνικής Στρατηγικής. Η Εθνική Στρατηγική είναι η ομπρέλα κάτω από την οποία αναπτύσσονται και εφαρμόζονται όλες οι επιμέρους στρατηγικές, προσδιορίζοντας τους εθνικούς στρατηγικούς στόχους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Ιστορική Διάσταση της Ναυτικής Στρατηγικής

Η θεωρία περί ναυτικής στρατηγικής και θαλάσσιας ισχύος παρουσιάζει μια βαθιά ιστορική συνέχεια. Στην εισαγωγή του στο βιβλίο για την «Επίδραση της Θαλάσσιας Ισχύος στην Ιστορία» ο Mahan αναφέρει ότι «Η βαθιά επιρροή του θαλάσσιου εμπορίου στον πλούτο και τη δύναμη των χωρών έχει σαφώς γίνει αντιληπτή πολύ πριν εντοπιστούν οι πραγματικές αρχές που καθορίζουν την ανάπτυξη και την ευημερία τους».¹¹ Σχετικά με τη διαχρονικότητα της ναυτικής ισχύος ο Colin Gray αναφέρει: «Η ουσία της ναυτικής ισχύος είναι να ενεργεί ως εργαλείο της στρατηγικής που προσαρμόζεται στις τεχνολογικές και τακτικές εξελίξεις και να λειτουργεί σε όλα τα επίπεδα μιας σύγκρουσης με μεγάλη ευελιξία».¹² Στην πραγματικότητα η στρατηγική διάσταση της ναυτικής ισχύος δεν άλλαξε μορφή κατά τη διάρκεια των αιώνων. Το στρατηγικό κέντρο βάρους του θαλασσίου ανταγωνισμού ήταν και είναι η διατήρηση της ελευθερίας των θαλασσίων οδών και της πρόσβασης στους αστείρευτους πόρους που προέρχονται από τη θάλασσα και εξασφαλίζουν την ευημερία του κράτους.

Αυτό ήταν και το σημείο εκκίνησης των κλασικών θεωρητικών της θαλάσσιας ισχύος. Ήταν η ανάλυση της λειτουργίας της θαλάσσιας ισχύος στην περίοδο των θαλασσοκρατιών της Ολλανδίας, της Ισπανίας, της Γαλλίας και τελικά της Βρετανίας. Οι αυτοκρατορίες αυτές γιγαντώθηκαν βασιζόμενες στη ναυτική τους ισχύ, που τους παρείχε τη δυνατότητα πρόσβασης στις νέες αγορές της Αμερικής και της Ασίας, απολαμβάνοντας τους πόρους και την ευημερία που μετέφερε ο εμπορικός στόλος και προστάτευε ο πολεμικός στόλος. Η ναυπήγηση ποντοπόρων ιστιοφόρων που μπορούσαν να διαπλέουν ασφαλώς τους ωκεανούς σταμάτησε να καθιστά τη θάλασσα εμπόδιο, αλλά συνδετικό κρίκο μεταξύ των ραγδαία αναπτυσσόμενων Ευρωπαϊκών κρατών και των προς εκμετάλλευση νέων περιοχών. Ο όγκος και η ποικιλομορφία των μεταφερόμενων από τη θάλασσα εμπορευμάτων αυξήθηκε

¹⁰ Julian S, Corbett, *Principles of Maritime Strategy*. (New York: Dover Publications, 2004), 13.

¹¹ Mahan, *The Influence of Sea Power*, 1.

¹² Gray, *Modern Strategy*, 218.

δραματικά αλλάζοντας για πάντα τον χαρακτήρα της οικονομικής ανάπτυξης των κρατών. Η σημασία των θαλασσίων γραμμών μεταφορών και της αξίας της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, όπως εκφράστηκε υπό τη έννοια της “Mare Liberum” που αναπτύχθηκε από τον Ολλανδό (όχι τυχαία) δικηγόρο Hugo Grotius, αποτέλεσε κοινή συνείδηση των κρατών που έστρεψαν την προσοχή τους στην ενασχόληση με το θαλάσσιο εμπόριο. Η ευημερία που εξασφάλισε το θαλάσσιο εμπόριο κατέστησε κεντρικό διακύβευμα στον διακρατικό ανταγωνισμό, τη διατήρηση των θαλασσίων εμπορικών δρόμων που συνέδεαν τις μητροπόλεις με τις αποικίες τους. Ο στρατηγικός ανταγωνισμός μεταξύ των μνηστήρων της παγκόσμιας κυριαρχίας μεταφέρθηκε στη θάλασσα, καθώς η κατάληξη μιας θαλάσσιας σύγκρουσης είχε σημαντικές επιπτώσεις στη διεξαγωγή του χερσαίου ανταγωνισμού αφού ο ηττημένος έχανε την πρόσβαση στους πόρους των υπερωκεάνιων αποικιών του, καταδικασμένος σε σταδιακή οικονομική κατάρρευση. Είναι η περίοδος στην οποία ο υπερέχων στη θάλασσα είχε τη δυνατότητα να προβάλλει την ισχύ του στην ξηρά και να επιβάλλει τη θέληση του στον γεωγραφικά αποκλεισμένο αντίπαλο του. Δεν αποτελεί σύμπτωση ότι η μελέτη αυτής της περιόδου αποτέλεσε τη βάση για την ανάπτυξη των επιχειρημάτων του Mahan που υποστήριξε την πρωτοκαθεδρία της έναντι της χερσαίας ισχύος. Η χρονική περίοδος των πανίσχυρων ιστιοφόρων στόλων λήγει με την ανάδειξη της Βρετανίας σε παγκόσμια ηγεμονική δύναμη, η οποία εκμεταλλευόμενη τη γεωγραφική της θέση επέτυχε να επικρατήσει στον θαλάσσιο ανταγωνισμό με τις υπόλοιπες Δυνάμεις της εποχής και να εγκαθιδρύσει ένα παγκόσμιο εμπορικό σύστημα ανταλλαγών υπό την περίφημη “Pax Britannica”. Βέβαια η θεωρητική σκέψη περί ναυτικής ισχύος κατάφερε να επεξηγήσει όχι μόνο την ανέλιξη της Βρετανίας σε παγκόσμιο ηγεμόνα αλλά και να προβλέψει την αντικατάστασή της από την πρώην υπερατλαντική αποικία της, τις ΗΠΑ.

Η ιστορία του 20^{ου} αιώνα αποτελεί ως επί το πλείστον την ιστορία της επικράτησης των ΗΠΑ ως παγκόσμιου ηγεμόνα. Καθοδηγούμενη από τις αρχές της ναυτικής στρατηγικής που ανέπτυξε ο Mahan και εφάρμοσαν επιτυχώς διάφοροι πρόεδροι των ΗΠΑ από τον Theodore έως τον Franklin Roosevelt, η Αμερική κατάφερε να επικρατήσει επί των αντιπάλων της σε δύο παγκοσμίους πολέμους, ηγούμενη μιας de facto σχηματισθείσας συμμαχίας θαλασσίων κρατών υπό την Αμερικανό-Αγγλική ηγεσία. Η “Pax Americana” δημιουργήθηκε από την ίδια ιστορική διεργασία με την οποία προέκυψαν οι προηγούμενες θαλασσοκρατορίες. Στο τέλος του 19^{ου} αιώνα από τη στιγμή που οι ΗΠΑ εδραίωσαν την πρωτοκαθεδρία τους στην αμερικανική ήπειρο κατείχαν τη γεωπολιτική δυναμική για να διεκδικήσουν μεγαλύτερο μερίδιο επί της παγκόσμιας ισχύος. Όπως αναφέρει ο Kissinger: «Όταν μια χώρα φτάσει σε

τέτοιο βαθμό ισχύος, ανάλογο της μετεμφυλιακής Αμερικής, δεν μπορεί δια παντός να αντιστέκεται στον πειρασμό να μεταφράσει τη δύναμη της σε μια σημαντική θέση εντός της διεθνούς σκηνής». ¹³ Το μέσο για την εξωτερική της γεωπολιτικής δυναμικής των ΗΠΑ ήταν η ναυτική ισχύς της με τη ναυπήγηση ισχυρού πολεμικού στόλου και τη χρήση του ως «αστυνόμου» στη Λατινική Αμερική - ταυτόχρονα με την απόκτηση ναυτικών βάσεων στην Χαβάη, τις Φιλιππίνες και την Καραϊβική -, γεγονότα που έδειξαν τη στροφή των ΗΠΑ προς θάλασσα. ¹⁴ Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ανέδειξε τις αδυναμίες των ναυτικών θεωριών και τους περιορισμούς της ναυτικής ισχύος, καθώς ο εκτενής ναυτικός αποκλεισμός των Κεντρικών αυτοκρατοριών και οι αμφίβιες επιχειρήσεις απέτυχαν να καταλήξουν σε αποφασιστική νίκη. ¹⁵ Από την άλλη πλευρά, αναμφισβήτητα, κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η σταδιακή επικράτηση των Συμμάχων στη θάλασσα με βάση ένα επιθετικό δόγμα απόκτησης θαλασσιού ελέγχου, επέτρεψε την αλλαγή των ισορροπιών στο Δυτικό μέτωπο και τον Ειρηνικό. Ο Reynolds αναφέρει ότι ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος αποτέλεσε «πιθανότατα την τελευταία εφαρμογή της παραδοσιακής ναυτικής ισχύος σε έναν ευρύ παγκόσμιο πόλεμο». ¹⁶ Το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε κυρίαρχες στους ωκεανούς τις Δυτικές ναυτικές δυνάμεις.

Η σημασία της ναυτικής ισχύος που μέχρι τουλάχιστον το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ήταν ευρέως αποδεκτή, φάνηκε να χάνει τη δυναμική της σε σχέση με τις νεοεμφανιζόμενες έννοιες της αεροπορικής και πυρηνικής ισχύος σε σημείο που να εκτιμάται από τους σχεδιαστές της πολιτικής ως συμπληρωματικό αν όχι ως υπολειπόμενο μέρος της εθνικής αμυντικής στρατηγικής. Βέβαια η ερμηνεία του Ψυχρού Πολέμου με βάση τη γεωπολιτική σκέψη του Mackinder και του Spykman αποδίδει τη σημασία της δυτικής ναυτικής ισχύος στην τελική επικράτηση των Δυτικών δυνάμεων. Η διατήρηση του ελέγχου των θαλασσών επέτρεψε στις Δυτικές δυνάμεις να εμπλακούν κατά το δοκούν σε συγκρούσεις στη θαλάσσια “Rimland” με σκοπό την ανάσχεση της γεωπολιτικής δυναμικής που απέδιδε στη Σοβιετική Ένωση η κατοχή της χερσαίας “Heartland”. ¹⁷ Ουσιαστικά κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου η ναυτική ισχύς δεν άλλαξε τη στρατηγική της λειτουργία: Εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλα τα μήκη και πλάτη του πλανήτη διαμέσου των παγκόσμιων θαλασσιών οδών επ’ ωφελεία των εμπορικών και πολεμικών στόλων. Οι Δυτικές

¹³ Χένρι Κίσσιγκερ, *Διπλωματία*, μετάφ. Γιούρι Κοβαλένκο (Αθήνα: Λιβάνης, 1995), 43.

¹⁴ Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*. (London: Unwin Hyman, 1988), 247.

¹⁵ Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*. (London: University of Westminster, 1999), 7.

¹⁶ Clark G. Reynolds. *Command of the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*. (London: Robert Hale Ltd, 1976), 605-606.

¹⁷ Ιωάννης Λουκάς, *Η Γεωπολιτική*. (Αθήνα: Τροχαλία, 2000), 282.

δυνάμεις υπό την ηγεσία των ΗΠΑ, παρόλο που ο Ψυχρός Πόλεμος δεν κατέληξε σε εμπόλεμη σύγκρουση μεταξύ των αντιπάλων πόλων, κατάφεραν να υπερισχύσουν, απολαμβάνοντας τα οικονομικά οφέλη της θαλάσσιας ισχύος τους και τα στρατηγικά οφέλη της ναυτικής τους ισχύος εμπλεκόμενες κατά το δοκούν σε όποια περιοχή θεωρούνταν απαραίτητη η επέμβαση τους. Σύμφωνα με τον Colin Gray στο τέλος του Ψυχρού Πολέμου «η συνέχεια στην ιστορία των στρατηγικών πλεονεκτημάτων (leverage) της θαλάσσιας ισχύος ήταν ξεκάθαρη όπως ήταν στις προηγούμενες δεκαετίες».¹⁸

Το σημερινό παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα το οποίο υποστηρίζεται από το διασυνδεδεμένο και αλληλεξαρτούμενο θαλάσσιο σύστημα μεταφορών είναι αποτέλεσμα της κυριάρχησης της Δύσης στους ωκεανούς. Από την ανωτέρω ιστορική ανάλυση είναι φανερό ότι παρότι οι τεχνολογικές εξελίξεις - που περιγράφονται με τον όρο «Transformation of Military Affairs»- διαφοροποιούν το σύγχρονο περιβάλλον διεξαγωγής του πολέμου, τα ναυτικά κατά τη διάρκεια των αιώνων δεν άλλαξαν τη λειτουργία τους. Διότι ακόμα και αν σε τακτικό επίπεδο ο τρόπος διεξαγωγής της μάχης έχει αλλάξει με τη χρήση της τεχνολογίας (βαλλιστικοί πύραυλοι, κατευθυνόμενα βλήματα, ηλεκτρονικός και δικτυοκεντρικός πόλεμος) σε στρατηγικό επίπεδο η επίδραση της θαλάσσιας ισχύος παραμένει η ίδια. Τα ναυτικά είτε αρχαία είτε σύγχρονα έχουν την ευθύνη της προστασίας του θαλασσιού εμπορίου προστατεύοντας έτσι την ευημερία του έθνους κράτους τους. Ο Mahan και ο Corbett ήταν από τους βασικότερους θεωρητικούς που προσπάθησαν να αποκωδικοποιήσουν αυτή τη λειτουργία και να ερμηνεύσουν τη διαρκή συνάφειά της προσδιορίζοντας τους γενικούς κανόνες εφαρμογής μιας ναυτικής στρατηγικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Alfred Thayer Mahan

Ο Mahan ήταν αξιωματικός του Αμερικανικού Ναυτικού που έζησε στο τέλος του 19^{ου} αιώνα. Η βασική του θεωρητική σκέψη καταγράφεται στα βιβλία του για την επίδραση της θαλάσσιας ισχύος στον ρου της Ιστορίας και είναι συνδεδεμένη με το έργο του ως καθηγητής Ναυτικής Ιστορίας στη Ναυτική Σχολή Πολέμου των ΗΠΑ. Ο Stephen Luce, ιδρυτής και πρόεδρος της Ναυτικής Σχολής Πολέμου, που έθεσε ως στόχευση της Σχολής την ανάπτυξη της επιστήμης του ναυτικού πολέμου, αναφέρει ότι «Βασιζόμενοι στην Ιστορία, που είναι η διδασκαλία της φιλοσοφίας με παραδείγματα, και γνωρίζοντας ότι είμαστε στον δρόμο που οδηγεί στην καθιέρωση της επιστήμης του ναυτικού πολέμου στην εποχή της ατμοπλοΐας,

¹⁸ Colin S Gray. *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*. (New York: The Free Press, 1992),277.

επιτρέψτε μας να ψάξουμε με αυτοπεποίθηση για την ιδιοφυΐα που θα θέσει τις βάσεις αυτής της επιστήμης όπως έκανε ο Jomini για τη στρατιωτική επιστήμη».¹⁹ Αυτή η ιδιοφυΐα ήταν ο Mahan. Για καιρό το Αμερικανικό Γενικό Επιτελείο Ναυτικού διαπνεόταν από μια θρησκεία όπου ο Ποσειδώνας ήταν ο Θεός, ο Mahan ο προφήτης του, και το Αμερικανικό Ναυτικό η μόνη αληθινή εκκλησία.²⁰ Το βασικό συμπέρασμα του Mahan είναι ότι ο «Έλεγχος των θαλασσών μέσω του ναυτικού εμπορίου και της ναυτικής υπεροχής σημαίνει κυρίαρχη επιρροή στον κόσμο [...] και είναι το κυριότερο μεταξύ των υλικών στοιχείων της ισχύος και της ευημερίας των εθνών».²¹ Από τη στιγμή που η θάλασσα «από πολιτική και κοινωνική σκοπιά είναι μια μεγάλη οδός» και «παρά τους οικείους ή όχι κινδύνους της θάλασσας, τόσο το ταξίδι όσο και οι μεταφορές μέσω του νερού ήταν πάντα πιο εύκολες και οικονομικές από ότι στην ξηρά.»²² ο έλεγχός της δίνει στον κυρίαρχο σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα στον παγκόσμιο ανταγωνισμό ισχύος. Το πρόβλημα με τη μελέτη του Mahan είναι ότι ξεκινώντας από την ιστορική βάση της ναυτικής στρατηγικής δεν καταφέρνει να προσφέρει μια συστηματοποιημένη και οργανωμένη μελέτη καθώς το σύνολο των ιδεών είναι διασκορπισμένο σε διαφορετικά κείμενα, και εκεί έγκειται κατά τον Geoffrey Till ο λόγος που ο Mahan σε αρκετές περιπτώσεις παρεξηγείται.²³

5.1 Η Φύση της Θαλάσσιας Ισχύος κατά Mahan

Η επιδίωξη του Mahan ήταν να προσδιορίσει τις σταθερές αξίες που διακυβερνούσαν τον ναυτικό πόλεμο κατά τη διάρκεια των αιώνων. Όπως αναγράφει ο ίδιος ο Mahan στην εισαγωγή του πρώτου του βιβλίου για την «επίδραση της θαλάσσιας ισχύος»: «Υπάρχουν συγκεκριμένα διδάγματα στο σχολείο της Ιστορίας που παραμένουν σταθερά, και έχοντας καθολική εφαρμογή μπορούν να εξυψωθούν στο επίπεδο των γενικών αρχών.»²⁴ και θέτει ως σκοπό του βιβλίου τη διερεύνηση «της επίδρασης της θαλάσσιας ισχύος στην πορεία της ιστορίας και στην ευημερία των εθνών.»²⁵ Σύμφωνα με τον Geoffrey Till, ο Mahan προσπάθησε να συνθέσει στρατηγικά τις ήδη υπάρχουσες τακτικές ιδέες περί ναυτικών

¹⁹ Azar Gat, *A History of Military Thought: From Enlightenment to the Gold War*. (Oxford: Oxford University Press, 2001),446.

²⁰ Παρατιθέμενο στο Crowl, “Alfred Thayer Mahan”,444.

²¹ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. (London: Routledge,2004),52.

²² Mahan, *The Influence of Sea Power*, 25.

²³ Till, *Seapower*, 52.

²⁴ Mahan, *The Influence of Sea Power*,2.

²⁵ Mahan, *The Influence of Sea Power*,v-vi.

επιχειρήσεων και να τοποθετήσει τη ναυτική σκέψη στο διευρυμένο πλαίσιο της στρατηγικής σκέψης των Clausewitz και Jomini.²⁶

Η αρχέτυπη σύνδεση της ευημερίας ενός κράτους με τις προσοδοφόρες και ασφαλείς θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί το ακρογωνιαίο λίθο της σκέψης του Mahan. Η ενασχόληση με τη θάλασσα και το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί πηγή οικονομικής ισχύος και το γεγονός αυτό οδήγησε σε έναν διαρκή ανταγωνισμό για την πρόσβαση σε ξένες αγορές και τη διατήρηση οικονομικών προνομίων που οδηγούσαν σε αύξηση των κερδών και στην μετέπειτα άνθηση της οικονομίας ενός κράτους. Για αυτό τον λόγο, η διατήρηση ισχυρών ναυτικών δυνάμεων, αποτέλεσαν έκφραση και αντανάκλαση του εθνικού μεγαλείου. Η ναυτική ισχύς ενός κράτους με τη χρήση του ναυτικού στην υπηρεσία μιας ορθολογικής κρατικής πολιτικής θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να βελτιώσει τη σχετική θέση ενός κράτους μεταξύ των Μεγάλων Δυνάμεων.²⁷ Αυτό είναι το σκεπτικό της πρωτοκαθεδρίας της θαλάσσιας ισχύος στην πορεία της ιστορίας. Αναφέρει σχετικά: «Ένα σημαντικό πρόβλημα του πολέμου μπορεί να μετατεθεί με την εξασφάλιση της ανοσίας του θαλασσίου εμπορίου ενός έθνους, του αιμοδότη της ισχύος του, του διαβεβαιωτή της υπόληψης του, του προμηθευτή της άνεσης του».²⁸ Έτσι, οι δράσεις στον ναυτικό αγώνα στοχεύουν στην διακοπή του θαλασσίου εμπορίου που υποχρεώνει τον εχθρό να αναζητήσει την ειρήνη και οι πόλεμοι κερδίζονται με τον οικονομικό στραγγαλισμό του εχθρού από τη θάλασσα με τη χρήση ναυτικής ισχύος. Ο έλεγχος του θαλασσίου εμπορίου μέσω της κυριαρχίας στη θάλασσα είναι η πρωταρχική λειτουργία των ναυτικών.²⁹

Με το έργο του ο Mahan θέτει τις βάσεις της έννοιας της θαλάσσιας ισχύος, μιας έννοιας που επινόησε ο ίδιος για να τραβήξει την προσοχή.³⁰ Στο βιβλίο του για την επίδραση της θαλάσσιας ισχύος, ο Mahan προσδιορίζει τα στοιχεία που επηρεάζουν τη θαλάσσια ισχύ ενός κράτους δίδοντας έτσι τα χαρακτηριστικά αυτής:

α. Γεωγραφική θέση: Αναφέρεται στα πλεονεκτήματα που δίδει στην ανάπτυξη και εφαρμογή της θαλάσσιας ισχύος μια πλεονεκτική γεωγραφική θέση. Πρώτον, βασιζόμενος στις εμπειρίες της Βρετανικής ναυτικής ισχύος αναφέρει ότι μια χώρα που δεν έχει ηπειρωτικά σύνορα, δηλαδή δεν κινδυνεύει από την ξηρά ή δεν έχει τον πειρασμό να επεκταθεί από την πλευρά της ξηράς, έχει τη δυνατότητα να εστιάσει την προσοχή της στη

²⁶ Till, *Seapower*, 52.

²⁷ Lisle A. Rose, *Power at Sea: The Age of Navalism 1890-1918*, (Columbia: University of Missouri Press, 2007), 2.

²⁸ Παρατιθέμενο στο Benjamin Armstrong, ed. *21st Century Mahan: Sound Military Conclusions for the Modern Era*. (Annapolis, Naval Institute Press, 2013), 47.

²⁹ Crowl, "Alfred Thayer Mahan", 455.

³⁰ Στο ίδιο, 450.

θάλασσα.³¹ Δεύτερον, μια πλεονεκτική γεωγραφική θέση μπορεί να επιτρέπει τη διατήρηση της συγκέντρωσης των ναυτικών δυνάμεων δίνοντας το πλεονέκτημα της κεντρικής θέσης και της βάσης για την επίθεση ενάντια στους διάφορους εχθρούς. Τρίτον, σημασία για τη θάλασσα ισχύ μιας χώρας έχει η εγγύτητά της στους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους.³²

β. Φυσική Διαμόρφωση: Η ανάπτυξη της θαλάσσιας ισχύος μιας χώρας συσχετίζεται με τη διαμόρφωση της ακτής αλλά και του εσωτερικού μιας χώρας. Η ύπαρξη πολλών φυσικών λιμένων και πρόσβασης στο εσωτερικό της χώρας μέσω πλόιμων ποταμών ενισχύει το εσωτερικό και το εξωτερικό εμπόριο - συνεπώς και τον πλούτο - μιας χώρας, αλλά αποτελούν και σημεία αδυναμίας που απαιτούν κατάλληλη αμυντική προετοιμασία. Ο συνδυασμός της προσβασιμότητας και της γεωμορφίας της χώρας καθορίζουν το επίπεδο ενασχόλησης του πληθυσμού με τη θάλασσα.³³

γ. Γεωγραφική έκταση: Κατά τον Mahan η ανάπτυξη θαλάσσιας ισχύος δεν εξαρτάται από τη συνολική έκταση της χώρας αλλά από το μήκος της ακτογραμμής και τα χαρακτηριστικά των λιμένων της. Ο Mahan όμως σπεύδει να διευκρινίσει ότι όταν οι γεωγραφικές και οι φυσικές συνθήκες είναι οι ίδιες, το μέγεθος της ακτογραμμής μπορεί να είναι πηγή δύναμης ή αδυναμίας ανάλογα με το μέγεθος του πληθυσμού.³⁴

δ. Μέγεθος του Πληθυσμού: Η θαλάσσια ισχύς ενός κράτους δεν συσχετίζεται με το συνολικό μέγεθος του πληθυσμού αλλά με τον αριθμό του πληθυσμού που ασχολείται με τη θάλασσα.³⁵

ε. Εθνικός χαρακτήρας: Αφορά στην τάση του πληθυσμού του κράτους να ασχολείται με το εμπόριο και την παραγωγή εμπορεύσιμων ειδών. Ουσιαστικά ο Mahan υποστηρίζει ότι η θαλάσσια ισχύς ενισχύεται όταν σε γενικά πλαίσια είναι στον εθνικό χαρακτήρα του πληθυσμού να επιδιώκει τον πλουτισμό μέσω της ενασχόλησης με επιχειρήσεις που συσχετίζονται με τη θάλασσα. Φυσικά σε εθνικό πλαίσιο η οικονομική ευημερία και ανάπτυξη προϋποθέτει την ύπαρξη υγιών αποικιών που συμμετέχουν στην αύξηση της παραγωγής και την ανάπτυξη του εμπορίου.³⁶

στ. Χαρακτήρας της Κυβέρνησης: Η ανάπτυξη της θαλάσσιας ισχύος επηρεάζεται άμεσα από την κυβέρνηση, τους θεσμούς και τους ηγέτες που πιστεύουν στα πλεονεκτήματα

³¹ Mahan, *The Influence of Sea Power*, 29.

³² Στο ίδιο, 29-35.

³³ Στο ίδιο, 35-37.

³⁴ Στο ίδιο, 43.

³⁵ Στο ίδιο, 43- 46.

³⁶ Στο ίδιο, 50 -57.

της ενασχόλησης με τη θάλασσα και καθοδηγούν τον πληθυσμό προς αυτό τον δρόμο ανάπτυξης. Έτσι μια κυβέρνηση, δημοκρατική ή αυταρχική, οφείλει να αναπτύξει τις ανάλογες πολιτικές για να επιτύχει τρεις βασικές προϋποθέσεις: «(1) Παραγωγή, (2) Ναυτιλία, (3) Αποικίες και Αγορές – Με δύο λέξεις «Θαλάσσια Ισχύς»».³⁷

Σε σχέση με την πολιτική διάσταση του ναυτικού πολέμου ο Benjamin Armstrong αναφέρει ότι ο Mahan συμεριζόταν την κλαουζεβιτσιανή άποψη περί πολέμου γράφοντας ότι «ο πόλεμος είναι απλά μια πολιτική πράξη, παρότι είναι βίαιη και διαφορετική στον χαρακτήρα της». Ο Armstrong συνεχίζει υποστηρίζοντας ότι ο Mahan προχώρησε ένα βήμα περισσότερο συνδέοντας το πολιτικό, το στρατιωτικό και το οικονομικό πεδίο γράφοντας ότι παρότι «λογικά ξεχωριστές, στην πράξη, οι πολιτικές, οι εμπορικές και οι στρατιωτικές ανάγκες είναι τόσο διαπλεκόμενες που η αμοιβαία αλληλεπίδραση τους αποτελεί πρόβλημα».³⁸ Η πολιτική διάσταση της θαλάσσιας στρατηγικής αφορά τις πολιτικές επιλογές της κυβέρνησης ενός κράτους ως προς την τριάδα: Παραγωγή - Ναυτιλία – Αγορές. Εκτός αυτής της τριάδας ο Mahan στο μεταγενέστερο βιβλίο του “Retrospect and Prospect”(1902) αναφέρει ότι: «Το αρχικό σημείο και το θεμέλιο [για την αντίληψη των θαλασσίων θεμάτων] είναι η ανάγκη να προστατευτεί το εμπόριο με πολιτικά μέτρα που ευνοούν τη στρατιωτική ή ναυτική δύναμη. Αυτή είναι και η πραγματική σχετική σημασία των μέτρων για ένα έθνος : εμπορικά – πολιτικά – στρατιωτικά».³⁹ Οι James Holmes και Toshi Yoshihara συνοψίζοντας αναφέρουν ότι οι δύο τριάδες αποτελούν τη σύνδεση της λογικής και της γραμματικής του Mahan: «Η λογική του Mahan ωθεί τις κυβερνήσεις να ψάξουν την προσβασιμότητα για εμπορικούς λόγους, η γραμματική του τις ωθεί να διασφαλίσουν την προσβασιμότητα με τη δύναμη των όπλων.»⁴⁰ Ανάλογα με τις επιδιώξεις της εθνικής πολιτικής μιας χώρας, η λειτουργία των ναυτικών προσδιορίζεται και υλοποιείται μέσω μιας ναυτικής στρατηγικής η οποία πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στη δεδομένη, είτε σε ειρήνη είτε σε πόλεμο, απαίτηση για προστασία των θαλασσίων επικοινωνιών μέσω της κυριαρχίας στη θάλασσα

5.2 Η Ναυτική Στρατηγική του Mahan

Η ναυτική στρατηγική σκέψη του Mahan είναι άμεσα επηρεασμένη από τη στρατηγική σκέψη του Jomini την οποία και χρησιμοποιεί για να αναλύσει τον ναυτικό πόλεμο. Η στρατηγική του Jomini παρουσιάζει τρία συστατικά: α) την αρχή της

³⁷ Στο ίδιο, 58-59 και 71.

³⁸ Armstrong, *21st Century Mahan*, 3.

³⁹ Alfred Thayer Mahan. *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations Naval and Political*. (Boston: Little, Brown and Company, 1902), 246.

⁴⁰ James R Holmes, and Toshi Yoshihara, “Mahan’s Lingerin Ghost”, *Proceedings Magazine*, December 2009 Vol.135/12. <http://www.usni.org/magazines/proceedings/2009-12/mahans-lingerin-ghost> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

συγκέντρωσης, β) τη στρατηγική αξία της κεντρικής θέσης και των εσωτερικών γραμμών καθώς και γ) τη στενή σχέση μεταξύ επιμελητείας (ανεφοδιασμού και διοικητικής μέριμνας) και μάχης.⁴¹ Τα τρία αυτά στοιχεία στο πλαίσιο μιας συνεκτικής στρατηγικής προσδιορίζουν τον τρόπο λειτουργίας των ναυτικών (και γενικά των ενόπλων) δυνάμεων συνδυάζοντας και συσχετίζοντας τα μέσα και τους σκοπούς ώστε αυτή η στρατηγική να είναι επιτυχημένη. Ο Mahan προσπάθησε να συνδέσει αυτά τα στοιχεία ώστε να έχουν νόημα στη θαλάσσια σύγκρουση.

5.2.1. Κυριαρχία στη Θάλασσα - Αρχή της Συγκέντρωσης

Ο Phillip Crowl αναφέρει ότι στο έργο του Mahan «εμφανίζονται δύο βασικές έννοιες: α) Η κυριαρχία στη θάλασσα μέσω της ναυτικής υπεροχής και β) Ο συνδυασμός του θαλασσιού εμπορίου, με τις υπερπόντιες κτήσεις και την προνομιούχα πρόσβαση στις ξένες αγορές που παράγει εθνικό πλούτο και σπουδαιότητα». Για την απόκτηση της κυριαρχίας στη θάλασσα είναι υποχρεωτική η ναυπήγηση ενός ισχυρού στόλου ικανού να κατανικήσει οποιοδήποτε εχθρό και να εξασφαλίσει την ελεύθερη μετακίνηση του εμπορικού στόλου στις παγκόσμιες θαλάσσιες οδούς. Σύμφωνα με τον Mahan στο πλαίσιο της προετοιμασίας για ναυτική σύγκρουση - μιας έννοιας που εν γένει είναι αμυντική - η επιμονή στην άμυνα είναι καταστροφική. Στον ναυτικό πόλεμο η παράκτια άμυνα είναι αμυντική και ο στόλος είναι επιθετικός. Ο πόλεμος από τη στιγμή που θα κηρυχθεί πρέπει να διεξάγεται επιθετικά και ο εχθρός πρέπει να κατανικηθεί.⁴² Σε αυτό ο Mahan υποστηρίζει την επιθετική στρατηγική και είναι αποφασιστικός: Η βασική αποστολή του στόλου είναι η εμπλοκή με τον αντίπαλο στόλο.⁴³ Υποστηρίζει ότι «δεν είναι η αρπαγή μεμονωμένων πλοίων ή νηοπομπών, πολλών ή λίγων, που χτυπούν την οικονομία ενός έθνους, είναι η κατοχή αυτής της απόλυτης ισχύος στη θάλασσα που διώχνει τη σημαία του εχθρού από αυτή ή του επιτρέπει να εμφανίζεται μόνο ως φυγάς, και η οποία ελέγχοντας το απέραντο κοινό, κλείνει τις μεγάλες οδούς από τις οποίες το εμπόριο μεταφέρεται προς και από τις ακτές του εχθρού».⁴⁴ Ουσιαστικά περιγράφει μια στρατηγική κατάσταση στην οποία οι ημέτερες ναυτικές δυνάμεις και ο ημέτερος εμπορικός στόλος έχει την ελευθερία να κινείται ελεύθερα σε όλη την υφήλιο με τον εχθρό να μην μπορεί να εμποδίσει τις ημέτερες κινήσεις, ενώ ταυτόχρονα ο εχθρικός εμπορικός στόλος εμποδίζεται από τις ημέτερες δυνάμεις να εκτελέσει τη λειτουργία του με αποτέλεσμα να

⁴¹ Crowl, "Alfred Thayer Mahan", 457.

⁴² Allan Westcott, ed. *Mahan on Naval Warfare: Selections from the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, (Boston: Little Brown and Company, 1918), 128-129.

⁴³ Crowl, "Alfred Thayer Mahan", 458.

⁴⁴ Mahan, *The Influence of Sea Power*, 138.

καταστραφεί η εχθρική οικονομία. Υπάρχουν διαφορετικές απόψεις σχετικά με την κατά Mahan έννοια της κυριαρχίας. Ο Ηλίας Ηλιόπουλος αναφέρει ότι οι Clarke και Thursfield υποστήριξαν το 1897 ότι «δεν υπάρχει τέτοιο πράγμα όπως μερική ή ατελής κυριαρχία των θαλασσών. Είτε είναι απόλυτη είτε δεν υπάρχει»⁴⁵ ενώ σύμφωνα με τον Till στο ίδιο κείμενο ο Mahan κατηγορείται ότι «Η κυριαρχία στη θάλασσα[...] είναι αποκλειστική υπόθεση: Δεν μπορεί να μοιραστεί και να εφαρμόζεται από ένα έθνος κάθε φορά».⁴⁶ Συνεχίζοντας τον συλλογισμό του ο Till υποστηρίζει ότι ο Mahan προσπάθησε συχνά να ξεκαθαρίζει ότι η κυριαρχία στη θάλασσα, μια έκφραση που παρεμπιπτόντως χρησιμοποίησε λίγο, ήταν ουσιαστικά ένα σχετικό και όχι απόλυτο μέγεθος.»⁴⁷ Φαίνεται ότι με την έννοια «κυριαρχία στη θάλασσα» ο Mahan δεν εννοούσε την απόλυτη κυριαρχία σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης αλλά τη στρατηγική κατάσταση στην οποία η κατά θάλασσα υπεροχή ενός κράτους, ωθούσε τον εχθρό να αποδεχθεί ότι η θάλασσα δεν είναι υπό διεκδίκηση και ότι πρέπει να προχωρήσει στον θαλάσσιο σχεδιασμό του από θέση κατωτερότητας, προσαρμόζοντας τη χρήση του πολεμικού και εμπορικού του στόλου στο επίπεδο που του επιτρέπει ο ισχυρός του αντίπαλος.

Από τη στιγμή που ο Mahan προσδιορίζει ως αντικειμενικό σκοπό των Μεγάλων Δυνάμεων την κυριαρχία στη θάλασσα, για αυτόν αποτελεί πανάκεια η δημιουργία πανίσχυρου στόλου ή τουλάχιστον στόλου ισχυρότερου από αυτού που μπορεί να συγκεντρώσει ο εχθρός σε μια δεδομένη περιοχή σε ένα συγκεκριμένο χρονικό σημείο. Σε αυτό το σημείο είναι εμφανής η επίδραση της έννοιας της συγκέντρωσης του Jomini στον Mahan. Ο Mahan ήταν πεπεισμένος ότι η καθοδηγήτρια αρχή για τον ναυτικό πόλεμο ήταν η συγκέντρωση υπερισχύουσας δύναμης πυρός εναντίον ενός εχθρού.⁴⁸ Η εμμονή του Mahan με τη συγκέντρωση εκφράζεται στο στρατηγικό δόγμα που προωθούσε μέσα στη Ναυτική Σχολή Πολέμου: «Never Divide the Fleet» (Ποτέ μην διαχωρίζετε τον στόλο). Ο Gat αναφέρει ότι η φιλοσοφία του Mahan μπορεί εύκολα να συνοψιστεί: κάποιος μπορεί να αποκτήσει την κυριαρχία της θάλασσας και όλα τα οφέλη που κερδίζει από αυτό μόνο μέσω της καταστροφής του εχθρικού κυρίως στόλου σε ναυμαχία ή μέσω της απροθυμίας του εχθρού να εμπλακεί σε μάχη αποσύροντας τον στόλο στα λιμάνια του.⁴⁹ Αυτή είναι η επιχειρησιακή διάσταση της θεωρίας του Mahan. Σύμφωνα με αυτή ο ρόλος των ναυτικών είναι να επιδιώξουν και να επιτύχουν την εμπλοκή με τον εχθρό σε αποφασιστική ναυμαχία

⁴⁵ Ηλίας Ηλιόπουλος, *Ιστορία, Γεωγραφία και Στρατηγική της Ναυτικής Ισχύος*. (Αθήνα: Λιβάνης, 2010), 117.

⁴⁶ Till, *Seapower*, 146.

⁴⁷ Till, *Seapower*, 146.

⁴⁸ Harding, *Seapower and Naval Warfare*, 6.

⁴⁹ Gat, *A History of Military Thought*, 458.

στην οποία με βάση την αρχή της συγκέντρωσης ισχύος να καταστρέψουν τις εχθρικές κύριες μονάδες επιφανείας, αφαιρώντας από τον εχθρό το μοναδικό εργαλείο για την υπεράσπιση του ζωτικού θαλασσιού εμπορίου. Αυτά είναι τα συστατικά που εμπεριέχονται στην κλαουζεβιτσιανή έννοια της «αποφασιστικής μάχης» της οποίας ο Mahan εμφανίζεται ως μεγάλος υποστηρικτής. Ο Colin Gray αναφέρει ότι η συμβολή του Mahan είναι ότι: «Η θαλάσσια ισχύς είναι κρίσιμη για την παγκόσμια ισχύ, ο πυρήνας της θαλάσσιας ισχύος είναι ο πολεμικός στόλος και η επίθεση είναι η καλύτερη άμυνα στη θάλασσα».⁵⁰

5.2.2. Εσωτερικές Γραμμές Επικοινωνιών και Υποστήριξη

Το δεύτερο και το τρίτο συστατικό στοιχείο της στρατηγικής σκέψης του Jomini, δηλαδή η στρατηγική αξία της κεντρικής θέσης και η σημασία της επιμελητείας με τη μορφή των επικοινωνιών, είναι εμφανής σε έργα του Mahan. Ο Mahan αναφέρει σχετικά ότι «Δεν είναι υποχρεωτικό να έχουμε ναυτικό ισοδύναμο με το καλύτερο για να εξασφαλίσουμε ότι η αίσθηση του φόβου αποτρέπει τον αντίπαλο από την επιδίωξη πολέμου. Μια μικρότερη δύναμη, τοποθετημένη σε πλεονεκτική θέση μπορεί να προκαλέσει αποτέλεσμα πολύ μεγαλύτερο από το σχετικό μέγεθος της».⁵¹ Ο Mahan στο πλαίσιο της μελέτης του δεν χρησιμοποίησε τον όρο «γραμμές επικοινωνιών» με αυστηρό προσδιορισμό. Από τη μια όρισε τις επικοινωνίες ως τις γραμμές μετακίνησης με τις οποίες ο πολεμικός στόλος συνδέεται με τη μητρόπολη. Από την άλλη τις όρισε ως τις γραμμές εφοδιασμού που απαιτούνται για τον ανεφοδιασμό του στόλου. Με τον ένα ή με τον άλλο ορισμό οι γραμμές επικοινωνιών διατηρούν τη σημασία στον ναυτικό πόλεμο, όπως τους έδωσε ο Jomini για τον χερσαίο πόλεμο, ως ζωτικό κομμάτι της στρατηγικής σχεδίασης.

Στη γεωστρατηγική σχεδίαση του Mahan η Καραϊβική αποτελεί τον συνθετικό κρίκο σύνδεσης της ανατολικής με τη δυτική ακτή των ΗΠΑ θεωρώντας την περιοχή ως τη Μεσόγειο του δυτικού ημισφαιρίου. Οι δύο θάλασσες είχαν σημαντικές ομοιότητες, οι οποίες θα ενισχύονταν με τη διάνοιξη μιας τεχνικής διώρυγας στην περιοχή του Παναμά. Η ολοκλήρωση αυτού του τολμηρού εγχειρήματος θα μετέβαλλε την Καραϊβική από καταληκτικό σταθμό σε μια από τις πιο σημαντικότερες θαλάσσιες οδούς του παγκόσμιου εμπορίου. Λόγω των παγκόσμιων ροών εμπορίου που διέρχονταν από την περιοχή, τα συμφέροντα των Ευρωπαϊκών Δυνάμεων θα πλησίαζαν στις ΗΠΑ και η θέση των ΗΠΑ θα ομοιάζε με αυτή της Βρετανίας στο κανάλι της Μάγχης και των Μεσογειακών κρατών στο

⁵⁰ Gray, *Modern Strategy*, 225.

⁵¹ Till, *Seapower*, 53.

κανάλι του Σουέζ.⁵² Συνεπώς, η διάνοιξη της Διώρυγας στον Παναμά είχε δύο στρατηγικής σημασίας συνέπειες για τις ΗΠΑ. Πρώτον, έφερνε τα συμφέροντα των λοιπών Μεγάλων Δυνάμεων πιο κοντά στη σφαίρα επιρροής των ΗΠΑ και δεύτερον, έδιναν στις ΗΠΑ την ευκαιρία να ενταχθούν στο διεθνές σύστημα ισορροπιών των Μεγάλων Δυνάμεων έχοντας το πλεονέκτημα της γεωγραφικής της εγγύτητας σε μια νέα, τεχνηέντως δημιουργηθείσα, γεωπολιτικά σημαντική περιοχή. Είναι γεγονός ότι ο Mahan στις αναλύσεις του προβληματιζόταν για τη γεωγραφική απομόνωση των ΗΠΑ λόγω της μη εγγύτητάς της σε σημαντικές περιοχές. Τελικά, «Η Καραϊβική είναι το στρατηγικό κλειδί για τους δύο Μεγάλους Ωκεανούς, τον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό τα δύο κύρια θαλάσσια σύνορα»⁵³ των ΗΠΑ.

Στο ίδιο πλαίσιο και συνδέοντας την πλεονεκτική θέση με τις εσωτερικές γραμμές επικοινωνιών ο Mahan στο κείμενο του 1911 «*Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practices of Military Operations on Land*» υποδεικνύει ότι «Ο προσδιορισμός των στρατηγικών σημείων μιας θαλάσσιας περιοχής, όπως η Καραϊβική με τον Κόλπο (του Μεξικού) και ο Ειρηνικός, πρέπει να ακολουθείται από την επιλογή πρωτίστως των σημείων που έχουν την πιο μεγάλη επίδραση στον έλεγχο του θεάτρου επιχειρήσεων και δευτερευόντως αυτών με την πιο πλεονεκτική θέση και τα οποία οι ΗΠΑ, σε περίπτωση πολέμου, θα κατέχουν σταθερά, συνδέοντας τις ενδιάμεσες θέσεις και γραμμές, έτσι ώστε συνολικά να δημιουργείται ένα σφιχτό και συμπαγές σύστημα το οποίο δεν θα μπορούσε να διαρραγεί παρά μόνο από μια υπέρτερη ναυτική δύναμη».⁵⁴ Ο Mahan εστιάζει σημαντικό μέρος της προσοχής του στην κατοχή ναυτικών βάσεων ανά τον κόσμο και στη διατήρηση της προσβασιμότητας σε αυτές από το ναυτικό, ως απαραίτητα συστατικά της ναυτικής στρατηγικής.

Συνοπτικά, η στρατηγική σκέψη του Mahan ακολουθεί μια διαδοχή επιθυμητών γεγονότων: α) τη ναυπήγηση ισχυρού στόλου, ο οποίος να επιχειρεί και να υποστηρίζεται από βάσεις που κατέχουν γεωγραφικά πλεονεκτικές θέσεις, β) τον εντοπισμό και την καταστροφή του εχθρικού στόλου σε αποφασιστική μάχη τύπου «Τραφάλγκαρ» και γ) την εγκατάσταση εμπορικού αποκλεισμού για την οικονομική ασφυξία του αντιπάλου ώστε να υποχρεωθεί να συνθηκολογήσει.

⁵² Mahan, *The Influence of Sea Power*, 33-34.

⁵³ Westcott, *Mahan on Naval Warfare*, 112.

⁵⁴ Alfred Thayer Mahan, “Naval Strategy Compared and Contrasted with Principles and Practice of Military Operations on Land” στο *The Art of War in World History*, edited by Gérard Chaliand, (Berkeley: University of California Press, 1994.), 793.

5.2.3. Έτερες Μορφές Επιχειρήσεων

Παρά την εμμονή του με την αποφασιστική μάχη στη θάλασσα ο Mahan δεν ήταν δυνατόν να μην αντιληφθεί τη χρησιμότητα των επιχειρήσεων ναυτικού αποκλεισμού, θαλάσσιας άρνησης, και ναυτικής διπλωματίας στην εφαρμογή της ναυτικής στρατηγικής. Ως επί το πλείστον αυτές οι επιχειρήσεις αναλαμβάνονται μετά την επικράτηση ενός στόλου στη θάλασσα και συνεπώς την εδραίωση της κυριαρχίας του σε αυτή. Για τον Mahan ο ναυτικός αποκλεισμός είναι χρήσιμο εργαλείο και τον διαχωρίζει σε επιθετικό και αμυντικό. Αμυντικός είναι ο αποκλεισμός που έχει ως σκοπό τον περιορισμό των κινήσεων του εχθρικού στόλου, ενώ επιθετικός είναι αυτός που έχει ως σκοπό την οικονομική ασφυξία του εχθρού.⁵⁵ Η επιθετική μορφή του ναυτικού αποκλεισμού συνδέεται με τον εμπορικό αποκλεισμό, ο οποίος είναι και το ζητούμενο στη ναυτική στρατηγική. Η υπονόμηση της σημασίας του επιθετικού ναυτικού αποκλεισμού έγκειται στην εμμονή του Mahan με την αποφασιστική θαλάσσια μάχη. Παρότι ο κλειστός εμπορικός αποκλεισμός μπορεί να οδηγήσει στην οικονομική ασφυξία του εχθρού ακόμα πιο υψηλός στόχος είναι η κατανίκηση του εχθρικού στόλου κάτι που θα περιορίσει τη δυνατότητα του εχθρού να αντιδράσει στην ημέτερες επιχειρήσεις και θα τον υποχρεώσει να συμβιβαστεί με την ήττα. Με βάση τη σημασία που δίνει στο θαλάσσιο εμπόριο ο Mahan υποστηρίζει ότι «Η παρενόχληση και η αγωνία που προκαλείται σε μία χώρα από τη σοβαρή παρεμβολή στο εμπόριο της, αναγνωρίζεται από όλους», ενώ σπεύδει όμως να προσθέσει ότι «ως πρωταρχικό και θεμελιώδες μέτρο, επαρκές στη συντριβή του εχθρού, η καταστροφή του εμπορίου είναι πιθανόν μια πλάνη και μάλιστα μια πολύ επικίνδυνη πλάνη.»⁵⁶ Για τον Mahan η χρήση ναυτικών δυνάμεων για επίθεση σε μεμονωμένα πλοία και νηοπομπές εμπίπτει στη στρατηγική της θαλάσσιας άρνησης (sea denial) και είναι ίδιον των πρακτικών των ασθενέστερων ναυτικά δυνάμεων και η διεξαγωγή επιχειρήσεων *guerre de course* είναι απόλυτα κατακριτέα αφού αφήνεται η πρωτοβουλία των κινήσεων στον αντίπαλο. Τέλος, ο Mahan αντιλαμβάνεται τον διπλωματικό ρόλο που μπορεί να αναλάβει ένας στόλος. Ο Phillip Crowl αναφέρει ότι για τον Mahan το ναυτικό ήταν καλύτερο μέσο προώθησης της εθνικής πολιτικής από ότι ο στρατός. Λιγότερο αμβλύ, λιγότερο επιθετικό, περισσότερο ευκίνητο και συνεπώς περισσότερο ανταποκρινόμενο στην πολιτική καθοδήγηση, το ναυτικό μπορούσε να επηρεάσει εκεί που ο στρατός δεν θα μπορούσε να πάει.⁵⁷ Αυτή είναι η βάση της

⁵⁵ Mahan, *The Influence of Sea Power*, 87.

⁵⁶ παρατιθέμενο στο Crowl, "Alfred Thayer Mahan", 459.

⁵⁷ Crowl, "Alfred Thayer Mahan", 462.

«Διπλωματίας των Κανονιοφόρων» δηλαδή της χρήσης της ναυτικής ισχύος για την επιρροή σε γεγονότα που διαπράττονται μακριά από την επικράτεια ενός κράτους.

5.3. Αξιολόγηση της θεωρητικής σκέψης του Mahan

Ο Mahan κατηγορήθηκε ως ιδιοτελής και παρουσιάζεται ως ένοχος μπροστά σε αυτό που ο Hackett Fischer καλεί «την μειωτική πλάνη που περιορίζει την πολυπλοκότητα στην απλότητα ή την ποικιλία στην ομοιομορφία» με τη σύγχυση της αναγκαίας από την επαρκή συνθήκη.⁵⁸ Η κατηγορία αυτή έχει μια βάση. Αρκεί να σκεφτούμε ότι ο Mahan ήταν αξιωματικός του Αμερικανικού Ναυτικού (και όχι πολύ πετυχημένος) ο οποίος ανέλαβε μέσω της καθηγεσίας του στη Ναυτική Σχολή Πολέμου των ΗΠΑ να παρουσιάσει την επιρροή των ναυτικών στην πορεία της ιστορίας στο πλαίσιο του επαναπροσδιορισμού ή της διατήρησης της λειτουργίας των ναυτικών. Ο Lawrence Friedman αναφέρει ότι ο Mahan ήταν στην πλεονεκτική θέση να παρουσιάζει τις θέσεις του εμπρός σε ένα δεκτικό κοινό.⁵⁹ Βέβαια και ο ίδιος ο Mahan περιόρισε τη σκέψη του, εδραιώνοντας αξιώματα όπως «Never divide the Fleet». Όπως θα υποστηρίξει αργότερα ο Corbett, η εμμονή του Mahan με την αποφασιστική μάχη, τον περιόρισε από το να εκτιμήσει τη δυνατότητα των ασθενέστερων να αναλάβουν ναυτικές επιχειρήσεις αμφισβήτησης της κυριαρχίας του νικητή. Αυτές θα αναλυθούν παρακάτω στην ανάλυση της σκέψης του Corbett.

Ο Κωνσταντίνος Κολιόπουλος αναφέρει ότι η θεωρία του Mahan απαιτεί αναπροσαρμογή για να εφαρμοσθεί στη σύγχρονη εποχή, ενώ αναγνωρίζει ότι η κριτική που ασκείται στον Mahan έχει τρεις μορφές: Πρώτον, η θεωρία του Mahan αδυνατεί να εξηγήσει τη δυναμική και μακροήμερευση που εμφανίζουν δυνάμεις που στηρίζονται στην εξέχουσα χερσαία ισχύ τους (π.χ. Σπάρτη, Αυστρία, Ρωσία). Αυτή είναι η βασική κριτική καθώς αντιπαρατίθεται στην πρωτοκαθεδρία της ναυτικής ισχύος ως προς τον καθορισμό του νικητή σε μια σύγκρουση. Βέβαια σύμφωνα με τον Geoffrey Till, ο Mahan προειδοποίησε για την πιθανότητα υπερβολής για τις δυνατότητες της θαλάσσιας ισχύος λέγοντας ότι δεν είναι παρά ένας παράγοντας στη γενική πρόοδο και παρακμή των εθνών.⁶⁰ Δεύτερον, στη θεωρία για την αποφασιστική σημασία που έχει η ναυτική στρατηγική στην έκβαση του πολέμου, ο Mahan παραγνωρίζει ότι ο ναυτικός αποκλεισμός χρειάζεται χρόνο για να λειτουργήσει ενώ η

⁵⁸ Στο ίδιο, 454.

⁵⁹ Lawrence Friedman, *Strategy: A History*. (Oxford: Oxford University Press, 2013), 118.

⁶⁰ Till, *Seapower*, 52.

τελική έκβαση εξαρτάται και από άλλους παράγοντες.⁶¹ Σχετικά με αυτό ο Gerald Graham υποστηρίζει ότι η βάση αυτής της θεωρίας, δηλαδή η στρατηγική ανάγνωση από τον Mahan της ήττας της Γαλλίας του Ναπολέοντα από τη Βρετανία, αποδεικνύει ότι η βρετανική υπεροχή στη θάλασσα παρότι υπονόμει, ποτέ δεν περιόρισε ολοκληρωτικά τους γαλλικούς πόρους⁶². Τρίτον, και σημαντικότερο, ο Mahan αγνόησε τη χρήση θαλάσσιας ισχύος για την προβολή ισχύος (power projection) στην ξηρά.⁶³ Είναι εντυπωσιακή η απουσία του σχολιασμού της χρήσης του ναυτικού βομβαρδισμού και των αμφίβιων επιχειρήσεων από μια μελέτη που θέλει να εμπεριέχει τις θεμελιώδεις και σταθερές αρχές του ναυτικού πολέμου. Ο Crowl αναφέρει ότι γενικά «στα βιβλία του για τη «Επίδραση» ο Mahan μεταχειρίζεται το ναυτικό ως έναν αυτόνομο παράγοντα που δρα ανεξάρτητα από τις στρατιωτικές επιχειρήσεις στο ηπειρωτικό περιβάλλον χωρίς να προβληματίζεται ή να επηρεάζεται από το αποτέλεσμα των χερσαίων μαχών».⁶⁴

Ο Friedman συνοψίζοντας την επίδραση του Mahan υποστηρίζει ότι σίγουρα η σκέψη του προώθησε τις ιδέες περί ναυτικής ισχύος αλλά η διαχρονική θεωρητική του συνεισφορά είναι περιορισμένη. Έτσι ο Mahan αδυνατώντας να εντάξει στην θεωρία του τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής παρουσίασε μια εμμονή ως προς την χρήση του Ναυτικού ως κλάδου του στρατού ξηράς, υποτιμώντας την χρησιμότητα των Ναυτικών για την άμυνα χερσαίων θέσεων ενώ εστιάζοντας στην αποφασιστική μάχη μεταξύ των εχθρικών στόλων φάνηκε να απορρίπτει την εμπλοκή του στόλου σε πιο περιορισμένες μορφές του ναυτικού πολέμου.⁶⁵ Συμπερασματικά, είναι γεγονός ότι η έμφαση που δίνει στη θεωρία του ο Mahan στην πρωτοκαθεδρία της ναυτικής ισχύος, τον αποπροσανατολίζει από το να εντοπίσει την άμεση σχέση μεταξύ των γεγονότων στην ξηρά και τη θάλασσα κάτι το οποίο είναι παραπάνω από δεδομένο στο σύγχρονο περιβάλλον διεξαγωγής του πολέμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Julian S. Corbett

Ο Julian Corbett ήταν Βρετανός νομικός, ιστορικός και γεωστρατηγιστής με σημαντικό έργο επί θεμάτων ναυτικής ιστορίας και ναυτικής στρατηγικής. Το έργο του περιλαμβάνει έναν σημαντικό αριθμό ναυτικής Ιστορίας από την εποχή του πρό-Τυδωριανού ναυτικού μέχρι και τον Ρώσο-Ιαπωνικό πόλεμο του 1904, ενώ το βιβλίο του «Μερικές αρχές

⁶¹ Κωνσταντίνος Κολιόπουλος, *Η Στρατηγική Σκέψη από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*. (Αθήνα: Ποιότητα, 2008.),189-190.

⁶² παρατιθέμενο στο Crowl, “Alfred Thayer Mahan”,453.

⁶³ Κολιόπουλος, *Η Στρατηγική Σκέψη*, 189-190.

⁶⁴ Crowl, “Alfred Thayer Mahan”,461.

⁶⁵ Friedman, *Strategy*,117.

Θαλάσσιας Στρατηγικής» εμπεριέχει το σύνολο των ιδεών του περί της ναυτικής στρατηγικής. Ο Corbett ξεκινώντας από την ανάλυση των μόνιμων χαρακτηριστικών της ναυτικής ισχύος βασισμένο σε μια Βρετανό-κεντρική αντίληψη των θεμάτων, προσδιορίζει τον τρόπο που αυτή υποστηρίζει την όποια Εθνική Στρατηγική. Ο Corbett είναι πιο συστηματικός από τον Mahan. Ειδικά στο βιβλίο του «Μερικές Αρχές» προσεγγίζει τις εκφάνσεις της ναυτικής στρατηγικής δίνοντας παραδείγματα λειτουργίας ανά είδος επιχείρησης παρουσιάζοντας λεπτομερώς τις δυνατότητες και τους περιορισμούς της, εμπεριέχοντας το σύνολο των απόψεων του θεωρητικού περί ναυτικής στρατηγικής και ισχύος.

6.1 Η Φύση της Θαλάσσιας Ισχύος κατά Corbett

Στο βιβλίο «Μερικές Αρχές» ο Corbett προσεγγίζοντας το φαινόμενο του πολέμου, εξαιρεί την προσπάθεια του Clausewitz να παρουσιάσει μια θεωρία περί πολέμου που να αναλύει τη φυσιογνωμία του κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες και ομογνωμεί με την άποψη ότι «ο πόλεμος είναι η συνέχιση της πολιτικής με άλλα μέσα». Γράφει σχετικά «Η πολιτική είναι πάντα ο σκοπός, ο πόλεμος είναι μόνο το μέσο για να επιτευχθεί ο σκοπός, και τα μέσα πρέπει πάντα να στοχεύουν στο σκοπό.»⁶⁶ Έτσι για τον Corbett, η ανάπτυξη ναυτικής στρατηγικής δεν πρέπει να εμφανίζεται ως ξεχωριστή οντότητα αλλά ως κομμάτι του σχεδίου πολέμου μιας χώρας και, ως μέρος της τέχνης του Πολέμου, σε συνέχεια του εννοιολογικού πλαισίου που ανέπτυξαν οι μεγάλοι ηπειρωτικοί θεωρητικοί Clausewitz και Jomini. Η χερσαία και η ναυτική ισχύς δεν είναι σε αντιπαράθεση αλλά αποτελούν μέρος της συνολικής ισχύος ενός κράτους, ενώ το μεταξύ τους ισοζύγιο μεταβάλλεται αναλόγως των συνθηκών στις οποίες καλείται ένα κράτος να δράσει. Αυτή η αντίληψη εντάσσεται στη διαμάχη μεταξύ ηπειρωτικών και ναυτικών θεωρητικών σχετικά με την πρωτοκαθεδρία της χερσαίας ή της ναυτικής ισχύος.

Κατά τον Corbett η σημασία της ναυτικής ισχύος έγκειται στο γεγονός ότι δίνει πρόσβαση και επηρεάζει τα γεγονότα που λαμβάνουν χώρα στη ξηρά. Σύμφωνα με το Friedman για τον Corbett το ζωτικό διακύβευμα «δεν ήταν η νίκη σε ναυμαχία αλλά πως θα ασκηθεί πίεση στην κοινωνία και την κυβέρνηση του εχθρού».⁶⁷ Αντίθετα με τον Mahan, ο Corbett αντιλαμβάνεται ότι ο θαλάσσιος πόλεμος έρχεται δεύτερος εμπρός στην σημασία του χερσαίου. «Από τη στιγμή που οι άνθρωποι ζούνε στην ξηρά και όχι στη θάλασσα, η επίλυση

⁶⁶ Corbett, *Some Principles*, 24.

⁶⁷ Friedman, *Strategy*, 119.

των διαφορών μεταξύ των κρατών κρίνεται – εκτός από ελάχιστες περιπτώσεις - είτε από το τί μπορεί να κάνει ο στρατός σου εναντίον της επικράτειας και της εθνικής ζωής του εχθρού σου, είτε από τον φόβο του τί επιτρέπει ο στόλος στον στρατό σου να κάνει».⁶⁸ Για την επίτευξη μιας πιο ολοκληρωτικής και σταθερής ειρήνης απαιτείται μια πιο δραστική μορφή πίεσης. Αντιλαμβανόμενος τον τρόπο λειτουργίας της ναυτικής ισχύος τη συνδέει άμεσα με την εξάντληση του αντιπάλου γεγονός που παίρνει χρόνο και μάλιστα «η τάση είναι [ο εχθρός] να δέχεται όρους που δεν είναι τελειωτικοί».⁶⁹ Μια από τις πιο σημαντικές διαφορές μεταξύ χερσαίου και ναυτικού πολέμου είναι ότι ο ναυτικός πόλεμος τείνει να αποδίδει λιγότερο αποτελεσματική κατάληξη. Είναι δυνατόν να αποφέρει κέρδη για τον νικητή αλλά δύσκολα θα δημιουργήσει τις συνθήκες για αποφασιστική νίκη που θα έχει σαν αποτέλεσμα την ολοκληρωτική ήττα του εχθρού. Συνεπώς, ο Corbett αντιλαμβάνεται τον ναυτικό πόλεμο σε άμεση συνάφεια με τις επιταγές της έμμεσης προσέγγισης και την ταυτόσημη στρατηγική του ελιγμού και της εξουθένωσης.

6.2 Η Ναυτική Στρατηγική του Corbett

Σύμφωνα με τον Azar Gat «Το κύριο κτύπημα των απόψεων του Corbett κατευθύνθηκε ενάντια σε αυτό που ανέφερε ως τον περιορισμό της έννοιας του ναυτικού πολέμου στη νίκη στις μάχες και στην απόκτηση της κυριαρχίας της θάλασσας.»⁷⁰ Πράγματι είναι φανερό ειδικά στο βιβλίο «Μερικές Αρχές» η προσπάθεια του Βρετανού θεωρητικού να επαναπροσδιορίζει τις έννοιες της αποφασιστικής μάχης και της κυριαρχίας στη θάλασσα.

6.2.1 Αποφασιστική Μάχη

Ο Corbett υποστηρίζει ότι για οποιοδήποτε τύπο πολέμου, είτε περιορισμένο είτε ολοκληρωτικό, η επίτευξη διαρκούς και γενικής κυριαρχίας στη θάλασσα είναι η προϋπόθεση για την τελική επιτυχία. Ο μοναδικός ασφαλής τρόπος για την εξασφάλιση αυτής της κυριαρχίας με ναυτικές δυνάμεις είναι η επιδίωξη και επίτευξη αποφασιστικής νίκης επί του αντιπάλου στόλου. Μια τέτοια στρατηγική αναζήτησης του εχθρικού στόλου έχει προφανή πλεονεκτήματα που προέρχονται από την ηθική υπέρταση που δίδει η ανάληψη πρωτοβουλίας και η εμπλοκή με τον εχθρό πριν ολοκληρωθεί η κινητοποίηση του. Αλλά αυτή η στρατηγική δεν αποδίδει πάντα τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Ένα από τα κεντρικά επιχειρήματα του Corbett εναντιώνεται στην προϋπάρχουσα υπεροπτική και ευέλπιδα εμμονή

⁶⁸ Στο ίδιο,14.

⁶⁹ Στο ίδιο,14.

⁷⁰ Gat, *A History of Military Thought*,484.

της βρετανικής σχολής σκέψης για την επίτευξη νίκης σε αποφασιστική μάχη τύπου Trafalgar. Σύμφωνα με τον συγγραφέα μια τέτοια αντίληψη περιορίζει το εύρος της ναυτικής στρατηγικής στις νικηφόρες ναυμαχίες και στην επίτευξη της κυριαρχίας στη θάλασσα. Αυτή η αντίληψη είναι παραπλανητική και επικίνδυνη ενώ μπορεί να αποπροσανατολίσει τους φορείς χάραξης της ναυτικής στρατηγικής από τον πραγματικό στόχο του πολέμου. Παρότι η κυριαρχία στη θάλασσα είναι ο κεντρικός στόχος του ναυτικού πολέμου, δεν αποτελεί και αποκλειστικό στόχο της ναυτικής στρατηγικής. Ιδανικά η κυριαρχία στη θάλασσα επιτυγχάνεται ή διατηρείται από την έκβαση μιας αποφασιστικής ναυμαχίας, αλλά αυτό δεν είναι πάντα εύκολο ή γρήγορα εφικτό εναντίον ενός απρόθυμου εχθρού. Η ευρέως αποδεκτή εκείνη την εποχή, κραταιά Βρετανική ναυτική ισχύς λειτουργούσε αμφίπλευρα αναφορικά με την πιθανότητα διεξαγωγής αποφασιστικής ναυμαχίας. Από τη μία, η βρετανική εμμονή για την επίτευξη αποφασιστικής ναυτικής νίκης προερχόταν από το αίσθημα ποιοτικής και ποσοτικής ανωτερότητας των βρετανικών ναυτικών δυνάμεων που εγγυόταν τη θετική έκβαση της ναυμαχίας με αποτέλεσμα την καταναυμάχηση του εχθρικού στόλου και τη συνεπαγόμενη απόκτηση κυριαρχίας των θαλασσών. Από την άλλη, η ισχύς του βρετανικού στόλου οδήγησε τους αντιπάλους της που συνήθως είχαν υποδεέστερο στόλο να αποφεύγουν τη διεξαγωγή αποφασιστικής ναυμαχίας. Σύμφωνα με τον Corbett, εναντίον ενός απρόθυμου εχθρού, η εμμονή των Βρετανών με την αποφασιστική ναυμαχία ενείχε τον κίνδυνο να εστιαστούν οι προσπάθειες στην επιδίωξη αυτής χωρίς να εκμεταλλεύονται πλήρως τις δυνατότητες που τους παρείχε η εγγενής υπεροχή των Βρετανικών ναυτικών δυνάμεων στη θάλασσα.⁷¹

Με βάση την άποψη ότι η εμμονή με την επίτευξη αποφασιστικής μάχης μπορεί να οδηγήσει σε περιορισμό των επιλογών μιας ναυτικής στρατηγικής, ο Corbett διαφοροποιείται σε σχέση με τον Mahan αναφορικά με το θέμα της συγκέντρωσης του στόλου. Σύμφωνα με τον Corbett η προερχόμενη από την ηπειρωτική στρατηγική σκέψη έννοια της συγκέντρωσης ως την τέχνη της δυνατότητας εφαρμογής υπέρτερης ισχύος στο σωστό μέρος και τη σωστή χρονική στιγμή, δεν συνάδει με τη φυσιογνωμία του ναυτικού πολέμου. Διαγιγνώσκει δύο προβλήματα στην εφαρμογή της χερσαίας έννοιας της συγκέντρωσης στη θάλασσα: Πρώτον, στη θάλασσα είναι ευκολότερο να αποφευχθεί η μάχη μιας και δεν υφίστανται γεωμορφικά εμπόδια και συνεπώς όσο πιο συγκεντρωμένοι είμαστε τόσο πιο εύκολα ο αντίπαλος μπορεί να μας αποφύγει και να μας πλήξει αλλού. Δεύτερον, η κλασική συγκέντρωση οδηγεί σε απώλεια ευλυγισίας και απόκρυψης. Η θεωρητική σκέψη του Corbett συνάδει με τις αρχές

⁷¹ Corbett, *Some Principles*, 169-184.

του στρατηγικού ελιγμού. Ο Corbett υποστηρίζει ότι το αντικείμενο της ναυτικής συγκέντρωσης όπως αυτό της στρατηγικής ανάπτυξης πρέπει να καλύπτει τη μεγαλύτερη δυνατή περιοχή και να διατηρεί ταυτόχρονα ελαστική συνοχή έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα αστραπιαίας συμπύκνωσης - ομαδοποίησης οποιονδήποτε δύο ή περισσότερων ομάδων του στόλου σε οποιοδήποτε μέρος της καλυπτόμενης περιοχής αλλά πάνω από όλα η εξασφάλιση της δυνατότητας συγκέντρωσης του συνόλου στο στρατηγικό κέντρο βάρους. Ο Corbett αναγνωρίζει στη θάλασσα δύο παράγοντες τριβής που περιορίζουν τις δυνατότητες ανάπτυξης: Πρώτον, η υποχρέωση για την προστασία των εμπορικών διαύλων επικοινωνιών επιβάλλει τη διασπορά του στόλου. Δεύτερον, η απουσία γεωμορφικών εμποδίων στη θάλασσα δημιουργεί μια ιδιόμορφη ελευθερία και απόκρυψη των κινήσεων του εχθρού. Οι ιδιομορφίες του ναυτικού πολέμου υποχρεώνουν τη συγκέντρωση των ναυτικών δυνάμεων να είναι όσο το δυνατόν πιο ανοικτή και ευέλικτη. Η επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών απαιτεί το σωστό ισοζύγιο μεταξύ συγκέντρωσης και διασποράς και ο ικανός ηγέτης πρέπει να υπολογίσει σε πιο πλάτος μπορεί να αναπτύξει τη συγκέντρωση του. Η ιδανική συγκέντρωση εξασφαλίζει τη διασπορά της δράσης των διαφορετικών ομάδων ναυτικών δυνάμεων με την επίτευξη συνεκτικής ευελιξίας για συμπύκνωση της ισχύος στην επιθυμητή περιοχή σε συγκεκριμένο χώρο με εκμετάλλευση των δυνατοτήτων απόκρυψης των όποιων κινήσεων.⁷² Σύμφωνα με το Friedman για τον Corbett «η ιδανική συγκέντρωση είναι η εμφάνιση αδυναμίας που καλύπτει την πραγματικότητα της ισχύος».⁷³

6.2.2. Κυριαρχία στη θάλασσα⁷⁴

Το αντικείμενο του ναυτικού πολέμου συσχετίζεται άμεσα ή έμμεσα είτε με την εξασφάλιση της κυριαρχίας στη θάλασσα είτε με την αποτροπή της κυριαρχίας από τον εχθρό. Ο Corbett εντοπίζει ένα βασικό εννοιολογικό πρόβλημα: Η κυριαρχία στη θάλασσα δεν είναι zero-sum game, δηλαδή η απώλεια της κυριαρχίας από έναν εμπόλεμο δεν σημαίνει και την κυριαρχία του αντιπάλου. Η ιστορία υποδεικνύει ότι η φυσιολογική κατάσταση δεν είναι μια κυριαρχούμενη θάλασσα αλλά μια θάλασσα χωρίς κυριαρχία. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι η έννοια της κυριαρχίας στη θάλασσα παρουσιάζει σοβαρές διαφοροποιήσεις από την κυριαρχία στην ξηρά. Οι λόγοι είναι δύο: «Πρώτον, δεν είναι δυνατή η κατάκτηση της θάλασσας καθώς δεν είναι επιδεκτική ιδιοκτησίας τουλάχιστον εκτός χωρικών υδάτων. Δεύτερον, δεν είναι δυνατή η συντήρηση στρατιωτικών δυνάμεων σε θαλάσσιες περιοχές

⁷² Στο ίδιο, 128 – 153.

⁷³ Friedman, *Strategy*, 120.

⁷⁴ Στο ίδιο, 87 – 104.

όπως γίνεται στην ξηρά.»⁷⁵ Έτσι ακόμα και η απώλεια της θαλάσσιας κυριαρχίας από ένα κράτος δεν σημαίνει και άμεση απόκτηση της από τον εχθρό. Η εξάσκηση μιας αμυντικής στρατηγικής στη θάλασσα δίνει μεγάλες δυνατότητες σε αυτόν που χάνει τον έλεγχο. Ο ηττημένος μπορεί να αναλάβει επιχειρήσεις αμφισβήτησης της κυριαρχίας του νικητή προσπαθώντας να τον παρενοχλεί μέχρι η κατάσταση να μεταβληθεί υπέρ του.

Συνεπώς, η κυριαρχία στη θάλασσα προβλέπει τον έλεγχο των θαλασσίων γραμμών επικοινωνιών ως μέσων για τον έλεγχο και την επίθεση στις εμπορικές και στρατιωτικές γραμμές μεταφορών του εχθρού με την ταυτόχρονη προστασία των ημετέρων γραμμών. Το αντικείμενο του ναυτικού πολέμου είναι ο έλεγχος των επικοινωνιών και όχι η κατάκτηση περιοχής όπως στον χερσαίο πόλεμο. Ο Corbett όρισε τον έλεγχο των θαλασσών ουσιαστικά ως τον έλεγχο των θαλασσίων γραμμών επικοινωνιών. Η μόνη αξία (εκτός από την αλιεία) που προσδίδει η κυριαρχία στη θάλασσα για το εθνικό συμφέρον είναι οι ελεγχόμενες και προσβάσιμες θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών. Εκτός από τη θετική έννοια της διασύνδεσης μέσω επικοινωνίας η θαλάσσια κυριαρχία έχει και μια αρνητική έννοια. Αυτή του εμποδίου. Ο κατέχων την κυριαρχία στη θάλασσα έχει τη δυνατότητα να διαπεράσει το εμπόδιο με συνέπεια να έχει τη δυνατότητα να προβάλλει ισχύ στην αντικείμενη ξηρά ενώ απαγορεύει αυτή τη δυνατότητα στον εχθρό.

Σύμφωνα με τον Corbett η απόλυτη κυριαρχία στη θάλασσα κατά τη διάρκεια ενός πολέμου, είναι μια έννοια χρονικά και γεωγραφικά περιορισμένη ενώ περιλαμβάνει μεγάλο βαθμό σχετικότητας. Λόγω της απεραντοσύνης των ωκεανών είναι σχεδόν αδύνατη η επίτευξη υψηλών επιπέδων κυριαρχίας ενώ ως επί των πλείστον η επιδίωξη αυτή δεν προσδίδει ανάλογα κέρδη αφού η εμπειρία έχει δείξει ότι είναι δυνατή η επιχειρησιακή εκμετάλλευση του θαλασσίου χώρου μέσω του ελέγχου περιορισμένης έκτασης περιοχών. Ουσιαστικά, ο Corbett αναπτύσσει την έννοια της «λειτουργικής κυριαρχίας», δηλαδή την επίτευξη της κυριαρχίας σε συγκεκριμένες περιοχές και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα με βάση συγκεκριμένες στρατηγικές στοχεύσεις. Ο βασικός στρατηγικός στόχος του ναυτικού πολέμου είναι ο έλεγχος των επικοινωνιών και των κέντρων διανομής του εχθρού με σκοπό την οικονομική ασφυξία του. Μόλις αυτή επιτευχθεί ένα κράτος που έχει εμπλακεί σε πόλεμο, θα δεχθεί τους όρους της ειρήνης και θα υποκύψει στη θέληση μας. Η σύλληψη ή η καταστροφή του εμπορίου του εχθρού είναι η ποινή που του επιβάλλουμε μέχρι να αποδεχθεί τους όρους μας. Η στρατηγική αυτή ονομάζεται από τον Corbett ως «Commerce Prevention» (Παρεμπόδιση του Εμπορίου). Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος ο Corbett

⁷⁵ Στο ίδιο, 89.

προτείνει τη χρήση ενός οργανωμένου επιχειρησιακού σχεδίου για την επιβολή ουσιαστικού στρατηγικού ελέγχου των εχθρικών θαλασσιών επικοινωνιών, δηλαδή την επιβολή στρατηγικού ναυτικού αποκλεισμού.

Η σύλληψη ή η καταστροφή της εχθρικής παρουσίας με σκοπό την οικονομική πίεση για την επιβολή της θέλησης μας είναι κοινό χαρακτηριστικό του πολέμου στην ξηρά και στη θάλασσα. Η επίδραση της οικονομικής πίεσης στον εχθρικό πληθυσμό υποχρεώνει τον εχθρό να συμβιβαστεί με τους όρους της ειρήνης. Η ναυτική στρατηγική και οι ναυτικές επιχειρήσεις για την επίτευξη της νίκης ή της υπεροχής στη θάλασσα έχουν ως τελικό σκοπό την επιβολή οικονομικής πίεσης. Στο θαλάσσιο περιβάλλον αυτή η διαδικασία ξεκινά εξ' αρχής καθώς πολύ συχνά η πρώτη πράξη επιθετικότητας στη θάλασσα είναι η σύλληψη της ιδιωτικής παρουσίας. Σύμφωνα με τον συγγραφέα το γεγονός αυτό προσδίδει στη ναυτική στρατηγική ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό. Η συνύπαρξη της αμυντικής και της επιθετικής στρατηγικής είναι απόλυτα συναφής με τον τρόπο διεξαγωγής του ναυτικού πολέμου. Από τη στιγμή που οι θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών είναι κοινές για τους εμπόλεμους, ο κανόνας είναι ότι δεν είναι δυνατόν να προστατευθούν οι ημέτερες γραμμές χωρίς την επίθεση εναντίον των εχθρικών. Συνεπώς, οι πρώτες ναυτικές επιχειρήσεις αφορούν την επίτευξη της προστασίας του ημέτερου εμπορίου μέσω του ελέγχου των περιοχών που επιτρέπουν την επίθεση στις εχθρικές δυνάμεις. Είναι αδύνατον για μια ναυτική δύναμη κάτω από οποιοδήποτε συνθήκες να εδραιώσει την άμυνα της ή να αναπτύξει την επιθετικότητα της χωρίς την εξασφάλιση μιας λειτουργικής κυριαρχίας στη θάλασσα μέσω επιθετικής δράσης εναντίον των εχθρικών ναυτικών δυνάμεων. Η βρετανική εμπειρία δείχνει ότι ακόμα και αν ο αντικειμενικός σκοπός είναι αμυντικός, ο πιο ενδεδειγμένος τρόπος για την εξασφάλιση του είναι μέσω της στρατηγικής υπερπόντιας αντιπίθεσης είτε με την υποστήριξη ενός συμμάχου είτε με την αποστέρηση από τον εχθρό των αποικιακών του κτήσεων. Παρόλο που δεν είναι προφανής η αμυντική στρατηγική στη θάλασσα τουλάχιστον σε τακτικό επίπεδο, αυτή προβλέπει την παραμονή στα φίλια ύδατα και κοντά στις ημέτερες βάσεις ώστε να αποφευχθεί μια αποφασιστική ήττα από έναν υπέρτερο εχθρό. Σε αυτή την περίπτωση η λογική του ναυτικού πολέμου επιβάλλει στον υπέρτερο στόλο προκειμένου να υποχρεώσει τον αντίπαλο σε δράση, να καταλάβει τις γραμμές επικοινωνιών του μέχρις η οικονομική πίεση να υποχρεώσει τον εχθρό να ναυμαχήσει.

6.2.3. Περιορισμένος Πόλεμος⁷⁶

Εκτός των ανωτέρω σημαντική θεωρητική συνεισφορά στην ανάδειξη της διαφορετικότητας της ναυτικής στρατηγικής είναι η έννοια που δίνει ο Corbett στο κατά Clausewitz «περιορισμένο πόλεμο». Ο ηπειρωτικός ή χερσαίος πόλεμος παρουσιάζει περιορισμούς σε σχέση με τη διεξαγωγή ενός περιορισμένου πόλεμου. Οι περιορισμοί αυτοί προέρχονται από τη φυσιογνωμία και τη γεωγραφία του χερσαίου πολέμου. Σε αυτόν ο περιορισμένος πόλεμος προβλέπει την εστίαση της πολεμικής προσπάθειας στην κατάκτηση μέρους της εχθρικής επικράτειας. Ο Corbett υποστηρίζει ότι μια τέτοια επιχείρηση δεν είναι πραγματικά περιορισμένη για δύο λόγους. Πρώτον, συνήθως η κατεκτημένη περιοχή είναι ζωτικό κομμάτι της εχθρικής επικράτειας γεγονός που επιτρέπει στον αντίπαλο να κλιμακώσει τη σύγκρουση χρησιμοποιώντας απεριόριστα την ισχύ του για να το διατηρήσει. Δεύτερον, δεν υφίσταται γεωγραφικό εμπόδιο για να τον εμποδίσει να χρησιμοποιήσει αυτή την ισχύ.⁷⁷ Για να εξυπηρετηθεί η έννοια του περιορισμένου πολέμου πρέπει να υφίστανται μια από δύο προϋποθέσεις: Πρώτον, ο στόχος δεν πρέπει να είναι μόνο περιορισμένος χωρικά αλλά και πολιτικά. Δεύτερον, πρέπει να βρίσκεται σε στρατηγικά απομονωμένη θέση ή να μπορεί να απομονωθεί στρατηγικά μέσω της διεξαγωγής στρατιωτικών επιχειρήσεων. Ο Corbett υποστηρίζει ότι αυτές οι προϋποθέσεις καλύπτονται πλήρως όταν ξεφεύγουμε από τον χερσαίο πόλεμο και στρεφόμεστε στον ναυτικό ή μικτό πόλεμο. Ο πόλεμος μπορεί να είναι περιορισμένος όχι μόνο επειδή η σημασία του αντικειμενικού στόχου είναι περιορισμένη για να ενεργοποιήσει ολοκληρωτικά την εθνική ισχύ, αλλά επειδή η θάλασσα μπορεί να καταστεί μέσω ναυτικών επιχειρήσεων, ένα ανυπέρβλητο φυσικό εμπόδιο για τη μεταφορά στο θέατρο των επιχειρήσεων αυτής της ισχύος. Συνοπτικά ένας πόλεμος μπορεί να είναι περιορισμένος γεωγραφικά μέσω της στρατηγικής απομόνωσης του αντικειμενικού στόχου και ηθικά μέσω της σχετικής μη σπουδαιότητας του.

Αυτή η μορφή πολέμου επιτρέπει, με δεδομένα τα μέσα, την ανάπτυξη της μεγαλύτερης δυνατής ισχύος. Η κυριαρχία στη θάλασσα και η δυνατότητα που προσδίδει αυτή για απομόνωση ενός αντικειμενικού σκοπού μέσω της υπερίσχυσης του επιτιθέμενου έναντι του αμυνόμενου στόλου, επιτρέπει τη συγκέντρωση της ισχύος μιας χώρας σε μια συγκεκριμένη γεωγραφικά περιορισμένη και απομονωμένη περιοχή. Ο αμυνόμενος αδυνατεί να κλιμακώσει τη σύγκρουση καθώς οι θαλάσσιες γραμμές επικοινωνίας με το θέατρο επιχειρήσεων έχουν αποκλειστεί. Ο αποκλεισμός της περιοχής επιτρέπει στον επιτιθέμενο να επιλέξει τη

⁷⁶ Στο ίδιο, 38.

⁷⁷ Στο ίδιο, 52.

σφοδρότητα της σύγκρουσης και το μέγεθος των εμπλεκόμενων δυνάμεων.⁷⁸ Η εφαρμογή αυτής της στρατηγικής εξηγεί πως μια μικρή χώρα με μικρό στρατό (Βρετανία) μπορούσε να κατέχει τις πιο επιθυμητές περιοχές της υφηλίου, ενάντια στη θέληση των υπέρτερων στρατιωτικών ηπειρωτικών δυνάμεων. Σε αυτό το πλαίσιο ενέταξε ο Corbett τους πολέμους (Wars of Intervention) που ήταν χαρακτηριστικοί των πολέμων της Βρετανίας και τους οποίους χώρισε σε δύο κατηγορίες: Πρώτον, αυτούς που είχαν ως σκοπό την κατάκτηση (αποικιών ή απόμακρων περιοχών) και δεύτερον, αυτούς που είχαν ως σκοπό την ενίσχυση των συμμάχων της εναντίον των εχθρών της κατά κύριο λόγο στην Ευρώπη.⁷⁹ Ο Colin Gray αναφέρει ότι σε αντίθεση με τον Mahan, ο Corbett κατάφερε να αποδώσει τη στρατηγική αξία των Βρετανικών αμφίβιων επιχειρήσεων.⁸⁰

6.2.4 Τύποι Ναυτικών Επιχειρήσεων

Ο Corbett διατηρώντας το ίδιο ύφος μεθοδικής ανάλυσης που διατηρεί σε όλο το βιβλίο «Μερικές Αρχές» και στο πλαίσιο της ανάλυσης των ναυτικών επιχειρήσεων που μπορούν να αναλάβουν οι ναυτικές δυνάμεις μιας χώρας αναφέρει ότι οι τύποι ναυτικών επιχειρήσεων που επιλέγει κάθε εμπόλεμος εξαρτώνται από τη σχετική ναυτική ισχύ του. Ένας εμπόλεμος που κατέχει την υπεροχή στη θάλασσα, οφείλει να μεταφράσει αυτή την υπεροχή σε λειτουργική κυριαρχία μέσω αποτελεσματικής ναυμαχίας ή εφαρμογής θαλάσσιου αποκλεισμού με σκοπό να υποχρεώσει τον εχθρό σε δράση. Ένας εμπόλεμος από θέση αδυναμίας προσπαθεί να αποφύγει την εμπλοκή σε αποφασιστική μάχη διατηρώντας τον στόλο του σε ενεργό αμυντική στάση και διατηρώντας τις θάλασσες υπό διεκδίκηση. Ο συγγραφέας αναγνωρίζει τρεις ομάδες ναυτικών επιχειρήσεων:⁸¹

Πρώτον, ξεκινώντας από κατάσταση υπεροχής στη θάλασσα εφαρμόζονται μέθοδοι για την εξασφάλιση της κυριαρχίας στη θάλασσα. Η κυριαρχία στη θάλασσα επιτυγχάνεται μέσω της επιδίωξης αποφασιστικής ναυμαχίας αναζητώντας τη σύγκρουση με τον κύριο στόλο του αντιπάλου ή μέσω της υποχρέωσης του αντιπάλου για εμπλοκή σε αποφασιστική μάχη μέσω της επιβολής ναυτικού αποκλεισμού.

Δεύτερον, αναλαμβάνονται όταν η σχετική ισχύς του στόλου δεν επαρκεί για την υπερίσχυση έναντι του αντιπάλου και την επίτευξη κυριαρχίας στη θάλασσα. Αυτές οι επιχειρήσεις περιλαμβάνουν τη έννοια του «Στόλου σε ύπαρξη» (“Fleet in Being”) και την

⁷⁸ Στο ίδιο, 53.

⁷⁹ Στο ίδιο, 57-58.

⁸⁰ Gray, *Modern Strategy*, 225.

⁸¹ Corbett, *Some Principles*, 167.

εκτέλεση επιχειρήσεων ελάσσοнос αντεπίθεσης. Ουσιαστικά σε αυτό το πλαίσιο ο Corbett αναπτύσσει το σκεπτικό της στρατηγικής άμυνας. Ο υποδεέστερος αντίπαλος δεν επιτρέπει στον ισχυρό να επιτύχει αποφασιστικό στρατηγικό ή τακτικό αποτέλεσμα περιμένοντας μέχρι η κατάσταση να γυρίζει υπέρ του.⁸² Μέχρι εκείνη τη στιγμή αναλαμβάνονται επιχειρήσεις για την αμφισβήτηση της κυριαρχίας του αντιπάλου στη θάλασσα έτσι ώστε να παρεμποδίζεται κατά το δυνατόν η απόλυτη εκμετάλλευση της θάλασσας από αυτόν.

Τρίτον, περιλαμβάνονται οι επιχειρήσεις που αφορούν τις μεθόδους εκμετάλλευσης του έλεγχου των θαλασσιών επικοινωνιών. Αυτές οι μέθοδοι εμπεριέχουν τις επιχειρήσεις άμυνας έναντι εισβολής, έλεγχου των θαλασσιών επικοινωνιών για επίθεση και άμυνα των εμπορικών διαύλων και υποστήριξη των υπερπόντιων εκστρατευτικών αποστολών.

Ο Corbett εκτός των επιχειρήσεων που δύναται να αναλάβουν τα ναυτικά, προχωρά και στον διαχωρισμό του στόλου ανά λειτουργία που εκτελούν τα διάφορα είδη ναυτικών μονάδων. Έτσι ο Corbett διαχωρίζει τον στόλο σε τρία συστατικά: στόλος κύριων μάχιμων μονάδων (battlefleet), στόλος καταδρομικών (cruisers) και στολίσκος (flotilla). Ο στόλος των κύριων μάχιμων μονάδων έχει ως σκοπό την επικράτηση σε αποφασιστική μάχη ή σειρά μαχών όταν ο έλεγχος των θαλασσών αμφισβητείται από έναν ισχυρό εχθρικό στόλο. Για τον Corbett ο βασικός ρόλος του κυρίως στόλου είναι η προστασία των καταδρομικών και του στολίσκου στην εκτέλεση των αρμοδιοτήτων τους. Η αρμοδιότητα των καταδρομικών είναι η εξάσκηση του ελέγχου με την προστασία των θαλασσιών γραμμών επικοινωνιών και του θαλασσιού εμπορίου. Από τη άλλη πλευρά, ο στολίσκος αποτελείται από μικρότερης ισχύος μονάδες που έχουν ως σκοπό την προστασία των φίλιων παράκτιων περιοχών, προκαλώντας μέσω αποστολών ελάσσοнос αντεπίθεσης τον εχθρικό κυρίως στόλο. Η θέση του κυρίως στόλου είναι στις ανοικτές θάλασσες και στις ακτές του εχθρού, ενώ η θέση του στολίσκου είναι στις ημέτερες ακτές.⁸³

6.2.5 Αξιολόγηση των θεωριών του Corbett

Η βασική κριτική πάνω στις θεωρίες του Corbett προήλθε από τους θιασώτες του Mahan στη Βρετανία. Ο Friedman αναφέρει ότι αντίθετα με τον Mahan, ο Corbett ως πολίτης αντιμετώπισε ένα σκεπτικό κοινό.⁸⁴ Ο Gat αναφέρει ως σημαντικότερη την κριτική που άσκησε ο Spencer Wilkinson, ο οποίος θεωρώντας τη θεωρία του Corbett ως αποπλανητική λόγω της υπονόμησης της σημασίας της αποφασιστικής μάχης και της συνεπαγόμενης

⁸² Στο ίδιο, 213.

⁸³ Στο ίδιο, 111-127.

⁸⁴ Friedman, *Strategy*, 118.

ανάγκης για ναυπήγηση πιο μεγάλων και ισχυρών θωρηκτών, υποστήριξε ότι: «ο ναυτικός πόλεμος... τείνει να είναι πιο αποφασιστικός από ότι ο χερσαίος και πλησιάζει την απόλυτη μορφή του προς την οποία κατευθύνονται όλες οι μορφές πολέμου όταν γίνονται εθνικές».⁸⁵ Δηλαδή, το γεγονός ότι η ναυτική στρατηγική είχε ύψιστη σημασία στην εθνική στρατηγική της Βρετανίας η επιδίωξη της αποφασιστικής μάχης από τους δύο αντιπάλους ήταν δεδομένη. Τα γεγονότα στη θάλασσα κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο δικαίωσαν στον Corbett.

Επιπρόσθετα, ο Gat υποστηρίζει ότι ο Corbett λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στη ναυπήγηση ατμόπλοιων και των ασύρματων επικοινωνιών, εκτίμησε λάθος την ασυνάφεια των επιχειρήσεων καταστροφής του εμπορίου και των κονβόι με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις της εποχής. Αναφορικά με τις επιχειρήσεις κατά του εμπορίου, ο Corbett εκτιμά ότι με την υψηλότερη ευκινησία και τα καλύτερα μέσα επικοινωνιών, μια ισχυρότερη ναυτική δύναμη θα μπορέσει γρήγορα να αντιμετωπίσει τις επιχειρήσεις καταστροφής εμπορίου που εφαρμόζει η ασθενέστερη δύναμη, πριν τα αποτελέσματα αυτών των επιχειρήσεων γίνουν αισθητά.⁸⁶ Σχετικά με τη χρησιμότητα των κονβόι ο Corbett υποστηρίζει ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις και ιδιαίτερα η ανάπτυξη των ασύρματων επικοινωνιών καθιστούν «αμφίβολο αν η επιπλέον ασφάλεια που προσφέρουν τα κονβόι είναι επαρκής για να υπερτερεί των οικονομικών μειονεκτημάτων τους και της στρατηγικής διαταραχής που προκαλούν».⁸⁷ Ταυτόχρονα, σύμφωνα πάλι με τον Gat ο Corbett δεν κατάφερε να εντοπίσει τη χρησιμότητα του υποβρυχίου στις επιχειρήσεις ελάσσοнос αντεπίθεσης που διεξάγει συνήθως η ασθενέστερη δύναμη.⁸⁸ Προσομοιάζοντας την επιχειρησιακή λειτουργία του υποβρυχίου με αυτή του πυρπολικού ο Corbett προβλέπει ότι με την ανάπτυξη της ναυτικής επιστήμης θα εντοπιστούν οι περιορισμοί χρήσης του και τότε «έχοντας χάσει την ηθική του επίδραση θα πάψει να υπολογίζεται ως μάχιμη μονάδα».⁸⁹

Η μεθοδική προσέγγιση του Corbett επί της φύσης και της λειτουργίας της ναυτικής στρατηγικής του επέτρεψε να εντοπίσει με ακρίβεια πολλούς από τους περιορισμούς και πλεονεκτήματα των ναυτικών στην προώθηση της εθνικής πολιτικής. Πιθανότατα η μεγαλύτερη του συνδρομή είναι ο εννοιολογικός περιορισμός της κυριαρχίας χρονικά και γεωγραφικά. Ο έλεγχος των θαλασσών δεν είναι zero-sum game. Σε διαφοροποίηση με την επιθετικότητα του Mahan, ο Corbett παρότι αντιλαμβάνεται πλήρως την αιτιότητα της προσπάθειας απόκτησης της κυριαρχίας στη θάλασσα δίνει τύχη στον ηττημένο

⁸⁵ Gat, *A History of Military Thought*, 491

⁸⁶ Corbett, *Some Principles*, 283

⁸⁷ Στο ίδιο, 274.

⁸⁸ Gat, *A History of Military Thought*, 491

⁸⁹ Corbett, *Some Principles*, 230

παρουσιάζοντας τις δυνατότητες του να αμφισβητήσει την κυριαρχία του νικητή μέχρι να αλλάξει η κατάσταση υπέρ του. Έτσι ο Corbett φαίνεται να υποστηρίζει τη έννοια της ενεργητικής άμυνας ενστερνιζόμενος τα πλεονεκτήματα που κατά Clausewitz μπορεί να δώσει μια αμυντική στρατηγική. Ταυτόχρονα, παρουσιάζει μια πλήρη ανάλυση των ναυτικών επιχειρήσεων που μπορεί να αναλάβει ένα ναυτικό σε κατάσταση υπεροχής και κατάσταση κατωτερότητας. Γενικά, ερμήνευσε και προσάρμοσε τις ναυτικές επιχειρήσεις και τον τρόπο διεξαγωγής αυτών (εκτός από τις παραπάνω αναφερθείσες παραλήψεις) στο σύγχρονο για την εποχή του, τρόπο διεξαγωγής των μαχών. Σύμφωνα με τον Κωνσταντίνο Κολιόπουλο «η προσέγγιση του Corbett παραμένει επίκαιρη μέχρι σήμερα, αρκεί να προστεθεί και η εναέρια διάσταση και να γίνεται λόγος για αεροναυτικό περιβάλλον ή αεροναυτική στρατηγική».⁹⁰

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. Το Σύγχρονο Περιβάλλον Θαλάσσιας Ασφάλειας

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, οι δύο κλασσικοί θεωρητικοί της ναυτικής στρατηγικής είχαν ως σκοπό να εντοπίσουν τις διαχρονικές αρχές που διέπουν τη σχεδίαση και υλοποίηση τους. Δεν είναι τυχαίο το ότι έγραψαν σε μια εποχή τεχνολογικής εξέλιξης όπου η εμφάνιση πλοίων πιο ανθεκτικών, γρήγορων, θωρακισμένων και με μεγαλύτερη ισχύ πυρός, κινούμενων με τη δύναμη του ατμού αλλά με πιο περιορισμένη αυτονομία και απαίτηση διαρκούς ανεφοδιασμού, διαφοροποιούσε τον τρόπο επιχειρησιακής χρησιμοποίησης των ναυτικών. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη όπλων με διαφορετική φιλοσοφία, όπως το υποβρύχιο και η νάρκη επέτρεψε κυρίως στα ασθενέστερα ναυτικά να αμφισβητήσουν την κυριαρχία των ισχυρότερων ναυτικών στη θάλασσα. Αυτά τα δεδομένα σε συνδυασμό με τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η ανάπτυξη των ασύρματων επικοινωνιών δημιούργησαν ερωτηματικά σε σχέση με τη λειτουργία των ναυτικών και τη σχέση της ναυτικής με την εθνική στρατηγική.

Ο λόγος που επανεισάγεται η ερώτηση περί της λειτουργίας των ναυτικών στην σύγχρονη μεταψυχροπολεμική εποχή έγκειται στο γεγονός ότι για άλλη μια φορά οι σχεδιαστές της ναυτικής στρατηγικής οφείλουν να προσαρμόσουν τα μέσα που διαθέτουν με τους στόχους που πρέπει να επιτύχουν. Προκειμένου να εντοπίσουμε τη εφαρμοσιμότητα των κλασσικών θεωριών στο σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας οφείλουμε πρώτα να περιγράψουμε το περιβάλλον στο οποίο καλούνται να λειτουργήσουν τα ναυτικά.

7.1 Τα χαρακτηριστικά του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

Οι θάλασσες αποτελούν ένα ιδιαίτερο περιβάλλον εφαρμογής της στρατιωτικής στρατηγικής γεγονός που εντοπίστηκε από τους κλασσικούς θεωρητικούς. Αυτή η

⁹⁰ Κολιόπουλος, *Η Στρατηγική Σκέψη*, 198.

ιδιαιτερότητα συσχετίζεται με τη διαφορετική γεωμορφία των θαλασσών σε σχέση με την ξηρά. Αφορά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που δεν μεταλλάσσονται με την πάροδο των αιώνων και αναμφισβήτητα επηρεάζουν τη διεξαγωγή στρατιωτικών επιχειρήσεων σε αυτό το περιβάλλον. Ο Ian Speller αναγνωρίζει τέσσερα διαχρονικά χαρακτηριστικά που επηρεάζουν τον τρόπο διεξαγωγής του πολέμου στη θάλασσα δίνοντας του μια ιδιαίζουσα μορφή⁹¹:

α) Μέγεθος και διασύνδεση: Με την απεραντοσύνη της η θάλασσα αποτελεί ένα μέσο για μεταφορές που είναι ελεύθερο για χρήση από όλους κατά την ειρήνη και είναι δύσκολο να ελεγχθεί στον πόλεμο. Η διατήρηση της ελεύθερης διακίνησης των εμπορευμάτων στη θάλασσα αποτελεί κεντρικό διακύβευμα στην ειρήνη και τον πόλεμο.

β) Κενότητα: Από πλευράς ανθρώπινης παρουσίας η θάλασσα είναι άδεια. Εκτός από τα πλοία και τις θαλάσσιες πλατφόρμες δεν υπάρχει έτερη ένδειξη ανθρώπινης παρουσίας. Αυτό έχει δύο συνέπειες: Πρώτον, η έκβαση μιας μάχης στη θάλασσα δεν έχει άμεση και σοβαρή επίδραση στις ανθρώπινες δραστηριότητες στην ξηρά και συνεπώς έχει μειωμένο πολιτικό αντίκτυπο. Δεύτερον, είναι δύσκολο να εντοπιστεί ο εχθρός αφού μετακινείται χωρίς να αφήνει ίχνη, και συνεπώς έχει τη δυνατότητα να αποφύγει τη μάχη.

γ) Φυσικά Χαρακτηριστικά: Η γεωμορφία του περιβάλλοντος παίζει σημαντικό ρόλο στη διεξαγωγή των επιχειρήσεων στη θάλασσα ειδικά στις παράκτιες περιοχές. Η γεωγραφία και η τοπογραφία επηρεάζει την πρόσβαση στους θαλάσσιους δρόμους δημιουργώντας στενά (choke points), των οποίων ο έλεγχος καθίσταται γεωπολιτικά κρίσιμος. Ο Speller αναφέρει ότι η αμορφία της θάλασσας αναιρεί τα πλεονεκτήματα της στρατηγικής άμυνας καθώς «μια ασθενής ναυτική δύναμη έχει μικρότερη δυνατότητα να μετριάσει την ποσοτική και ποιοτική κατωτερότητα της από ότι στην ξηρά, ένας παράγοντας που υποχρεώνει τέτοιες δυνάμεις να αποφεύγουν τη μάχη».

δ) Πλατφόρμες: Η μετακίνηση και διαβίωση στη θάλασσα απαιτεί κάποιου είδους σκάφος, συνεπώς οι δραστηριότητες σε αυτό το περιβάλλον περιορίζονται από τον τρόπο χρήσης και λειτουργίας αυτών των μέσων. Ο Speller αναφέρει «Ότι μπορούμε να πούμε ότι στη θάλασσα πρώτα κάποιος πρέπει να πολεμήσει και να επιβιώσει στη θάλασσα και μετά να πολεμήσει τον εχθρό» και προσθέτει ότι «ο πόλεμος στη θάλασσα χαρακτηρίζεται από μάχες μεταξύ σχετικά λίγων και ακριβών μέσων» δύσκολα αναπληρώσιμων.

Αυτά τα χαρακτηριστικά της θάλασσας είναι σταθερά ανά τους αιώνες και αποτελούν σταθερούς παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά τη σχεδίαση της ναυτικής στρατηγικής.

⁹¹ Ian Speller, "Naval Strategy" στο *Understanding Modern Warfare*, David Jordan, κ.α. (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), 128-129.

Αλλά από τότε που ο Mahan και ο Corbett ανέπτυξαν τη θεωρία τους πολλά άλλαξαν στο θαλάσσιο περιβάλλον, γεγονός που έχει υποχρεώσει τους σύγχρονους σχεδιαστές της ναυτικής στρατηγικής να προσαρμοστούν στην αλλαγή των καιρών. Είναι ενδιαφέρον ότι ο Mahan σε ένα σίγουρα συγκρουσιακό περιβάλλον όπως αυτό της αρχής του 20^{ου} αιώνα είχε τη διαύγεια να αντιληφθεί τη διαφορετική φύση των συμφερόντων σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Στο βιβλίο του “Retrospect and Prospect”(1902) αναλύοντας την επίδραση της διάνοιξης της διώρυγας του Σουέζ στον ανταγωνισμό της Βρετανίας και της Ρωσίας αναφορικά με τον έλεγχο των θαλασσίων οδών στον Ινδικό ωκεανό υποστηρίζει ότι: «Τα ενδιαφέροντα των άλλων κρατών [στην περιοχή] είναι οικονομικά, καθώς και η ελευθερία της μετακίνησης και κυκλοφορίας, και οι ανοικτές πόρτες»⁹² και προβλέποντας το σύγχρονο συνεργατικό περιβάλλον αναφέρει ότι «Ο πόλεμος σταμάτησε να είναι το φυσιολογικό ή ακόμα και το κανονικό, τα στρατιωτικά θέματα είναι απλά σύνεργα και δευτερεύοντα μπροστά σε άλλα σημαντικά ενδιαφέροντα οικονομικά και εμπορικά, τα οποία εξασφαλίζουν και υποβοηθούν».⁹³ Αυτή είναι η κατάσταση και σήμερα.

Το σύγχρονο μεταψυχροπολεμικό περιβάλλον διεθνών σχέσεων χαρακτηρίζεται από την εξασθένηση του διακρατικού ανταγωνισμού με την ταυτόχρονη ενίσχυση της διακρατικής συνεργασίας. Το χαρακτηριστικό αυτού του περιβάλλοντος είναι η παγκοσμιοποίηση, δηλαδή η διασύνδεση των εθνικών οικονομιών μέσω εμπορικών και χρηματοοικονομικών δεσμών σε ένα ολοκληρωμένο οικονομικό σύστημα. Είναι αντιληπτό από όλα τα κράτη ότι είναι στα ζωτικά τους συμφέροντα, η συμμετοχή στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα η οποία τους επιτρέπει να απολαμβάνουν τα οφέλη της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης προσδίδοντας τους την ευκαιρία να ευημερήσουν. Σε αυτό το σύστημα η θάλασσα αποτελεί το απέραντο ενδιάμεσο κοινό. Μπορεί να λεχθεί ότι ο παγκοσμιοποιημένος κόσμος κοιτάει προς τη θάλασσα.

Και κοιτώντας προς τη θάλασσα αντιλαμβάνεται τη σημασία της προστασίας των θαλασσίων δρόμων και της διατήρησης της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας για την εξασφάλιση της λειτουργίας του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος. Με το σύνολο σχεδόν των κρατών να έχουν στραφεί πλέον προς καπιταλιστικά μοντέλα ανάπτυξης (συμπεριλαμβανομένης της κομμουνιστικής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας), η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις θαλάσσιες οδούς αποκτά κρίσιμη σημασία για τις εθνικές οικονομίες. Σε μια παγκόσμια αλληλοεξαρτώμενη κοινωνία η ασφάλεια των παγκόσμιων θαλασσίων οδών επικοινωνιών

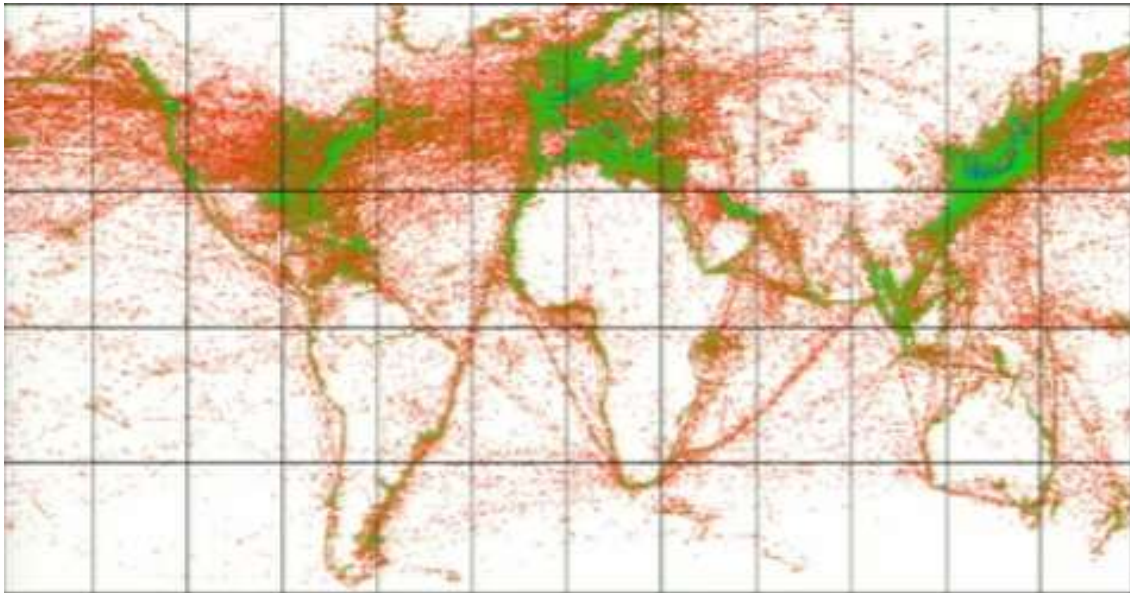
⁹² Mahan, *Retrospect and Prospect*, 240.

⁹³ Στο ίδιο, 246.

και εμπορίου η θαλάσσια ασφάλεια λαμβάνει διαφορετική έννοια. Η διεύρυνση των απειλών συσχετίζεται με την κοινή αντίληψη περί της σύγκρουσης ή σύμπτωσης συμφερόντων στο παγκόσμιο περιβάλλον. Επί του παρόντος η κοινή αίσθηση είναι ότι δεν υφίσταται στρατιωτικός ανταγωνισμός στο θαλάσσιο περιβάλλον, ενώ προωθείται η ιδέα ότι η ευθύνη για την προστασία των θαλάσσιων οδών από τις νεοεμφανιζόμενες απειλές είναι ευθύνη όλων των κρατών στο δικό τους επίπεδο. Ο Geoffrey Till υποστηρίζει σχετικά ότι σε έναν παγκοσμιοποιημένο κόσμο κεντρικό διακύβευμα είναι η επίτευξη της ασφάλειας για χρήση από όλους εκτός από τους εχθρούς του συστήματος και όχι η ασφάλεια της θάλασσας για την χρήση της από κάποιον μεμονωμένο χρήστη. Αυτό το σκεπτικό συμβαδίζει με την αντίληψη ότι η ελευθερία της ναυσιπλοΐας είναι καθολική απαίτηση αν όχι οικουμενικό δικαίωμα.⁹⁴ Ουσιαστικά τα κύρια στοιχεία που άλλαξαν στο θαλάσσιο περιβάλλον από την εποχή των Mahan και Corbett είναι το παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα που υποχρεώνει όλους να αντιλαμβάνονται τη θάλασσα ως ζωτικό μέσο που απαιτεί τη συνεργασία για την προστασία του από τις νέες απειλές

7.2 Παγκοσμιοποίηση και Θαλάσσιο Περιβάλλον.

Ο Geoffrey Till στο πλαίσιο διάλεξης του στο 65ο ετήσιο Current Strategy Forum που διεξήχθη τον Ιούνιο του 2014 στη Ναυτική Σχολή Πολέμου των ΗΠΑ, παρουσιάζοντας μια εικόνα των θαλασσιών εμπορικών δρόμων ανέφερε ότι αυτή η εικόνα:



Εικόνα 1: Χάρτης με τις εκπομπές εμπορικών πλοίων ανά την υφήλιο όπως παρουσιάστηκε στην ομιλία του Geoffrey Till στο CSF 2014. (Current Strategy Forum 2014” [online video],2014)

⁹⁴ Till, *Seapower*, 8.

απεικονίζει «ένα σύστημα που λειτουργεί πάνω από το επίπεδο του έθνους κράτους [...] με το έθνος κράτος να έχει σημασία αλλά να πρέπει να γίνεται αντιληπτό ως ένα συστατικό του συστήματος [...] ενός συστήματος που υποστηρίζει την παγκοσμιοποίηση».⁹⁵ Το ίδιο σύστημα που ο Martin Murphy περιγράφει ως «το εμπόριο και τους χρηματοοικονομικούς διακανονισμούς που διευκολύνουν τις συναλλαγές» στο οποίο «η θάλασσα είναι το κρίσιμο μέσο».⁹⁶ Το σύγχρονο περιβάλλον παγκοσμιοποίησης χαρακτηρίζεται από τις συνδεδεμένες, μέσω του θαλασσιού εμπορίου, οικονομίες. Με το 80% των εμπορεύσιμων αγαθών να μετακινούνται με τους εμπορικούς στόλους μέσω των θαλασσιών οδών, το σύστημα της παγκοσμιοποίησης εξαρτάται από τη διατήρηση της ελευθερίας των θαλασσών και την ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού θαλασσιού εμπορικού δικτύου. Κατά την άποψη Jean-François Talleg, πρώην υπουργού επί των θαλασσιών θεμάτων της Γαλλίας “Globalization is a maritimization”⁹⁷. Ο Benjamin Armstrong παραθέτει ότι ο Mahan ήδη από τις αρχές του αιώνα, πρόβλεψε ότι το νεοεμφανιζόμενο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα θα ήταν ευάλωτο καθώς «το εμπόριο, από τη μία αποτρέπει τον πόλεμο, ενώ από τη άλλη γεννάει τη σύγκρουση, ανατρέφει φιλοδοξίες και έριδες που ρέπουν προς τη στρατιωτική σύγκρουση». Ο Geoffrey Till υποστηρίζει ότι η πρόβλεψη του Mahan ήταν κατά πολύ επιτυχημένη καθώς «η ασυνήθιστη έκταση και το βάθος του σύγχρονου τύπου παγκοσμιοποίησης που στηρίζεται στην αλυσιδωτή εφοδιαστική φιλοσοφία “just enough, just in time” έχει αυξήσει την τρωτότητα του συστήματος». Η ταχύτητα και το εύρος του παγκοσμιοποιημένου θαλάσσιου εμπορίου αφήνει περιθώρια την ανάπτυξη δραστηριοτήτων από τους εχθρούς του συστήματος που μπορούν εύκολα να οδηγήσουν στη διάρρηξη αυτού.

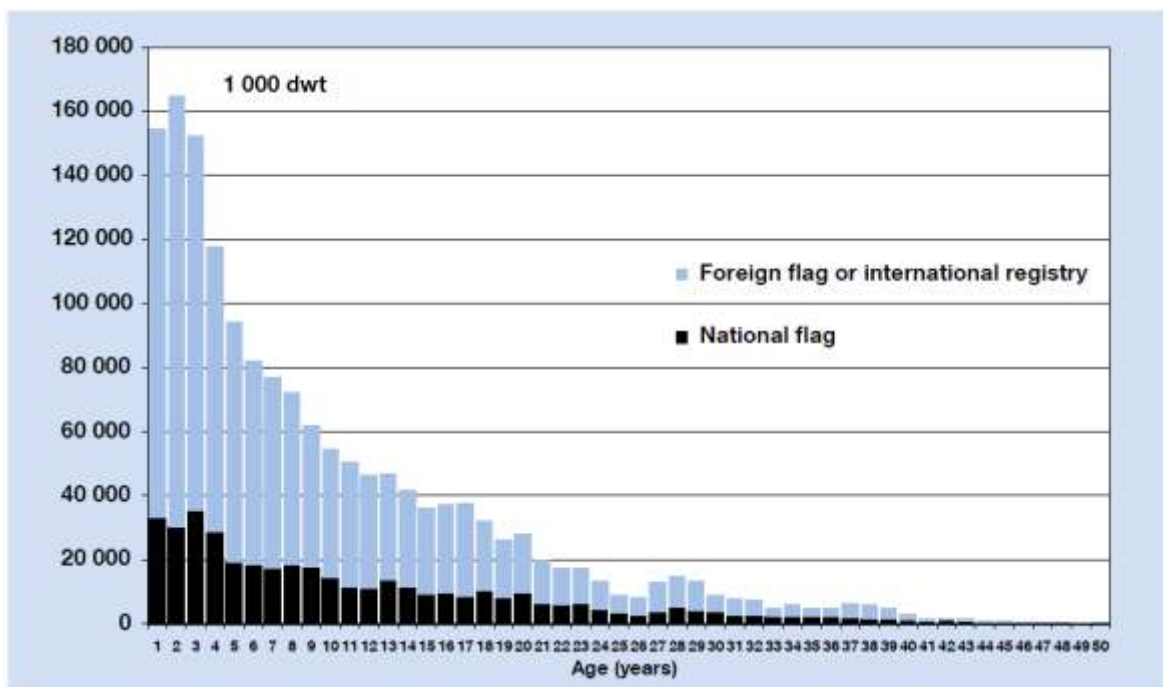
Επιπρόσθετα, ένα σημαντικό χαρακτηριστικό που προκαλεί ευπάθεια στο σύστημα είναι η αλλαγή του χαρακτήρα των εμπορικών στόλων. Ο Gunnar Stølsvik αναφέρει ότι: «Η χρήση σημαίας ευκαιρίας προκαλεί προβλήματα όπως η έλλειψη διαφάνειας (των κινήσεων), η αδυναμία των κρατών σημαίας να ανταποκριθούν στα αιτήματα των παρακτίων κρατών και η έλλειψη νομικών ερεισμάτων από τα παράκτια κράτη για να αναλάβουν ενέργειες

⁹⁵ “Current Strategy Forum 2014” [online video], 2014 <https://www.usnwc.edu/Events/CSF/Current-Strategy-Forum-2014.aspx> (επισκεπτόμενο 15 Ιουλ 2014)

⁹⁶ Martin Murphy. “The evolving role of Seapower in Peacetime: Bad Times follow Good”, *US Naval War College, EMC Chair Conference Paper*. <https://www.usnwc.edu/Academics/Faculty/Derek-Reveron/Workshops/Maritime-Security,-Seapower,-Trade/Maritime-Working-Papers/Murphy-bad-times-follow-good.aspx> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14).

⁹⁷ French Republic, Senate Committee for Foreign Affairs, Defence and Armed Forces. *Maritimisation: France amidst the new geopolitical importance of the oceans*, Report No 674, 2011-2012, 12. <http://www.senat.fr/rap/r11-674/r11-6741.pdf> (επισκεπτόμενο 20 Ιουλ 14).

καταστολής όταν το κράτος σημαίας δεν συνεργάζεται»⁹⁸ Εκτός αυτού η μη ύπαρξη εθνικού στόλου αλλάζει και τη φύση της ναυτικής στρατηγικής. Για τους Mahan και Corbett ο εθνικός εμπορικός στόλος είναι το μέσο με το οποίο μεταφέρεται η εθνική ευημερία στις θάλασσες και αποτελεί το βασικό εργαλείο της θαλάσσιας στρατηγικής που απαιτεί την προστασία του. Αρκεί να ληφθεί υπόψη ότι η ναυτιλία (shipping) είναι το δεύτερο συστατικό της τριάδας του Mahan για τη πολιτική. Στο κατώτερο γράφημα είναι εμφανές ότι σήμερα η πλειονότητα των εμπορικών πλοίων ταξιδεύουν υπό σημαία ευκαιρίας γεγονός που υποδεικνύει ότι το εμπορικό ναυτικό έχει χάσει τον εθνικό χαρακτήρα του.



Εικόνα 2: Ηλικία των εμπορικών Στόλων (Εθνικές και Ξένες Σημαίες) (Πηγή: UNCTAD- Review of Maritime Transport 2013,56)

Μάλιστα είναι ενδιαφέρον ότι από τις χώρες με κατά τεκμήριο ισχυρές ή τουλάχιστον δυνητικά ισχυρές ναυτικές δυνάμεις, η Κίνα (Χόνγκ Κόνγκ) βρίσκεται στην τέταρτη θέση των σημαίων νηολόγησης με τη Βρετανία να βρίσκεται στην 12^η, την Ιαπωνία στην 14^η, τις ΗΠΑ στην 23^η και τη Ρωσία στην 31^η.⁹⁹ Πλέον, δεν είναι δόκιμο να μιλάμε για εθνικούς εμπορικούς στόλους αλλά για έναν παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Μπορούμε να μιλάμε για παγκοσμιοποίηση της θαλάσσιας ασφάλειας, καθώς το συμφέρον στην ελευθερία της ναυσιπλοΐας είναι κοινό και τα οφέλη από την ενασχόληση με το θαλάσσιο εμπόριο είναι επωφελές για όλους που συμμετέχουν σε αυτό.

⁹⁸ Stølsvik Gunnar, “Flags of convenience as a complicating factor in combating crime at sea” στο *Maritime Security in Southeast Asia*. edited by Kwa Chong Guan and John K. Skogan.(London: Routledge Taylor and Francis Group, 2007),164.

⁹⁹ UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2013*, 56.

Το ανωτέρω γράφημα αναδεικνύει ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο: Το μέγεθος των ναυπηγούμενων πλοίων είναι συνέχεια μεγαλύτερο, γεγονός που υποδεικνύει την ανάγκη για διαρκώς μεγαλύτερη θαλάσσια μεταφορική ικανότητα προς υποστήριξη του θαλάσσιου εμπορικού συστήματος. Η παγκόσμια οικονομία χρειάζεται για να αναπτυχθεί περαιτέρω την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των στόλων ώστε να συνεχίσει να παράγει πλεονάσματα. Επιπρόσθετα, τα γεγονότα των τελευταίων χρόνων φανερώουν τη σημασία που έχει η θάλασσα στην ενεργειακή ασφάλεια των ιδιαίτερα ενεργοβόρων σύγχρονων κοινωνιών με εξέχον παράδειγμα τις ραγδαία αναπτυσσόμενες χώρες, Κίνα και Ινδία. Με τις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου και φυσικού αερίου να αποτελούν περίπου το 1/3 του συνόλου των θαλάσσια μεταφερόμενων υλικών¹⁰⁰ είναι φανερή η σύνδεση της ενεργειακής ασφάλειας με τη θάλασσα. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη της τεχνολογίας έχει επιτρέψει την πρόσβαση στους υποθαλάσσιους πόρους. Σύμφωνα με την έκθεση του ΟΗΕ για τους ωκεανούς: «Τα θαλάσσια ορυκτά εκτιμάται ότι αποδίδουν περίπου 1 τρις δολάρια ανά έτος. Περιλαμβάνουν πολύτιμα ορυκτά όπως παραθαλάσσια αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου, χρυσό, κασσίτερο, διαμάντια, άμμο και χαλίκι που βρίσκονται εντός και εκτός των ορίων εθνικής δικαιοδοσίας».¹⁰¹ Το θέμα της οριοθέτησης των θαλασσιών ορίων εθνικής δικαιοδοσίας παρότι έχει ρυθμιστεί νομικά με το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας εμφανίζεται ως ένα από τα κεντρικά σημεία ανταγωνισμού μεταξύ παρακείμενων κρατών που έχει οδηγήσει σε διατάραξη των διακρατικών σχέσεων σε διάφορα σημεία του κόσμου, όπως για παράδειγμα τη Νοτιοανατολική Ασία και την Ανατολική Μεσόγειο Θάλασσα.

7.3 Σύγχρονες απειλές για τη Θάλασσα Ασφάλεια

Με δεδομένη τη σημασία της θάλασσας στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα είναι σημαντικό να εντοπίσουμε τις απειλές που προέρχονται ή υφίστανται στη θάλασσα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κλασσικοί θεωρητικοί ανέπτυξαν τις θεωρίες τους περί ναυτικής ισχύος και στρατηγικής σε περιβάλλον έντονου διακρατικού ανταγωνισμού στο οποίο η βασική απειλή για τα εθνικά συμφέροντα προερχόταν από το αντίπαλο έθνος-κράτους, στο πλαίσιο της διερεύνησης της εφαρμοσιμότητας των διδαχών τους είναι σημαντικό να εντοπίσουμε σε ποιο περιβάλλον απειλών καλούνται να επιχειρήσουν τα σύγχρονα ναυτικά. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι όπως εντόπισε και ο Mahan είναι διαφορετική η λειτουργία

¹⁰⁰ Στο ίδιο, 6.

¹⁰¹ United Nations, “Oceans: The Source of Life”, UN Convention on the Law of the Sea 20th Anniversary (1982-2002), 8. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_20years/oceanssourceoflife.pdf (επισκεπτόμενο

των ναυτικών και η απαιτούμενη πολιτική σχεδίαση για τη ναυτική στρατηγική σε ειρηνικό και σε ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ποιό θα είναι το μέλλον λοιπόν;

Στη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη θαλάσσια διάσταση της Κοινής Πολιτικής Άμυνας και Ασφάλειας (CSDP- Common Security and Defence Policy) αναγνωρίζονται τέσσερα διαφορετικά σενάρια για τη μελλοντική θαλάσσια διακυβέρνηση:¹⁰²



Εικόνα 3: Μελλοντικά Σενάρια Θαλάσσιας Διακυβέρνησης (Πηγή: European Union, European Parliament, Directorate-General for External Policies, Policy Department. “The Maritime Dimension of CSDP: Geostrategic Maritime Challenges and the Implications for the European Union”, Ιανουάριος 2013)

α. Παγκόσμια Διακυβέρνηση: Η αναπτυσσόμενη οικονομική αλληλεξάρτηση και η διάχυση της ισχύος θα ενθαρρύνει τη διεθνή συνεργασία με σκοπό την ενίσχυση της παγκόσμιας διακυβέρνησης και την από κοινού εκμετάλλευση των θαλασσίων πόρων και του θαλασσιού εμπορίου.

β. Θαλάσσια Blocks: Ο διαχωρισμός των θαλασσών σε δύο σφαίρες επιρροής με την Κίνα να ελέγχει τον Ασιατικό Ειρηνικό και τις ΗΠΑ τον Ατλαντικό και τον Βόρειο Ειρηνικό με πιθανότητα συγκρούσεων στις περιοχές που οι δύο σφαίρες υπερκαλύπτονται, δηλαδή στον Ινδικό και τον Ειρηνικό.

¹⁰² European Union, European Parliament, Directorate-General for External Policies, Policy Department. “The Maritime Dimension of CSDP: Geostrategic Maritime Challenges and the Implications for the European Union”, Ιανουάριος 2013. http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET%282013%29433839_EN.pdf (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014), 21.

γ. Περιφερειακή Διακυβέρνηση: Η διάχυση της ισχύος θα αποτρέψει τη σύγκρουση μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων αλλά θα υπονομεύσει και ένα πιο συγκεντρωτικό παγκόσμιο καθεστώς με το θαλάσσιο περιβάλλον να οργανώνεται ανά περιφερειακά συστήματα ασφάλειας, όπως ο ASEAN και η Euro-Mediterranean Partnership.

δ. Καθεστώς Αμφισβήτησης: Η θαλάσσια ισχύς θα διαμοιραστεί μεταξύ κρατικών και μη κρατικών δρώντων με τις ΗΠΑ να παραμένουν ως εξέχουσα θαλάσσια δύναμη, αλλά να μην δύναται να λειτουργεί ως παγκόσμιος εγγυητής της ελευθερίας των θαλασσών και να επιδιώκει μόνο την υλοποίηση των εθνικών στόχων. Είναι το περιβάλλον που ελλοχεύει την έξαρση του οικονομικού εθνικισμού και προστατευτισμού με την ταυτόχρονη αύξηση των τοπικών αντιπαραθέσεων και συγκρούσεων.

Όπως είναι φανερό ότι στα δύο από τα πιθανά σενάρια το μέλλον είναι συγκρουσιακό και στα δύο το μέλλον είναι συνεργατικό. Στα σενάρια όπου το μέλλον προβλέπεται ως συγκρουσιακό παρατηρούμε τη μείωση της σχετικής ισχύος του Αμερικανικού Ναυτικού σε σχέση με τους δυνητικούς ανταγωνιστές του. Παρότι το θέμα της κυριαρχίας στη θάλασσα είναι αμφιλεγόμενο ήδη από τους κλασσικούς, το γεγονός είναι ότι στο μεταψυχροπολεμικό θαλάσσιο περιβάλλον οι ΗΠΑ ως κυριαρχούσες στη θάλασσα, με την έννοια ότι δεν υπήρχε ούτε προς το παρόν υπάρχει αντίπαλος που να τους αρνηθεί την κατά το δοκούν στρατιωτική πρόσβαση σε οποιοδήποτε μέρος της υφηλίου, εμφανίζονται ως εγγυητές της θαλάσσιας ασφάλειας και της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Ο George Baer προσδιορίζει τον ρόλο του Αμερικανικού Ναυτικού ως την εγγύηση της πολιτικής σταθερότητας στις ευαίσθητες οικονομικά περιφέρειες (rimlands) μεταξύ άλλων της Ευρώπης και της Ανατολικής Ασίας, ως εκ τούτου εξασφαλίζοντας την πρόσβαση σε σημαντικές παγκόσμιες αγορές με την ανάληψη αποστολών αποτροπής του πολέμου μέσω της ναυτικής παρουσίας και αποστολών προβολής ισχύος στην ξηρά για την επικράτηση σε πόλεμο.¹⁰³ Σύμφωνα με τους Seth Cropsey και Arthur Milikh η μεταπολεμική κυριαρχία του Αμερικανικού Ναυτικού στις θάλασσες κατέστησε σίγουρη την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εξασφαλίζοντας το φιλελεύθερο καθεστώς στους ωκεανούς, ενώ η εμφάνιση ενός ισχυρού ανταγωνιστή θα υπονομεύσει το υπάρχον ελεύθερο εμπόριο.¹⁰⁴ Ωστόσο, η διατήρηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στο σύγχρονο

¹⁰³ George Baer, "Alfred Thayer Mahan and the Utility of US Naval Forces Today" στο *The Changing Face of Maritime Power*, edited by Andrew Dorman, Mike Lawrence Smith and Matthew R.H. Uitley. (London: Macmillan Press Ltd, 1999), 15.

¹⁰⁴ Seth Cropsey and Arthur Milikh. "Mahan's Naval Strategy: China Learned it. Will America Forget it?", *World Affairs Journal*, Μάρτιος/Απρίλιος 2012.
<http://www.worldaffairsjournal.org/article/mahan%E2%80%99s-naval-strategy-china-learned-it-will-america-forget-it> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

θαλάσσιο περιβάλλον είναι θέμα που εξαρτάται από τη μελλοντική φύση των διεθνών σχέσεων.

7.3.1. Συγκρουσιακό Περιβάλλον

Είναι δεδομένο ότι η αλληλεξάρτηση των οικονομιών δένει εν πολλοίς τις μοίρες των κρατών και το σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο σύστημα προωθεί τη συνεργασία. Η πιθανότητα έκρηξης μιας σύγκρουσης υψηλής έντασης μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων δεν είναι πιθανή αλλά είναι αδύνατον να αποκλειστεί. Ο Colin Gray στο βιβλίο του “Another Bloody Century” υποστηρίζει ότι οι μελλοντικοί πόλεμοι θα προέλθουν απλά από αυτό που ο Θουκυδίδης αναγνωρίζει ως «φόβο, τιμή και συμφέρον» εκτιμώντας ως πιθανές τις ένοπλες συγκρούσεις μεταξύ των ΗΠΑ και ενός Σινο-ρωσικού άξονα και μεταξύ των ΗΠΑ και μιας συμμαχίας «αποτυχημένων» (rogue) χωρών.¹⁰⁵ Βέβαια, τα γεγονότα φανερώνουν έναν χαμηλότερου επιπέδου ανταγωνισμό μεταξύ κρατών σε όλο τον κόσμο, τα οποία συγκρούονται είτε στρατιωτικά είτε πολιτικά στο πλαίσιο προάσπισης των συμφερόντων τους στη θάλασσα. Ίσως το πιο κραυγαλέο παράδειγμα είναι η κρίση στην Ουκρανία. Η περιοχή της Κριμαίας και η ναυτική βάση της Σεβαστούπολης αποτελούν σημαντικό κρίκο της ρωσικής θαλάσσιας και ναυτικής ισχύος.¹⁰⁶ Η διατήρηση και επαύξηση της ρωσικής θαλάσσιας και ναυτικής ισχύος είναι βασικό συστατικό του γεωπολιτικού σχεδιασμού του ρώσου Προέδρου, Vladimir Putin. Ο Ρώσος πρόεδρος, κατά την ημέρα του ρωσικού στόλου που γιορτάστηκε στο Σεβερομόρσκ της Βόρειας Θάλασσας στα τέλη Ιουλίου 2014 ανέφερε «Η ισχύς και η δόξα του στόλου μας μόνο θα αυξάνονται. [...] Ανάμεσα στις ιδιαίτερες προτεραιότητές μας είναι φυσικά και η ενίσχυση της πολεμικής ισχύος του στόλου της Μαύρης θάλασσας».¹⁰⁷ Η αδυναμία και μάλλον η μη βούληση της διεθνούς κοινότητας να αντιδράσει, οφείλεται κυρίως στους στενούς εμπορικούς και ενεργειακούς δεσμούς της Ρωσίας με την Ευρώπη και συνεπώς και με το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα. Ο ανταγωνισμός για τις Αρκτικές θαλάσσιες οδούς που ανοίγονται λόγω της κλιματικής αλλαγής είναι ένα από τα βασικά

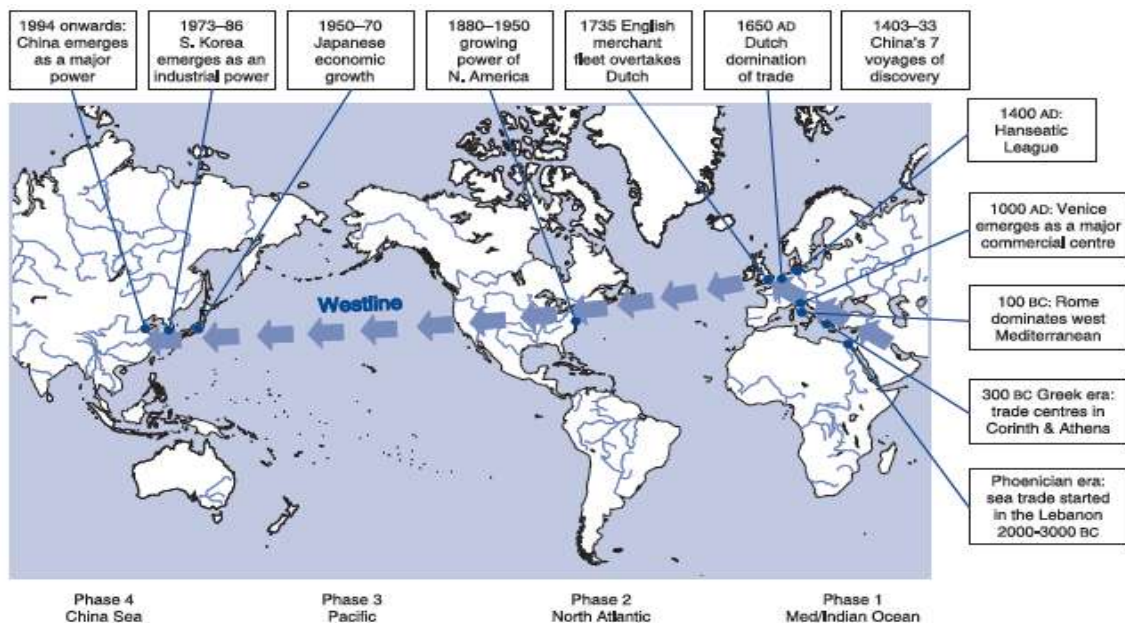
¹⁰⁵ Παρατιθέμενο Robert D. Kaplan, “America’s Elegant Decline”, The Atlantic, 1η Νοεμβρίου 2007. <http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2007/11/america-s-elegant-decline/306344> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

¹⁰⁶ Ο Μπρεζίνσκι ήδη από το 1997 ανέφερε ότι «Χωρίς τη Ουκρανία, η Ρωσία παύει να είναι ευρασιατική αυτοκρατορία [...] Αν η Μόσχα αποκτήσει τον έλεγχο της Ουκρανίας, με τον πληθυσμό των 52 εκατομμυρίων, τους σημαντικούς πλουτοπαραγωγικούς πόρους και τη πρόσβαση στην Μαύρη Θάλασσα, η Ρωσία θα ανακτήσει αυτόματα τις προϋποθέσεις για να γίνει ισχυρό αυτοκρατορικό κράτος».βλ. Zbigniew Brzezinski, *Η Μεγάλη Σκακιέρα. Η Αμερικανική Υπεροχή και οι γεωστρατηγικές της επιταγές*, μετάφραση Ελένη Αστερίου, (Αθήνα: Λιβάνης, 1998.), 88-89.

¹⁰⁷ Πρώτο Θέμα, “Ναυτική άσκηση στη Μαύρη Θάλασσα - Επίδειξη δύναμης του Πούτιν” <http://www.protothema.gr/world/article/398274/nautiki-askisi-sti-mauri-thalassa-epideixi-dunamis-tou-poutin/> (επισκεπτόμενο 2 Αυγ 14)

θέματα που θα απασχολήσουν τη διεθνή κοινότητα στο μέλλον. Εκτιμάται ότι τέτοιου είδους περιφερειακές συγκρούσεις έχουν μόνο περιορισμένες συνέπειες στη λειτουργία του θαλασσιού εμπορικού συστήματος εφόσον διατηρήσουν τον περιφερειακό χαρακτήρα τους.

Η βασική απειλή για τη διατήρηση του status quo στο θαλάσσιο περιβάλλον είναι ο διακρατικός ανταγωνισμός και η ένοπλη σύγκρουση μεταξύ των Μεγάλων Δυνάμεων. Ο Martin Murphy λαμβάνοντας υπόψη το σημερινό διεθνές περιβάλλον δυνητικού θαλάσσιου ανταγωνισμού Ανατολής – Δύσης, υποστηρίζει ότι ο ρόλος των ναυτικών στο σημερινό ειρηνικό περιβάλλον «δεν είναι να προετοιμάζονται για πόλεμο αλλά να αναγνωρίζουν ότι εμπλέκονται σε έναν ανταγωνισμό που ισοδυναμεί με πόλεμο. [...] Δεν είναι ένας αγώνας για κανόνες, είναι γεωπολιτική».¹⁰⁸ Η σημερινή διεθνής γεωπολιτική κατάσταση είναι παρόμοια με αυτή στην οποία ανέπτυξε ο Mahan τη θεωρία του. Στο τέλος του 19^{ου} αιώνα η κυριαρχία της Βρετανίας στη θάλασσα ήταν αδιαμφισβήτητη ενώ οι ΗΠΑ, η Γερμανία και η Ιαπωνία ραγδαία αναπτυσσόμενες οικονομικά και στρατιωτικά, στόχευσαν στην αλλαγή του συστήματος προς όφελος τους. Σήμερα οι ΗΠΑ είναι κυρίαρχες στη θάλασσα, ενώ η Κίνα αναπτύσσει τη θάλασσα ισχύ της αναζητώντας τη θέση της στο σύγχρονο «δυτικό» παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα.



Εικόνα 4: Η Δυτική φορά του Θαλασσιού Ενδιαφέροντος κατά Stopford (Πηγή: Stopford,31)

Ο Stopford αναλύοντας από οικονομικής πλευράς το θαλάσσιο εμπόριο έχει αναπτύξει την ιδέα της Δυτικής γραμμής (Westline), η οποία περιγράφει τον οικονομικό ανταγωνισμό μεταξύ ναυτιλιακών κέντρων τη στιγμή που η σύγκρουση συμφερόντων προκαλούσε την

¹⁰⁸ Murphy, “The evolving role of Seapower”.

αλλαγή των ισορροπιών του οικονομικού συστήματος.¹⁰⁹ Είναι γεγονός ότι μέχρι ενός σημείου, η γραμμή ακολουθεί την αλλαγή στην κατανομή της σχετικής θαλάσσιας ισχύος. Σήμερα η Κίνα με την αυξανόμενη θαλάσσια ισχύ της, έχει τη γεωπολιτική δυναμική για να αλλάξει τις παγκόσμιες ισορροπίες. Το σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο σύστημα με τη θάλασσα να είναι το ενδιάμεσο κοινό οδηγεί τον Choon Kun Lee στο συμπέρασμα ότι «η νέα παγκόσμια τάξη είναι ένα διεθνές σύστημα στο οποίο μόνο οι θαλάσσιες δυνάμεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους».¹¹⁰ Η Κίνα προκειμένου να καταστεί ικανή να διεκδικήσει μια πιο αναβαθμισμένη θέση στο παγκόσμιο ισοζύγιο ισχύος οφείλει να αυξήσει περαιτέρω τη θαλάσσια ισχύ της και η θεωρητική βάση με την οποία ο Mahan προσέγγισε τη φύση της θαλάσσιας ισχύος δείχνει τον δρόμο. Αυτός είναι και ο λόγος που ο Mahan αποτελεί σημαντικό πεδίο μελέτης στους ακαδημαϊκούς (και όχι μόνο) κύκλους της Κίνας.

Η γεωστρατηγική σκέψη του Mahan είναι δυνατόν να αποτελέσει εργαλείο για την ανάλυση της θαλάσσιας ισχύος της Κίνας. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω ο Mahan στο έργο του προσδιόρισε τις συνθήκες που επηρεάζουν τη θαλάσσια ισχύ ενός κράτος: Γεωγραφική Θέση (Υπαρξη θαλασσιών συνόρων και εγγύτητα στις θαλάσσιες γραμμές μεταφοράς), Γεωμορφία του εδάφους (ύπαρξη λιμένων, πρόσβαση των ακτών), Έκταση της επικράτειας (κυρίως των ακτών), Πληθυσμός (αυτού που απασχολείται με τη Θάλασσα), Εθνικός Χαρακτήρας (η τάση κερδοφορίας από το εμπόριο), Χαρακτήρας διακυβέρνησης (πολιτικές αποφάσεις σε σχέση με τη διεξαγωγή και προώθηση του θαλασσιού εμπορίου).¹¹¹ Οι τρεις πρώτοι παράγοντες συσχετίζονται με τη γεωπολιτική και γεωστρατηγική κατάσταση μιας χώρας, ενώ οι τρεις δεύτεροι αναφέρονται στην εσωτερική της κατάσταση. Η εσωτερική οικονομική κατάσταση της Κίνας δείχνει τη θαλάσσια δυναμική της. Έχοντας ήδη επιτύχει την επίτευξη του πρώτου μέρους της τριάδας του Mahan: Παραγωγή- Ναυτιλία – Αγορές. Με την Κίνα να αποτελεί πλέον τον μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο της Ευρώπης και της Αφρικής¹¹² με το θαλάσσιο εμπόριο της να εκτιμάται ότι θα φτάσει το 1 τρις δολάρια το 2020¹¹³ φαίνεται ότι έχουν ενισχυθεί και τα υπόλοιπα 2/3 της τριάδας, γεγονός που καθιστά αν μη τι άλλο την Κίνα μια από τις πιο ισχυρές θαλάσσιες οικονομίες στην υφήλιο. Σύμφωνα με τη θεωρία του Mahan σε αναλογία με την κατάσταση των ΗΠΑ στο τέλος του 19^{ου} αιώνα

¹⁰⁹ Martin Stopford. *Maritime Economics*, 3rd edition. (London: Routledge Taylor and Francis Group,2009),31.

¹¹⁰ Choon Kun Lee. “Seapower and security at the close of the twentieth century” στο *Oceans Governance and Maritime Strategy*, edited by David Wilson and Dick Sherwood, St Leonards: Allen and Unwin,2000.),46.

¹¹¹ Mahan, *The Influence of Sea Power*, 29-89.

¹¹² UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2013*, 9 και 11.

¹¹³ Gabriel Collins. “An Oil Armada? The Commercial and Strategic Significance of China’s Growing Tanker Fleet” στο *Asia looks Seaward : Power and Maritime Strategy*, edited by Toshi Yoshihara and James R. Holmes, (London: Praeger Security International,2008),112.

η Κίνα οφείλει να εξωτερικεύσει την οικονομική και εμπορική δύναμη της μέσω των θαλασσιών οδών εκτονώνοντας αυτή τη δυναμική και επεκτείνοντας τη σφαίρα επιρροής της σε έναν πιο διευρυμένο γεωγραφικό χώρο. Οι Cropsey και Milikh αναφέρουν ότι ο Mahan θα αντιλαμβανόταν ότι ο γεωπολιτικός αποκλεισμός της Κίνας από τη Ρωσία στον Βορρά και τη Ινδία στα Νοτιοδυτικά θα ωθούσε την Κίνα να ακολουθήσει τον δρόμο της θάλασσας.¹¹⁴ Το γεγονός αυτό που αυξάνει την ένταση στην Νοτιοανατολική Ασία και έχει προκαλέσει ανασφάλεια μεταξύ των κρατών της περιοχής, τα οποία προκειμένου να προστατέψουν τα κατά θάλασσα συμφέροντα τους αναπροσαρμόζουν τις αντιλήψεις τους περί ναυτικής ισχύος. Ο Michael Pugh υποστηρίζει ότι ο Mahan φαίνεται να ζει στην Ασία.¹¹⁵ Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία των αγορών της Ευρώπης και της Αφρικής στην γεωοικονομική σχεδίαση της Κίνας, επί του παρόντος ο δρόμος της θάλασσας διέρχεται από τον Ινδικό ωκεανό. Με δεδομένη την αύξηση της ανάγκης για πετρέλαιο που θα φτάσει τα 12 εκατομμύρια βαρέλια το 2020 η ενεργειακή ασφάλεια της Κίνας αποτελεί κεντρικό διακύβευμα για την πολιτική της ελίτ. Οι Holmes και Yoshihara αναγνωρίζοντας το διαχρονικό και σίγουρα σημαντικό θέμα της Ταιβάν αναφέρουν ότι με δεδομένη την ενεργειακή εξάρτηση της Κίνας από τη Μέση Ανατολή και την Αφρική «η εγγύηση της ασφαλούς διέλευσης των εμπορικών πλοίων που μεταφέρουν ενεργειακές προμήθειες από τον Ινδικό ωκεανό έχουν γίνει εμμονή στο Πεκίνο».¹¹⁶

Η σημασία του Ινδικού ωκεανού στη γεωστρατηγική και γεωοικονομική σχεδίαση της Κίνας αυξάνει αντίστοιχα και τη σημασία των στενών του Μάλακκα. Σε αναλογία με την ανάλυση του Mahan για την Καραϊβική και τον ισθμό του Παναμά ως αναφέρθηκε στην ανωτέρω σχετική παράγραφο, τα στενά του Μάλακκα προσδίδουν στην Κίνα σημαντικά γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα. Λόγω των παγκόσμιων ροών εμπορίου που διέρχονται από την περιοχή, τα συμφέροντα των λοιπών Μεγάλων Δυνάμεων προσεγγίζουν πιο κοντά στην σφαίρα επιρροής της Κίνας, ενώ ταυτόχρονα δίδουν στην Κίνα την ευκαιρία να ενταχθεί στο διεθνές σύστημα ισορροπίας ισχύος έχοντας το πλεονέκτημα της γεωγραφικής της εγγύτητας σε μια γεωπολιτικά σημαντική περιοχή. Η Κίνα έχει δείξει ότι αντιλαμβάνεται τη στρατηγική σημασία της ασφάλειας του Ινδικού ωκεανού, της Νοτιοανατολικής Ασίας και των στενών Μάλακκα προβάλλοντας το ενδιαφέρον της σε πολιτικό επίπεδο με τη συνεργασία με διεθνείς οργανώσεις της περιοχής όπως η Ένωση χωρών Νοτιοανατολικής Ασίας (Association of

¹¹⁴ Cropsey και Milikh, “Mahan’s Naval Strategy”.

¹¹⁵ Michael Pugh. “Is Mahan Alive? State Naval Power in the International System”, *The Journal of Conflict Studies*, (Vol 16, No 2,1996). <http://journals.hil.unb.ca/index.php/JCS/article/view/11817/0> (επισκεπτόμενο 15 Ιουλ 14)

¹¹⁶ Holmes and Yoshihara, “Mahan’s Lingering Ghost”.

Southeast Asian Nations (ASEAN)) και την υπογραφή διεθνών συνθηκών, όπως η Περιφερειακή Συμφωνία Συνεργασίας για την καταπολέμηση της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας στην Ασία (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCaap), αλλά και σε στρατιωτικό επίπεδο με τη συνεχή παρουσία κινεζικών ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή.

Είναι αντιληπτό στην Κίνα ότι η απαιτούμενη προστασία των θαλασσιών οδών μεταφοράς που αποτελούν την αρτηρία εφοδιασμού της οικονομικής ευημερίας της χώρας επιτυγχάνεται με την υλοποίηση μιας αντίστοιχης ναυτικής στρατηγικής που προωθεί την ανάπτυξη της ναυτικής ισχύος και τη ναυπήγηση ενός ισχυρού πολεμικού στόλου ως επόμενο βήμα στην κατά Mahan θεώρηση περί θαλάσσιας ισχύος. Ο Bernard Cole προσεγγίζοντας την ανάπτυξη της κινεζικής ναυτικής στρατηγικής αναφέρεται στο όραμα του Ναυάρχου Liu Huaqing για το μέλλον του Κινεζικού Ναυτικού. Το σχέδιο που παρουσίασε το 1980 για τον εκμοντερνισμό του Κινεζικού Ναυτικού είχε τρία στάδια στα οποία αναπτύχθηκε η ιδέα των «Chain Islands» που προσδιορίζουν τα όρια που το Κινεζικό Ναυτικό πρέπει να έχει σταδιακά τον θαλάσσιο έλεγχο, με στόχο το 2050 να μπορεί να έχει δυνατότητα προβολής ναυτικής δύναμης σε παγκόσμιο επίπεδο. Όπως αναφέρει ο Cole παρότι δεν έχει επιτευχθεί ούτε το πρώτο στάδιο το 2014, ο Huaqing κατάφερε να κερδίσει την υποστήριξη της πολιτικής ηγεσίας της Κίνας για οικονομική στήριξη των Κινεζικών θαλασσιών βλέψεων.¹¹⁷

Ο τρόπος με τον οποίο θα εφαρμοστεί αυτή η ναυτική στρατηγική είναι θέμα ιδιαίτερης διερεύνησης. Σύμφωνα με την ανάλυση του Mahan για τις ΗΠΑ στο τέλος του 19^{ου} αιώνα, από τη στιγμή που σημαντική ποσότητα του θαλασσιού εμπορίου των ΗΠΑ εκτελείτο με την εκμετάλλευση πλοίων ουδέτερης σημαίας, ήταν κρίσιμη για τις ΗΠΑ η διατήρηση ανεπηρέαστου του εμπορίου σε συνθήκες ειρήνης και πολέμου επιδιώκοντας όχι μόνο να διατηρήσει τον εχθρό μακριά από τους λιμένες της αλλά και να τον αντιμετωπίσει μακριά από τις ακτές της.¹¹⁸ Στην ανάγκη αυτή βασίστηκε και η θεωρία του Mahan περί κυριαρχίας των θαλασσών. Οι ΗΠΑ έπρεπε να καταφέρουν να προβάλλουν την ισχύ τους, στους παγκόσμιους ωκεανούς και να κατανικήσουν τους εχθρούς τους σε αποφασιστική μάχη επιτυγχάνοντας την κυριαρχία στη θάλασσα εξασφαλίζοντας την ασφάλεια των θαλασσιών εμπορικών δρόμων ενδιαφέροντος τους. Το αν η Κίνα κινείται σύμφωνα με αυτή τη θεωρία είναι αμφίβολο. Ο Andrew Erickson ολοκληρώνοντας την έρευνά του για τις μελλοντικές

¹¹⁷ Bernard D. Cole. “Reflections on China’s Maritime Strategy: Island Chains and the Classics” , Naval War College, EMC Chair Conference Paper.

<https://www.usnwc.edu/Academics/Faculty/Derek-Reveron/Workshops/Maritime-Security,-Seapower,---Trade/Maritime-Working-Papers/cole-island-chains.aspx> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14).

¹¹⁸ Mahan, *The Influence of Sea Power*, 83-87.

δυνατότητες του Κινεζικού Ναυτικού υποστηρίζει ότι «Καθώς οι Κινέζοι στρατηγιστές κοιτούν προς τη θάλασσα, φαίνεται να επικαλούνται τη σκέψη του Mahan. Είναι δύσκολο να προσδιορίσουμε όμως πόσο εξεζητημένη είναι η εκτίμηση στον Mahan, καθώς κάποιες απόψεις του έχουν υιοθετηθεί μάλλον άκριτα, για ρητορικούς λόγους πιθανώς. Ίσως η σκέψη του Mahan απεικονίζει το μοντέλο της Δυτικής – Αμερικάνικης επιτυχίας στην ανάπτυξη της εθνικής ισχύος ειδικά στο θαλάσσιο περιβάλλον. Αυτό το μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ευέλικτα ως βάση για τις θαλάσσιες προσδοκίες της Κίνας.»¹¹⁹ Το κατά πόσον οι θεωρήσεις του Mahan περί κυριαρχίας των θαλασσών μπορούν να εφαρμοσθούν από τις Μεγάλες Δυνάμεις (και την Κίνα) στο σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας θα εκτιμηθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

7.3.2. Συνεργατικό Περιβάλλον

Σε περίπτωση που επιτευχθεί η αποφυγή της ένοπλης σύγκρουσης και εδραιωθούν οι συνθήκες που θα προωθούν τη διεθνή συνεργασία σε παγκόσμιο ή και περιφερειακό επίπεδο οι απειλές που θα κληθούν να αντιμετωπίσουν τα έθνη - κράτη μέσω των εθνικών ναυτικών στρατηγικών θα είναι εντελώς διαφορετικές. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω στην ανάλυση της σύγχρονης διευρυμένης έννοιας της θαλάσσιας ασφάλειας, οι νέες μορφές απειλών έχουν αναδειχθεί μετά το τέλος του Ψυχρού πολέμου από τη στιγμή που εξαλείφθηκε ο έντονος διακρατικός ανταγωνισμός που τον χαρακτήριζε. Οι απειλές αυτές έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό ότι δεν έχουν ως δρούσα μια κρατική οντότητα. Για την ακρίβεια ίσως να υποστηρίζονται από μια κρατική οντότητα, αλλά γενικά ως δρώντες εμφανίζονται μη κρατικές οργανώσεις ή άτομα. Για τον λόγο αυτό, κατά γενική ομολογία ως επί το πλείστον αποτελούν κοινούς εχθρούς για τα κράτη που συμμετέχουν και επωφελούνται από το παγκόσμιο σύστημα θαλασσίων μεταφορών και για τους οποίους υφίσταται διεθνής συμφωνία και συνεργασία για την καταπολέμηση τους. Οι απειλές αυτές αποτελούν πρόκληση για την ομαλή λειτουργία του παγκοσμιοποιημένου οικονομικού συστήματος, το οποίο χαρακτηρίζεται από την έκφραση “just enough -just in time” γεγονός που το καθιστά ευάλωτο σε αυτές. Σε γενικά πλαίσια όλες οι απειλές αυτού του είδους εμπίπτουν στην κατηγορία των μη νόμιμων δραστηριοτήτων στη θάλασσα (unlawful acts) και ως επί το πλείστον λαμβάνουν χώρα πλησίον των ακτών (littoral waters) σε περιοχές που βρίσκονται εντός της δικαιοδοσίας των κρατών. Είναι δύσκολο να διακρίνουμε πότε μια πράξη εμπίπτει σε κάποια κατηγορία απειλής καθώς έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά ως δραστηριότητες,

¹¹⁹ Andrew S. Erickson. “Can China become a Maritime Power?” στο *Asia looks Seaward : Power and Maritime Strategy*, edited by Toshi Yoshihara and James R. Holmes (ed.), (London: Praeger Security International,2008),110.

αλλά είναι θεμιτός ο περαιτέρω διαχωρισμός για την πιο σωστή αντιμετώπιση τους. Έτσι μπορούμε να εντοπίσουμε περιστατικά που εμπίπτουν στις ακόλουθες κατηγορίες:

α. Θαλάσσια Τρομοκρατία: Μετά τα γεγονότα της 9^{ης} Σεπτεμβρίου και την επίθεση στους Δίδυμους πύργους η τρομοκρατία έχει αναδειχθεί στον σημαντικότερο εχθρό του παγκόσμιου συστήματος. Η τρομοκρατία αφορά σε δραστηριότητες που αναλαμβάνονται από μια οργανωμένη ομάδα ανθρώπων, οι οποίοι υποκινούμενοι από πολιτικούς, θρησκευτικούς ή ιδεολογικούς λόγους χρησιμοποιούν τη βία με σκοπό να προκαλέσουν φόβο ώστε να πείσουν τους αντιπάλους τους να συμβιβαστούν με τη θέληση τους. Δεν υπάρχει ορισμός για τη θαλάσσια τρομοκρατία. Αφορά απλά στις πράξεις τρομοκρατίας που λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Γενικά, οι τρομοκρατικές ομάδες χρησιμοποιούν την κενότητα του θαλασσίου περιβάλλοντος για να μετακινούνται ανεντόπιστες και εκμεταλλεζόμενες τις σύγχρονες ναυτιλιακές τεχνολογικές και να προκαλούν την ικανότητα των θαλασσίων δυνάμεων να επιτηρήσουν επιτυχώς την περιοχή ευθύνης τους. Ο λόγος που έχουν στραφεί προς τη θάλασσα είναι ότι δεδομένης της σημασίας του θαλασσίου εμπορίου για το οικονομικό σύστημα έχουν τη δυνατότητα να επιτύχουν high profile αποτελέσματα με περιορισμένους πόρους.¹²⁰ Ο Peter Chalk υποστηρίζει ότι το πολύπλοκο και εκτεταμένο σύστημα θαλάσσιας μεταφοράς δίδει πολλές ευκαιρίες στους τρομοκράτες να διεισδύσουν και εκμεταλλεζόμενοι το ίδιο το σύστημα να μπορέσουν να ολοκληρώσουν τον στόχο τους.¹²¹ Εξέχοντα παραδείγματα τρομοκρατικών επιθέσεων είναι οι εκτελεσθείσες από την Al-Qaida επιθέσεις στο USS Cole το 2000 και το M/V Limburg το 2002 αλλά και οι επιθέσεις στη Βομβάη από το Lashkar e Tayeba (LeT) το 2008. Τέτοιου είδους επιθέσεις παρότι έχουν μεγάλη απήχηση στα μέσα μαζικής ενημέρωσης δεν αποτελούν σημαντική απειλή για το status quo στη θάλασσα. Ο Peter Chalk αναφέρει ότι μόλις το 2% των τρομοκρατικών επιθέσεων τα τελευταία 30 χρόνια εκτελέστηκαν στη θάλασσα.¹²² Αλλά δεν είναι εύκολο να προβλεφθούν οι μελλοντικές δυνατότητες των τρομοκρατών ή ο τρόπος που θα επιλέξουν για να εκμεταλλευτούν καλύτερα τις αδυναμίες του θαλασσίου συστήματος μεταφορών.

β. Ανταρτοπόλεμος: Η διάκριση μεταξύ τρομοκρατίας και ανταρτοπόλεμου είναι πολύ δύσκολη. Σύμφωνα με τον Bjørn Møller «Η βασική διαφορά έγκειται στο μέγεθος των επιχειρήσεων και στους τυπικούς στόχους για επίθεση. Ο ανταρτοπόλεμος συνήθως

¹²⁰ Vijay Sakhuja. "Security Threats and Challenges to Maritime Supply Chains", *United Nations Institute for Disarmament Research (UNIDIR)*, Geneva, 2010. <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14).

¹²¹ Peter Chalk. "The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States", Rand Corporation, 2008, 26. http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf (επισκεπτόμενο 1 Ιουλ 14)

¹²² Στο ίδιο, 19.

διεξάγεται σε σχετικά μεγάλη κλίμακα και κατευθύνεται εναντίων στρατιωτικών ή τουλάχιστον κυβερνητικών στόχων, ενώ η τρομοκρατία λαμβάνει χώρα σε μικρότερη κλίμακα και συνήθως κατευθύνεται ενάντια σε πολίτες και μη κυβερνητικούς στόχους».¹²³ Οι ομάδες ανταρτοπόλεμου αντιτίθεται σε μια συγκεκριμένη κρατική εξουσία ή κυβέρνηση με σκοπό είτε την ανατροπή της είτε την επίτευξη της αυτονομίας μιας περιοχής. Η αυτονομιστική /τρομοκρατική οργάνωση Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) (μέχρι το 2009 που νικήθηκε από το Ναυτικό της Σρι Λάνκα) είχε τη δυνατότητα με τη χρήση του στόλου των Sea Tigers να εκτελεί ασύμμετρες επιθέσεις ενάντια στο Ναυτικό της Σρι Λάνκα και ενάντια σε όλο το εύρος της ακτογραμμής της Σρι Λάνκα εμφανίζοντας τις ιδιότητες μιας μη-κρατικής θαλάσσιας δύναμης που έλεγχε θαλάσσιες περιοχές μεταξύ Σρι Λάνκα και Ινδίας κατέχοντας οργανωμένο ναυτικό, εμπορικό στόλο, ναυπηγεία ακόμα και λιμάνια.¹²⁴ Ο David Sloggett υποστηρίζει ότι «η ιστορία θα δείξει αν αυτό είναι το τελευταίο παράδειγμα που ο κόσμος θα δει μια ομάδα ανταρτοπόλεμου με τέτοιο οργανωμένο ναυτικό στοιχείο».¹²⁵

γ. Πειρατεία και Ένοπλη Ληστεία: Οι δύο αυτές απειλές εμπίπτουν στην ίδια κατηγοριοποίηση καθώς ουσιαστικά η διαφοροποίηση του έγκειται στην περιοχή στην οποία διεξάγεται η πράξη. Σύμφωνα με το Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας και ειδικά τα άρθρο 101, η πειρατεία αφορά τις παράνομες πράξεις που λαμβάνουν χώρα στις ανοικτές θάλασσες (High Seas), ενώ η ένοπλη ληστεία σύμφωνα με την απόφαση του IMO A.1025 “Code of Practice for the investigation of crimes of piracy and Armed robbery against ships” αφορά στις πράξεις που διεξάγονται εντός της περιοχής δικαιοδοσίας ενός κράτους.¹²⁶

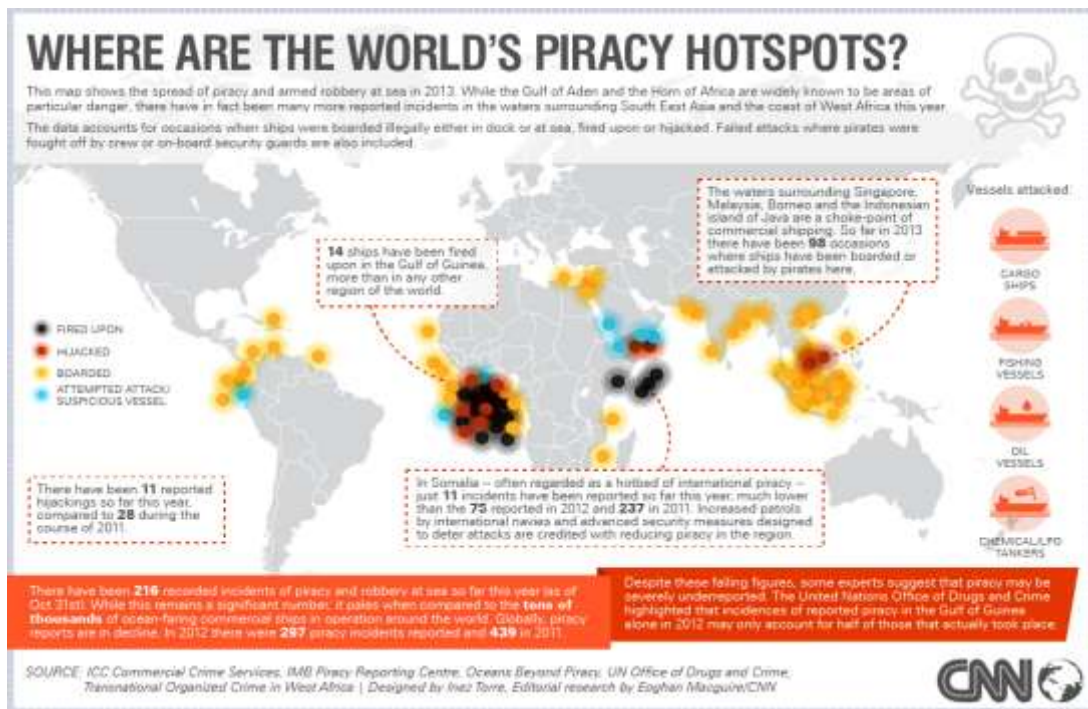
¹²³ Bjørn Møller. “Piracy , Maritime Terrorism and Naval Strategy” *Danish Institute For International Studies(DIIS) Report 2009:2*. Copenhagen:2009,24.

<http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?id=96541&lng=en> (επισκεπτόμενο 1 Ιουλ 14)

¹²⁴ Vijay Sakhuja. “Security Threats and Challenges to Maritime Supply Chains”.

¹²⁵ Dave Sloggett , “*Anarchic Sea*”, 309.

¹²⁶ International Maritime Bureau, “*Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the period: 1 January - 31 December 2013*”,3.



Εικόνα 5: Τα σημεία έξαρσης της πειρατείας (Πηγή: CNN)

Η πειρατεία έχει συγκεντρώσει τα φώτα της δημοσιότητας τα τελευταία έτη. Όμως είναι γεγονός ότι η πειρατεία δεν είναι καινούργια απειλή για τις θάλασσες καθώς είναι διαχρονικό φαινόμενο. Τέτοια περιστατικά εμφανίζονται στην ιστορία από την αρχαιότητα έως και σήμερα, ως κάτι δεδομένο και φυσιολογικό και ο στόχος δεν μπορεί να είναι η απόληψη της αλλά ο περιορισμός της. Τα κύρια χαρακτηριστικά της είναι ότι έχει ως σκοπό το κέρδος (αντίθετα με την τρομοκρατία και τον ανταρτοπόλεμο) και ότι εξαφανίζεται όταν υπάρχει οργανωμένη καταπολέμησή της σε κρατικό ή διακρατικό επίπεδο. Σε γενικά πλαίσια η πειρατεία ανθίζει σε περιοχές όπου οι θεσμικοί παράγοντες για την καταπολέμηση της δεν λειτουργούν αποτελεσματικά με αποτέλεσμα να υπάρχει έλλειψη αστυνόμευσης και ελέγχου των θαλασσιών περιοχών και κυρίως σε περιοχές που υπάρχουν στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας (chokepoints). Τέτοιες περιοχές είναι σήμερα το Κέρασ της Αφρικής και ο Κόλπος της Γουινέας. Ο λόγος που το ενδιαφέρον εστιάστηκε στο φαινόμενο της πειρατείας οφείλεται στον αντίκτυπο που είχε στο διεθνές οικονομικό και ναυτιλιακό σύστημα. Το σχέδιο ‘Oceans beyond Piracy’ υπολόγισε το κόστος της πειρατείας μεταξύ 7 και 12 δις δολάρια μέχρι το 2009 και 5 έως 8 δις δολάρια το 2010 με εκτίμηση για αύξησή του στα 13 -15 δις δολάρια το 2015.¹²⁷ Το μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους οφειλόταν στα αυξημένα ναυτιλιακά

¹²⁷ Παρατιθέμενο στο Hans-Georg Ehrhart. “Maritime security and piracy as challenges for the EU and Asia: Lessons from EU experiences”, *Centre for European Peace and Security Studies (ZEUS) Working Paper No3*. (Institute for Peace Research and Security Studies at the University of Hamburg, Απρίλιος 2013),11. http://ifsh.de/file-ZEUS/pdf/ZEUS_Working_Paper_3.pdf (επισκεπτόμενο 13 Ιουλ 14)

ασφάλιστρα, στο κόστος επαναδρομολόγησης των πλοίων για να αποφύγουν τις επικίνδυνες περιοχές και τις απώλειες σε εμπόρευμα.¹²⁸ Η οικονομική επίδραση της πειρατείας στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, ειδικά στο Κέρασ της Αφρικής, έλαβε τέτοιες διαστάσεις που απαιτήθηκε και εγκρίθηκε από τις πολιτικές ηγεσίες, όχι μόνο του Δυτικού κόσμου, η στρατιωτική αντίδραση σε διεθνές επίπεδο με ομάδες επιχειρήσεων του NATO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και της Κίνας, της Ινδίας και της Ιαπωνίας να αναλαμβάνουν επιχειρήσεις προστασίας των εμπορικών πλοίων που διέρχονταν από την περιοχή. Η πειρατεία φαινόταν ως σημαντική απειλή για την παγκόσμια ομαλότητα. Η διεθνής αντίδραση και ευαισθητοποίηση στο θέμα της πειρατείας που προκάλεσε τη στρατιωτική αντίδραση στο Κέρασ της Αφρικής φαίνεται να έχει αποτελέσματα και να έχει περιορίσει τα περιστατικά πειρατείας τα τελευταία δύο χρόνια. Οι συνολικά 410 επιθέσεις το 2009 με 197 επιθέσεις στη Σομαλία και τον Κόλπο του Άντεν, περιορίστηκαν στις 264 το 2013 με 13 στις ίδια περιοχή και με την πλειονότητα των περιστατικών να λαμβάνει χώρα στην Ινδονησία (106) και τον κόλπο της Γουινέας (35).¹²⁹ Είναι προφανής η μετατόπιση των περιστατικών ανά περιοχή αφού όταν η πειρατεία καταστέλλεται σε μια περιοχή (Σομαλία) βρίσκει χώρο να ανθίσει αλλού. Σύμφωνα με αρκετούς διεθνείς οργανισμούς και υπηρεσίες θαλάσσιας ασφάλειας η πιο επικίνδυνη εξέλιξη στο θέμα της πειρατείας θα ήταν η σύνδεση της με την τρομοκρατία. Όμως όπως αναφέρει ο Peter Chalk «Η αναμενόμενη σύνδεση μεταξύ θαλάσσιας τρομοκρατίας και πειρατείας παραμένει ιδιαίτερα αμφισβητήσιμη. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν αποδείξεις που να υποστηρίζουν τους συλλογισμούς υπέρ μιας τέτοιας σύνδεσης. Είναι σημαντικό ότι οι επιδιώξεις των δύο δρώντων παραμένουν ξεχωριστές».¹³⁰

δ. Οργανωμένο Έγκλημα : Περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως το λαθρεμπόριο, το trafficking, η διακίνηση ναρκωτικών και όπλων και η λαθρομετανάστευση. Το οργανωμένο έγκλημα έχει αρκετά κοινά χαρακτηριστικά με την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία. Το κυριότερο κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι έχει ως στόχο το κέρδος. Το δεύτερο κοινό χαρακτηριστικό είναι ότι η ύπαρξη του οργανωμένου εγκλήματος πρέπει να θεωρείται δεδομένη. Και πάλι ο στόχος δεν είναι η απάλειψη του αλλά ο περιορισμός του. Ειδικά το θέμα της λαθρομετανάστευσης έχει τραβήξει το ενδιαφέρον διάφορων διεθνών οργανισμών αλλά και των μέσων μαζικής ενημέρωσης. Ο David Sloggett αναφέρει ότι «Η οικονομική

¹²⁸ United Kingdom, Ministry of Defence “British Maritime Doctrine” Joint Doctrine Publication 00-10, Development, Concepts and Doctrine Centre Ministry of Defence, Shrivenham: Αύγουστος 2011, 1-11. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/33699/20110816JDP0_10_BMD.pdf (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

¹²⁹ International Maritime Bureau, “Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the period: 1 January - 31 December 2013”, 5-6.

¹³⁰ Chalk, “The Maritime Dimension of International Security”, xiv.

μετανάστευση είναι ένα αυξανόμενο πρόβλημα για τη θαλάσσια ασφάλεια.[...] Η οικονομική μετανάστευση τείνει να εμφανίζεται σε περιοχές του κόσμου όπου οι θεσμοί θαλάσσιας ασφάλειας παρουσιάζουν κενά στις ικανότητες τους».¹³¹ Στην αναφορά της επιτροπής Διεθνών σχέσεων της Γαλλικής γερουσίας καταγράφεται ότι «Λόγω της εξέλιξης των παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα μέσω ενδογενών παραγόντων, της παγκοσμιοποίησης, των τεχνικών εξελίξεων και την ανάπτυξη του εμπορίου, φαίνεται ότι αυτά τα φαινόμενα έχουν γίνει μέρος των δομικών συστατικών του γεωπολιτικού θαλασσίου περιβάλλοντος».¹³²

ε. Προστασία του Περιβάλλοντος - Κλιματική Αλλαγή (Συστηματική Μόλυνση, Ανεξέλεγκτη Αλιεία, Φυσικές Καταστροφές): Αφορά στις μη στρατιωτικές /αστυνομικές απειλές για το θαλάσσιο περιβάλλον και εντάσσονται στο πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλειας από αρκετούς οργανισμούς, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η σημασία τους έγκειται στο γεγονός ότι αποτελούν θέματα που απαιτούν την διεθνή συνεργασία καθώς η αντιμετώπιση τους εκφεύγει των δυνατοτήτων του έθνους κράτους ενώ τα αποτελέσματα τους μπορεί να είναι σφοδρά και απρόβλεπτα. Έτσι για παράδειγμα υπάρχουν ενδείξεις ότι στην περίπτωση της Σομαλίας οι Σομαλοί ψαράδες μετατράπηκαν σε πειρατές για να επιβιώσουν από την έλλειψη αλιευμάτων λόγω της υπέρμετρης αλίευσης από ιδιωτικές επιχειρήσεις στην περιοχή αλλά και από την απόρριψη τοξικών αποβλήτων σε αυτή γεγονός που οδήγησε στην καταστροφή του θαλασσίου περιβάλλοντος.¹³³ Φυσικά πιο εύκολα αντιληπτές γίνονται, οι επιπτώσεις που έχουν στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα καταστροφές, όπως η διαρροή πετρελαίου από πλατφόρμα άντλησης της BP στον κόλπο του Μεξικό ή όπως το τσουνάμι που κατέστρεψε την ανατολική πλευρά του Ινδικού ωκεανού. Τα αποτελέσματα της κλιματικής αλλαγής δεν είναι ακόμη ορατά αλλά αποτελούν σίγουρα θέμα όχι μόνο θαλάσσιας αλλά παγκόσμιας ασφάλειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. Η χρήση και ο ρόλος των Ναυτικών

Είναι φανερό ότι οι απειλές που καλούνται να αντιμετωπίσουν τα κράτη μέσω της ναυτικής στρατηγικής τους είναι πιο σύνθετες στο σύγχρονο θαλάσσιο περιβάλλον από ότι την εποχή των Mahan και Corbett. Φυσικά δεν σημαίνει ότι εκείνη την εποχή δεν υπήρχαν πειρατές ή αντάρτες οι οποίοι εκμεταλλεύονταν τη θάλασσα για να επιτύχουν τους στόχους τους, αλλά ότι οι πολιτικές των κρατών είχαν εστιάσει στον διακρατικό θαλάσσιο

¹³¹ Sloggett, *Anarchic Sea*,323.

¹³² French Republic Senate, “Maritimisation”,55.

¹³³ Sloggett, *Anarchic Sea*,304.

ανταγωνισμό μεταξύ τους αντιλαμβανόμενοι αυτές τις απειλές ως δευτερεύουσες. Διαχρονικά, τα ναυτικά καλούνταν να διεξάγουν πλήθος αποστολών που διαφοροποιούνταν στο χαρακτήρα τους αναλόγως των απαιτήσεων και των υφιστάμενων απειλών. Ο Ken Booth έχει εντοπίσει στους ρόλους που δύναται να αναλάβουν τα ναυτικά στο πλαίσιο των αποστολών τους:

α. Στρατιωτικός Ρόλος (Military Role): Η εξάσκηση του ελέγχου των θαλασσών με τη χρήση βίας ή απειλής βίας σε περιόδους ειρήνης και πολέμου.

β. Διπλωματικός Ρόλος (Diplomatic Role): Η υποστήριξη της εθνικής εξωτερικής πολιτικής μέσω της ναυτικής στρατηγικής αποτροπής ή /και εξαναγκασμού.

γ. Αστυνομικός Ρόλος (Constabulary Role)¹³⁴: Η προστασία των ακτών και των κυριαρχικών δικαιωμάτων του κράτους.¹³⁵

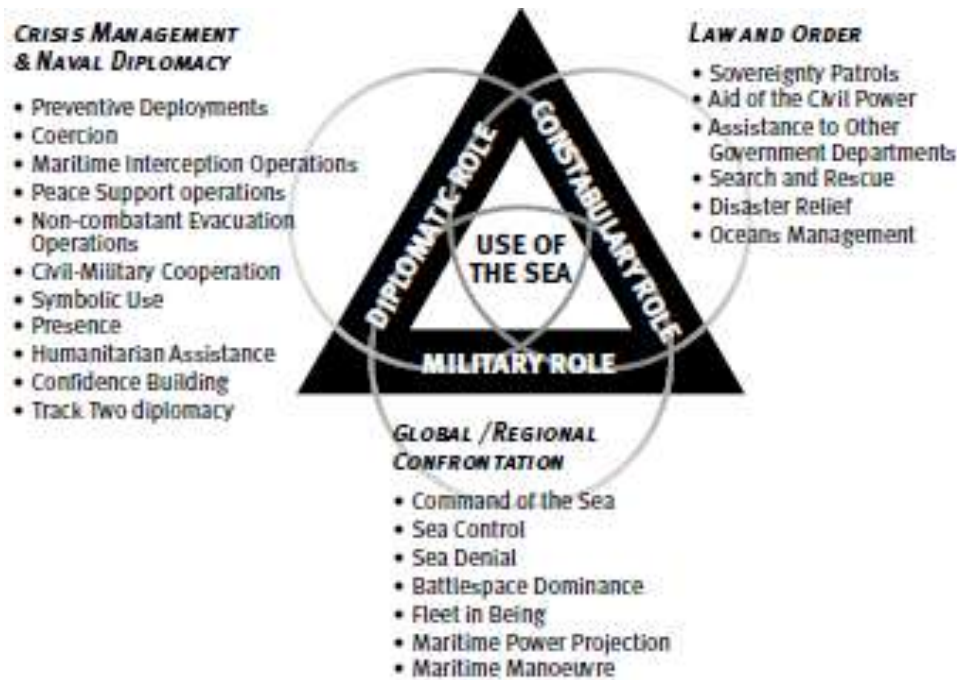
Ο τρόπος με τον οποίο θα υλοποιηθούν αυτοί οι ρόλοι είναι θέμα της ναυτικής στρατηγικής κάθε κράτους. Ο George Baer υποστηρίζει ότι «Τα ναυτικά είναι το κύριο εργαλείο θαλάσσιας ισχύος του κράτους. Τι πρέπει να κάνει, ποιο δόγμα κατέχει, τι πλοία δύναται να αναπτύξει, και πως πολεμά προσδιορίζεται από πρακτικά πολιτικές και στρατιωτικές επιλογές σε σχέση με τις εθνικές ανάγκες. Οι επιλογές γίνονται σύμφωνα με τους στόχους του κράτους, την αναμενόμενη απειλή, τις ευκαιρίες, τις τεχνολογικές δυνατότητες, την πρακτική εμπειρία και σίγουρα τον τρόπο με τον οποίο το κράτος ορίζει τον εαυτό του και τον τρόπο διεξαγωγής του πολέμου.¹³⁶ Τα θέματα που παρουσιάζει ο Baer εμπίπτουν στις αρμοδιότητες των σχεδιαστών της ναυτικής στρατηγικής, οι οποίοι οφείλουν να τα προσδιορίσουν, ξεκαθαρίσουν και επιλύσουν μέσω της εκπόνησης μιας συνεκτικής στρατηγικής. Όμως, σε γενικά πλαίσια, ανεξάρτητα από τη σχετική ισχύ του κράτους και το γεωπολιτικό περιβάλλον και περιβάλλον απειλών στο οποίο βρίσκονται, τα ναυτικά οφείλουν να καλύπτουν τους ρόλους που προσδιόρισε ο Booth στο επίπεδο που αυτό είναι εφικτό. Ο Eric Grove, στο έργο του «Το μέλλον της Θαλάσσιας Ισχύος» επικαλύπτει κάθε πλευρά του τριγώνου του Booth με έναν κύκλο που αναπαριστά μια αντίστοιχη σφαίρα δραστηριοτήτων – αντίστοιχα «Σύγκρουση Ανατολής – Δύσης» (στρατιωτικός ρόλος) – «Εθνικό συμφέρον»

¹³⁴ Αναφορικά με τον Αστυνομικό ρόλο υπάρχει διαφορετική αντιμετώπιση από τα κράτη ανά τον κόσμο. Σε μερικά κράτη το Ναυτικό μπορεί νομικά να αναλάβει αστυνομικές επιχειρήσεις (π.χ. ΗΠΑ, Ιταλία) ενώ σε άλλα δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο για την ανάληψη τέτοιων αποστολών (Ελλάδα, Γερμανία) καθώς αυτές αναλαμβάνονται από την ακτοφυλακή ή/και το λιμενικό. Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας στον όρο Ναυτικό συμπεριλαμβάνουμε και στην ακτοφυλακή και το λιμενικό καθώς εκτιμάται ότι αυτές οι ένοπλες δυνάμεις συμμετέχουν στα έργα που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο της Ναυτικής Στρατηγικής.

¹³⁵ Dick Sherwood. "Oceans Governance and its impact on Maritime Strategy" στο *Oceans Governance and Maritime Strategy*, edited by David Wilson and Dick Sherwood, (St Leonards: Allen and Unwin, 2000), 27.

¹³⁶ George W Baer. *One Hundred Years of Sea Power: The U.S. Navy 1890-1990*. (Stanford: Stanford University Press, 1993), 1.

(διπλωματικός ρόλος) – και «Νόμος και Τάξη» (αστυνομικός ρόλος).¹³⁷ Βασιζόμενο στα ανωτέρω το Καναδικό Ναυτικό στη στρατηγική του μέχρι το 2020 παρουσιάζει μια προσαρμογή της θεωρητικής σκέψης των Booth και Grove στις αποστολές που μπορεί να λάβει ένα σύγχρονο ναυτικό στην μεταψυχροπολεμική εποχή εμφανίζοντας την ακόλουθη μορφή του εν λόγω τριγώνου:



Εικόνα 6: Οι ρόλοι των Ναυτικών (Πηγή : Leadmark: The Navy's Strategy for 2020)

Αυτοί οι ρόλοι είναι ενδεικτικοί των ρόλων που μπορεί να λάβει ένα ναυτικό. Είναι σίγουρο ότι το ποιους ρόλους θα μπορεί να αναλάβει ένα ναυτικό το προσδιορίζει η σχετική ναυτική και θαλάσσια ισχύς του, τα μέσα που διαθέτει καθώς και το πολιτικό και οικονομικό του μέγεθος. Στη μελέτη του για την ιστορία των θαλασσιών αυτοκρατοριών ο Clark Reynolds χωρίζει τους στόλους σε τρεις διακριτές κατηγορίες: Τα ναυτικά των θαλασσιών ή «ανοικτών θαλασσών» (Blue Navy) κρατών, τα ναυτικά των ηπειρωτικών κρατών και αυτά των μικρών κρατών. Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται τα κράτη των οποίων ο πολεμικός στόλος αποτελεί το σημείο εστίασης των εθνικών αμυντικών πολιτικών, το κύριο στρατηγικό μέσο για την προάσπιση των εθνικών συμφερόντων, το οποίο επιχειρώντας στους ανοικτούς ωκεανούς και διατηρώντας μια επιθετική στάση επιδιώκει την επίτευξη κυριαρχίας στη θάλασσα. Στην δεύτερη κατηγορία εντάσσονται τα κράτη με χερσαίο προσανατολισμό. Ο στρατός ξηράς αποτελεί το κύριο στρατηγικό μέσο για την προστασία της εθνικής

¹³⁷ Παρατιθέμενο στο Canada, National Defence, Directorate of Maritime Strategy, "Leadmark: The Navy's Strategy for 2020", 18 Ιουνίου 2001. http://mercury.ethz.ch/.../Files/.../ENG_LEADMARK_FULL_72DPI.pdf (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

επικράτειας, ενώ ο στόλος του διατηρεί μια αμυντική στάση εστιασμένη στην υποστήριξη των στρατηγικών πλεονεκτημάτων του στρατού. Στην τρίτη κατηγορία εντάσσονται τα κράτη τα οποία δεν έχουν την αναγκαία ισχύ για να επιβάλλουν τη στρατηγική τους και συνεπώς απλά αντιδρούν στις επιλογές του εχθρού τους.¹³⁸

Ο διαχωρισμός των ναυτικών ανά δυνατότητες από τον Reynolds έχει ιδιαίτερη σημασία στο σύγχρονο θαλάσσιο περιβάλλον. Το είδος του ναυτικού που θα κατέχει ένα κράτος αποτελεί πολιτική στρατηγική απόφαση η οποία έχει αντίκτυπο στο απώτερο μέλλον γιατί η ανάπτυξη των όποιων ικανοτήτων από την απόφαση μέχρι την υλοποίηση είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα (εκτιμάται χρονικό διάστημα άνω των 10 ετών). Ο Sir Herbert Richmond κάνει μια διαχρονική παρατήρηση: «Αν ο πολιτικός παρερνητεύσει την φύση της εθνικής ασφάλειας ή τον απώτερο σκοπό του πολέμου ή αποτύχει να κάνει τις κατάλληλες προετοιμασίες[...] τα αποτελέσματα είναι πολύ περισσότερο βλαβερά από τα λάθη στην στρατηγική ησσονος σημασίας (minor strategy) και στην τακτική γιατί είναι πολύ περισσότερο εκτεταμένα.»¹³⁹ Ο Robert Kaplan κάνει μια σημαντική παρατήρηση: «Το σπουδαίο ναυτικό είναι σαν το οξυγόνο: Το προσέχεις όταν έχει φύγει».¹⁴⁰ Ο έγκαιρος και έγκυρος στρατηγικός σχεδιασμός με βάση τις γεωπολιτικές και γεωοικονομικές προβλέψεις και στοχεύσεις της πολιτικής ελίτ μιας χώρας με την ορθή ανάλυση του περιβάλλοντος διεξαγωγής των στρατιωτικών επιχειρήσεων (εν προκειμένω του θαλασσίου) έχει ιδιαίτερη σημασία.

8.1. Στρατιωτικός Ρόλος

Ο στρατιωτικός ρόλος των ναυτικών αφορά στη χρήση βίας ή απειλή χρήσης βίας για την προστασία των εθνικών συμφερόντων στην ειρήνη και τον πόλεμο. Αποτελεί τον κύριο ρόλο των ναυτικών και είναι ο λόγος για τον οποίο κατασκευάζονται πολεμικά πλοία. Ο Martin Murphy υποστηρίζει ότι «Η πίστη στην αποτελεσματικότητα (και πιθανώς του αναπόφευκτου) της μάχης παραμένει ισχυρή όσο πάντοτε, παρότι η ικανότητα να αντιληφθούμε τον πόλεμο έχει εξασθενήσει και η γραμμή μεταξύ την ειρήνη και τον πόλεμο είναι ασαφής».¹⁴¹ Η δυνατότητα των ναυτικών να φέρουν σε πέρας τον στρατιωτικό τους ρόλο είναι το βασικό διακύβευμα της ναυτικής στρατηγικής ειδικά σε περίπτωση που απαιτηθεί η προάσπιση των εθνικών συμφερόντων στον πόλεμο. Αυτό ήταν το βασικό

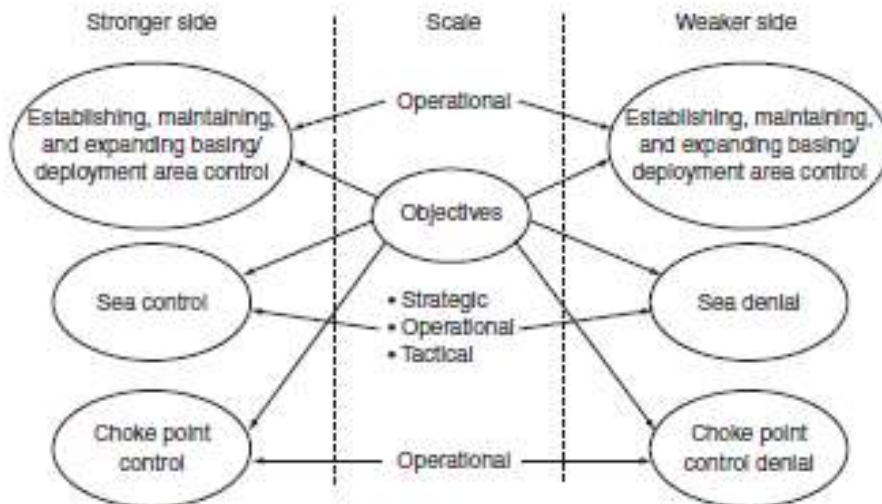
¹³⁸ Reynolds, *Command of the Sea*, 32-36.

¹³⁹ Sir Herbert Richmond, *Statesmen and Sea Power*, (Oxford: Oxford University Press, 1946), vii.

¹⁴⁰ Kaplan, “America’s Elegant Decline”.

¹⁴¹ Murphy, “The evolving role of Seapower”.

αντικείμενο με το οποίο καταπιάστηκαν στη θεωρητική τους μελέτη οι κλασικοί θεωρητικοί της ναυτικής ισχύος. Στο πλαίσιο της διερεύνησης της συνάφειας των θεωριών τους στο σύγχρονο θαλάσσιο περιβάλλον οφείλουμε να ξεκινήσουμε από το σημείο από το οποίο ξεκίνησαν οι θεωρητικοί, δηλαδή από τον ρόλο των ναυτικών σε περιβάλλον διακριτικού ανταγωνισμού.



Εικόνα 7: Αντικειμενικοί Σκοποί του Ναυτικού σε σύγκρουση υψηλής έντασης (high intercity) (Πηγή Milan Vego, *Operational Warfare at Sea*,26)

Στην εικόνα 7 φαίνονται οι κατά τον Milan Vego αντικειμενικοί σκοποί ενός ναυτικού σε μια σύγκρουση υψηλής έντασης τους οποίους διαχωρίζει με βάση τη δυναμικότητα των αντιπάλων.¹⁴² Ουσιαστικά ο ισχυρότερος αναλαμβάνει αποστολές στρατηγικής επίθεσης και ο ασθενέστερος αποστολές στρατηγικής άμυνας. Η διερεύνηση της συνάφειας των θεωριών θα περιοριστεί στη σύγκρουση μεταξύ ισχυρών ναυτικών καθώς όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω η εφαρμογή αυτών των θεωριών από χαμηλότερης ισχύος ναυτικά περιορίζεται από την αδυναμία τους.

8.1.1 Στρατηγική επίθεση

Μια από τις βασικότερες αντιπαραθέσεις στο πλαίσιο της ναυτικής στρατηγικής αφορά στην τελική κατάσταση στο θαλάσσιο πεδίο αντιπαραθέσης. Η αντιπαραθέση σχετίζεται με το κατά πόσον είναι εφικτή η κυριαρχία των θαλασσών από έναν ισχυρό και νικηφόρο στόλο. Η κυριαρχία στη θάλασσα κατά τον Mahan και τον Corbett επιτυγχάνεται μέσω αποφασιστικής μάχης ή μέσω της εγκατάστασης ναυτικού αποκλεισμού. Την έννοια της

¹⁴² Milan Vego. *Operational Warfare at Sea: Theory and Practice*. (London: Routledge Taylor and Francis Group,2009.),26.

κυριαρχίας προσέγγισε σκεπτικά ο Corbett διαφοροποιώντας τον τρόπο επίτευξής της στην ξηρά και στη θάλασσα και περιορίζοντας τη δεύτερη τοπικά και χρονικά. Κατά τον Corbett στη θάλασσα δεν έχει νόημα η έννοια της κυριαρχίας λόγω των χαρακτηριστικών του θαλασσιού περιβάλλοντος (κενότητα) και των περιορισμών των κατά θάλασσα στρατιωτικών μέσων. Η επιδίωξη της κυριαρχίας στη θάλασσα είναι συνδεδεμένη με τον Mahan με τρόπο όμως μάλλον παρεξηγημένο (όπως αναφέρθηκε στην ανωτέρω σχετική παράγραφο) αλλά το γεγονός είναι ότι πολλά κράτη (μεταξύ αυτών και οι ΗΠΑ) ακολούθησαν τη συμβουλή του για επένδυση στη ναυπήγηση ισχυρού στόλου. Στο Βρετανικό Θαλάσσιο Δόγμα (British Maritime Doctrine) αναφέρεται ότι η επίδραση του έργου του Mahan οδήγησε στην ακύρωση της ίδιας της σκέψης του αφού λόγω της κατοχής ισχυρών στόλων από πολλά κράτη η κυριαρχία στη θάλασσα κατέστη αδύνατη, περιοριζόμενη στην χρονικά και τοπικά έννοια του θαλάσσιου ελέγχου μιας προσωρινής κατάστασης που απαιτείται για την επιτυχή ολοκλήρωση μιας συγκεκριμένης επιχείρησης.¹⁴³ Στο ίδιο πνεύμα το αντίστοιχο αμερικανικό Δόγμα αναφέρει «Θα μπορούσε κανείς να ισχυρισθεί ότι η απεραντοσύνη των παγκοσμίων ωκεανών καθιστά αδύνατο ακόμα και για μια προεξέχουσα ναυτική δύναμη να επιτύχει παγκόσμια θαλάσσια υπεροχή. Συνεπώς, η επίτευξη τοπικής ή περιφερειακής υπεροχής μπορεί να είναι η επιδίωξη για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα με στόχο να επιτευχθεί κάποιος αντικειμενικός σκοπός.¹⁴⁴ Είναι φανερό ότι ο θαλάσσιος έλεγχος διαφοροποιείται από τη θαλάσσια κυριαρχία όχι ως προς την ουσία αλλά ως προς το εύρος τους. Ουσιαστικά και οι δύο όροι εμπεριέχουν την ίδια στόχευση: τη δημιουργία των επιχειρησιακών συνθηκών που θα επιτρέψουν στην υπερισχύουσα δύναμη να χρησιμοποιήσει το θαλάσσιο μέσο κατά το δοκούν, ενώ ταυτόχρονα θα απαγορεύσει στον εχθρό τη χρήση του όπου αυτό είναι επιχειρησιακά απαραίτητο. Ο Robert Rubel σε σχετικό άρθρο του δίνει μια διαφορετική νοηματοδότηση: «Η κυριαρχία στη θάλασσα παραδοσιακά αφορά στη σχετική ισχύ των στόλων, ενώ ο έλεγχος ήταν και είναι σχετικός με την κατάσταση στο θαλάσσιο χώρο. [...] Η κυριαρχία στη θάλασσα είναι μια αναφορά στη σχετική ισχύ των ναυτικών και τις αντιλήψεις που συνοδεύουν την ασυμμετρία της ισχύος.¹⁴⁵ Η διεύρυνση της έννοιας της κυριαρχίας για να εμπεριέχει και την αντίληψη για την ασυμμετρία της ναυτικής ισχύος δίνει μια ενδιαφέρουσα πολιτική διάσταση, καθώς όπως αναφέρει ο ίδιος ο Rubel στο άρθρο του

¹⁴³ British Maritime Doctrine, 2-10

¹⁴⁴ United States of America, “Naval Doctrine Publication 1 : Naval Warfare”, 01 Μαρτίου 2010. https://www.usnwc.edu/Academics/Maritime--Staff-Operators-Course/documents/NDP-1-Naval-Warfare-%28Mar-2010%29_Chapters2-3.aspx (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014),28.

¹⁴⁵ Robert C, Rubel. “Command of the Sea: An Old Concept Resurfaces in a New Form”, *Naval War College Review*, Vol. 65, No. 4, August 2012. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14), 23-24.

προσπαθεί να «αποδείξει την κυριαρχία στη θάλασσα ως μια κατάσταση στην οποία οι διάφοροι δρώντες αντιλαμβάνονται ότι το Αμερικανικό Ναυτικό διαθέτει υπεροχή και διαμορφώνουν τις ενέργειες τους αναλόγως. Αυτές οι ενέργειες δύναται να αποτελούνται από αποφάσεις να ναυπηγήσουν ένα ναυτικό για να προκαλέσουν αυτή την υπεροχή ή αποφάσεις εάν και κατά πόσο θα υποστηρίξουν ή θα ακολουθήσουν τις Αμερικανικές πολιτικές».¹⁴⁶ Η σκέψη αυτή του Rubel έρχεται σε συνέχεια της αποτρεπτικής ιδιότητας της υπερισχύουσας ναυτικής ισχύος που προωθούσε ο Mahan όταν εμφανιζόταν ως θιασώτης της επιθετικής στρατηγικής έτσι ώστε ο αμερικάνικος στόλος «να διατηρήσει τον εχθρό μακριά από τους λιμένες της [Αμερικής] και να τον αντιμετωπίσει μακριά από τις ακτές της»¹⁴⁷ αποτρέποντας την παρέμβαση των λοιπών ναυτικών δυνάμεων της εποχής στην, κατά το δόγμα Μονρόε, σφαίρα επιρροής των ΗΠΑ.

Στο σύγχρονο μεταψυχροπολεμικό περιβάλλον η ναυτική ισχύς των ΗΠΑ λειτουργεί ως εγγυητής της ειρήνης και της ασφάλειας στο θαλάσσιο περιβάλλον προστατεύοντας το παγκοσμιοποιημένο Δυτικό καπιταλιστικό οικονομικό σύστημα από οποιασδήποτε μορφής διάρρηξη προερχόμενης είτε από κρατικούς είτε μη-κρατικούς δρώντες. Οι ΗΠΑ υπερέχοντας των αντιπάλων τους αλλά και των συμμάχων τους στις κατά θάλασσα ικανότητες αναμφισβήτητα έχουν καταστεί εν μέρη κυρίαρχες των θαλασσών δίνοντας τους τη μοναδική δυνατότητα να υλοποιήσουν επιθετική στρατηγική.¹⁴⁸ Αυτό σημαίνει ότι οι στόλοι της έχουν τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν την πρόσβαση σε οποιαδήποτε περιοχή της υφηλίου με την εκτέλεση εκστρατειών και προβάλλοντας στρατιωτική ναυτική ισχύ σε απομακρυσμένες περιοχές, υποστηρίζοντας έτσι τις πολιτικές των ΗΠΑ. Για την επιτέλεση τέτοιου είδους έργων η απόκτηση θαλασσίου ελέγχου καθίσταται κρίσιμη. Ο έλεγχος του θαλασσίου περιβάλλοντος περιλαμβάνει τον έλεγχο των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας και των θαλασσιών οδών που είναι κρίσιμοι για την ασφαλή μετακίνηση των στρατευμάτων στην περιοχή ενδιαφέροντος. Στο σύγχρονο τεχνολογικά εξελιγμένο περιβάλλον διεξαγωγής της μάχης ο έλεγχος μιας θαλάσσιας περιοχής συμβαδίζει με την έννοια της κυριαρχίας στο πεδίο της μάχης (Battlespace Dominance). Αυτό σημαίνει ότι ο θαλάσσιος έλεγχος συμπεριλαμβάνει τον έλεγχο της επιφανείας (surface), της υποεπιφανείας (sub-surface) και του εναέριου χώρου (airspace) της περιοχής ενδιαφέροντος με τη χρήση όλων των διαθέσιμων ικανοτήτων στο θαλάσσιο, εναέριο, διαστημικό και δικτυακό περιβάλλον.

¹⁴⁶ Στο ίδιο, 24.

¹⁴⁷ Mahan, *The Influence of Sea Power*, 83-87.

¹⁴⁸ Μεταψυχροπολεμικά υπάρχει η περίπτωση της χρήσης θαλάσσιας επιθετικής στρατηγικής από τη Βρετανία ενάντια στην Αργεντινή κατά τον πόλεμο των Φώκλαντς.

Οι ΗΠΑ έχουν χρησιμοποιήσει τη θαλάσσια υπεροχή τους σε διάφορες περιπτώσεις με εξέχον παράδειγμα την υποστήριξη των επιχειρήσεων στους πολέμους του Περσικού Κόλπου. Σε αυτές τις περιπτώσεις με βάση την αρχή της συγκέντρωσης που προέβαλε ο Mahan, οι αμερικανικές ναυτικές δυνάμεις απέκτησαν τον θαλάσσιο έλεγχο της περιοχής ενδιαφέροντος και με τη χρήση της υπέρτερης τεχνολογίας τους υποστήριξαν επιχειρησιακά τις χερσαίες επιχειρήσεις με την προβολή ισχύος στην ξηρά (Maritime Power Projection) με τη χρήση βαλλιστικών πυραύλων, ναυτικού βομβαρδισμού, αεροσκαφών και την εκτέλεση αεραποβατικών και αμφίβιων επιχειρήσεων αλλά και εφοδιαστικά με τη μεταφορά και υλική υποστήριξη των χερσαίων δυνάμεων στο πεδίο των μαχών. Η υπερισχύουσα ναυτική ισχύς των ΗΠΑ έδωσε στην αμερικανική πολιτική ηγεσία το εργαλείο για την επίτευξη των πολιτικών τους στόχων. Ο Mahan θα αντιλαμβανόταν πλήρως τη σημασία της ναυτικής υπεροχής για τη διεξαγωγή μιας τέτοιου μεγέθους υπερπόντιας επιχείρησης: «Ως κανόνας μια μείζονος επιπέδου επιχείρηση διαμέσου της θάλασσας δεν πρέπει να επιχειρείται εκτός αν η ναυτική υπεροχή είναι πιθανή για αρκετή περίοδο».¹⁴⁹

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των μεταψυχροπολεμικών επεμβάσεων του αμερικανικού ναυτικού είναι η περιορισμένη στρατιωτική ικανότητα του εχθρού. Εκτιμάται ότι η σχετική υπεροχή της Αμερικανικής ναυτικής ισχύος θα περιοριζόταν αν ο εχθρός ήταν μια πυρηνική δύναμη με κάποια σημαντική κατά θάλασσα ισχύ. Ο Robert Rubel στο ανωτέρω αναφερθέν άρθρο του κάνει μια υπόθεση εργασίας που έχει προκαλέσει αίσθηση ζητώντας την αναθεώρηση της κλασικής έννοιας της κυριαρχίας των θαλασσών. Θεωρώντας ως δεδομένο ότι η σχετική υπεροχή και μερική κυριαρχία των ΗΠΑ και των συμμάχων τους είναι αυτή που εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία του διεθνούς οικονομικού συστήματος, διερωτάται το αποτέλεσμα μιας άρνησης της Κίνας να συμμορφωθεί με τους όρους του παιχνιδιού ή μιας επιθυμίας της να εγκαταστήσει ένα δικό της σύστημα συναλλαγών ξεχωριστό από το υπάρχον Δυτικό-κρατούμενο σύστημα. Ο Rubel εκτιμά ότι σε αυτή την περίπτωση η συγκέντρωση των πανίσχυρων επιχειρησιακών ομάδων αεροπλανοφόρων (carrier groups) στην περιοχή πλησίον των κινεζικών ακτών με σκοπό τη διεξαγωγή αποφασιστικής μάχης, για την αποτροπή της κατάστασης μπορεί να οδηγήσει στην απώλεια πολλών μονάδων, με δεδομένο ότι η κλιμακούμενη ένταση μπορεί να επιτρέψει τη χρήση τακτικών πυρηνικών από Κινεζικής πλευράς, που ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα της σύγκρουσης μπορεί να υπονομεύσει την ασφάλεια του υφιστάμενου παγκόσμιου συστήματος θαλασσίων μεταφορών. Η πρόταση του Rubel με βάση τη θεωρία των Mahan και κυρίως του

¹⁴⁹ Παρατιθέμενο στο Till, Seapower, 149.

Corbett¹⁵⁰ είναι ότι πρέπει να αλλάξει ο ρόλος των κυρίως μονάδων να εμπλακούν σε μάχη για την επίτευξη της κυριαρχίας και των μικρότερων μονάδων να εξασκήσουν αυτή την κυριαρχία. Κατά την άποψη του τα αεροπλανοφόρα ως κύριες μονάδες μάχης μπορούν να χρησιμοποιηθούν καλύτερα για την εξάσκηση της κυριαρχίας (την ασφάλεια του θαλασσίου περιβάλλοντος), ενώ με σκεπτικό τον περιορισμό της κλιμάκωσης της σύγκρουσης, οι μικρότερες και χαμηλότερου πολιτικού προφίλ ναυτικές μονάδες μπορούν να εμπλακούν σε μια αποφασιστική μάχη για τον τοπικό και περιφερειακό έλεγχο, το αποτέλεσμα της οποίας θα έχει σημαντικό στρατηγικό αντίκτυπο.¹⁵¹

Αυτή η πρόταση του Rubel δεν έρχεται σε αντίθεση με τις κλασικές θεωρίες περί στρατηγικής επίθεσης απλά τις προσαρμόζει στο σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας μάχης. Η διεξαγωγή αποφασιστικής μάχης μεταξύ αντιπάλων στόλων ειδικά σε περιβάλλον πυρηνικής απειλής οδήγησε κάποιους αναλυτές να πιστεύουν «ότι εκτός από την πιθανή σύγκρουση κατά μήκος των θαλασσιών οδών μεταφορών, οι μέρες των μαχών στις ανοικτές θάλασσες πέρασε»¹⁵², βέβαια οι μεγάλες δυνάμεις ποτέ δεν αρνήθηκαν τη χρησιμότητα της μάχης. Ο ναύαρχος Gorshkov υποστήριζε ότι «Η μάχη ήταν και παραμένει το κύριο μέσο επίλυσης των τακτικών αποστολών».¹⁵³ Το αμερικανικό στρατηγικό δόγμα δεν αναφέρεται σε αποφασιστική μάχη αλλά σε αποφασιστικές επιχειρήσεις με τη χρήση διακλαδικών επιχειρήσεων σε συγκεκριμένη περιοχή και χρόνο που οδηγούν στην επικράτηση και στην ρήξη της θέλησης του εχθρού για αντίσταση.¹⁵⁴ Το ίδιο αποτέλεσμα προσπαθεί να αποφέρει και η σύγχρονη μορφή ναυτικού αποκλεισμού. Παρότι η έννοια του κλειστού αποκλεισμού έχει αλλάξει την ουσία του λόγω των δυνατοτήτων της παράκτιας άμυνας με τη χρήση κατευθυνόμενων βλημάτων αντί-επιφανείας, υποβρυχίων και σύγχρονων ναρκών, η σύγχρονη εποχή έχει την εμπειρία τέτοιου είδους αποκλεισμού στον πόλεμο των Φώκλαντ και στον πρώτο Πόλεμο του Κόλπου από μια υπερισχύουσα ναυτική δύναμη έναντι ενός στρατιωτικά αδύναμου αντιπάλου. Η χρησιμότητα του ανοικτού αποκλεισμού είχε αμφισβητηθεί κατά τη διάρκεια του Ψυχρού πολέμου με αποτέλεσμα να εμφανιστούν διαφορετικές έννοιες, όπως αυτές του Ναυάρχου Stanfield Turner: Αποκλεισμός της εξόδου (Sortie Blockade) και Αποκλεισμός την κρίσιμων στενών ναυσιπλοΐας (Choke Point

¹⁵⁰ Παρουσιάζεται ως συναφής η σκέψη του Corbett περί σύνθεσης του στόλου όπου ορίζει ότι ο κυρίως στόλος είναι αυτός που εξασφαλίζει τη κυριαρχία και τα καταδρομικά (cruisers) εξασκούν τη κυριαρχία αυτή. βλ. παράγραφο 6.1.4.

¹⁵¹ Rubel, “Command of the Sea”, 29-32.

¹⁵² Παρατιθέμενο στο Till, Seapower, 170.

¹⁵³ Στο ίδιο, 170.

¹⁵⁴ United States of America, “Naval Doctrine Publication 1 : Naval Warfare”, 29.

Blockade).¹⁵⁵ Με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο ο ναυτικός αποκλεισμός επιχειρησιακά συνάδει με τον γενικότερο θαλάσσιο έλεγχο, τον οποίο μπορεί να επιτύχει μια υπερισχύουσα ναυτική δύναμη. Ο Geoffrey Till υποστηρίζει ότι «Η χρήση νέων όρων για τις επιχειρήσεις ναυτικού αποκλεισμού και διάρρηξης αυτού δεν μπορεί να αποκρύψει το γεγονός ότι αυτές αποτελούν παραδοσιακές ενέργειες με οικείους στόχους προβλήματα και προσδοκίες».¹⁵⁶

8.1.2 Στρατηγική Άμυνα

Η στρατηγική άμυνα αφορά στις ενέργειες του στόλου που βρίσκεται σε υποδεέστερη θέση. Ο Mahan ως ο απόλυτος υποστηρικτής της επιθετικής στρατηγικής όπως αναφέρθηκε παραπάνω θεωρεί την ανάληψη αμυντικής ως κατακριτέας για ένα ναυτικό που θέλει να υπερισχύσει σε ναυτικό ανταγωνισμό καθώς αφήνει την πρωτοβουλία των κινήσεων στο αντίπαλο. Αντίθετα ο Corbett εμφανίζεται ως υποστηρικτής της στρατηγικής άμυνας σε περίπτωση που ένα ναυτικό βρίσκεται σε υποδεέστερη θέση. Σε αυτή την περίπτωση ο υποδεέστερος αναλαμβάνει επιχειρήσεις αμφισβήτησης της κυριαρχίας του αντιπάλου μέχρι τη στιγμή που θα αλλάξει η κατάσταση υπέρ του. Αυτή είναι η στρατηγική κατάσταση του Κινεζικού Ναυτικού σήμερα. Είναι επί του παρόντος κατά πολύ υποδεέστερο του αμερικανικού και σε περίπτωση που οδηγηθεί σε σύγκρουση με αυτό θα ξεκινήσει από θέση κατωτερότητας.

Αυτό είναι αντιληπτό από την κινεζική ηγεσία. Για αυτό παρόλο που φαίνονται να έχουν εμμονή με τις θεωρήσεις του Mahan αναφορικά με τη γεωπολιτική δυναμική που δίνει η επαύξηση της θαλάσσιας ισχύος, η θεωρία του Corbett τους δίνει εναλλακτικούς τρόπους δράσης. Οι James Holmes και Toshi Yoshihara υποστηρίζουν ότι οι κινέζοι υποστηρικτές της θαλάσσιας ισχύος (navalists) «έχουν αναμίξει λίγο Sir Julian Corbett μέσα στο Μαχανιστικό κοκτέιλ τους».¹⁵⁷ Η πλειονότητα των αναλυτών της Κίνας υποστηρίζουν ότι στο μέλλον το Κινεζικό Ναυτικό χρησιμοποιώντας στρατηγικές θαλάσσιας αμφισβήτησης και απαγόρευσης της πρόσβασης (Sea Denial – Anti-Access) σίγουρα θα είναι σε θέση τουλάχιστον να αμφισβητήσει την Αμερικανική θαλάσσια κυριαρχία στο δυτικό τμήμα του Ειρηνικού ωκεανού.¹⁵⁸

¹⁵⁵ Till, *Seapower*, 182.

¹⁵⁶ Στο ίδιο, 183.

¹⁵⁷ James R. Holmes and Toshi Yoshihara. “China’s Navy: A Turn to Corbett?”, *Proceedings Magazine*, December 2010 Vol.136/12. <http://www.usni.org/magazines/proceedings/2010-12/chinas-navy-turn-corbett> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

¹⁵⁸ Ως παράδειγματα αναφέρονται η μελέτη του RAND του 2007 : “Entering the Dragon’s Lair: Chinese Antiaccess Strategies and Their Implications for the United States” και China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress

Σύμφωνα με τον Geoffrey Till η θαλάσσια άρνηση λειτουργεί με δύο τρόπους: Πρώτον, δύναται να αποτελέσει εναλλακτική του θαλασσίου ελέγχου. Για κάποιες χώρες η ικανότητα να εμποδίσουν τον εχθρό από το να χρησιμοποιήσουν τη θάλασσα για να προκαλέσουν βλάβη, είναι αρκούντως αρκετό, στο πρότυπο της θεωρίας περί παράκτιας άμυνας (την οποία καταδικάζει πλήρως ο Mahan). Δεύτερον, η θαλάσσια άρνηση μπορεί να λειτουργήσει ως συμπληρωματική ή συνεισφέρουσα του θαλασσίου ελέγχου για μια χώρα ανάλογα της εγγύτητας μιας περιοχής στις ακτές ή της σπουδαιότητας αυτής της περιοχής για τα συμφέροντα της χώρας.¹⁵⁹ Η ναυτική στρατηγική της Κίνας περί “Chain Islands” εμπεριέχει τον συνδυαστικό τρόπο εφαρμογής της θαλάσσιας άρνησης. Ποια είναι όμως η ναυτική στρατηγική της Κίνας αναφορικά με τις μελλοντικές δυνατότητες του Κινεζικού Ναυτικού; Σύμφωνα με την αναφορά προς το Αμερικάνικο Κογκρέσο «China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities» η ναυτική προσπάθεια εκσυγχρονισμού έχει ως στόχο να αναπτύξει ικανότητες για την επίτευξη των εξής αντικειμενικών στόχων:

α. Να ασχοληθεί με την κατάσταση στην Ταιβάν στρατιωτικά αν απαιτηθεί.

β. Να διαβεβαιώσει ή αμυνθεί των κινεζικών εδαφικών αξιώσεων στην Νότια Κινεζική Θάλασσα και την Ανατολική Κινεζική Θάλασσα.

γ. Να ενισχύσει την κινεζική άποψη – μειονοτική μεταξύ των χωρών – ότι έχει το νομικό δικαίωμα να ρυθμίζει τις ξένες στρατιωτικές δραστηριότητες εντός της αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης των 200νμ.

δ. Να εκτοπίσει την αμερικανική επιρροή στον Δυτικό Ειρηνικό.

ε. Να διαβεβαιώσει τη θέση της Κίνας ως ηγετική περιφερειακή δύναμη και μείζονα παγκόσμια δύναμη».¹⁶⁰

Αυτές οι δυνατότητες εμπεριέχουν τόσο την απαίτηση για δυνατότητα εξάσκησης θαλασσίου ελέγχου στην άμεση περιοχή ενδιαφέροντος αλλά και θαλάσσιας άρνησης στην ίδια περιοχή. Συνεπώς, η Κίνα φαίνεται να κινείται στα πρότυπα της Σοβιετικής Ένωσης την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου.¹⁶¹ Ο Andrew Erickson αναφέρει ότι «η Κίνα εμφανίζεται αποφασισμένη να ναυπηγήσει σύγχρονο ναυτικό. Αλλά παρότι υπάρχει πιθανότητα να συμβεί το αντίθετο, φαίνεται ότι η Κίνα δεν αναπτύσσει δυνατότητες προβολής ισχύος σε μεγάλες αποστάσεις. Αντίθετα, το Πεκίνο φαίνεται να κατασκευάζει ένα ναυτικό εξοπλισμένο να επιτύχει δυνατότητες ασύμμετρης θαλάσσιας άρνησης στην άμεση περιφέρεια της με σκοπό να

¹⁵⁹ Till, *Seapower*,154.

¹⁶⁰ Ronald O'Rourke. “China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress”, Congressional Research Service, 28 Φεβρουαρίου 2014,4. www.crs.gov (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014).

¹⁶¹ Παρατιθέμενο στο Till, *Seapower*,154.

προστατέψει τα αυξανόμενα θαλάσσια ενδιαφέροντα της και συγκεκριμένα να επιλύσει εκρηκτικό θέμα της Ταϊβάν».¹⁶² Η αλήθεια είναι ότι η σύγχρονη τεχνολογία έχει δώσει μεγάλες δυνατότητες στην παράκτια άμυνα. Η απόκτηση από την Κίνα συστοιχιών ξηράς βαλλιστικών αντί-επιφανείας (Land-based anti-ship ballistic missiles (ASBMs)), αεροσκαφών με πυραύλους αντί-επιφανείας (Air force aircraft armed with anti-ship cruise missiles (ASCMs) και σύγχρονων ραντάρ μεγάλης εμβέλειας για τον εντοπισμό και παρακολούθηση στόχων στη θάλασσα θα τους επιτρέψει τη δημιουργία ενός παράκτιου αμυντικού συστήματος που σίγουρα αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για όποιο ναυτικό προσπαθήσει να προβάλλει την ισχύ του πλησίον των κινεζικών ακτών.

Σίγουρα η παράκτια άμυνα μιας χώρας με σύγχρονα τεχνολογικά οπλικά συστήματα (και ακόμα περισσότερο όταν η χώρα αυτή κατέχει πυρηνικά) δίνει μεγαλύτερες δυνατότητες στην αμυνόμενη χώρα από την εποχή που ο Mahan φαινόταν τόσο αρνητικός. Η αμυντική στρατηγική κατά Corbett παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα. Η τακτική της θαλάσσιας άρνησης από κινεζικής πλευράς στις περιοχές σε άμεση εγγύτητα με τις ακτές της μπορεί να απαγορεύσει την πρόσβαση σε αντίπαλους στόλους και δη στους στόλους των ΗΠΑ. Προσεγγίζοντας την κατάσταση στην Νοτιοανατολική Ασία οι James Holmes και Toshi Yoshihara αναφέρουν ότι «Η πρόσβαση [σε περιοχή] ταυτίζεται με την ικανότητα να επιβληθεί την είσοδο στην περιοχή παρά την όποια πεισματώδη αντίσταση» και εκτιμούν ότι πλέον «Η εύκολη πρόσβαση στην Ασία δεν μπορεί να θεωρείται δεδομένη [...] καθώς η Κινεζική απειλή, που συγκρίνεται με αυτή που αποτελούσε η κουμουνιστική Ρωσία και η αυτοκρατορική Ιαπωνία, είναι η τελευταία που προκαλεί την αμερικανική κυριαρχία στις θάλασσες της Άπω Ανατολής».¹⁶³ Βέβαια, η επιλογή της τακτικής της θαλάσσιας άρνησης και της χρησιμοποίησης του στόλου ως «στόλου σε ύπαρξη» (Fleet in Being) περιορίζοντας τη χρήση του σε αντεπιθέσεις χαμηλού επιπέδου διατηρεί την αρνητική του διάσταση καθώς οι θαλάσσιες γραμμές επικοινωνιών αφήνονται στον έλεγχο του αντιπάλου. Παίρνοντας πάλι ως υπόθεση εργασίας την αντιπαράθεση Κίνας - ΗΠΑ του Robert Rubel που αναφέρθηκε ανωτέρω αν οι ΗΠΑ επιλέξουν σε περίπτωση αντιπαράθεσης να μην εμπλακούν σε σύγκρουση πλησίον των κινεζικών ακτών αλλά να διεξάγουν επιχειρήσεις *guerre de course* ενάντια στις θαλάσσιες γραμμές ενεργειακού εφοδιασμού της κινεζικής οικονομίας που διέρχονται από τον Ινδικό ωκεανό, η Κίνα δεν θα μπορούσε να αντιδράσει αποτελεσματικά αν δεν χρησιμοποιήσει τις όποιες ναυτικές της δυνάμεις. Βέβαια, σε αυτή την περίπτωση

¹⁶² Andrew S. Erickson. "Can China become a Maritime Power?", 70.

¹⁶³ Holmes and Yoshihara, "Mahan's Lingerin Ghost".

όπως αναφέρθηκε παραπάνω η πιθανότητα της διεξαγωγής αποφασιστικής μάχης θα ήταν μικρή και τα δύο ναυτικά θα εμπλέκονταν σε μια σειρά ναυτικών συγκρούσεων κατά το μήκος των θαλασσιών γραμμών επικοινωνιών.

8.2. Διπλωματικός Ρόλος

Ο διπλωματικός ρόλος των ναυτικών είναι αποδεκτός από το σύνολο των στοχαστών επί των θαλασσιών και ναυτικών θεμάτων. Ποιά είναι η τοποθέτηση των κλασικών θεωρητικών στο θέμα της ναυτικής διπλωματίας; Ο Geoffrey Till υποστηρίζει ότι «Εκτός από τη σύσταση ότι τα ναυτικά πρέπει να προετοιμάζονται αποτελεσματικά και ορατά για πόλεμο με την προσδοκία ότι οι άλλες χώρες θα προσαρμόσουν ανάλογα την αντίληψη τους, οι κλασικοί θαλάσσιοι στρατηγιστές έχουν λίγες συμβουλές να προσφέρουν στις ναυτικές δραστηριότητες σε καιρό ειρήνης».¹⁶⁴ Αυτό οφείλεται στην εστίαση της κλασικής θεωρίας στη λειτουργία των ναυτικών σε περίοδο πολέμου. Βέβαια, θα ήταν αδύνατο οι κλασικοί θεωρητικοί να μην αντιλαμβάνονται τη χρησιμότητα της ναυτικής ισχύος για την προώθηση της εθνικής πολιτικής. Έτσι από την πλευρά του ο Corbett αντιλαμβάνεται ότι η πρώτη λειτουργία των στόλων είναι «να υποστηρίξει ή να εμποδίζει τη διπλωματική προσπάθεια», ενώ στο έργο του Mahan είναι εμφανής η εκτίμηση του ότι η κατοχή θαλάσσιας ισχύος προσδίδει στην κατέχουσα χώρα γόητρο, ασφάλεια και επιρροή ενστερνιζόμενος την άποψη του Νέλσωνα ότι «έναν Βρετανικός στόλος είναι ο καλύτερος διαπραγματευτής στην Ευρώπη».¹⁶⁵ Αρκετοί θεωρητικοί έχουν ενασχοληθεί με τον διπλωματικό ρόλο¹⁶⁶ των ναυτικών αλλά ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η ανάλυση του James Cable για την πιο στρατιωτική μορφή αυτού του ρόλου, τη «Διπλωματία των Κανονιοφόρων». Ο James Cable στο ομόλογο βιβλίο του παρουσιάζει και αναλύει τις δυνατότητες και τους περιορισμούς που έχουν οι ναυτικοί στόλοι στην προώθηση των εθνικών πολιτικών με επιχειρήσεις «short of war». Ο ορισμός που δίνει στη διπλωματία των κανονιοφόρων ο οποίος είναι και ευρέως αποδεκτός είναι: «Η χρήση ή απειλή χρήσης περιορισμένης ναυτικής ισχύος, εκτός από πράξη πολέμου, με σκοπό να εξασφαλιστεί κάποιο πλεονέκτημα, ή να αποτραπεί κάποια απώλεια, είτε στο πλαίσιο μιας διεθνούς διαμάχης είτε εναντίον αλλοδαπών εντός της

¹⁶⁴ Till, *Seapower*, p.253.

¹⁶⁵ Στο ίδιο, 253

¹⁶⁶ Για παράδειγμα αναφέρονται τα βιβλία του Edward Luttwak “The Political Uses of Sea Power” και του Ken Booth “Navies and Foreign Policy”

επικράτειας ή της δικαιοδοσίας του κράτους τους».¹⁶⁷ Αναγνωρίζει τέσσερις μορφές διπλωματίας των κανονιοφόρων:¹⁶⁸

α) Οριστική Ισχύς (Definitive Force): Βασικός στόχος είναι η επιβολή της θέλησης του ισχυρού με τη χρήση περιορισμένης στρατιωτικής ισχύος προς επίτευξη ενός διπλωματικά περιορισμένου και προκαθορισμένου στόχου.

β) Σκόπιμη Ισχύς (Purposeful Force): Στόχος αυτής είναι η επιβολή της ακολούθησης μιας συγκεκριμένης πολιτικής στην άλλη πλευρά.

γ) Καταλυτική Ισχύς (Catalytic Force): Αυτή η μορφή δεν έχει συγκεκριμένη πολιτική στόχευση. Η περιορισμένη ναυτική ισχύς χρησιμοποιείται για επίδειξη στο ασθενέστερο των επιπτώσεων που θα έχει αν δεν έχει σε γενικά πλαίσια την επιθυμητή από τον ισχυρό συμπεριφορά και ουσιαστικά το θύμα έχει ένα εύρος πολιτικών επιλογών από το οποίο καλείται να επιλέξει ελεύθερα.

δ) Εκφραστική Ισχύς (Expressive Force): Οι ναυτικές μονάδες χρησιμοποιούνται για να εκφράσουν την πολιτική βούληση του ισχυρού χωρίς όμως να εμπλακούν σε στρατιωτικές επιχειρήσεις. Είναι συνήθως ασαφής και αβέβαιη ως προς το αποτέλεσμα της.

Ο Eric Grove σχολιάζοντας τη διαδικασία έκδοσης του πρώτου Βρετανικού Ναυτικού Δόγματος αναφέρει ότι η ταξινόμηση του Sir James Cable δεν ήταν ικανοποιητική για τους σκοπούς του δόγματος και ότι σε αντικατάσταση αυτών υιοθετήθηκαν οι όροι « Παρουσία», «Συμβολική χρήση», «Εξαναγκασμός» και «Προληπτική ναυτική διπλωματία».¹⁶⁹ Είτε με τη μια είτε με την άλλη ταξινόμηση φαίνεται ότι οι ναυτικές δυνάμεις μπορούν να διεξάγουν επιχειρήσεις ναυτικής διπλωματίας στις οποίες το εύρος χρήσης στρατιωτικής ισχύος μεταβάλλεται ανάλογα με το επιθυμητό τελικό αποτέλεσμα.

Η ικανότητα των ναυτικών να υποστηρίζουν πιο επιτυχημένα την εθνική πολιτική μέσω της εφαρμογής της διπλωματίας των κανονιοφόρων συνάδει με τη θέση που λαμβάνει ο Corbett ως προς τον πραγματικά εφαρμόσιμο περιορισμένο πόλεμο. Ο κατά Corbett περιορισμένος πόλεμος έχει ως βασική ιδιότητα την απομόνωση του στόχου και την υποχρέωση του αντιπάλου σε συμβιβασμό καθώς δεν μπορεί να κάνει αλλιώς. Τα

¹⁶⁷ James Cable. *Gunboat Diplomacy: 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, 2nd edition, (New York: St Martin's Press, 1981), 39.

¹⁶⁸ Στο ίδιο, 41-83. Από τη μελέτη των κατηγοριών φαίνεται ότι στις κατηγορίες αυτές μπορούν να ενταχθούν οι σύγχρονες έννοιες των επιχειρήσεων υποστήριξης της ειρήνης (Peace Support Operations) και Non Combat Evacuation Operations (NEO)

¹⁶⁹ Eric Grove. "The discovery of doctrine: British naval thinking at the close of the twentieth century" στο *The Development of British Naval Thinking: Essays in memory of Bryan McLaren Ranft*, edited by Geoffrey Till. (London : Routledge Taylor and Francis Group, 2006), 187. Στο αυθεντικό κείμενο η «προληπτική ναυτική διπλωματία» εμπεριέχει τους όρους «preventive – precautionary – pre-emptive»

χαρακτηριστικά της ναυτικής ισχύος επιτρέπουν την εκτέλεση στρατιωτικών επιχειρήσεων που μπορούν να γίνουν πιο αποδεκτές από το θύμα και να οδηγήσουν σε συμμόρφωση και όχι αντίδραση. Οι Cropsey και Milikh αναφέρουν ότι ο πειθαναγκασμός των ανταγωνιστών γίνεται καλύτερα με τη χρήση ναυτικής ισχύος, καθώς «η προσπάθεια του ίδιου αποτελέσματος με τη χρήση χερσαίων δυνάμεων είναι σπάνια εφαρμόσιμο ή επιθυμητό επειδή οδηγεί σε κατηγορίες για ιμπεριαλισμό, σε πιθανή αντιπαράθεση και τείνει να προκαλεί αντίσταση που κοστίζει ακριβά».¹⁷⁰ Είναι ίδιον των ναυτικών δυνάμεων να είναι πιο ήπιας ισχύος και συνεπώς να μπορούν επιτύχουν πιο εύκολα τη συναινετική συμμόρφωση του αντιπάλου κυρίως γιατί η πίεση είναι πιο εύκολα αποδεκτή πολιτικά καθώς οι ναυτικές επιχειρήσεις δεν προβλέπουν κατ' ανάγκη την κατάληψη εδάφους, που συνήθως συσπειρώνει την αντίπαλη κοινή γνώμη.

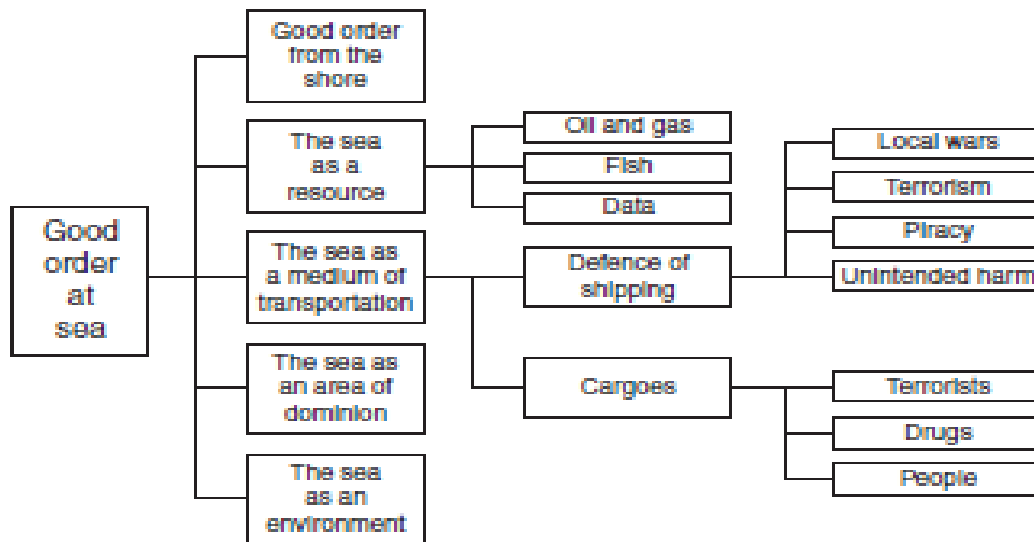
8.3. Αστυνομικός Ρόλος

Ο αστυνομικός ρόλος των ναυτικών αφορά στην αντιμετώπιση των απειλών χαμηλότερου επιπέδου από τον πόλεμο. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω οι απειλές αυτές εμπεριέχουν παράνομες δραστηριότητες που εκτείνονται από την τρομοκρατία μέχρι την παράνομη αλιεία. Αυτές οι παράνομες δραστηριότητες αποτελούν σημείο διάρρηξης του σύγχρονου παγκοσμιοποιημένου οικονομικού συστήματος, καθώς αποτελούν απειλή για την ασφάλεια των ζωτικών θαλασσιών οδών επικοινωνιών που αποτελούν την αρτηρία του συστήματος. Η προσπάθεια των ναυτικών να διασφαλίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον από τις παράνομες δραστηριότητες εμπεριέχει τη χρήση βίας, η οποία μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο του φάσματος των συγκρούσεων στη θάλασσα, καθώς οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο του αστυνομικού ρόλου των ναυτικών αποτελούν θέμα «ήπιας ασφάλεια» (soft security). Σύμφωνα με τη σύγχρονη άποψη περί θαλάσσιας ασφάλειας η αντιμετώπιση αυτών των απειλών είναι το κεντρικό διακύβευμα του σύγχρονου κόσμου και αποτελεί πρόκληση για τη διεθνή κοινότητα η επίλυση του. Ο David Sloggett αναφέρει ότι αρκετοί σχολιαστές των θαλασσιών θεμάτων υποστηρίζουν ότι: “Η θαλάσσια ασφάλεια δεν αφορά τους μείζονες πολέμους (major wars).”¹⁷¹ Σε αυτή την περίπτωση το παγκόσμιο θαλάσσιο σύστημα μεταφορών θεωρείται ως ένα παγκόσμιο κοινό και η προστασία του από κρατικούς και μη κρατικούς δρώντες που επιθυμούν τη διάρρηξη του αποτελεί ευθύνη όλων των χρηστών αυτού με τη διεθνή συνεργασία να αποτελεί

¹⁷⁰ Cropsey και Milikh, “Mahan’s Naval Strategy”.

¹⁷¹ Sloggett, *Anarchic Sea*, p.159

πανάκεια. Αν μελετήσουμε το παγκόσμιο σύστημα ως ενιαίο χρησιμοποιώντας τα στοιχεία περί θαλάσσιας ισχύος του Mahan είναι εύκολο να φτάσουμε στο συμπέρασμα ότι είναι πράγματι ένα θαλάσσιο σύστημα το οποίο στηρίζεται στην ελεύθερη χρήση των θαλασσίων δρόμων. Ο Geoffrey Till αναφέρεται στις αποστολές προστασίας του παγκοσμίου θαλάσσιου συστήματος ως αποστολές για τη διατήρηση της τάξης στη θάλασσα και τις διαιρεί ως εξής:



Εικόνα 8: Τα χαρακτηριστικά της Θάλασσας (πηγή: Till, *Seapower*, 310.)

Τα έργα που προβλέπει ο Till για τη διατήρηση της τάξης στη θάλασσα μπορούν να συμπεριληφθούν σε έναν ευρύ αντικειμενικό σκοπό. Στην επίτευξη θαλασσιού ελέγχου των ευαίσθητων περιοχών και στην απαραίτητη προστασία των θαλασσίων οδών. Η έννοια της επίτευξης του θαλασσιού ελέγχου σε ειρηνική περίοδο δεν πρέπει να συγχέεται με την έννοια σε πολεμική περίοδο. Σε ειρηνική περίοδο ο στόχος είναι η ελευθερία της ναυσιπλοΐας που ορίζεται ως η ανεμπόδιστη πρόσβαση των νόμιμων χρηστών της θάλασσας όπως προβλέπεται από το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, ενώ σε πολεμική περίοδο ο στόχος είναι η ελευθερία της ανάληψης ενεργειών από τις φίλιες δυνάμεις σύμφωνα με τους νόμους του πολέμου.¹⁷² Στη διαφοροποίηση της έννοιας της θαλασσιού ελέγχου έγκειται η ασυμβατότητα των θεωριών του Mahan και της προσπάθειας για επίτευξη θαλάσσιας κυριαρχίας με τη χρήση ισχυρών μονάδων επιφανείας και την επικράτηση σε αποφασιστική μάχη. Όταν αναφερόμαστε για επιχειρήσεις διατήρησης της τάξης δεν υπάρχει εχθρός ο οποίος προσπαθεί να επιβάλλει να υπερισχύσει στη θάλασσα οπότε απαιτείται η κατανίκηση του. Σε αυτή την περίπτωση ο εχθρός είναι σχετικά ανίσχυρος και εκμεταλλεύεται τα κενά στο θαλάσσιο έλεγχο μετακινούμενος διαρκώς αποφεύγοντας τη σύγκρουση. Η θεωρία του

¹⁷² Ivan T. Luke, "Naval Operations in Peacetime: Not Just "Warfare Lite"", *Naval War College Review*, Vol. 66, No. 2, Spring 2013. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14), 15.

Corbett που προβλέπει την επίτευξη θαλασσίου ελέγχου σε συγκεκριμένες περιοχές έχει μεγαλύτερη συνάφεια. Αναπτύσσοντας μια πιο κινητική και ευέλικτη διάταξη του στόλου παρουσιάζει μια ισορροπία μεταξύ κινητικών και μη κινητικών επιχειρήσεων, η οποία ταιριάζει περισσότερο στις σύγχρονες επιχειρησιακές απαιτήσεις.¹⁷³ Η θεωρία του Corbett όπως αναπτύσσεται για τις επιχειρήσεις εξάσκησης της κυριαρχίας (exercise the command) έχουν αρκετή συνάφεια στο σύγχρονο θαλάσσιο περιβάλλον, το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι κυριαρχούμενο από τους χρήστες του.

Ως επί το πλείστον, οι παράνομες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα σε παράκτιες περιοχές και σε γεωγραφικά πλεονεκτικές θέσεις όπως στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας εκμεταλλεζόμενες την αδυναμία πλήρους ελέγχου των περιοχών από τις αρμόδιες αρχές. Με δεδομένο ότι οι παράνομες πράξεις στο θαλάσσιο περιβάλλον λαμβάνουν χώρα εντός των ορίων δικαιοδοσίας των παρακτίων κρατών ο αστυνομικός ρόλος δύναται να καλυφθεί από τα πιο ευέλικτα, μικρά και λιγότερο ακριβά σκάφη του λιμενικού και της ακτοφυλακής. Σε περίπτωση που αυτά δεν μπορούν επιτελέσουν επιτυχώς το έργο τους τότε υποστηρίζονται από τον πολεμικό στόλο, όπως συνέβη στην περίπτωση της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής. Η μεθόδευση αυτή συνάδει με τη θεωρία του Corbett περί διάταξης του στόλου με τα σκάφη του λιμενικού και της ακτοφυλακής να αποτελούν το στολίσκο (flotilla) και το πολεμικό ναυτικό να αποτελεί τον κυρίως στόλο (battlefleet).¹⁷⁴ Η διωπηρεσιακή προσέγγιση αποτελεί κεντρική προϋπόθεση για την επιτυχή καταπολέμηση των παράνομων πράξεων στη θάλασσα. Σύμφωνα με τον Robert Rubel, η νέα αμερικανική θαλάσσια στρατηγική «συνηγورεί για τη συνεργασία ναυτικών και ακτοφυλακής για την εξασφάλιση της θαλάσσιας ασφάλειας, τη νέα εκδήλωση του θαλάσσιου ελέγχου».¹⁷⁵ Αλλά ακόμα και με το πρωτοφανές επίπεδο θαλασσίου ελέγχου που απολαμβάνει το Αμερικανικό Ναυτικό μεταψυχροπολεμικά η απεραντοσύνη των θαλασσών του απαγορεύει να λειτουργεί ως ο αστυνόμος των θαλασσών. Ο James Holmes υποστηρίζει «Αυτό δεν είναι ένα καινούργιο σκεπτικό, είναι κλασική θαλάσσια στρατηγική. Ο Corbett χαμογελά.»¹⁷⁶

Το κοινό χαρακτηριστικό των απειλών για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι ότι βρίσκουν την ευκαιρία να ανθήσουν σε περιοχές με περιορισμένη αστυνόμευση. Αυτές οι περιοχές χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη κρατών που δεν έχουν τη δυνατότητα να εξασφαλίσουν την

¹⁷³ Sloggett, *Anarchic Sea*, 166

¹⁷⁴ Βλέπε ανωτέρω παράγραφο 6.1.3.

¹⁷⁵ Rubel, Robert C., “The New Maritime Strategy: The Rest of the Story”, *Naval War College Review*, Vol. 61, No. 2, Spring 2012. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14), 74.

¹⁷⁶ James R. Holmes. “ US Coast Guard Meets Corbett”, *The Diplomat*, 28 Μαρτίου 2013. <http://thediplomat.com/2013/03/u-s-coast-guard-meets-julian-corbett/> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

ασφαλή διέλευση των εμπορικών πλοίων από τα νερά τους. Συνήθως δεν κατέχουν ή δεν μπορούν να λειτουργήσουν σωστά τα θεσμικά όργανα για να προστατέψουν τα κατά θάλασσα συμφέροντα τους, γεγονός που συνήθως συνοδεύεται από την οικονομική και πολιτική αδυναμία να αλλάξουν την κατάσταση. Η εν γένει αδυναμία τους δεν επηρεάζει μόνο την οικονομία και τους πληθυσμούς τους, αλλά και την ασφάλεια του θαλάσσιου κοινού και της συνέχειας του παγκόσμιου εμπορίου. Συνεπώς η καταπολέμηση των παράνομων δραστηριοτήτων λαμβάνει έναν παγκόσμιο χαρακτήρα που απαιτεί τη συνεργασία μεταξύ όλων των χρηστών του συστήματος. Αυτή είναι και η λογική πίσω από τη πρόταση του Αμερικανού Ναυάρχου Mullen και τη σκέψη του παγκόσμιου “1,000-ship Navy” ως δημιουργού της πρωτοβουλίας για την παγκόσμια θαλάσσια συνεργασία (Global Maritime Partnership initiative). Αναφορικά με την περίπτωση της πειρατείας στη Σομαλία, ο Ευθύμιος Μητρόπουλος ως Γενικός Γραμματέας του IMO υποστηρίζει ότι «θα ήθελε να δει τις κυβερνήσεις να δεσμεύουν σημαντικό αριθμό πολεμικών πλοίων, αεροσκαφών και συστημάτων επιτήρησης στην περιοχή (Σομαλία) και να συντονίζονται κάτω από την ασπίδα των Ηνωμένων Εθνών» προτείνοντας τη δημιουργία μιας θαλάσσιας δύναμης υπό τις εντολές του ΟΗΕ παρόμοια με αυτή που αναπτύσσεται σε περιπτώσεις κρίσης στην ξηρά.¹⁷⁷

Η προστασία των θαλασσιών οδών με τη χρήση μιας σταθερής διεθνούς ναυτικής δύναμης έχει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά της. Η εμπειρία της Σομαλίας δείχνει ότι μια διεθνή δύναμη που επιχειρεί σε μια περιοχή μπορεί να φέρει αποτελέσματα. Το σίγουρο είναι ότι ο θαλάσσιος έλεγχος και η θαλάσσια ασφάλεια απαιτεί τη διαρκή παρουσία ναυτικών δυνάμεων, καθώς οι τεχνολογικές εξελίξεις με τη χρήση συσκευών επιτήρησης όπως το AIS (Automatic Identification System) και το LRIT (Long Range Identification and Tracking) αποτελούν υποβοηθητικά εργαλεία για την επίτευξη της επίγνωσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος (Maritime Domain Awareness). Η ανάληψη από τα ναυτικά και τους συνεργαζόμενους φορείς επιχειρήσεων ασφάλειας των θαλασσών (Maritime Security Operations) είναι κρίσιμη για την προστασία των θαλασσιών οδών και του θαλασσιού εμπορίου. Σε αυτό το σημείο ο Corbett προειδοποιεί ότι «με οποιονδήποτε νοητό τρόπο δεν είναι δυνατόν να προστατέψεις απόλυτα το εμπόριο σου [...] Το να αποβλέπεις σε μια ικανή ναυτική δύναμη ή στρατηγικό διασκορπισμό για την επίτευξη της προστασίας του εμπορίου σου οδηγεί σε οικονομική καταστροφή»,¹⁷⁸ προσθέτοντας ότι η λύση είναι η επίτευξη της

¹⁷⁷ Παρατιθέμενο στο Vijay Sakhuja. “Security Threats and Challenges to Maritime Supply Chains”.

¹⁷⁸ Corbett, *Some Principles*, 284.

μέσης γραμμής μεταξύ της διατήρησης της οικονομικής ζωής της χώρας και της απαγόρευσης στον εχθρό της δυνατότητας να ελέγξει τις εμπορικές ροές.¹⁷⁹

Θεωρώντας και πάλι το παγκόσμιο θαλάσσιο σύστημα ως κοινό είναι σημαντικό να γίνει αντιληπτό ότι δεν είναι δυνατόν να προστατευτούν οι θαλάσσιες οδοί σε όλο το μήκος τους, αφού όπως αναφέρει και ο Corbett αυτό είναι αδύνατο. Η αλήθεια είναι ότι οι παράνομες πράξεις στη θάλασσα υπήρχαν και θα υπάρχουν, συνεπώς ο στόχος είναι να περιοριστούν όχι να εξαλειφθούν. Η προσπάθεια για εξάλειψη μπορεί να προκαλέσει μεγαλύτερα προβλήματα από ότι θα επιλύσει. Το θέμα είναι να βρεθεί η χρυσή τομή που θα επιτρέψει τη σωστή λειτουργία του συστήματος. Και η χρυσή τομή βρίσκεται στη σωστή εκτίμηση της απειλής. Για παράδειγμα πόσο απειλεί τη σύγχρονη κοινωνία η θαλάσσια τρομοκρατία και πόσο η λαθρομετανάστευση. Αν θεωρήσουμε ότι η πρώτη απειλή δύναται να έχει κρίσιμο αντίκτυπο στη διεθνή ισορροπία (όπως για παράδειγμα με τη μεταφορά όπλου μαζικής καταστροφής μέσα σε κοντέινερ και την ενεργοποίηση του σε μεγάλο λιμάνι της υψηλίου), τότε η βασική προσπάθεια πρέπει να κινηθεί προς την αντιμετώπιση αυτής της απειλής. Αυτό σημαίνει βέβαια την αντίστοιχη τοποθέτηση πόρων αλλά και τη συνεργασία με άλλους φορείς, εκτός των εμπλεκόμενων στις θαλάσσιες υποθέσεις, σε όλα τα επίπεδα επιβολής του νόμου και πρόληψης των παράνομων πράξεων. Αλλά και πάλι υπάρχει η πιθανότητα εκμετάλλευσης της όποιας πολιτικής απόφασης για την καταπολέμηση μιας συγκεκριμένης απειλής. Ο Martin Murphy υποστηρίζει ότι το φαινόμενο της εξάρσης της πειρατείας αποτελεί ένδειξη αναστάτωσης του διεθνούς συστήματος και ότι πρέπει να αναγνωριστεί και να αντιμετωπιστεί στο επίπεδο που αναλογεί με βάση τη γεωστρατηγική σημασία του προσθέτοντας αφοπλιστικά ότι δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι « η πειρατεία και η αντι-πειρατεία πάντοτε προσέδιδαν στα κράτη ένα άνοιγμα για να αλλάζουν τη διεθνή τάξη προς όφελος τους».¹⁸⁰

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. Συμπεράσματα

Το τελικό ερώτημα είναι αν οι θεωρίες των κλασικών θεωρητικών έχουν συνάφεια με το σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας. Η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας τα τελευταία χρόνια έχει διευρυνθεί και περιλαμβάνει απειλές εντελώς διαφορετικές από αυτές που υπήρχαν στο θαλάσσιο περιβάλλον και στο οποίο ανέπτυξαν τις θεωρίες του ο Mahan και ο Corbett. Εκεί που οι θεωρίες απομακρύνονται από τη σημερινή πραγματικότητα είναι το

¹⁷⁹ Στο ίδιο 284

¹⁸⁰ Murphy, “The Evolving Role of Seapower”.

σημείο στο οποίο η γραμμή μεταξύ πολέμου και ειρήνης αρχίζει να ξεθωριάζει. Η απομάκρυνση έγκειται στο γεγονός ότι οι θεωρίες τους αναπτύχθηκαν σε ένα περιβάλλον έντονου διακρατικού ανταγωνισμού και σχηματοποιήθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε να προσφέρουν συστάσεις πολιτικής προς τους σχεδιαστές της ναυτικής στρατηγικής της εποχής τους.

Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, σίγουρα η γεωπολιτική και γεωστρατηγική σκέψη του Mahan που αφορά στην αντίληψη ότι η θαλάσσια ισχύς είναι το μέσο με το οποίο εξωτερικεύεται η εσωτερική παραγωγική και οικονομική δυναμική ενός κράτους συνεχίζει να έχει συνάφεια λόγω της κεντρικής θέσης που έχουν οι θαλάσσιες επικοινωνίες και το θαλάσσιο εμπόριο στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο σύστημα. Τα στοιχεία που επηρεάζουν τη θαλάσσια ισχύ κατά τον Mahan ήτοι γεωγραφική θέση, η γεωμορφία του εδάφους, η έκταση της επικράτειας, ο πληθυσμός, ο εθνικός χαρακτήρας και ο χαρακτήρας διακυβέρνησης μπορούν με ευχέρεια να χρησιμοποιηθούν για την ανάλυση της δυνητικής θαλάσσιας ισχύος ενός κράτους. Όπως αναδείχθηκε παραπάνω η συνάφεια της γεωστρατηγικής σκέψης του Mahan με τη σύγχρονη εποχή έχει σαν αποτέλεσμα τη λεπτομερή μελέτη του από κινέζους θεωρητικούς. Παρά την αλλαγή των εποχών και τις όποιες τεχνολογικές εξελίξεις και τακτικές αναπροσαρμογές στον κατά θάλασσα πόλεμο η λειτουργία της θαλάσσιας ισχύος παραμένει ουσιαστικά η ίδια. Ο Colin Gray φτάνει στο συμπέρασμα ότι «Η γραμματική της στρατηγικής για τη σύγχρονη θαλάσσια ισχύ, με όλο τον έξαλλο ρυθμό τεχνολογικής και τακτικής αλλαγής, συνεχίζει να είναι συμβατή με την ιδέα της επιρροής της, η οποία χρειάζεται ισχνές τροποποιήσεις ανά εποχή»,¹⁸¹ ενώ οι Holmes και Yoshihara υποστηρίζουν ότι «η λογική του Mahan κυβερνά τις γεωπολιτικές και στρατηγικές πτυχές της θαλάσσιας ισχύος και η γραμματική του παρέχει τους κανόνες της ναυτικής προετοιμασίας και σύγκρουσης».¹⁸² Οι αρχές της θαλάσσιας ισχύος παραμένουν ανεπηρέαστες μέσα στο χρόνο και ο Mahan αναλύοντας αυτές ακριβώς τις αρχές παραμένει συναφής μέχρι και σήμερα.

Μετακινούμενοι στο πιο επιχειρησιακό σκέλος των θεωριών φαίνεται ότι αυτές διαθέτουν κάποια στοιχεία που είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε κάποια αποτελέσματα σε σχέση με το σύγχρονο περιβάλλον. Ο Frank Hoffman αναφέρει ότι σήμερα ναυτικοί στρατηγιστές δέχονται την πολυπλοκότητα και την αβεβαιότητα αλλά και το διευρυμένο πλαίσιο των αποστολών των ναυτικών μονάδων, ενώ αλλάζουν σε αυτό που ο Geoffrey Till

¹⁸¹ Colin Gray, *Modern Strategy*, 227.

¹⁸² Παρατιθέμενο στο Holmes and Yoshihara, “Mahan’s Lingerin Ghost”.

αναφέρει ως μετά Mahan εποχή.¹⁸³ Η μετά Mahan εποχή χαρακτηρίζεται από τον συνεργατικό χαρακτήρα των διεθνών σχέσεων που χαρακτηρίζει το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα που έχει εγκατασταθεί μετά το τέλος του Ψυχρού πολέμου. Σύμφωνα με τον Robert Rubel οι ΗΠΑ που έχουν επωφεληθεί από την εδραίωση του σύγχρονου παγκοσμιοποιημένου συστήματος και ότι αναμφίβολα θα προσπαθήσουν να διατηρήσουν το διεθνές πολιτικό και οικονομικό status quo. Για να το επιτύχουν αυτό θα πρέπει να προσπαθήσουν να πείσουν τις αναπτυσσόμενες δυνάμεις ότι τα συμφέροντα τους εξυπηρετούνται από το υφιστάμενο σύστημα. Έτσι υποστηρίζει ότι η απάντηση είναι να αναληφθούν εντατικά και κατά το δυνατόν πιο εκτεταμένα ενέργειες «όχι μόνο για τη μεγέθυνση και διαιώνιση της παγκόσμιας θαλάσσιας συνεργασίας που στοχεύει στην προστασία της θάλασσας από τρομοκράτες και εγκληματίες, αλλά και για τη μορφοποίηση μιας πολιτικής συναίνεσης βασισμένη σε συστηματική συνεργασία». ¹⁸⁴ Η αμερικανική στρατηγική για τη θάλασσα ισχύ τον 21^ο αιώνα αναφέρει «Οι θαλάσσιες (maritime) δυνάμεις θα χρησιμοποιηθούν για να κτίσουν την εμπιστοσύνη και την ελπίδα μεταξύ των εθνών μέσω των συλλογικών προσπαθειών για την ασφάλεια που θα εστιαστούν στις κοινές απειλές και τα κοινά συμφέροντα σε ένα πολυπολικό κόσμο[...] Η θαλάσσια ισχύς θα είναι η ενοποιητική δύναμη για τη δημιουργία ενός καλύτερου μέλλοντος». ¹⁸⁵ Ο Kaplan αναφέρει ότι από ανάγκη το Αμερικανικό Ναυτικό στρέφεται από τον Mahan στον Corbett όπως υποδεικνύει η άποψη του Ναυάρχου Michael Mullen USN για το «διεθνές» Ναυτικό των 1000 πλοίων (1000-ships Navy), που θα αποτελείται από ναυτικές μονάδες των φιλελεύθερων (freedom loving) κρατών, η οποία ουσιαστικά μιλά για μια διευρημένη ναυτική συμμαχία για την προστασία των θαλασσών. ¹⁸⁶ Η αντιμετώπιση των κοινών απειλών όπως η τρομοκρατία, η πειρατεία, το οργανωμένο έγκλημα και η καταστροφή του περιβάλλοντος δημιουργούν ένα περίπλοκο περιβάλλον στο οποίο η διεθνής συνεργασία καθίσταται κρίσιμη. Από τη στιγμή που η έννοια της διατήρησης της τάξης αφορά στη συνεργασία για την προστασία των παγκοσμίων οδών και την καταπολέμηση των απειλών όπου αυτές εμφανίζονται, η σκέψη του Corbett περί θαλάσσιου ελέγχου διατηρεί τη συνάφεια της. Απαιτείται η αποκατάσταση θαλασσίου ελέγχου στα

¹⁸³ Frank Hoffman, "From Preponderance to Partnership: American Maritime Power in the 21st Century", *Center for the New American Security*, Νοέμβριος 2008. <http://www.cnas.org/publications/reports/> (επισκεπτόμενο 13 Ιουλ 14), 26.

¹⁸⁴ Robert C. Rubel, "National Policy and the Post-Systemic Navy", *Naval War College Review*, Vol. 66. No. 4 Autumn 2013, 20. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

¹⁸⁵ Geoffrey Till. "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: A View from Outside", *Naval War College Review*. Vol.61, No.2, Spring 2008. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14), 31.

¹⁸⁶ Kaplan, "America's Elegant Decline".

πρότυπα του ελαστικού και ευέλικτου συστήματος που προτείνει ο Corbett με τη χρήση μικρότερων πιο ευέλικτων και φθηνών σκαφών επί τη βάση των αρχών του στρατηγικού ελιγμού. Το κεντρικό διακύβευμα είναι η διατήρηση της μαχητικής ικανότητας των στόλων (Battlegroup –cruisers) με την παράλληλη ενίσχυση ενός στολίσκου μικρότερων σκαφών (flotilla) που θα αναλάβει τον αστυνομικό ρόλο. Ο Robert Rubel υποστηρίζει ότι η νέα αμερικανική στρατηγική είναι «σε μια έννοια Κορμπετιανή τουλάχιστον στο πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλειας και της επίγνωσης του θαλασσίου περιβάλλοντος που πρέπει να εξασκείται κάθε μέρα.¹⁸⁷ Στο ίδιο πλαίσιο αναφερόμενος στην ανάγκη για αλλαγή στην πολιτική και τη θαλάσσια στρατηγική της Μ. Βρετανίας, ο Colin Gray, υποστηρίζει ότι: «Επειδή το μέλλον δεν είναι προβλέψιμο λεπτομερώς, πρέπει να επενδύσουμε σε αυτό το είδος στρατιωτικής ισχύος που θα καλύπτει το περισσότερο από το φάσμα των μελλοντικών απειλών για τα ζωτικά μας συμφέροντα όπως μπορούμε να παρέχουμε συνετά. Και το βασικό πλαίσιο για τη Βρετανική στρατηγική σκέψη πρέπει να είναι θαλάσσιο, στην Κορμπετιανή έννοια της.»¹⁸⁸

Οι δύο θεωρίες βρίσκουν τη μεγαλύτερη συνάφεια τους στο όχι απίθανο μελλοντικά περιβάλλον διακρατικής σύγκρουσης. Σε αυτή την περίπτωση η προσπάθεια διάρρηξης του παγκοσμίου συστήματος θαλασσίου εμπορίου είναι δεδομένη από την πλευρά που επιθυμεί να αμφισβητήσει το διεθνές status quo. Σε αυτό το σημείο έχει συνάφεια η στρατηγική σκέψη του Mahan, καθώς είναι σημαντική η διατήρηση της ασφάλειας των θαλασσών από τους χρήστες του συστήματος. Η εμπειρία έχει δείξει ότι η προσπάθεια για επίτευξη αποφασιστικής επιχείρησης τύπου Ιράκ έχει νόημα σε περίπτωση που ο αντίπαλος έχει περιορισμένες στρατιωτικές δυνατότητες. Μάλιστα η εκτέλεση εκστρατευτικών επιχειρήσεων υπό την κάλυψη της μαχητικής ισχύος των στόλων (Power Projection) δύναται να δώσει στις πολιτικές ηγεσίες τον πόλεμο με τις λιγότερες δυνατές απώλειες. Οι θεωρίες του Mahan φαίνεται να χάνουν τη συνάφεια τους στην περίπτωση της σύγκρουσης μεταξύ δύο πυρηνικών δυνάμεων, καθώς η έννοια της αποφασιστικής μάχης χάνει το νόημα της λόγω της καταστροφικής δύναμης των τακτικών πυρηνικών. Όπως προτείνει ο Robert Rubel είναι μάλλον απαραίτητος ο επαναπροσδιορισμός του τρόπου επίτευξης της κυριαρχίας στη θάλασσα σε συγκεκριμένη περιοχή και συγκεκριμένο χρόνο. Στο πλαίσιο της σύγκρουσης μεταξύ πυρηνικών δυνάμεων ο ευέλικτος και δυναμικός σχεδιασμός του Corbett δίνει τη

¹⁸⁷ Robert C. Rubel. “The New Maritime Strategy: The Rest of the Story”, Naval War College Review, Vol. 61, No. 2, Spring 2012, <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14),74.

¹⁸⁸ Colin S. Gray. “Maritime Strategy and British National Security”, (paper presented at The RUSI Future Maritime Operations Conference, Λονδίνο, 3-4 Ιουν, 2009.),9.

δυνατότητα μη κλιμάκωσης της σύγκρουσης και την επίλυση των όποιων τακτικών αντιπαραθέσεων, με τη χρήση χαμηλού προφίλ ναυτικών δυνάμεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. Επίλογος

Οι κλασικές θεωρίες των Mahan και Corbett παρουσιάζουν και αποκωδικοποιούν τη διαχρονική αξία της θαλάσσιας ισχύος, τη διαφορετικότητα των ναυτικών επιχειρήσεων και τη σταθερή αξία των ναυτικών ως εργαλείου για την προώθηση των εθνικών συμφερόντων. Αυτές οι αξίες παραμένουν ανεπηρέαστες από τον χρόνο και την εξέλιξη της τεχνολογίας. Η βασική διαφοροποίηση μεταξύ του σύγχρονου περιβάλλοντος και του περιβάλλοντος στο οποίο έγραψαν οι δύο θεωρητικοί είναι η έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας. Στο σύγχρονο περιβάλλον θαλάσσιας ασφάλειας ο εχθρός είναι κοινός, δυσδιάκριτος και συνήθως αποτελεί μη-κρατική οντότητα. Οι παράνομες πράξεις αποτελούν δεδομένο συνεπώς το διακύβευμα είναι να προσαρμοστεί ο ρόλος των ναυτικών ώστε να επιτευχθεί ο κατά το δυνατόν περιορισμός τους. Η άμορφη και διαρκώς εναλλασσόμενη φύση των απειλών αναδεικνύει την κορμπετιανή φύση του συστήματος, η οποία απαιτεί την εφαρμογή στρατηγικής ελιγμού και προσαρμοστικότητας. Η ανάγκη της εκπόνησης και υλοποίησης μιας ευέλικτης και προσαρμόσιμης ναυτικής στρατηγικής εμφανίζει την εφαρμοσιμότητα της θεωρίας του Corbett.

Από τη άλλη πλευρά η θεωρία του Mahan που παρουσιάζει την επιρροή της θαλάσσιας ισχύος στον διεθνή καταμερισμό ισχύος συνεχίζει να βρίσκει εφαρμοσιμότητα σε περιόδους εχθροπραξιών και ειδικά στην σύγχρονη εποχή που η προερχόμενη από τη θάλασσα δύναμη πυρός (power projection) προσδίδει πολλαπλές δυνατότητες στον κατέχων τον έλεγχο των θαλασσών. Λαμβανομένου υπόψη ότι δεν μπορεί κανείς να υποστηρίξει βάσιμα ότι η εποχή των πολέμων μεταξύ των Μεγάλων Δυνάμεων έχει περάσει, οι θεωρίες περί ναυτικής ισχύος του Mahan αποτελούν εργαλεία της στρατηγικής των Μεγάλων ναυτικών δυνάμεων.

Στο σύγχρονο θαλάσσιο περιβάλλον το βασικό διακύβευμα είναι η εύρεση της χρυσής τομής μεταξύ της διατήρησης της μαχητικής ικανότητας των στόλων με την ταυτόχρονη εξασφάλιση της ασφάλειας των θαλασσιών οδών μέσω πιο ευέλικτων και φθηνών ναυτικών μονάδων, τεχνολογικών μέσων και εργαλείων. Οι σύγχρονοι στρατηγιστές οφείλουν στο πλαίσιο της εκπόνησης μιας συνεκτικής και ολοκληρωμένης ναυτικής στρατηγικής να λάβουν υπόψη τις κλασικές θεωρίες και προσαρμόζοντας αυτές στο σύγχρονο, τεχνολογικά εξελιγμένο, θαλάσσιο περιβάλλον να χρησιμοποιήσουν ωφέλημα τις διαχρονικές διδαχές τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΑ ΒΙΒΛΙΑ

Ηλιόπουλος, Ηλίας. *Ιστορία, Γεωγραφία και Στρατηγική της Ναυτικής Ισχύος*. Αθήνα: Λιβάνης, 2010.

Κίσσινγκερ, Χένρι. *Διπλωματία*, μετάφραση Γιούρι Κοβαλένκο. Αθήνα: Λιβάνης, 1995.

Κολιόπουλος, Κωνσταντίνος. *Η Στρατηγική Σκέψη από την Αρχαιότητα έως Σήμερα*. Αθήνα: Ποιότητα, 2008.

Λουκάς, Ιωάννης. *Η Γεωπολιτική*. Αθήνα: Τροχαλία, 2000.

Brzezinski, Zbigniew. *Η Μεγάλη Σκακιέρα. Η Αμερικανική Υπεροχή και οι γεωστρατηγικές της επιταγές*, μετάφραση Ελένη Αστερίου, Αθήνα: Λιβάνης, 1998.

Mearsheimer, John J. *Η Τραγωδία της Πολιτικής των Μεγάλων Δυνάμεων*, μετάφραση Κωνσταντίνος Κολιόπουλος. Αθήνα: Ποιότητα, 2006.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ ΒΙΒΛΙΑ

Armstrong, Benjamin, ed. *21st Century Mahan: Sound Military Conclusions for the Modern Era*. Annapolis, Naval Institute Press, 2013.

Baer, George W. *One Hundred Years of Sea Power: The U.S. Navy 1890-1990*. Stanford: Stanford University Press, 1993.

Baer, George, “Alfred Thayer Mahan and the Utility of US Naval Forces Today” στο *The Changing Face of Maritime Power* edited by Andrew Dorman, Mike Lawrence Smith and Matthew R.H. Utley, 14-18. London: Macmillan Press Ltd, 1999.

Baylis, John., James J. Wirtz and Colin S. Gray, ed. *Strategy in the Contemporary World*. Oxford: Oxford University Press, 2013.

Cable, James, *Gunboat Diplomacy: 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, 2nd edition, New York: St Martin’s Press, 1981.

Collins, Alan, ed., *Contemporary Security Studies*. Oxford: Oxford University Press, 2007

Collins, Gabriel, “An Oil Armada? The Commercial and Strategic Significance of China’s Growing Tanker Fleet” στο *Asia looks Seaward: Power and Maritime Strategy*, edited by Toshi Yoshihara and James R. Holmes, 111-124. London: Praeger Security International, 2008.

Corbett, Julian S. *Principles of Maritime Strategy*. New York: Dover Publications, 2004.

Crowl, Philip. “Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian” στο *Makers of Modern Strategy*, edited by Peter Paret, 444-477, Oxford: Oxford University Press, 1986.

Grove, Eric, “The discovery of doctrine: British naval thinking at the close of the twentieth century” στο *The Development of British Naval Thinking: Essays in memory of Bryan McLaren Ranft*, edited by Geoffrey Till, 182-191. London: Routledge Taylor and Francis Group, 2006.

Erickson, Andrew S., “Can China become a Maritime Power?” στο *Asia looks Seaward : Power and Maritime Strategy*, edited by Toshi Yoshihara and James R. Holmes ,70-110. London: Praeger Security International, 2008.

- Friedman, Lawrence, *Strategy: A History*. Oxford: Oxford University Press, 2013.
- Gat, Azar. *A History of Military Thought: From Enlightenment to the Cold War*. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Gray, Colin S. *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*. New York: The Free Press, 1992.
- Harding, Richard. *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*. London: University of Westminster, 1999.
- Herbert-Burns, Rupert, Sam Bateman and Peter Lehr, ed., *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*. Boca Raton, CRC Press, Taylor and Francis Group, 2009.
- Kennedy, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*. London: Unwin Hyman, 1988.
- Kun Lee, Choon, "Seapower and security at the close of the twentieth century" στο *Oceans Governance and Maritime Strategy*, edited by David Wilson and Dick Sherwood, 33-47. St Leonards: Allen and Unwin, 2000.
- Mahan, Alfred Thayer. "Naval Strategy Compared and Contrasted with Principles and Practice of Military Operations on Land" στο *The Art of War in World History*, edited by Gérard Chaliand, 787-807. Berkeley: University of California Press, 1994.
- Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Gretna: Pelican, 2003.
- Mahan, Alfred Thayer. *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations Naval and Political*. Boston: Little, Brown and Company, 1902.
- Reynolds, Clark G., *Command of the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*. London: Robert Hale Ltd, 1976.
- Richmond, Sir Herbert, *Statesmen and Sea Power*. Oxford: Oxford University Press, 1946), vii.
- Rose, Lisle A. *Power at Sea: The Age of Navalism 1890-1918*. Columbia: University of Missouri Press, 2007.
- Sherwood, Dick, "Oceans Governance and its impact on Maritime Strategy" στο *Oceans Governance and Maritime Strategy*, edited by David Wilson and Dick Sherwood, 22-32. St Leonards: Allen and Unwin, 2000.
- Sloggett, Dave, *Anarchic Sea: Maritime Security in the Twenty-First Century*. London: C. Hurst & Co. (Publishers) Ltd, 2013.
- Speller, Ian, "Naval Strategy" στο *Understanding Modern Warfare*, David Jordan James D. Kiras, David J. Lonsdale, Ian Speller, Christopher Tuck and C. Dale Walton, 122-174. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- Stølsvik, Gunnar, "Flags of convenience as a complicating factor in combating crime at sea" στο *Maritime Security in Southeast Asia*, edited by Kwa Chong Guan and John K. Skogan, 162-174. London: Routledge Taylor and Francis Group, 2007
- Stopford, Martin, *Maritime Economics*, 3rd edition. London: Routledge Taylor and Francis Group, 2009.
- Till, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. London: Routledge, 2004.

Vego, Milan, *Operational Warfare at Sea: Theory and Practice*. London: Routledge Taylor and Francis Group, 2009.

Westcott Allan.ed. *Mahan on Naval Warfare: Selections from the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*. Boston: Little Brown and Company, 1918.

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΕΣ

Baer, George W., “Notes toward a new Maritime Strategy”, *Naval War College Review*, Vol. 60, No. 2, Spring 2007, 17-26. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

Cole, Bernard D. “Reflections on China’s Maritime Strategy: Island Chains and the Classics”, *Naval War College, EMC Chair Conference Paper*.
<https://www.usnwc.edu/Academics/Faculty/Derek-Reveron/Workshops/Maritime-Security,-Seapower,---Trade/Maritime-Working-Papers/cole-island-chains.aspx> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14).

Cropsey, Seth and Arthur Milikh. “Mahan’s Naval Strategy: China Learned it. Will America Forget it?”, *World Affairs Journal*, Μάρτιος/Απρίλιος 2012.
<http://www.worldaffairsjournal.org/article/mahan%E2%80%99s-naval-strategy-china-learned-it-will-america-forget-it> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

Chalk, Peter. “The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy and Challenges for the United States”, *Rand Corporation*, 2008.
http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf (επισκεπτόμενο 1 Ιουλ 14)

Ehrhart, Hans-Georg. “Maritime security and piracy as challenges for the EU and Asia: Lessons from EU experiences”, *Centre for European Peace and Security Studies (ZEUS) Working Paper No3*. Institute for Peace Research and Security Studies at the University of Hamburg, Απρίλιος 2013. http://ifsh.de/file-ZEUS/pdf/ZEUS_Working_Paper_3.pdf (επισκεπτόμενο 13 Ιουλ 14)

Gray, Colin S. “Maritime Strategy and British National Security”, paper presented at The RUSI Future Maritime Operations Conference, Λονδίνο, 3-4 Ιουν, 2009.

Hoffman, Frank, “From Preponderance to Partnership: American Maritime Power in the 21st Century”, *Center for the New American Security*, Νοέμβριος 2008.
<http://www.cnas.org/publications/reports/> (επισκεπτόμενο 13 Ιουλ 14)

Holmes, James R. and Toshi Yoshihara. “Mahan’s Lingering Ghost”, *Proceedings Magazine, December 2009 Vol.135/12*.
<http://www.usni.org/magazines/proceedings/2009-12/mahans-lingering-ghost> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

Holmes, James R. and Toshi Yoshihara. “China’s Navy: A Turn to Corbett?”, *Proceedings Magazine, December 2010 Vol.136/12*.
<http://www.usni.org/magazines/proceedings/2010-12/chinas-navy-turn-corbett> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

Holmes, James R., “ US Coast Guard Meets Corbett”, *The Diplomat*, 28 Μαρτίου 2013.<http://thediplomat.com/2013/03/u-s-coast-guard-meets-julian-corbett/> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

Kaplan, Robert D., “America’s Elegant Decline”, *The Atlantic*, 1^η Νοεμβρίου 2014. <http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2007/11/america-s-elegant-decline/306344/> (επισκεπτόμενο 16 Ιουλ 14).

Luke, Ivan T., “Naval Operations in Peacetime: Not Just “Warfare Lite””, *Naval War College Review*, Vol. 66, No. 2, Spring 2013, 11-26. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

Møller, Bjørn. “Piracy , Maritime Terrorism and Naval Strategy” *Danish Institute For International Studies(DIIS) Report 2009:2*. Copenhagen:2009. <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?id=96541&lng=en> (επισκεπτόμενο 1 Ιουλ 14)

Murphy, Martin. “The evolving role of Seapower in Peacetime: Bad Times follow Good”, *Naval War College, EMC Chair Conference Paper*. <https://www.usnwc.edu/Academics/Faculty/Derek-Reveron/Workshops/Maritime-Security,-Seapower,---Trade/Maritime-Working-Papers/Murphy-bad-times-follow-good.aspx> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14).

O’Rourke, Ronald, “China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities— Background and Issues for Congress”, *Congressional Research Service*, 28 Φεβρουαρίου 2014. www.crs.gov(επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

Pugh, Michael., “Is Mahan Alive? State Naval Power in the International System”, *The Journal of Conflict Studies*, Vol 16, No 2,1996. <http://journals.hil.unb.ca/index.php/JCS/article/view/11817/0> (επισκεπτόμενο 15 Ιουλ 14)

Rubel, Robert C., “Command of the Sea: An Old Concept Resurfaces in a New Form”, *Naval War College Review*, Vol. 65, No. 4, August 2012, 21-33. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

Rubel, Robert C., “The New Maritime Strategy: The Rest of the Story”, *Naval War College Review*, Vol. 61, No. 2, Spring 2012, 69-78. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

Rubel, Robert C., “National Policy and the Post-Systemic Navy”, *Naval War College Review*, Vol. 66. No. 4 Autumn 2013, 11 – 29. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

Sakhuja, Vijay. “Security Threats and Challenges to Maritime Supply Chains”, *United Nations Institute for Disarmament Research (UNIDIR)*, Geneva,2010. <http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/>(επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

Till, Geoffrey, “A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: A View from Outside”, *Naval War College Review*. Vol.61, No.2, Spring 2008, 26-38. <https://www.usnwc.edu/> (επισκεπτόμενο 10 Ιουλ 14)

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

Canada, National Defence, Directorate of Maritime Strategy, “Leadmark: The Navy’s Strategy for 2020”, 18 Ιουνίου 2001.

http://mercury.ethz.ch/.../Files/.../ENG_LEADMARK_FULL_72DPI.pdf (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

United Nations Conference On trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2013*, Geneva: UNCTAD secretariat, 2013.

European Union, European Commission, “For an open and secure global maritime domain elements for the European Union maritime security strategy”, Βρυξέλλες JOINT (2014) 9 final, 6.3.2014. (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014JC0009&from=EN> (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

European Union, European Parliament, Directorate-General for External Policies, Policy Department. “The Maritime Dimension of CSDP: Geostrategic Maritime Challenges and the Implications for the European Union”, Ιανουάριος 2013.

http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET%282013%29433839_EN.pdf (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

French Republic, Senate Committee for Foreign Affairs, Defence and Armed Forces. *Maritimisation: France amidst the new geopolitical importance of the oceans*, Report No 674, 2011-2012.

International Maritime Bureau, “*Piracy and Armed Robbery against Ships: Report for the period: 1 January -31 December 2013*”.

United Kingdom, HM Government “The UK National Strategy for Maritime Security”, Μάιος 2014.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/322813/20140623-40221_national-maritime-strat-Cm_8829_accessible.pdf (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

United Kingdom, Ministry of Defence, “British Maritime Doctrine” *Joint Doctrine Publication 00-10*, Development, Concepts and Doctrine Centre Ministry of Defence, Shrivenham: Αύγουστος 2011.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/33699/20110816JDP0_10_BMD.pdf (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

United Nations, *Oceans: The Source of Life*, UN Convention on the Law of the Sea 20th Anniversary (1982-2002).

United States of America, “Cooperative Strategy for the 21th Century Seapower”, Οκτώβριος, 2007. <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf>
(επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)

United States of America, “Naval Doctrine Publication 1 : Naval Warfare”, 01 Μαρτίου 2010. https://www.usnwc.edu/Academics/Maritime--Staff-Operators-Course/documents/NDP-1-Naval-Warfare-%28Mar-2010%29_Chapters2-3.aspx (επισκεπτόμενο 10 Ιουνίου 2014)