

Λέξεις – κλειδιά:

Θαλάσσια Ισχύς (**Sea Power**), Αποκλεισμός (**blockade**), εμπάργκο (**embargo**), θαλάσσιος Έλεγχος (**sea control**), απαγόρευση χρήσης θαλάσσιας περιοχής (**sea denial**), χρήση ισχύος (**use of power**), προβολή ισχύος (**power projection**), άρνηση χρήσης περιοχής (**Anti Access / Area Denial – A2AD**).

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Hans Morgenthau στο έργο του για τη διεθνή πολιτική, δήλωσε ότι η πολιτική είναι ένας αγώνας για την ισχύ /εξουσία και «όποιοι και αν είναι οι απώτεροι σκοποί της διεθνούς πολιτικής, η ισχύς είναι πάντα ο άμεσος στόχος» (Morgenthau 1954). Σύμφωνα με τον κορυφαίο εκπρόσωπο της σχολής των ρεαλιστών, η «πανταχού παρούσα διαμάχη για την ισχύ υφίσταται σε όλες τις κοινωνικές σχέσεις, σε όλα τα επίπεδα της κοινωνικής οργάνωσης, και καθιστά την αρένα της διεθνούς πολιτικής μια αναγκαιότητα πολιτικής εξουσίας» (Morgenthau 1954). Παράλληλα ο Carr (Carr 1946) συμφωνώντας με τον Morgenthau, υποστήριξε ότι η πολιτική, στο βάθος της είναι πολιτική ισχύος. Τέλος, από την πλευρά των ρεαλιστών, οι υπολογισμοί για την ισχύ βρίσκονται στον πυρήνα του τρόπου με τον οποίο τα κράτη αντιλαμβάνονται τον κόσμο γύρω τους (Mearsheimer 2001).

Η ισχύς (στα αγγλικά αποδίδεται με τον όρο «power») είναι η δύναμη (συνήθως όχι σωματική) που διαθέτει κανείς και που του επιτρέπει να επιβάλλεται (Μπαμπινιώτης 2002). Ο Kenneth Waltz, που διαμόρφωσε το δομικό ρεαλισμό ή νεορεαλισμό, πιστεύει ότι τα κράτη υποχρεώνονται από τη δομή του συστήματος να επιζητούν τη σχετική ισχύ για να επιτύχουν την επιβίωση¹. Ο θεωρητικός του επιθετικού ρεαλισμού John Mearsheimer αναφέρει ότι υπάρχουν διάφοροι τρόποι ορισμού της ισχύος, η ορθότητα των οποίων εξαρτάται από τη θεωρία που αναπτύσσει ο κάθε μελετητής. Ο ίδιος ορίζει την ισχύ με στρατιωτικούς όρους, διότι κατά τη θεωρία που προεσβεύει η βία είναι η *ultima ratio* (ύστατη κύρωση) της διεθνούς πολιτικής (Mearsheimer 2001).

¹ John J. Mearsheimer, «Η τραγωδία της πολιτικής των μεγάλων δυνάμεων», σελ. 46

Συμπερασματικά ισχύς είναι η ικανότητα κάποιου να κατευθύνει τις αποφάσεις και τις ενέργειες των άλλων. Προέρχεται από τη μετατροπή των πόρων σε ικανότητες και δεξιότητες ώστε να επιτευχθούν οι σκοποί του κράτους με απώτερο σκοπό αυτό να αναπτυχθεί και επιβάλει την εξουσία και τη θέλησή του στο εξωτερικό. Στο πλαίσιο αυτό υπάρχουν τρεις κυρίως «τέχνες» οι οποίες εκφράζουν και τις αντίστοιχες μορφές της ισχύος: η τέχνη του πολέμου (σκληρή ισχύς), της κατασκοπείας («έξυπνη» ισχύς) και της διπλωματίας (μαλακή ισχύς). Η ποσοτική προσέγγιση της ισχύος, με την περιγραφή των πόρων και των δυνατοτήτων ενός κράτους, είναι αυτή που συνήθως χρησιμοποιείται από τους γεωπολιτικούς και τους στρατιωτικούς (Charles W. Freeman 1997).

Μια από τις κυριότερες μορφές της πολιτικής είναι η άμεση εφαρμογή της που μπορεί να εκφρασθεί με την μορφή της στρατιωτικής ισχύος. Με την πάροδο του χρόνου διαπιστώνεται ότι η πλέον σημαντική αλλά και εφαρμόσιμη μορφή της πολιτικής είναι η ναυτική ισχύς. Παράγοντες που δείχνουν τη σημασία της είναι κάλυψη του πλανήτη με νερό στο 69%, η διακίνηση των εμπορευμάτων και αγαθών μέσω των θαλασσίων οδών σε ποσοστό άνω του 82% και η παραγωγή του 30% των απαιτούμενων πόρων για την ανθρώπινη επιβίωση στο θαλάσσιο περιβάλλον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ «Α»

A. ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ

A1. Η ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΙΣΧΥΣ

Στρατιωτική Ισχύς: Αποτελεί μορφή της σκληρής ισχύος ενός κράτους ή άλλου διεθνούς δρώντα (πχ NATO ή ΕΕ) και στηρίζεται όλο και περισσότερο στην τεχνολογία. Οι ασύμμετρες απειλές, η αποσταθεροποίηση σε ευαίσθητες περιοχές και οι περιβαλλοντικές μεταβολές θέτουν σε νέα διάσταση τη διεθνή ασφάλεια και καθιστούν αναγκαία τη μετεξέλιξη των Ε.Δ., με σκοπό τη συμβολή τους στη διεθνή σταθερότητα. Στο πλαίσιο αυτό η Στρατιωτική Διπλωματία με τις νέες ιδέες, προοπτικές και επιδιώξεις αποτελεί το νέο δυναμικό εργαλείο της εξωτερικής πολιτικής² και παράδειγμα αλληλεπίδρασης. Η στρατιωτική ισχύς αναλύεται στις ακόλουθες συνιστώσες: στη «χερσαία» ισχύ, στη ναυτική ισχύ, στην αεροπορική ισχύ και στη διαστημική / κυβερνο ισχύ.

Στο σημείο αυτό διακρίνουμε ότι η κάθε μια επιμέρους συνιστώσα της στρατιωτικής ισχύος έχει διαφορετική επίδραση αλλά και τρόπο εφαρμογής. Για παράδειγμα η «χερσαία» ισχύς εφαρμόζεται με την παρουσία αλλά και τη χρήση των μονάδων του ΣΞ ή των αντίστοιχων ομάδων (πχ χωροφυλακή, πεζοναύτες, καταδρομείς). Αυτή η φυσική παρουσία απαιτεί τη μεταφορά, υποστήριξη αλλά και τον ανεφοδιασμό της ώστε να είναι εφικτή η χρήση της σε συγκεκριμένο τόπο αλλά και χώρο. Κύριοι εκφραστές της χρήσης της θεωρούνται ο Κλαούζεβιτς (Carl von Clausewitz) (Clausewitz 1832) και ο Ζομινί (Antoine-Henri, Baron Jomini) (Jomini 1805) (Jomini 1838). Αντίστοιχα η αεροπορική ισχύς χρειάζεται την υποστήριξη (εδάφους ή από πλωτές εξέδρες) ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί και να επιβληθεί, πλην όμως για περιορισμένο χρόνο και τόπο. Μπορεί επομένως να αποτελεί σημαντικό παράγοντα ισχύος και να κρίνει το ισοζύγιο μεταξύ δύο ή περισσότερων δρώντων αλλά η συνολική παρουσία στην πάροδο του χρόνου απαιτεί τρομακτικό κόστος και η εφαρμογή της είναι πρόσκαιρη, εξαρτώμενη από τους περιορισμούς που θέτει ο αέρας ως περιβάλλον δράσης. Κύριος εκφραστής της χρήσης της

² Πηχης Θ. Νικολαΐδης ΠΝ, «Στρατιωτική διπλωματία του 21ου αιώνα», σελ. 20-23.

θεωρείται ο Ντε Σεβερσκι (Alexander P. De Seversky) (De Seversky 1942) (De Seversky 1950).

Στο σημείο αυτό διακρίνουμε ότι η ενσωμάτωση της τεχνολογίας και του διαστήματος στη μορφή της στρατιωτικής ισχύος έχει δώσει ένα νέο πεδίο και μια εξωγενή διάσταση εφαρμογής. Η νέα αυτή διάσταση παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι ο καθένας μπορεί να έχει πρόσβαση σε αυτή, ανεξαρτήτως μεγέθους, αλλά εξαρτάται αποκλειστικά από τη δαπάνη πόρων που απαιτείται και την δυνατότητα υλοποίησης της δαπάνης ενώ στο πεδίο του διαστήματος θέτει μια νέα διάσταση ανταγωνισμού. Το μειονέκτημα, ιδίως στον τομέα του διαστήματος είναι η μη ύπαρξη φυσικών υποδομών για την περαιτέρω ανάπτυξη και φυσική παρουσία. Χαρακτηριστικά, οι Η.Π.Α. τη δεκαετία του '80, εφάρμοσαν το πρόγραμμα «Πόλεμος των Άστρων». Αυτό αποτελούσε τη μια διάσταση του οράματος του Αμερικανού προέδρου Ρ. Ρέιγκαν (Ronald Reagan)³ για παγκόσμια κυριαρχία, με έτερο σκέλος το ναυτικό των 600 πολεμικών πλοίων. Το εν λόγω πρόγραμμα τελικά εγκαταλείφθηκε λόγω κόστους, ενώ το πρόγραμμα του ναυτικού τροποποιήθηκε και προσαρμόστηκε στις απαιτήσεις που παρουσιάστηκαν μετά τη δεκαετία του '90.

Στο σημείο αυτό θα δοθεί ο ορισμός της ναυτικής ισχύος ώστε να είναι κατανοητή τόσο η σημασία όσο και η διαφορετική επίδραση που αυτή παρέχει σε σχέση με τα υπόλοιπα είδη ισχύος. Παράλληλα είναι σημαντικό να διαχωρίσουμε τις έννοιες της ναυτικής ισχύος (**naval power**) από αυτή της θαλάσσιας ισχύος (**sea power**) αλλά και της κυριαρχίας των θαλασσών (**sovereign / command of the seas**). Προκειμένου να γίνει κατανοητή η διάκριση αυτή θα δοθούν οι αντίστοιχοι ορισμοί που έδωσε ο Αμερικανός ιστορικός και υποναύαρχος Άλφρεντ Θέιερ Μάχαν (Alfred Thayer Mahan). **Ναυτική ισχύ** αποκαλούμε τη στρατιωτική δύναμη ενός κράτους στη θάλασσα. Αντίστοιχα ως **θαλάσσια ισχύ** ορίζουμε το άθροισμα του εθνικού πολεμικού και εμπορικού στόλου αλλά και του συνόλου των μέσων και των δυνατοτήτων μιας χώρας στη θάλασσα.

Οι σύγχρονοι ορισμοί προσδιορίζουν τη θαλάσσια ισχύ ως την ικανότητα ενός κράτους να επιδρά στα υπόλοιπα κράτη με τη χρήση της θαλάσσιας δύναμης. Αυτή μπορεί να επιτευχθεί με πολλές μορφές:

α. Μια μορφή είναι η διαμόρφωση των πολιτικών και των στρατιωτικών υποθέσεων ενός άλλου έθνους: «η θάλασσα είναι ένας στρατηγικός

³ https://en.wikipedia.org/wiki/600-ship_Navy, ανακτήθηκε 28 Μαρτίου 2019.

αυτοκινητόδρομος, ένα μέσο με το οποίο μια ομάδα ανθρώπων μπορεί να εξουσιάζει τις υποθέσεις μιας άλλης» (Till 2013).

β. Μια άλλη μορφή είναι η διαμόρφωση του παγκοσμίου εμπορίου η θαλάσσια ισχύς μπορεί να βοηθήσει στο άνοιγμα νέων εμπορικών δρόμων όπως και στη βελτίωση των συνθηκών του εμπορίου εκμεταλλευόμενη τις υφιστάμενες οδούς (Rahman 2007), (Glaser and Rahman 2016). Βλέπουμε επομένως ότι τη σημαντικότητα της θαλάσσιας ισχύος την παραδέχονται και την αναγνωρίζουν οι ναυτικοί στρατηγιστές και στρατιωτικοί ιστορικοί όπως ο Μάχαν, ο Φαλκ (Falk) και ο Τιλλ (Till).

Τέλος **κυριαρχία των θαλασσών** αποκαλούμε την τοπική και χρονική κυριαρχία ώστε να εμποδίσουμε τον αντίπαλο να παρενοχλεί τις επικοινωνίες και τις μεταφορές μας και μας δίνει τη δυνατότητα να ελέγχουμε αποκλειστικά τη θάλασσα. Πρακτικά αυτό συνεπάγεται ότι ένα κράτος ή μια συμμαχία εξασφαλίζει ότι τα δικά της πολεμικά και εμπορικά πλοία δύνανται να πλέουν κατά το δοκούν ενώ του αντίπαλου θα παραμένουν στα λιμάνια ή θα προσπαθούν να αποφύγουν τα φίλια. Παράλληλα εξασφαλίζει την ελεύθερη διεξαγωγή αμφίβιων επιχειρήσεων δηλαδή την υποστήριξη και την επέκταση των επιχειρήσεων στην ξηρά. Όλοι οι ειδικοί συμφωνούν ότι αποκλειστική και διαρκής κυριαρχία δεν υφίσταται ούτε μπορεί να επιτευχθεί παρά μόνο τοπικά – χρονικά ώστε να δύναται να εξυπηρετεί τα πρόσκαιρα ή και τα μακροπρόθεσμα συμφέροντά μας.

A2. ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ.

Η ναυτική ισχύς δίνει τη δυνατότητα, όπως έχει οριστεί, σύμφωνα με τον Ράλεϋ (Sir Walter Raleigh) σε «εκείνον που εξουσιάζει τη θάλασσα, να εξουσιάζει το εμπόριο και εκείνος που είναι άρχων του εμπορίου του κόσμου, είναι άρχων του πλούτου του κόσμου»⁴. Αντίστοιχα ο Χάρντινγκ (Richard Harding) λέει για τη ναυτική ισχύ και το σημείο καμπής στην εφαρμογή της, την αντικατάσταση του ιστίου από

⁴ Padfield, Peter, *Maritime Supremacy and the Opening of the Western Minf, Woodstock and New York (Overlook Press), 1999.*

τον ατμό, «η Ναυτική ισχύς αναδύεται ως αποφασιστική δύναμη στον παγκόσμιο στίβο»⁵.

Η εφαρμογή της γίνεται με χρήση των ναυτικών δυνάμεων, που δεν είναι τίποτε άλλο από το τμήμα των ενόπλων δυνάμεων που είναι σχεδιασμένες και προσανατολισμένες στη διεξαγωγή επιχειρήσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μπορεί να περιλαμβάνουν πλοία επιφανείας, αμφίβια, υποβρύχια, αεροσκάφη που από/προσνηώνονται αλλά και μονάδες πεζοναυτών ή ναυτικών ειδικών δυνάμεων. Σε αυτές περιλαμβάνονται και μονάδες ακτοφυλακής ή γενικότερα αστυνόμευσης της θάλασσας.

Εκείνος που έθεσε τις βάσεις για την ανάδειξη της ναυτικής ισχύος και της σημασίας που αυτή έχει στο περιβάλλον των διεθνών σχέσεων και της γεωστρατηγικής – γεωπολιτικής, ήταν ο Μάχαν. Ο τελευταίος αποτελεί το μεγαλύτερο θεωρητικό της ναυτικής ισχύος και η σημερινή παντοδυναμία των Η.Π.Α. οφείλεται εν μέρει στην υιοθέτηση και εφαρμογή των απόψεών του. Οι θεωρίες του όμως θα μπορούσαν να ρίξουν άπλετο φως και στη θαλασσοκρατία της Αρχαίας Αθήνας και του Βυζαντίου και να βοηθήσουν στον ορθό προσανατολισμό των γεωστρατηγικών και γεωοικονομικών επιλογών ενός ναυτικού έθνους, όπως η πατρίδα μας. Ως συμπέρασμα στη θεωρία του για τη ναυτική ισχύ καταλήγει ότι «...Κυριαρχία των Θαλασσών μέσω ναυτικού εμπορίου και ναυτικής ηγεμονίας σημαίνει ηγεμονική επιρροή στον κόσμο. Και είναι το κυριότερο μεταξύ των υλικών στοιχείων της ισχύος και της ευημερίας των εθνών...»⁶. Από το 1886 που ανέλαβε καθήκοντα εκπαιδευτού Ναυτικής Ιστορίας και Τακτικής στην άρτι ιδρυθείσα Ναυτική Σχολή Πολέμου του Νιούπορτ, μέχρι και τη στιγμή που - διάσημος πλέον – έγινε Διοικητής της, μεγαλούργησε. Το 1890 εξέδωσε το «ευαγγέλιο της ναυτικής ισχύος», το περίφημο σύγγραμμα «Η Επιρροή της Ναυτικής Ισχύος στην Ιστορία 1600-1783» (“The Influence of Sea Power Upon History 1600 – 1783”)⁷. Σχεδόν αμέσως έγινε το κλασικό θεωρητικό βιβλίο, το «ευαγγέλιο» θα μπορούσαμε να πούμε, για τη ναυτική στρατηγική και συμπληρώθηκε δυο χρόνια αργότερα με το βιβλίο του «Η

⁵ Harding, Richard, Naval History 1680-1850, Aldershot / Hampshire (Ashgate), 2006.

⁶ Livezey, William E., Mahan on Sea Power, Norman (OK: University of Oklahoma Press), 1976.

⁷ A.T. Mahan, The influence of sea power upon history, 1660-1783, Boston, Little, Brown and Co (1890).

Επιρροή της Ναυτικής Ισχύος στη Γαλλική Επανάσταση και Αυτοκρατορία» (“The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire”)⁸.

Η θεωρία του Μάχαν είναι απλή και μπορεί να συνοψιστεί στη λέξη «θαλασσοκρατία». Σύμφωνα με αυτή καμία χώρα δε μπορεί να θεωρηθεί παγκόσμια δύναμη αν δεν έχει ναυτικό για προβολή ισχύος και παρουσία σε όλο τον κόσμο. Με τη «διπλωματία των κανονιοφόρων» μπορεί να πετύχεις στόχους εξωτερικής πολιτικής και σημαντικές συμφωνίες, μπορείς να πιέσεις «φίλους» και αντιπάλους. Αυτό βέβαια το είχε καταλάβει και μετουσιώσει σε πράξη ο πατέρας της ναυτικής στρατηγικής της Αθήνας και νικητής της αποφασιστικότερης ναυμαχίας της αρχαιότητας στη Σαλαμίνα, ο Θεμιστοκλής. Ο Μάχαν μας μετέφερε την άποψη ότι το ναυτικό δεν πρέπει να αναλώνεται σε άμυνα λιμένων και παράκτιων περιοχών. Στόχος του ναυτικού είναι ο έλεγχος των θαλασσών που επιτυγχάνεται με πολλά, μεγάλα και ισχυρά πλοία σε όλη την υδρόγειο. Δεδομένου ότι τα 7/10 του πλανήτη καλύπτονται από νερό και τα 4/5 του παγκοσμίου εμπορίου διεξάγονται μέσω υδάτων καταλαβαίνουμε τη σημασία της θεωρίας του Μάχαν. Ο έλεγχος της θάλασσας επιβάλλει αποκλεισμούς στους αντιπάλους αλλά και αφήνει το εμπόριο ανενόχλητο για τη χώρα που τον πετυχαίνει. «Είναι ο τρόπος με τον οποίο ένα νησί (Αγγλία) κατόρθωσε να γίνει η μεγαλύτερη αυτοκρατορία του κόσμου... Η βύθιση κάποιων πλοίων ή νηοπομπών δεν καταστρέφει την οικονομία του εχθρικού έθνους. Απαιτείται έλεγχος της θάλασσας σε τέτοιο βαθμό που ο εχθρός να φοβάται να πλεύσει...». Υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι αυτή είναι η συνταγή που εξασφάλισε τη βυζαντινή κυριαρχία στη θάλασσα και σε μεγάλο μέρος το βυζαντινό μεγαλείο; Επί μια χιλιετία, οι Βυζαντινοί θαλασσοκρατούσαν σε τέτοιο βαθμό που χρειάστηκε να δώσουν μόλις μια-δυο ναυμαχίες, όπως η Σένα Γκάλικα το 551 κατά των Οστρογόθων. Καταλήγουν δε οι αρχές του Μάχαν στο ότι «για πλήρη έλεγχο των θαλασσών απαιτείται η δημιουργία ναυτικών βάσεων σε απομακρυσμένα μέρη, σχεδόν σε όλο τον κόσμο», αλλά και στο ότι το ναυτικό «κατά τις ναυμαχίες δεν πρέπει να μοιράζεται ποτέ σε δυο σημεία»!

Η εξέλιξη της θεωρίας του Μάχαν και η θέση της σε μια πιο ρεαλιστική βάση για την αξία, την ιδιαιτερότητα αλλά και τη σημασία της ναυτικής ισχύος προέρχεται από την κατεξοχήν ναυτική δύναμη της Μ. Βρετανίας και τον Τζούλιαν Στάφορντ

⁸ A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire*, 1793-1812, Boston, Little, Brown and Co (1892).

Κόρμπητ. Με μια θεωρία ναυτικής στρατηγικής πληρέστερη από αυτήν του διάσημου Αμερικάνου Μάχαν, ο Βρετανός Κόρμπητ αδικήθηκε από την ιστορία γιατί συνάντησε την αντιπαλότητα των περισσότερων Βρετανών αξιωματικών του Ναυτικού, οι οποίοι δε δεχόντουσαν ότι ένας «πολίτης» τους «δίδασκε». Η αμυντική στρατηγική της αποφυγής της ναυμαχίας ώστε να «μη χαθεί ο πόλεμος σε ένα απόγευμα» αποτελεί το επιστέγασμα της θεωρίας του Κόρμπητ. Το σπουδαιότερο έργο του, στο οποίο ανέλυε τη θεωρία του για τη ναυτική στρατηγική και το οποίο παραμένει κλασικό, είναι το «Κάποιες Αρχές Θαλάσσιας Στρατηγικής» (“Some Principles of Maritime Strategy”, 1911).

Ο Κόρμπητ, που ήταν πολίτης, δεν επικεντρώθηκε στη ναυμαχία, ως το σημαντικό στοιχείο στη ναυτική διάσταση του πολέμου. Εξέτασε τη ναυτική στρατηγική σαν μέρος της θαλάσσιας στρατηγικής που σχετίζεται με την εμπορική ναυτιλία και τον έλεγχο των θαλασσιών οδών. Για αυτό το λόγο και ενώ ο Μάχαν αναζητά την απόλυτη κυριαρχία στη θάλασσα με πολλά και μεγάλα πλοία για να την επιτύχει, ο Κόρμπητ αναζητά σχετική κυριαρχία, με έλεγχο των θαλασσιών οδών, χρησιμοποιώντας μικρά και ευέλικτα πλοία.

Ο Κόρμπητ εισήγαγε στη ναυτική σκέψη τις έννοιες του **περιορισμένου πολέμου**, που δεν αποζητά τη μεγάλη ναυμαχία για καταβύθιση του εχθρικού στόλου και τον όρο της **στρατηγικής άμυνας**. Υπό αυτό το πρίσμα διαφοροποιήθηκε πάρα πολύ, τόσο από τον Κλαούζεβιτς, όσο και από τον Μάχαν. Η στρατηγική άμυνα δε σημαίνει ότι το έργο του Κόρμπητ δε διαθέτει επιθετικό πνεύμα. Είναι υπέρμαχος των τοπικών επιθέσεων, των καταδρομών και των ναυτικών αποκλεισμών. Όταν ο αντίπαλος αποδυναμωθεί αρκετά πρέπει να αλλάξει η στρατηγική και να γίνεται επιθετική και μάλιστα σε γρήγορο χρόνο ώστε να μην του δοθεί η ευκαιρία να ανακάμψει.

Σύμφωνα με τα ακριβή λόγια του, «ο περιορισμένος πόλεμος είναι πάντα δυνατός μόνο μεταξύ νήσων ή δυνάμεων που τις χωρίζουν, θαλάσσια σύνορα και μόνο όταν η χώρα που τον επιθυμεί είναι σε θέση και να τον επιβάλλει, επειδή είναι ισχυρότερη και έχει σχετική ναυτική κυριαρχία. Ο λόγος είναι ότι με αυτόν τον τρόπο η υπερέχουσα δύναμη θα μπορέσει να απομονώσει το σημείο που θα έχει επιλέξει και ο αντίπαλός της δε θα μπορεί να μεταφέρει τον πόλεμο στο έδαφός της». Σε αυτά τα λόγια φαίνεται ακριβώς η αξία του ναυτικού σε ένα θέατρο επιχειρήσεων όπως αυτό της χώρας μας.

Τα στοιχεία που συνθέτουν τη ναυτική ισχύ είναι:

α. Ο ναυτικός αποκλεισμός (**blockade**)

Ο αποκλεισμός αποσκοπεί στο να κρατήσει τον εχθρικό στόλο μέσα στο λιμάνι που ναυλοχεί και ταυτόχρονα να διακόψει το εμπόριο και τον ανεφοδιασμό του εχθρού δια θαλάσσης. Ο αποκλεισμός μπορεί να είναι στενός (κλειστός) ή ανοικτός, η δε επιλογή του εξαρτάται από το τι ακριβώς επιδιώκεται με αυτόν. Διαφέρει επίσης από την πολιορκία στο ότι εφαρμόζεται και αφορά σε μια χώρα ή μια περιοχή και όχι σε μια πόλη ή μια οχυρωμένη τοποθεσία. Ενισχύεται με τη χρήση και των υπολοίπων μορφών στρατιωτικής ισχύος.

β. Το εμπάργκο (**embargo**)

Το Εμπάργκο είναι μία κυβερνητική εντολή με την οποία διακόπτονται οι εμπορικές δραστηριότητες, όπως οι εξαγωγές / εισαγωγές, και η μεταφορά προϊόντων σε μια άλλη χώρα ώστε να απομονωθεί οικονομικά. Το εμπάργκο συνηθίζεται κατά τη διάρκεια ενός πολέμου, αλλά μερικές φορές εφαρμόζεται και για οικονομικούς ή πολιτικούς λόγους, ενώ θεωρείται ισχυρό διπλωματικό μέτρο που χρησιμοποιείται από τις χώρες για να προωθήσουν τα εθνικά τους συμφέροντα. Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου εμπορίου διεξάγεται μέσω θαλάσσης γίνεται κατανοητή η σημασία του εμπάργκο αλλά και η απαίτηση για την απαιτούμενη ναυτική ισχύ ώστε να εφαρμοστεί.

γ. Ο θαλάσσιος Έλεγχος (**sea control**)

Ο θαλάσσιος έλεγχος σημαίνει τον έλεγχο των θαλασσιών συγκοινωνιών (sea lanes of communication – SLOCs), μέσω του οποίου αποκτάται η δυνατότητα ελέγχου της δημόσιας και της ιδιωτικής περιουσίας που διακινείται μέσω θαλάσσης και κατά συνέπεια του στραγγαλισμού της οικονομικής ζωής ή της πολεμικής δυνατότητας του αντιπάλου. Ο έλεγχος μπορεί να είναι απόλυτος (κυριαρχία) μόνο στην περίπτωση που ο ένας εκ των αντιπάλων ηττηθεί ολοκληρωτικά. Η συνήθης περίπτωση είναι ο έλεγχος να είναι τοπικός (σε μια περιορισμένη θαλάσσια περιοχή). Επίσης, ο έλεγχος μπορεί να είναι μόνιμος ή να κατέχεται για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Η εξασφάλιση του ή, η παρεμπόδιση της εξασφάλισής του από τον εχθρό αποτελεί έναν από τους σκοπούς του ναυτικού πολέμου. Ο θαλάσσιος έλεγχος δεν είναι ταυτόσημος με την κατάκτηση εδάφους του χερσαίου πολέμου. Η κατοχή θαλασσιού χώρου είναι φυσικά αδύνατη.

δ. Η απαγόρευση χρήσης της θαλάσσιας περιοχής (**sea denial**)

Η απαγόρευση χρήσης της θαλάσσιας περιοχής περιγράφει την αφαίρεση από τον αντίπαλο της ικανότητας να χρησιμοποιεί το θαλάσσιο χώρο ενδιαφέροντος χωρίς απαραίτητα να απαιτεί και την κυριαρχία αυτού προς ίδιο όφελος. Αποτελεί μια λιγότερο φιλόδοξη και απαιτητική μέθοδο επιβολής θελήσεως από τον έλεγχο της θάλασσας και η εφαρμογή της μπορεί να υλοποιηθεί και με ασύμμετρο τρόπο ή με τη διατήρηση μιας ναυτικής δύναμης προσανατολισμένης σε επιθετικές ενέργειες χωρίς ουσιαστικά να τις διεξάγει.

ε. Η χρήση της ισχύος (**use of power**)

Αποτελεί την πλέον άμεση χρήση της ναυτικής ισχύος και συνίσταται στην προσβολή των εχθρικών ναυτικών δυνάμεων και του εχθρικού εμπορίου. Η επίθεση εναντίον του εμπορίου μπορεί να γίνει στην ανοικτή θάλασσα (pelagic – brown or blue waters) ή στους εμπορικούς κόμβους και αποτελεί επιλογή των εμπολέμων όταν αισθάνονται κατώτεροι από άποψη ναυτικής ισχύος και δεν θέλουν να διακινδυνεύσουν μια ναυμαχία. Παράλληλα μπορεί να γίνει με την προσβολή και μεμονωμένων μονάδων ή σπανιότερα ολόκληρων στόλων. Από το 2^ο ΠΠ μέχρι σήμερα έχουμε μόνο δύο περιπτώσεις χρήσης της ισχύος με σκοπό την προσβολή εχθρικών μονάδων: το 1971 από το Πακιστάν εναντίον της Ινδίας και το 1982 από τη Μ. Βρετανία εναντίον της Αργεντινής. Παράλληλα έχουμε τη χρήση ισχύος σε περιπτώσεις συγκρούσεων πχ στον πόλεμο Ιράκ – Ιράν (1980-1988), ή στους πολέμους του κόλπου (1991 και 2003) με την καταστροφή του Ιρακινού ΠΝ.

στ. Η προβολή της ισχύος (**power projection**)

Η προβολή ισχύος (ή προβολή δύναμης) αναφέρεται στην ικανότητα ενός κράτους να εφαρμόζει γρήγορα ή αποτελεσματικά όλα ή κάποια από τα στοιχεία της εθνικής ισχύος –πολιτικά, οικονομικά, πληροφοριακά ή στρατιωτικά– για να αναπτύξει και να διατηρήσει τις δυνάμεις του ώστε να είναι ικανές να ανταποκριθούν σε κρίσεις, να συμβάλουν στην αποτροπή και να ενισχύσουν την περιφερειακή σταθερότητα. Αυτή η ικανότητα είναι ένα κρίσιμο στοιχείο της εξουσίας ενός κράτους στις διεθνείς σχέσεις. Κάθε κράτος που είναι σε θέση να κατευθύνει τις στρατιωτικές του δυνάμεις εκτός των περιορισμένων ορίων της επικράτειάς του μπορεί να

θεωρηθεί ότι έχει κάποια ικανότητα προβολής ισχύος, αλλά ο ίδιος ο όρος χρησιμοποιείται συχνότερα σε σχέση με στρατούς με παγκόσμια εμβέλεια (ή τουλάχιστον σημαντικά ευρύτερα όρια από την άμεση περιοχή του κράτους). Η ικανότητα ενός κράτους να προβάλλει τις δυνάμεις του σε μια περιοχή μπορεί να χρησιμεύσει ως αποτελεσματικός διπλωματικός μοχλός, επηρεάζοντας τη διαδικασία λήψης αποφάσεων και ενεργώντας ως πιθανό αποτρεπτικό παράγοντα στη συμπεριφορά άλλων κρατών.

ζ. Η άρνηση χρήσης περιοχής (**Anti Access / Area Denial – A2AD**)

Η δυνατότητα άρνησης πρόσβασης / χρήσης μιας περιοχής (A2/AD) αφορά στην ικανότητα αποτροπής, από απόσταση, της ανάπτυξης ενός εχθρού σε μια γεωγραφική περιοχή. Απαιτεί τη χρήση αισθητήρων επιτήρησης και ελέγχου της περιοχής. Παράλληλα είναι αναγκαίο να συνδυάζονται με όλα μεγάλου βεληνεκούς ώστε να καθίσταται εφικτή και ικανή «απαγόρευση της περιοχής». Οι δυνάμεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν περιλαμβάνουν αεροπλάνα, ναυτικές δυνάμεις και όπλα κρούσης, όπως είναι τα βαλλιστικά βλήματα βραχείας ή μεσαίας εμβέλειας, τα κατευθυνόμενα βλήματα πλεύσης (cruise) και εν γένει τα πυρομαχικά υψηλής ακρίβειας. Σκοπός των ανωτέρω είναι οι διατιθέμενες δυνάμεις να συμβάλλουν στην άρνηση πρόσβασης των δυνάμεων του αντιπάλου σε μια συγκεκριμένη περιοχή ή να παρεμποδίσουν με άλλο τρόπο την ελευθερία κινήσεων τους. Όπως έχει αναφερθεί λόγω της μεγάλης κάλυψης του πλανήτη από νερό και της σημασίας των θαλασσών για το εμπόριο, την οικονομία και την ασφάλεια η μνημονευόμενη δυνατότητα της ναυτικής ισχύος καταδεικνύει τον επόμενο προορισμό των ναυτικών δυνάμεων. Επίσης η συγκεκριμένη δυνατότητα πρέπει να είναι εκμεταλλευόμενη με φειδώ και πάντα με τη σκέψη ότι τα όπλα άρνησης περιοχής δεν κάνουν διακρίσεις μεταξύ φίλων και εχθρών (ή πολιτών),

Από το θαλάσσιο εμπόριο, προέρχονται οικονομικοί πόροι μέρος των οποίων μπορεί να χρησιμοποιηθεί ξανά για ναυτικούς σκοπούς (νέες ναυτικές μονάδες, αναχρηματοδότηση του θαλάσσιου εμπορίου κ.α.), οι οποίοι τελικά οδηγούν στη ναυτική κυριαρχία ή θαλασσοκρατία. Αυτό ακριβώς είχε συνειδητοποιήσει ο Sir Walter Raleigh, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, αναφορικά με τη σχέση εξουσίας της θάλασσας, του εμπορίου και της παγκόσμιας

κυριαρχίας. Δεν ήταν όμως ο πρώτος που συνηθητοποίησε τη σχέση αυτή, καθώς αιώνες πριν πρώτοι οι αρχαίοι Έλληνες είχαν αντιληφθεί τη δύναμη που μπορούσαν να αντλήσουν μέσα από τη θάλασσα. Ο ίδιος ο Θουκυδίδης, αναλύοντας τις δύο μορφές της στρατιωτικής ισχύος κατά την εποχή εκείνη, τη στρατιωτική και τη ναυτική, συνοψίζει τη σημασία αυτή στη φράση «*Μέγα γὰρ τὸ πῆς θαλάσσης κράτος*», η οποία αποδίδεται στον Περικλή και αντανακλά την αντίληψη της Αθήνας για τη θάλασσα. Η προβολή της ναυτικής ισχύος των Αθηνών είχε μεγάλο αντίκτυπο και στους ίδιους τους Σπαρτιάτες, καθώς ο Αρχίδαμος σε ομιλία του, προσπαθώντας να απομακρύνει την επιλογή του πολέμου, αναγνώριζε ότι η «θαλασσοκρατεία» που είχε πετύχει η Αθήνα θα της εξασφάλιζε ανεξάντλητους πόρους για τη συνέχιση των πολεμικών επιχειρήσεων. Σε αυτό το σημείο διακρίνουμε άλλο ένα αποτέλεσμα που είχε η ναυτική κυριαρχία της Αθήνας, την αποτροπή.

Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα της ναυτικής ισχύος είναι η εξάσκηση της λεγόμενης «ναυτικής διπλωματίας». Η χρήση και μόνο αυτού του όρου επιβεβαιώνει την υπεροχή της ναυτικής ισχύος. Τόσο ο Mahan όσο και ο Corbett αντιλαμβάνονταν την αξία της ναυτικής διπλωματίας, καθώς και οι δύο αποδεχόντουσαν πως η χρήση του ναυτικού πρέπει να συμβαδίζει με την εθνική στρατηγική και τους πολιτικούς σκοπούς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η καθιέρωση του όρου «διπλωματία των κανονιοφόρων». Παράλληλα η ναυτική παρουσία είναι η πλέον ήπια και η λιγότερο προκλητική μέθοδος για προβολή της στρατιωτικής ισχύος μιας χώρας. Τελική συνέπεια για τη διπλωματία στη προσπάθειά της να εξυπηρετήσει τα εθνικά συμφέροντα, με όσο το δυνατόν λιγότερο ρίσκο και κόστος, είναι ο «ναυτικός εξαναγκασμός», κάνοντας πράξη τη ρήση του Sun Tzu ότι το «*να υποτάξεις τον εχθρό χωρίς μάχη είναι κορυφαία ικανότητα*».

Άλλος ένας όρος ο οποίος προέρχεται από τη χρήση της ναυτικής παρουσίας, στο γενικότερο πλαίσιο της ναυτικής διπλωματίας, είναι η «ναυτική αποτροπή». Η αποτροπή γενικότερα επιτυγχάνεται όταν ο αντίπαλος αντιλαμβάνεται ότι το κόστος των ενεργειών του θα είναι αντιστρόφως ανάλογο με τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ «Β»

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν τρεις χαρακτηριστικές περιπτώσεις (Case Studies) όπου διαφαίνεται η σημασία αλλά και η δυναμική που προσδίδει σε μια χώρα η χρήση της ναυτικής ισχύος. Από την κάθε περίπτωση και μετά την παράθεση ενός σύντομου ιστορικού θα επικεντρωθούμε και θα αναδείξουμε τα χαρακτηριστικά που αναλύθηκαν ανωτέρω.

Β1. Α΄ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ (ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΠΟ ΒΝ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΑΠΟ ΟΘΩΜΑΝΙΚΟ ΣΞ/ΠΝ).

Στο πλαίσιο της πολεμικής της προετοιμασίας για τον επικείμενο πόλεμο και προκειμένου να εφαρμόσει τη στρατηγική της η Ελλάδα έκανε πολλές κινήσεις που εναρμονιζόταν με την εφαρμογή της ναυτικής ισχύος. Συνεπώς η πρώτη ενέργεια ήταν η ίδρυση το 1900 του «Ταμείου Εθνικού Στόλου», με σκοπό την ανανέωση και τη βελτίωση του ελληνικού στόλου εν όψει του επικείμενου πολέμου. Παραγγέλθηκαν νέες μονάδες (θωρακισμένο καταδρομικό, αντιτορπιλικά, υποβρύχιο, ανιχνευτικά, υδροπλάνο). Στον αντίποδα η Οθωμανική Αυτοκρατορία παρήγγειλε το 1910 δύο γερμανικά καταδρομικά. Η ναυτική όμως υπεροχή και υπεροπλία της Ελλάδας ήταν ήδη δεδομένη καθώς η εν λόγω κίνηση έγινε πολύ αργά για να μπορέσει να επηρεάσει τις εξελίξεις. Επιπλέον αρνητικός παράγοντας ήταν η ελλιπής προετοιμασία και εκπαίδευση του τουρκικού στόλου.

Πριν από την έναρξη του πολέμου η κατάσταση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ήταν δύσκολη. Με το ξέσπασμα του πολέμου η Οθωμανική Αυτοκρατορία ενεργοποίησε τρία Αρχηγεία Στρατού: το Θρακικό στην Κωνσταντινούπολη, το Δυτικό στη Θεσσαλονίκη και του Αξιού στα Σκόπια, εναντίον των Βουλγάρων, των Ελλήνων και των Σέρβων αντίστοιχα. Οι περισσότερες από τις διαθέσιμες δυνάμεις της διατέθηκαν σε αυτά τα μέτωπα. Μικρότερες ανεξάρτητες μονάδες διατέθηκαν αλλού, κυρίως γύρω από τις βαριά οχυρωμένες πόλεις. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι οι διατιθέμενες δυνάμεις ήταν οι ήδη ανεπτυγμένες στα αντίστοιχα θέατρα πολέμου. Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού και άρα οι ενισχύσεις, ζούσε στο ασιατικό και αφρικανικό τμήμα της αυτοκρατορίας, το σύνολο των ενισχύσεων και εφεδρειών έπρεπε να διατεθεί από τις εκεί δυνάμεις. Η μεταφορά τους έπρεπε να γίνει μέσω

της θάλασσας, άρα εξαρτιόταν από τα αποτελέσματα του πολέμου μεταξύ του τουρκικού και του ελληνικού ναυτικού στο Αιγαίο.

Με την έναρξη των επιχειρήσεων η Ελλάδα εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο τη ναυτική της υπεροπλία και ισχύ και αναπτύχθηκε στο θέατρο επιχειρήσεων του Αιγαίου, από βορρά προς νότο. Συγκεκριμένα αποβίβασε στρατό στην Χαλκιδική παράλληλα με τις επιχειρήσεις από τη Θεσσαλία προς τη Μακεδονία κατέλαβε τη Θεσσαλονίκη. Στο ναυτικό μέτωπο, ο οθωμανικός στόλος δύο φορές βγήκε από τα Δαρδανέλια και ηττήθηκε από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό στις Ναυμαχίες της Έλλης και της Λήμνου. Η ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο δεν επέτρεψε στους Οθωμανούς να μεταφέρουν τα σχεδιαζόμενα στρατεύματα από τη Μέση Ανατολή στο Θρακικό και το Μακεδονικό μέτωπο. Σύμφωνα με τον Ε.Τ. Έρικσον⁹ το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό έπαιξε επίσης σημαντικότατο, αν και έμμεσο ρόλο, στην εκστρατεία της Θράκης εξουδετερώνοντας όχι λιγότερα από τρία Θρακικά Σώματα, σημαντικό τμήμα του εκεί Οθωμανικού Στρατού, στο ξεκίνημα του πολέμου. Μετά την ήττα του οθωμανικού στόλου, το Ελληνικό ΠΝ μπόρεσε να απελευθερώσει τα νησιά του Αιγαίου. Ο Βούλγαρος Στρατηγός Νικόλα Ιβάνοφ αναγνώρισε τη δράση του Ελληνικού Ναυτικού ως κύριο παράγοντα της γενικής επιτυχίας των συμμάχων.

Ο Ναύαρχος Κουντουριώτης, πρώτος Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας και νικητής των ναυμαχιών της Έλλης και της Λήμνου, γνώριζε ότι η επικράτηση στο Αιγαίο μπορούσε να επέλθει με τον έλεγχο των Στενών και τον αποκλεισμό του οθωμανικού στόλου στο ναύσταθμο του Ναγαρά. Έκρινε ορθά όπως αποδείχτηκε εκ των αποτελεσμάτων, ότι η απόφαση του να μην «ελέγξει» το Αιγαίο και να μην αποστείλει μέρος του στόλου για να καταδιώξει το Καταδρομικό «Χαμιδιέ», του έδωσε πολύ μεγαλύτερο πλεονέκτημα και τον έφερε σε θέση ισχύος πριν τη δεύτερη κρίσιμη ναυμαχία ενώ αντίθετα ο αντίπαλος «απώλεσε» μια σημαντική μονάδα, η οποία κατέφυγε στη Συρία και δεν διαδραμάτισε περαιτέρω ρόλο στη σύγκρουση. Ήξερε ότι ο έλεγχος των θαλασσίων οδών είναι πολύ δυσκολότερος από τον έλεγχο των χερσαίων οδών γιατί η θάλασσα δεν καταλαμβάνεται. Ήξερε επίσης ότι δεν μπορούσε να έχει γενικό, μόνιμο, πλήρη και απόλυτο έλεγχο. Προφανώς ο σχετικός, τοπικός και παροδικός έλεγχος ήταν εφικτός με σχετικά εύκολο τρόπο όπως απέδειξε με τις αποφασιστικής σημασίας νίκες του. Η απαγόρευση της χρήσης των

⁹ Erickson, Edward J.: "Defeat in Detail: The Ottoman Army in the Balkans, 1912–1913", 2003

θαλασσίων οδών στον εχθρό επιτυγχάνεται ευκολότερα με ναυτικό αποκλεισμό και δυσκολότερα με τη φυσική καταστροφή του αντιπάλου. Η ανάλυση αυτή θα μπορούσε να είναι αυτούσια βγαλμένη από τα κείμενα του Κόρμπιτ.

Κάποιος θα μπορούσε να επιχειρηματολογήσει παρουσιάζοντας τη συγκέντρωση του ελληνικού στόλου έξω από τα Δαρδανέλια ως αντίθετη με το «δόγμα Κόρμπιτ». Πράγματι, ο Βρετανός θεωρητικός, σε αντίθεση με την μέχρι τότε πανθομολογούμενη αρχή της «συγκέντρωσης δυνάμεων», θεωρούσε ότι όσο μεγαλύτερη είναι η συγκέντρωση ενός στόλου, τόσο μένουν κενά στον έλεγχο των θαλασσίων οδών, τα οποία μπορεί να εκμεταλλευτεί ένας υποδεέστερος αντίπαλος. Όμως στη συγκεκριμένη ιστορική περίπτωση, ο Κουντουριώτης γνώριζε ότι χρειαζόταν να ελέγξει μόνο τα συγκεκριμένα Στενά για να έχει έλεγχο των θαλασσίων οδών, έναν έλεγχο που εμπόδιζε τους Οθωμανούς να αποβιβάσουν στρατό στη Μακεδονία και που επέτρεψε στο ελληνικό ναυτικό να απελευθερώσει τα νησιά του Βορείου και κεντρικού Αιγαίου.

Τα στοιχεία της ναυτικής ισχύος που διακρίνονται είναι ο ναυτικός αποκλεισμός, ο περιορισμός των θαλασσίων οδών (εμπάργκο), ο θαλάσσιος έλεγχος, η απαγόρευση πλου για τον Οθωμανικό στόλο και όταν απαιτήθηκε (στις ναυμαχίες Έλλης και Λήμνου) η χρήση ισχύος. Με δεδομένο ότι ο αποκλεισμός αποσκοπεί στο να κρατήσει τον εχθρικό στόλο μέσα στα λιμάνια του και ταυτόχρονα να διακόψει τις γραμμές ΔΜ – υποστήριξης του εχθρού δια θαλάσσης, κρίνεται ότι η ελληνική επιλογή για χρήση της ναυτικής ισχύος ήταν επιτυχής. Επίσης με την φυσική παρουσία του (προβολή ισχύος) συνέβαλε στην κατάληψη / απελευθέρωση των νήσων χωρίς να απαιτηθεί να εμπλακεί σε μάχη ή αυτές ήταν στην ξηρά μικρής έντασης. Συνεπώς διακρίνουμε ότι η ναυτική στρατηγική σαν μέρος της θαλάσσιας στρατηγικής αξιοποίησε την ναυτική ισχύ ως τμήμα της σκληρής ισχύος του συνασπισμού (Ελλάδα, Σερβία και Βουλγαρία) με στόχο τον έλεγχο των θαλασσίων οδών. Η οπτική που αυτή εφαρμόστηκε ήταν η προσέγγιση του Κόρμπιτ δηλαδή της σχετικής κυριαρχίας. Σε αντίθεση με την προσέγγιση του Μάχαν που επιζητά την απόλυτη κυριαρχία στη θάλασσα με πολλά και μεγάλα πλοία για να την επιτύχει, εδώ έλεγχος των θαλασσίων οδών επιτυγχάνεται χρησιμοποιώντας μικρά και ευέλικτα πλοία.

B2. ΚΡΙΣΗ ΠΥΡΑΥΛΩΝ ΚΟΥΒΑΣ (ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΚΟΥΒΑΣ ΑΠΟ ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ).

Η Κρίση των πυραύλων της Κούβας (Cuban Missile Crisis) ήταν μία αντιπαράθεση διάρκειας 13 ημερών που συνέβη τον Οκτώβριο του 1962 μεταξύ των Η.Π.Α. και της Σοβιετικής Ένωσης λόγω των σοβιετικών βαλλιστικών πυραύλων που αναπτύχθηκαν στην Κούβα. Πρόκειται για μια κατάσταση που δεν έφτασε αλλά προσέγγισε, σε χρήση ένοπλης βίας και η σωστή εφαρμογή της ναυτικής ισχύος των Η.Π.Α. απέτρεψε, πιθανώς, έναν πυρηνικό πόλεμο. Αιτία της κρίσης ήταν η εγκατάσταση σοβιετικών πυραύλων με πυρηνικές κεφαλές στο έδαφος της Κούβας, ως αντιστάθμισμα στην εγκατάσταση αμερικανικών πυρηνικών πυραύλων στο έδαφος της Μεγάλης Βρετανίας, της Ιταλίας και της Τουρκίας. Θα μπορούσε κανείς αν ήθελε να χαρακτηρίσει την έναρξη της κρίσης , με μια φράση του Noam Chomsky¹⁰: «δεν χρειάζεσαι ένα επιχείρημα ενάντια στη χρήση βίας, χρειάζεσαι ένα επιχείρημα για αυτή».

Η κρίση ξεκίνησε όταν ένα αμερικανικό κατασκοπευτικό αεροσκάφος, αποκάλυψε την ύπαρξη βάσεων εκτόξευσης πυραύλων στην Κούβα. Στις 14 Οκτωβρίου, οι κάμερες του κατασκοπευτικού αεροπλάνου εντόπισαν τις βάσεις εκτόξευσης πυραύλων που αρχικά θεωρήθηκαν, εσφαλμένα, ως αντιαεροπορικοί. Εν συνεχεία διαπιστώθηκε ότι επρόκειτο περί πυραύλων εδάφους-εδάφους μέσου βεληνεκούς, με εκτιμώμενη ακτίνα δράσης 1.600 χιλιομέτρων. Μπορούσαν δηλαδή να πλήξουν την Ουάσινγκτον ή τη Νέα Υόρκη. Νέα κατασκοπευτική πτήση τη νύχτα της 17ης Οκτωβρίου εντόπισε ότι στην Κούβα βρίσκονταν σε φάση κατασκευής βάσεις εκτόξευσης πυραύλων, βεληνεκούς σχεδόν 3.000 χιλιομέτρων, ικανών να πλήξουν το μεγαλύτερο τμήμα του εδάφους των Η.Π.Α.

Στις 22 Οκτωβρίου, ο Αμερικανός πρόεδρος Κένεντι μίλησε για κίνδυνο παγκόσμιου πυρηνικού πολέμου και ανακοίνωσε πως το αμερικανικό ναυτικό θα επέβαλλε ναυτικό αποκλεισμό της Κούβας, σε μία ζώνη 500 μιλίων, προχωρώντας σε κατάσχεση όπλων, που σοβιετικά σκάφη θα επιχειρούσαν να παραδώσουν στην Κούβα. Διακρίνουμε ότι παρά τις πιέσεις των σκληροπυρηνικών συμβούλων του, ο Κένεντι δεν διέταξε την έναρξη αεροπορικών επιθέσεων εναντίον της Κούβας κι έτσι απειράπη προσωρινά η άμεση ανάφλεξη. Με τον ναυτικό αποκλεισμό του νησιού

¹⁰ «you never need an argument against the use of violence, you need an argument for it».

και τον εν πλω έλεγχο όλων των ξένων πλοίων, απειράπη η διέλευση οποιουδήποτε φορτίου «επιθετικών όπλων» προς την Κούβα. Την ίδια στιγμή μάλιστα, σύμφωνα με τον Αμερικανό υπουργό Άμυνας ΜακΝαμάρα, περίπου 25 φορτηγά πλοία χωρών του Συμφώνου της Βαρσοβίας βρίσκονταν καθ' οδόν προς την Κούβα και σε απόσταση ελάχιστων 24ώρων από τη ζώνη ναυτικού αποκλεισμού που επέβαλαν οι Η.Π.Α. με την εκφώνηση του προεδρικού διαγγέλματος.

Ακολούθως υπήρξε ένα έντονο διαπραγματευτικό παρασκήνιο μεταξύ Η.Π.Α. – ΕΣΣΔ και ΟΗΕ, με προειδοποιήσεις – απειλές, αναφορές σε παραβίαση του διεθνούς δικαίου και με πρόταση προς την αμερικανική ηγεσία για αποχώρηση των δυνάμεων με αμοιβαία υποχώρηση, της ΕΣΣΔ από την Κούβα και των ΗΠΑ από Ευρώπη και Ασία. Στις 25 Οκτωβρίου, και σε μια προσπάθεια αποκλιμάκωσης, οι Αμερικανοί άφησαν να περάσει μέσα από τη ζώνη ναυτικού αποκλεισμού ένα σοβιετικό πετρελαιοφόρο χωρίς να το ελέγξουν, απλώς συνοδεύοντάς το συμβολικά με αμερικανικά πολεμικά σκάφη σε παράλληλη πορεία, δηλώνοντας ότι γνώριζαν εκ των προτέρων το φορτίο του. Παράλληλα σε συνέντευξη του Σοβιετικού Α/ΓΕΕΘΑ, στρατάρχη Μαλινόφσκι, αναφέρθηκε ότι οι σοβιετικές ένοπλες δυνάμεις βρίσκονται στο «ύψιστο σημείο ετοιμότητα και με το πρώτο σημάδι, ολόκληρη η ισχύς των σοβιετικών ενόπλων δυνάμεων πρέπει να τεθεί σε δράση εναντίον του εχθρού – εναντίον των στρατιωτικών, στρατηγικών, οικονομικών και πολιτικών του κέντρων...».

Η 27 Οκτωβρίου ήταν η χειρότερη μέρα της κρίσης (παρόλο που λόγω της διαφοράς ώρας, στην ΕΣΣΔ ήταν ήδη 28 Οκτωβρίου). Αμερικανικό κατασκοπευτικό U-2 με τη συνοδεία αεροσκαφών οπλισμένων πυραύλους με πυρηνική γόμωση έκανε την, υπό συνθήκες διεθνούς κρίσης, πολιτικά εγκληματική κίνηση να εισβάλει στον εναέριο χώρο της ΕΣΣΔ σε μια άκρως, απαγορευμένης πρόσβασης, περιοχή της σοβιετικής Άπω Ανατολής, όπου βρίσκονταν εγκατεστημένοι στρατηγικοί διηπειρωτικοί πυρηνικοί πύραυλοι. Παράλληλα το σοβιετικό υποβρύχιο B-59, ευρισκόμενο στα ανοικτά της Κούβας, ήρθε πολύ κοντά στην εκτόξευση торπίλης με πυρηνική κεφαλή προς τον αμερικανικό στόλο που εφάρμοζε τον αποκλεισμό. Στις 28 Οκτωβρίου, και μετά από προσωπική παρέμβαση του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ, πετυχαίνεται το σταμάτημα της εγκατάστασης των πυραύλων στην Κούβα, η επιστροφή των ήδη εγκατεστημένων πυραύλων στην ΕΣΣΔ, η δέσμευση

των Η.Π.Α. ότι δεν θα εισβάλουν στην Κούβα και παράλληλα η απομάκρυνση των αμερικανικών πυραύλων που βρίσκονταν σε τουρκικό έδαφος.^{11, 12, 13.}

Στο σημείο αυτό μπορούμε να αξιολογήσουμε τις επιλογές που τέθηκαν στον αμερικανό πρόεδρο ώστε να επιλέξει τη στρατηγική του. Οι εναλλακτικές λύσεις που προτάθηκαν ήταν οι ακόλουθες:

- (1) Να μην πραγματοποιηθεί καμία κίνηση.
- (2) Να ασκηθεί διπλωματική πίεση στους Σοβιετικούς ώστε να απομακρύνουν τους πυραύλους.
- (3) Να διαταχθεί αεροπορικό χτύπημα των πυραύλων.
- (4) Να διαταχθεί πλήρης στρατιωτική εισβολή.
- (5) Να διαταχθεί ο ναυτικός αποκλεισμός της Κούβας, δράση η οποία χαρακτηρίστηκε ως «καραντίνα» (quarantine).

Όπως προκύπτει από την εξέλιξη του συμβάντος η τελική επιλογή που κρίθηκε ως η λιγότερο επικίνδυνη για κλιμάκωση της κατάστασης αλλά ταυτόχρονα με την προβολή της αναγκαίας αποφασιστικότητας και ισχύος ήταν η τελευταία. Επισημαίνεται ότι ο αποκλεισμός, κατά τη διεθνή νομοθεσία, αποτελεί πράξη πολέμου (act of war). Παρόλα αυτά διακρίνουμε ότι ο αποκλεισμός όπως εφαρμόστηκε έχει αρκετά στοιχεία που αμφισβητούν την αποτελεσματικότητά του. Ένα σοβιετικό φορτηγό καταφέρνει να περάσει ενώ ένα άλλο αφού το ελέγχουν του δίνουν άδεια να συνεχίσει το ταξίδι του προς την Κούβα. Στην προκειμένη περίπτωση έχουμε το φαινόμενο της μερικής εφαρμογής που μπορεί να οφείλεται στην έλλειψη δυνάμεων (άρα διακρίνουμε την επιβεβαίωση της θεωρίας του Κόρμπιτ που για την εφαρμογή της απαιτεί τον έλεγχο των θαλασσίων συγκοινωνιών, και μπορεί να είναι απόλυτος -κυριαρχία- ή τοπικός -σε μια περιορισμένη θαλάσσια περιοχή-. Ο έλεγχος μπορεί να είναι μόνιμος ή να κατέχεται για περιορισμένο χρονικό διάστημα). Επίσης τα προηγούμενα φαινόμενα μπορεί να οφείλονταν στην στρατηγική των Η.Π.Α. για την αποκλιμάκωση της κρίσης (χωρίς δηλαδή την πλήρη εφαρμογή του αποκλεισμού).

¹¹ Για περισσότερες πληροφορίες Graham Alison and Zelikow Philip, *Essence of Decision: explaining the Cuban missile crisis*.

¹² Seymour Melman, *The Demilitarized Society: Disarmament and Conversion*.

¹³ Seymour Hersh, *The Dark Side of Camelot*.

Β3. ΠΟΛΕΜΟΣ FALKLANDS (ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΑΠΟ RN ΚΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ /ΑΠΟΜΟΝΩΣΗ ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΕΔ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ).

Η τρίτη περίπτωση που θα παρουσιαστεί ώστε να καταδειχτεί η σημασία αλλά και η διαφορετικότητα της ναυτικής ισχύος είναι ο πόλεμος του 1982 μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και Αργεντινής για τις νήσους Φώκλαντ (Μαλβίνες για τους Αργεντινούς) και Νότιας Γεωργίας στον Νότιο Ατλαντικό Ωκεανό. Γεωγραφικά η λόγω συστάδα νήσων απέχει περίπου 280 ν. μίλια (485 χιλιόμετρα) από τις ακτές της Αργεντινής ενώ η νήσος Νότιας Γεωργίας περίπου 750 ν. μίλια (1390 χιλιόμετρα) ανατολικότερα από τις νήσους Φώκλαντ. Στην συγκεκριμένη περίπτωση έχουμε ουσιαστικό παράδειγμα εφ' ενός της μη εφαρμογής της ναυτικής ισχύος, όταν η Μ. Βρετανία στο πλαίσιο οικονομικών περικοπών απέσυρε τις ναυτικές μονάδες της από την περιοχή¹⁴ και αφ' ετέρου εφαρμογής της όταν επέβαλε τη ζώνη αποκλεισμού και εν συνεχεία προχώρησε, εκμεταλλευόμενη και το διεθνές αντίκτυπο της ενέργειας της, στην προβολή αλλά και την εφαρμογή της ισχύος με τη χρήση του πολεμικού της ναυτικού.

¹⁴ “The invasion had clearly been precipitated by her defence review, reducing the navy to a coastal defence and deterrence force, phasing out the navy's "out-of-area" capability and withdrawing HMS Endurance, the South Atlantic patrol vessel”,



Ο πόλεμος των Φώκλαντ αποτέλεσε την τελευταία σύγκρουση του 20ου αιώνα που μπορεί να χαρακτηριστεί ως αεροναυτική, με σημαντική συμμετοχή χερσαίων, ναυτικών και αεροπορικών δυνάμεων. Ο πόλεμος ξεκίνησε στις 2 Απριλίου 1982 όταν αργεντίνικα στρατεύματα, αποβιβάστηκαν στα Φώκλαντ, συνέλαβαν την ολιγάριθμη φρουρά και ύψωσαν την Αργεντίνικη σημαία στο Κυβερνείο. Σχεδόν ταυτόχρονα αργεντίνικα στρατεύματα κατέλαβαν την νήσο της Ν. Γεωργίας στον νότιο Ατλαντικό. Η αρχική βρετανική αντίδραση περιορίστηκε στην προσφυγή στα Ηνωμένα Έθνη και στην προσπάθεια κινητοποίησης του διεθνούς και συμμαχικού παράγοντα προς επιστροφή στο προ της κατάληψης καθεστώτος. Όταν κατέστη σαφές πως η διπλωματική οδός δεν επρόκειτο να δώσει λύση στο πρόβλημα, αποφασίστηκε η ανάληψη στρατιωτικής δράσης. Στις 5 Απριλίου, η Βρετανική κυβέρνηση απέστειλε ναυτική δύναμη για να εμπλακεί με το Ναυτικό της Αργεντινής και την Πολεμική Αεροπορία πριν πραγματοποιήσει αμφίβια επίθεση στα νησιά. Οι πρώτες δυνάμεις που κινήθηκαν προς την περιοχή ήταν τα Υ/Β (πέντε πυρηνικά και ένα συμβατικό), ένα εκ των οποίων (HMS Courageous) έπλευσε από

την περιοχή της Μεσογείου μέσα σε 14 ημέρες. Παράλληλα κηρύχθηκε από τη Βρετανία ζώνη αποκλεισμού αρχικά ως Ζώνη Ναυτικού Αποκλεισμού (**Maritime Exclusion Zone – MEZ**) από τις 12 Απριλίου και εν συνεχεία ως Ολικού (**Total Exclusion Zone – TEZ**) εύρους 200 ν. μιλίων και κέντρο τα νησιά Φώκλαντ, από τις 30 Απριλίου. Στις 25 Απριλίου ανακαταλήφθηκε η νήσος της Νοτίου Γεωργίας. Την νύχτα της 21ης Μαΐου τα πρώτα βρετανικά στρατεύματα αποβιβάστηκαν στα Φώκλαντ, στον κόλπο του Σαν Κάρλος και ξεκίνησαν την πορεία τους προς την πρωτεύουσα, Πορτ Στάνλεϊ. Κατόπιν σφοδρών τοπικών μαχών ο στόχος επετεύχθη. Η σύγκρουση διάρκεσε 74 ημέρες και έληξε με την παράδοση των δυνάμεων της Αργεντινής στις 14 Ιουνίου 1982, επιστρέφοντας τα νησιά σε Βρετανικό έλεγχο.



Στα αξιοσημείωτα της σύγκρουσης είναι ότι καμία χώρα δεν κήρυξε επίσημα τον πόλεμο (και οι δύο πλευρές κήρυξαν τις περιοχές των Νήσων ως πολεμική ζώνη και επίσημα αναγνώρισαν ότι υπήρχε κατάσταση πολέμου μεταξύ τους) και οι εχθροπραξίες περιορίστηκαν σχεδόν τελείως στα εδάφη υπό αμφισβήτηση και την περιοχή του Νότιου Ατλαντικού όπου βρίσκονται. Εδώ διακρίνουμε ότι ο αληθινός νικητής του πολέμου ήταν το Βρετανικό ναυτικό. Σε μία επιχείρηση που οι μελλοντικοί στρατηγιστές και αναλυτές ήθελαν να αποκλείσουν –μια αμφιλεγόμενη υπερπόντια αμφίβια επιχείρηση, είχε αγωνιστεί και κέρδισε. Προσπαθώντας να αποφύγουν μια επανάληψη των Φώκλαντ, δημιουργήθηκε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα προμηθειών αμυντικού εξοπλισμού για το ναυτικό και την αεροπορία. Το ναυτικό εξασφάλισε επίσης νέες δυνατότητες με τα προγράμματα αεροπλανοφόρων και πλοίων αμφίβιων επιχειρήσεων. Το κόστος των 3 δισ. £ του πολέμου δεν ήταν τίποτα σε σύγκριση με το κόστος των συνεπειών του. Απώτερη συνέπεια ήταν η πολιτική στάση των επόμενων πρωθυπουργών της Μ. Βρετανίας να εγκαταλείψουν την πολιτική της ειρήνης και να επενδύσουν στην

παγκοσμιοποίηση της θέσης της χώρας μέσω της ναυτικής ισχύος και κυρίως μέσω της προβολής ισχύος με τη συχνή πλέον παρουσία των ναυτικών μονάδων ανά την υφήλιο.

Στα συμπεράσματα της σύγκρουσης διακρίνουμε:

(1) Την άποψη ότι η Αργεντινή εισέβαλε επειδή εκτίμησε πως «η Βρετανία δεν σκόπευε να πολεμήσει για τις Μαλβίνες». Η όλη επιχείρηση ξεκίνησε από το λανθασμένο μήνυμα που πέρασε η απόσυρση των πλοίων επιτήρησης της Βρετανίας από την περιοχή. Δηλαδή η απώλεια της προβολής ισχύος πυροδότησε την κρίση – σύρραξη. Διακρίνουμε ότι οι περικοπές στις ένοπλες δυνάμεις της Βρετανίας αν και δεν αντιστοιχούσαν σε αλλαγή πολιτικής ή προθέσεων αναφορικά με την εξασφάλιση των εθνικών της συμφερόντων, έδωσαν το λανθασμένο μήνυμα με αποτέλεσμα να προκληθεί η σύγκρουση. Ως εκ τούτου, η δημιουργία της κρίσεως θα μπορούσε να αποδοθεί εν μέρει και στη ίδια τη Βρετανία η οποία έσπευσε από μόνη της να μειώσει την αποτρεπτική της ικανότητα καθώς ουδέποτε είχε εγκαταστήσει υπολογίσιμη «αποτρεπτικά» δύναμη στο συγκρότημα των Φώκλαντ.

(2) Η όλη επιχείρηση ανακατάληψης των Φώκλαντ δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί δίχως την κινητοποίηση μιας εκτενούς υποδομής διοικητικής μέριμνας που εξασφαλίστηκε από την παρουσία του ναυτικού και την εφαρμογή της ναυτικής ισχύος της Βρετανίας. Αντιθέτως οι αργεντίνικες δυνάμεις στα Φώκλαντ, στερούμενες αντίστοιχου δικτύου υποστήριξης και ευρισκόμενες από ένα σημείο και μετά σε κατάσταση αποκλεισμού, αφέθηκαν περίπου στην τύχη τους και εξαντλημένες φυσιολογικά υπέκυψαν.

(3) Αν η Αργεντινική αεροπορία διέθετε περισσότερα βλήματα AM-39 Exocet, οι απώλειες των βρετανικών πλοίων πιθανώς θα ήταν τέτοιες ώστε να οδηγηθεί σε αποτυχία η επιχείρηση. Επομένως η περιορισμένη δυνατότητα προσβολής / καταστροφής της ναυτικής ισχύος της Βρετανίας επέδρασε καταλυτικά αν και οι επιχειρήσεις έγιναν σε απόσταση περίπου τριάντα φορές μεγαλύτερη από τις βάσεις των Άγγλων έναντι των αντίστοιχων των Αργεντινών.

(4) Τέλος σημαντική επίδραση στις επιχειρήσεις είχε η βύθιση του καταδρομικού General Belgrano, που καταδίκασε το Αργεντινικό ναυτικό σε παθητική στάση και ουσιαστική αποχή από τις επιχειρήσεις. Αν το Αργεντινικό ναυτικό είχε σχεδιάσει επιθετική ενέργεια κατά του βρετανικού στόλου, αυτή δεν πραγματοποιήθηκε τελικά από συνδυασμό φοβίας και ατυχίας.

(5) Στην περίπτωση των Φώκλαντ, ο ΟΗΕ απέτυχε παντελώς να συμβάλει στη διατήρηση της ειρήνης παρά το γεγονός ότι θιγόμενη ήταν μια από τις ισχυρότερες χώρες παγκοσμίως. Άρα βλέπουμε ότι η μαλακή ισχύς δεν έχει πάντοτε αποτελέσματα έναντι της σκληρής που έχει άμεσα ορατά αποτελέσματα.

(6) Η αντίδραση της Βρετανίας χαρακτηρίστηκε από αποφασιστικότητα και ταχύτητα γεγονός που, παρά τις πολύ μεγάλες δυσκολίες και αντιξοότητες που παρουσίαζε η επιχείρηση, υπήρξε καθοριστικό για την τελική έκβαση του πολέμου. Εκφράστηκε δε με τη μόνη μορφή ισχύος που μπορούσε να δώσει λύση, τη χρήση της ναυτικής ισχύος.

(7) Οι μονάδες του Αργεντίνικου ναυτικού που θα μπορούσαν να επιτύχουν καίρια πλήγματα στους Βρετανούς, δηλαδή τα Υ/Β, δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα. Στο ένα (Υ/Β Σάντα Φε) ανατέθηκε λανθασμένη αποστολή ενώ το άλλο (Υ/Β Σαν Λουίς) απασχόλησε το Βρετανικό ναυτικό επί μακρόν και το ανάγκασε να καταναλώσει τεράστιες ποσότητες ανθυποβρυχιακών όπλων σε ψευδοεπαφές. Παρά ταύτα το Σαν Λουίς κατάφερε να διεισδύσει, όμως οι τορπιλικές επιθέσεις του κατά Βρετανικών πλοίων απέτυχαν χωρίς να είναι γνωστοί οι λόγοι της αποτυχίας (αν οφείλεται σε ανθρώπινα λάθη ή προβλήματα υλικού).

(8) Τέλος η σχεδίαση των βρετανικών επιχειρήσεων διακρίνεται για την μεταξύ άλλων επιτυχή εκμετάλλευση δύο παραγόντων (πέραν του παράγοντος χρόνος/ταχύτητα) που επέδρασαν αποφασιστικά στον εφοδιασμό των μαχομένων: των Βρετανικών πυρηνικών Υποβρυχίων και των δυνατοτήτων της εμπορικής ναυτιλίας, δηλαδή δύο κύριων παραγόντων εφαρμογής της ναυτικής ισχύος. Με την άμεση ανακοίνωση της εγκατάστασης περί τα Φώκλαντ ζώνης αποκλεισμού, επετεύχθη από πολύ ενωρίς η αποκοπή της από θαλάσσης ενίσχυσης και εφοδιασμού των Αργεντίνικων στρατευμάτων. Οι Αργεντίνοι μη γνωρίζοντας ότι τα Υ/Β δεν είχαν ακόμη φθάσει στην περιοχή (το πρώτο αφίχθη δύο μέρες αργότερα) και φοβούμενοι πιθανή καταβύθιση των πλοίων τους, συνέχισαν τη μεταφορά εφοδίων με αερομεταφορές, ενώ πολλά βαρέα όπλα ουδέποτε έφθασαν στα Φώκλαντ. Φυσικά όταν μετά από μερικές εβδομάδες κατέφθασε και ο Βρετανικός στόλος επιφανείας, ο ανεφοδιασμός των Αργεντινών στα Φώκλαντ από θαλάσσης, διακόπηκε οριστικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ «Γ»

Εξετάζοντας λοιπόν τη ναυτική ιστορία και το ρόλο της ναυτικής ισχύος καταλήγουμε αβίαστα στο συμπέρασμα ότι η επικράτηση αυτοκρατοριών στο παρελθόν αλλά και η ευημερία των σημερινών εκβιομηχανισμένων κρατών οφείλεται εν πολλοίς στις εγγυημένες και ασφαλείς περιοχές ναυσιπλοΐας. Με απλά λόγια, η ελευθερία των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας υπήρξε συνήθως ο ασφαλέστερος τρόπος για τη μετάβαση προς την ευημερία. Για να επιτευχθεί η τελευταία είναι αναγκαία η χρήση της ναυτικής ισχύος. Αυτή δεν απαιτεί τόσο την ύπαρξη ενός ισχυρού στόλου ή ακόμη περισσότερο ενός μεγάλου κράτους, όσο την εφαρμογή της σύμφωνα με τις αρχές της ναυτικής στρατηγικής.

Παρά τις αλματώδεις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της πληροφορικής και την ανάπτυξη διαδικτυακών εφαρμογών που διευκολύνουν τις οικονομικές συναλλαγές παγκοσμίως, ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια θαλάσσης έχει αυξηθεί τέσσερις φορές τα τελευταία πενήντα χρόνια, ενώ κατέχει πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου και το 60% όλων των εξαγωγών πετρελαίου. Επιπλέον, διαφαίνεται πως η ανάγκη για την εξασφάλιση θαλάσσιων πόρων (αλιεία, πετρέλαιο, φυσικό αέριο, αιολικά πάρκα κ.α.), τα επόμενα χρόνια θα αυξηθεί, καθώς αναμένεται περαιτέρω εκβιομηχάνιση των ήδη αναπτυγμένων χωρών, ανάπτυξη των υποβαθμισμένων σήμερα περιοχών και αύξηση του πληθυσμού της γης. Οι δραστηριότητες που έχουν σχέση με τη θάλασσα θα συνεχίσουν να βρίσκονται στις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας οικονομίας, ενώ αν λάβει κανείς υπόψη και τις δυνατότητες εκμετάλλευσης που δίνει η χρήση της (εκμετάλλευση φυσικών πόρων, υδάτινων και υποθαλάσσιων), αντιλαμβάνεται πως η θάλασσα θα συνεχίσει να αποτελεί σημείο αναφοράς στο παγκόσμιο οικονομικό και γεωπολιτικό σύστημα. Συνεχίζει συνεπώς η θάλασσα να διατηρεί τη στρατηγική της σημασία.

Η στρατηγική σημασία της θάλασσας σε συνδυασμό με τη συνεχόμενη παγκοσμιοποίηση, την ενδεχόμενη ανακήρυξη ΑΟΖ από την Ελλάδα και τη γεωστρατηγική αναβάθμιση της περιοχής οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η ασφάλεια του θαλάσσιου συστήματος θα αποτελέσει μείζον θέμα της επόμενες δεκαετίες. Μέρος αυτού του συστήματος θα αποτελέσει και η ευρύτερη περιοχή του Αιγαίου. Σημαντικά στοιχεία προβληματισμού και ανησυχίας μπορεί να είναι η προσέλευση διεθνών τρομοκρατικών οργανώσεων και η αύξηση παράνομων δραστηριοτήτων

στη θάλασσα (μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής – ΟΜΚ, μόλυνση του περιβάλλοντος, πειρατεία), εντασσόμενα στο ευρύτερο πλαίσιο των ασύμμετρων απειλών, οι οποίες απαιτούν μια νέα προσέγγιση για την ασφάλεια της ναυτιλίας και γενικότερα την άμυνα και την ασφάλεια της χώρας.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στο σύγχρονο θαλάσσιο περιβάλλον οι ναυτικές δυνάμεις πέρα από τις κλασσικές ναυτικές επιχειρήσεις θα απαιτηθεί να συμβάλουν και σε αστυνομικού τύπου επιχειρήσεις, για την προστασία της διεθνούς ναυσιπλοΐας, ενδεχόμενα δε και για την προστασία-ασφάλεια υποδομών μείζονος σημασίας για την εκμετάλλευση ενεργειακών πόρων. Η κυρίαρχη απαίτηση δεν έχει λοιπόν να κάνει με το μέγεθος του κράτους αλλά με το πώς αυτό επενδύει στη ναυτική ισχύ και ως εκ τούτου, καθορίζει το «ειδικό βάρος» του. Συστατικά μιας πετυχημένης χρήσης της ισχύος αποτελούν η αποφασιστικότητα και η ταχύτητα στην εφαρμογή των αποφάσεων. Προς τούτο κρίνεται καθοριστική η ύπαρξη ξεκάθαρης πολιτικής βούλησης που να αντανakλά / περιγράφεται στον καθορισμό της αποστολής για τη χρήση της ναυτικής ισχύος. Εξυπακούεται ότι η εν λόγω βούληση θα στηρίζεται και στην ανταποδοτική ετοιμότητα της ναυτικής δύναμης για επιτυχή εκτέλεση της αποστολής.

Σ' αυτή τη διάσταση θα πρέπει να δούμε την ανάδειξη της Πορτογαλίας ή της Ολλανδίας στην εποχή του αποικισμού και των εξερευνήσεων που χωρίς να είναι ιδιαίτερα ισχυρές χώρες αντιμετώπισαν και εν πολλοίς επικράτησαν ισχυροτέρων (Ισπανία, Γαλλία, Αγγλία, Γερμανία). Αντίστοιχα, για την περίπτωση της Ελλάδας, η χώρα μας πρέπει να πλεύσει με πυξίδα την επιτυχή δράση της κατά τους Βαλκανικούς πολέμους. Η Ελλάδα συμπερασματικά δεν χρειάζεται να ανακαλύψει τον τροχό: το ένδοξο παρελθόν του Πολεμικού Ναυτικού και οι υπάρχουσες θεωρίες ναυτικής ισχύος μας δείχνουν το δρόμο για το μέλλον. Η δυνατότητα προβολής ισχύος, ιδίως όπως αυτή παρουσιάζεται στο έργο του Ναυάρχου (ε.α) Τζέημς Σταυρίδης (πρώην SACEUR) (STAVRIDIS 2017) και η αποφασιστικότητα μας πρέπει να θεωρούνται αυτονόητα. Η ναυτική μας ισχύς, η οποία δεν πρέπει να αμφισβητείται και η υπεραξία που δημιουργεί ο τεράστιος εμπορικός μας στόλος δεν πρέπει να προσπερνώνται ασυλλόγιστα. Αντίθετα, θα πρέπει να δημιουργεί μια θαλάσσια στρατηγική, που θα ισοδυναμεί με μια απόλυτη εθνική στρατηγική, αφού οι πλουτοπαραγωγικές πηγές των ελληνικών θαλασσών και το δια θαλάσσης εμπόριο είναι αληθινό οξυγόνο για την πατρίδα μας. Η δε στρατηγική της χώρας πρέπει να επικεντρωθεί στην εξισορρόπηση της ισχύος του αντιπάλου, στην

εκμετάλλευση όλων των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της και στην αποτροπή, στην προσπάθεια μείωσης της δύναμης του αντιπάλου και στην υπονόμηση της ισχύος του, αλλά και στην διαμόρφωση του διεθνούς περιβάλλοντος υπέρ ημών.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Η στρατιωτική δύναμη βρίσκεται στη κορυφή της πυραμίδας της εθνικής ισχύος καθώς είναι η μοναδική που μπορεί να επιφέρει αμετάκλητες αλλαγές. Υπό αυτή την έννοια και η ναυτική ισχύς, ως συστατικό της εθνικής ισχύος ενός κράτους και στο βαθμό που της αναλογεί, δεν έπαψε ποτέ να επηρεάζει τις σχέσεις μεταξύ κρατών και τον ανταγωνισμό τους για επιρροή απέναντι σε άλλα κράτη και επομένως αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη προσπάθειά τους να οδηγήσουν τις οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις. Το κυριότερο συστατικό στην εφαρμογή της είναι η βούληση του κάθε δρώντα για την χρήση της και όχι το μέγεθός αυτού που την ασκεί.

Ως κυρίαρχο συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι τα ναυτικά έθνη θα πρέπει να επενδύσουν στην ναυτική ισχύ, σε όλες τις μορφές και τις παραμέτρους που παρουσιάστηκαν παραπάνω. Ως βέλτιστη προσέγγιση καταδεικνύεται ότι πρέπει να είναι αυτή της θεωρίας του Κόρμππετ η οποία αποτελεί την εξαιρετικότερη επιλογή για ναυτικά έθνη, που δε διαθέτουν τους αναγκαίους πόρους και μέσα ώστε να διεκδικούν κυριαρχία περιφερειακού ή παγκόσμιου χαρακτήρα. Η εν λόγω θεωρία κρίνεται ιδανική για μια χώρα σαν την Ελλάδα. Οι βασικές αρχές της ναυτικής στρατηγικής κατά τον Κόρμππετ που θα μπορούσαν αυτούσιες να χρησιμοποιηθούν στη χάραξη της εθνικής ναυτικής – και γιατί όχι ευρύτερα, θαλάσσιας – στρατηγικής, είναι:

- (1) Έλεγχος των θαλασσίων οδών.
- (2) Επικέντρωση στον αντίπαλο.
- (3) Ελιγμός για απόκτηση τακτικού πλεονεκτήματος.
- (4) Χάραξη στρατηγικής βάση των πολιτικο-οικονομικών και τεχνολογικών συνιστωσών του πολέμου.
- (5) Προστασία των ναυτικών συμφερόντων του έθνους με αποτελεσματικότητα στη μάχη αλλά και αποφυγή εμπλοκής δαπανηρών μέσων άνευ σημαντικού λόγου / αποτελέσματος (στρατηγική άμυνας και περιορισμένου πολέμου).

(6) Διακλαδική σχεδίαση.

Παράλληλα η ναυτική αποτροπή, η προβολή ισχύος και τα άμεσα και ουσιαστικά οφέλη που προσφέρει η ναυτική ισχύς, καθόσον η εφαρμογή της δύναται να γίνει κλιμακωτά και ανάλογα με το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, δίνουν το δικαίωμα σε ένα ναυτικό κράτος να επιβάλλει τη θέλησή του και να απολαμβάνει τα κέρδη που αυτή συνεπάγεται.

Πέραν όμως από τα ανωτέρω ζητήματα ασφαλείας δεν θα εκλείψει ποτέ και ο διακρατικός ανταγωνισμός για τον όσο το δυνατό μεγαλύτερο έλεγχο της θάλασσας. Η εκπεφρασμένη άποψη του Αρχηγού του Τούρκικου Ναυτικού το 2010, Ναυάρχου Eşref Uğur Yiğit, πως η Τουρκία «...*, χάρη σε μια ευτυχή γεωγραφία, έχει μια δεύτερη πατρίδα κάτω από τη θάλασσα, μεγάλη σχεδόν όσο η μισή χερσαία έκταση της*» και πως «*.....η υλοποίηση του ιδανικού ενός Ναυτικού Έθνους – Ναυτικού Κράτους, είναι η ιστορική ευθύνη των Τουρκικών Ναυτικών Δυνάμεων...*», επιβεβαιώνει τη στρατηγική αντίληψη της Τουρκίας πως η τουρκική ναυτική ισχύς πρέπει να είναι προσανατολισμένη στην πάλη για την εκμετάλλευση θαλάσσιων και υποθαλάσσιων φυσικών πόρων. Ακόμη πιο ανησυχητική φαντάζει η αναφορά και η χρήση ενδεικτικών χαρτών που περιέχουν αυτό που η Τουρκία αποκαλεί «γαλάζια πατρίδα» από τον τούρκο Πρόεδρο Recep Tayyip Erdoğan και τον υπουργό άμυνας Hulusi Akar. Οι τελευταίες «προκλήσεις» εμφανίζονται παράλληλα με την απόκτηση της απαιτούμενης (;) ναυτική ισχύ ώστε να μπορεί να τις υποστηρίξει. Από τα παραπάνω γίνεται προφανές ότι στα επόμενα χρόνια θα υπάρξει ανάγκη ενισχυμένης θαλάσσιας επιτήρησης και ναυτικής παρουσίας από ελληνικής πλευράς στην ευρύτερη περιοχή του Αιγαίου και τη λεκάνη της Αν. Μεσογείου.

Μέσα λοιπόν σε αυτό το πολύπλοκο και εν δυνάμει επικίνδυνο γεωστρατηγικό θαλάσσιο περιβάλλον που πρόκειται να αναδυθεί μετά από ενδεχόμενη ανακήρυξη ΑΟΖ από την Ελλάδα, απαιτείται να χαραχθεί εθνική ναυτική στρατηγική με σκοπό την ενίσχυση της ελληνικής ναυτικής ισχύος στους δύο κύριους άξονες που τη συνθέτουν: τις υποδομές και τα μέσα. Η ενίσχυση αυτών των δύο αξόνων θα καταστήσουν την ελληνική ναυτική ισχύ κυρίαρχο παράγοντα στις προκλήσεις και τα ζητήματα ασφαλείας που προκαλεί η τυχόν ανακήρυξη ΑΟΖ από την Ελλάδα.

Σε κάθε περίπτωση αυτή θα πρέπει να στηρίζεται στη φυσική ναυτική παρουσία και τη ναυτική διπλωματία. Η εκμετάλλευση και η αναβάθμιση της

«θεσμικής μνήμης» και ικανότητας της χώρας θα πρέπει να είναι προσανατολισμένη στη θάλασσα. Η δε σύναψη ισχυρών συμμαχιών θα αναβαθμίσει τη θέση της χώρας ενώ η μελέτη και η επιλογή των βέλτιστων χαρακτηριστικών των διαφόρων θεωριών των ναυτικών στρατηγιστών μπορεί να προσαρμόσει τη ναυτική ισχύ στις εθνικές απαιτήσεις και θέσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- Baldwin, D. A. 2012. *Power and International Relations*. Princeton: Princeton University Press.
- Carr, H. E. 1946. *The Twenty Years' Crisis, 1919-1939: An introduction to the Study of International Relations*. . New York: Harper and Row.
- Charles W. Freeman, Jr. 1997. *Arts of Power: Statecraft and Diplomacy*. Washington, D.C.: United States Institute of Peace Press,.
- Clausewitz, Carl von. 1832. *Vom Kriege (On War)*. Berlin: Dümmlers Verlag.
- Copeland, Daryl. 2010. *Hard Power Vs. Soft Power – Mixing Might with Diplomacy*. The Mark.
- Crocker, Chester A., Fen Osler Hampson, και Pamela R. Aall. 2007. *Leashing the Dogs of War: Conflict Management in a Divided World*. Washington, D.C.: US Institute of Peace Press.
- De Seversky, Alexander P. 1950. *Air Power: Key to Survival*. New York: Simon & Schuster,.
- . 1942. *Victory Through Air Power*. New York: Simon & Schuster.
- Glaser, Darrell J., και Ahmed S. Rahman. 2016. «Ex Tridenti Mercatus? Sea-power and maritime trade in the age of globalization.» *Journal of International Economics* (Journal of International Economics).
- Jomini, Henri, Le Baron de. 1838. *Précis de l'Art de la Guerre: Des Principales Combinaisons de la Stratégie, de la Grande Tactique et de la Politique Militaire*. Brussels: Meline, Cans et Copagnie.
- . 1805. *Traité de grande tactique, ou, Relation de la guerre de sept ans, extraite de Tempelhof, commentée at comparée aux principales opérations de la dernière guerre; avec un recueil des maximes les plus important de l'art militaire, justifiées par ces différen*. Paris: Giguet et Michaud.
- Joseph S. Nye, Jr. 1990. *The changing nature of world power*. Τόμ. Vol. 105. No. 2 τόμ. The Academy of Political Science Quarterly: Basic Books.
- Mearsheimer, J. 2001. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W.W. Norton.
- Morgenthau, J. H. 1954. *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*. 3rd ed. Chicago: University of Chicago Press.
- . 1954. *Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace*,. 3rd ed. Chicago: University of Chicago Press.
- Nye, Joseph Jr., Armitage, R.L. 2007. *CSIS Commission on Smart Power. A smarter, more secure America Center for Strategic and International Studies*. Washington: CSIS.
- Nye, Joseph. 2003. «Propaganda Isn't the Way: Soft Power.» *International Herald Tribune*.
- Nye, Joseph S. 2011. *The Future of Power*. New York: PublicAffairs.
- Nye, Joseph. 2004. *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. New York: Public Affairs.
- Rahman, Ahmed S. 2007. 'Fighting the forces of gravity - Seapower and maritime trade between the 18th and 20th centuries'. United States Naval Academy: Annapolis, Maryland.
- . 2010. *Fighting the forces of gravity - Seapower and maritime trade between the 18th and 20th centuries', Explorations in Economic History*.

- STAVRIDIS, JAMES. 2017. *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*. Penguin Books, ISBN 9780735220607.
- Till, Geoffrey. 2013. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. London: Routledge.
- Walt, M. S. 2002. *The Enduring Relevance of the Realist tradition*. In *Political Science: The State of the Discipline*. Μοντόζ: Ira Katznelson and Helen V. Milner. New York: W.W. Norton.
- Wilson, Ernest J. 2008. *Hard Power, Soft Power, Smart Power*. The Annals, bimonthly journal, American Academy of Political and Social Science, Pennsylvania: SAGE Publications. doi:10.1177/0002716207312618.
- Μπαμπινιώτης, Γεωργίος Δ. 2002. *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*. Αθήνα : Κέντρο Λεξικολογίας Ε.Π.Ε.
- (Cambridge Library Collection - History) Julian Stafford Corbett-*Naval and Military Essays_ Being Papers read in the Naval and Military Section at the International Congress of Historical Studies, 1911*
- Corbett, Julian Stafford. (1914). *Naval and Military Essays*. Cambridge University Press (reissued by Cambridge University Press, 2009; ISBN 978-1-108-00349-0)
- Julian S. Corbett, *Maritime Operations in the Russo-Japanese War, 1904–05*. (1994)
- Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*. Classics of Seapower series. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1988.
- Julian S. Corbett, *England in the Mediterranean: A study of the rise and influence of British power within the Straits 1603-1713*, Cambridge University Press, 1904
- Julian S. Corbett, *England in the Seven Years War: A study in combined strategy*, Cambridge University Press, 1907
- Julian S. Corbett, *The Campaign of Trafalgar*, Cambridge University Press, 1910 (Navy Records Society (Great Britain). _ Publications) Julian Stafford Corbett, Sir-*Fighting instructions, 1530-1816*-[London] Printed for the Navy Records Society (1905) *Fighting Instructions, 1530-1816 _ Publications of the Navy Records Society Vol. XXIX*.
- Julian Corbett, *The Spectre Of Navalism*, Darling & Son, Limited, London, 1915,
- Michael I. Handel, "Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu." *Naval War College Review (Autumn 2000)*. pp. 106–23. Naval War College. 24 September 2004.
- A.T. Mahan-*The influence of sea power upon history, 1660-1783*-Boston, Little, Brown and Co (1898)
- A.T. Mahan-*Admiral Farragut (1895)*, D. Appleton and Co., ASIN: B001U1FFDU
- A.T. Mahan-*Sea Power In Its Relations To The War Of Eighteen Hundred And Twelve*, Boston, Little Brown And Company, 1905
- LCDR Brian P. O'Lavin, USN, *Mahan and Corbett on Maritime Strategy, Strategy and Policy Department Naval War College 686 Cushing Road Newport, RI 02841-1207, 2009*
- LCDR Ronald D. Parker, USN, *Mahan for the Twenty First Century His Principles Still Apply to National Power, United States Marine Corps, Command and Staff College, Marine Corps University, 2076 South Street, Marine Corps Combat Development Command, Quantico, VA, 22134-5068, 2003*
- Michael Klare, *RISING POWERS, SHRINKING PLANET: The New Geopolitics of Energy*, Metropolitan Books, April 15, 2008, ISBN 13: 9780805080643

John J. Klein, Some Principles of Cyber Strategy, ISN, Center for Security Studies (CSS), ETH Zurich, Switzerland, 2014

ΓΕΕΘΑ_Αρχές Ναυτικής Στρατηγικής

Η ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΜΥΝΑΣ και ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ - Η ΙΣΤΟΡΙΑ, ΟΙ ΘΕΣΜΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ_ευρετήριο_ΜΑΡΙΛΕΝΑ ΚΟΠΠΑ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ_Ιωάννης ΠΑΡΙΣΗΣ

ΠΟΛΕΜΟΣ & ΠΟΛΙΤΙΚΗ_Γιώργος Μαργαρίτης

Maritime Strategy and Global Order_ Markets, Resources, Security

ΕΘΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΙΣΧΥΟΣ ΓΕΕΘΑ

Ηλιόπουλος Η, Ζητήματα Γεωπολιτικής και Διπλωματίας Ναυτικών και Ηπειρωτικών Δυνάμεων στον Σύγχρονο Κόσμο.

Ηλιόπουλος Η, Ιστορία, γεωγραφία και στρατηγική της ναυτικής ισχύος.

Peter Paret, Οι δημιουργοί της σύγχρονης στρατηγικής: Από τον Μακιαβέλι στην πυρηνική εποχή, Άλφρεντ Θάγιερ Μαχάν: Ο Ναυτικός Ιστορικός, Εκδόσεις Τουρίκη: Αθήνα, 2004.

Erickson, Edward J.: "Defeat in Detail: The Ottoman Army in the Balkans, 1912–1913", 2003

<https://www.airuniversity.af.mil/MSFRIC/>

<https://en.wikipedia.org/wiki/Blockade>

https://en.wikipedia.org/wiki/Command_of_the_sea

[San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 12](#)

[June 1994. ICRC.org](#)