

Η γεωπολιτικοποίηση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής: τα όρια της στρατηγικής αυτονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Δρ. Εβίτα Διονυσίου*

Εισαγωγή

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία διανύει μία περίοδο βαθιάς μεταβολής, κατά την οποία οι παραδοσιακές προτεραιότητες της οικονομικής ολοκλήρωσης και της εσωτερικής αγοράς υποχωρούν σταδιακά έναντι μιας ολοένα εντονότερης γεωπολιτικής λογικής. Οι διαδοχικές κρίσεις των τελευταίων ετών –η πανδημία COVID-19, ο πόλεμος στην Ουκρανία, οι επιθέσεις των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα, η σύγκρουση μεταξύ Ισραήλ, ΗΠΑ και Ιράν, αλλά και η εντεινόμενη αντιπαράθεση ΗΠΑ–Κίνας καταδεικνύουν ότι η ναυτιλία δεν αποτελεί απλώς έναν οικονομικό τομέα, αλλά ένα κρίσιμο πεδίο άσκησης ισχύος.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση επιχειρεί να ανταποκριθεί σε αυτή τη νέα πραγματικότητα, προωθώντας τη λεγόμενη «στρατηγική αυτονομία», η οποία σταδιακά μετασχηματίζεται από αμυντική και βιομηχανική φιλοδοξία σε συνολική γεωοικονομική στρατηγική.

Ωστόσο, η εφαρμογή της στη ναυτιλία αποκαλύπτει σημαντικές αντιφάσεις. Η Ένωση διαθέτει σημαντική κανονιστική ισχύ, αλλά παραμένει εξαρτημένη από εξωτερικούς παράγοντες τόσο για την ασφάλεια των θαλάσσιων οδών όσο και για κρίσιμες παραγωγικές δυνατότητες.

Το ερώτημα, επομένως, δεν είναι εάν η ναυτιλία έχει πλέον γεωπολιτικοποιηθεί. Η γεωπολιτικοποίηση αυτή έχει ήδη συντελεστεί. Από την Ερυθρά Θάλασσα και το Σουέζ έως τα Στενά του Ορμούζ, οι θαλάσσιες εμπορικές οδοί μετατρέπονται ολοένα και περισσότερο σε πεδία στρατηγικής αντιπαράθεσης. Το κρίσιμο ερώτημα είναι κατά πόσον η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει τα αναγκαία μέσα, ώστε η στρατηγική αυτονομία της να αποκτήσει ουσιαστικό περιεχόμενο και να μην παραμείνει μια απλή πολιτική διακήρυξη.

Η γεωπολιτικοποίηση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική αναπτύχθηκε ιστορικά με βάση επιδιώξεις κυρίως οικονομικού και εμπορικού χαρακτήρα, όπως η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας

του ευρωπαϊκού στόλου, η προστασία του ελεύθερου εμπορίου και η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Στη σύγχρονη γεωπολιτική πραγματικότητα, όμως, οι προτεραιότητες έχουν μεταβληθεί. Η ασφάλεια των θαλάσσιων επικοινωνιών, η προστασία κρίσιμων υποδομών, η ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων και ο έλεγχος των τεχνολογιών ναυτιλίας αποκτούν ισοδύναμη βαρύτητα με τις οικονομικές επιδιώξεις.

Η εν λόγω μεταβολή αντανακλά μία ευρύτερη μετατόπιση της διεθνούς τάξης: η παγκοσμιοποίηση δεν εγκαταλείπεται, αλλά γίνεται περισσότερο κατακερματισμένη και πολιτικοποιημένη. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη χρησιμοποιούν πλέον τις εφοδιαστικές αλυσίδες, τις μεταφορές και τις υποδομές ως εργαλεία στρατηγικής επιρροής.

Για μία Ένωση της οποίας το 76% του εξωτερικού εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης,¹ οι εξελίξεις αυτές παράγουν άμεσες γεωπολιτικές συνέπειες.

Η στρατηγική αυτονομία στη ναυτιλία

Η στρατηγική αυτονομία έχει πλέον καθιερωθεί ως η κατεξοχήν έννοια με την οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση περιγράφει την επιδίωξή της να δρα με μεγαλύτερη στρατηγική αυτενέργεια σε ένα ολοένα πιο δυσμενές διεθνές περιβάλλον. Η έννοια αυτή κινείται συνήθως ανάμεσα σε δύο συμπληρωματικές διαστάσεις: αφενός, την ικανότητα ανάληψης αυτόνομης δράσης, η οποία εδράζεται στις διαθέσιμες δυνατότητες, τους πόρους και την επιχειρησιακή ετοιμότητα, και, αφετέρου, την ελευθερία επιλογής, ήτοι την πολιτική ανεξαρτησία κατά τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων.²

Υπό αυτή την οπτική, η έννοια της στρατηγικής αυτονομίας δε συνεπάγεται απομόνωση. Αντιθέτως, αποσκοπεί στην ενίσχυση της δυνατότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης να λαμβάνει ανεξάρτητες αποφάσεις και να διατηρεί κρίσιμες λειτουργίες, ακόμη και υπό συνθήκες διεθνούς κρίσης.

Όσον αφορά στον τομέα της ναυτιλίας, συγκεκριμένα, η επιδίωξη στρατηγικής αυτονομίας αναπτύσσεται γύρω από τέσσερις αλληλένδετους άξονες: α) την προστασία των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας, β) την ενίσχυση της

¹ European Shipowners/ European Community Shipowners' Associations (ECSA) (2026). *The Economic Value of European Shipping*, European Shipowners/ ECSA in-house analysis.

² Zandee, D., Deen, B., Kruijver, K. and Stoetman, A. (2020). *European Strategic Autonomy in Security and Defence: Now the Going Gets Tough, It's Time to Get Going*, Netherlands Institute of International Relations 'Clingendael'. https://www.clingendael.org/sites/default/files/2020-12/Report_European_Strategic_Autonomy_December_2020.pdf (προσπελάστηκε στις 26.6.2026).

ανθεκτικότητας των λιμένων και των υποδομών, γ) την ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας και δ) τη μείωση στρατηγικών εξαρτήσεων σε κρίσιμες τεχνολογίες.

Η ενσωμάτωση της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών (EU Emissions Trading System-ETS), η πρωτοβουλία FuelEU Maritime, η νέα Ευρωπαϊκή Στρατηγική Θαλάσσιας Ασφάλειας (European Union Maritime Security Strategy-EUMSS) και η στροφή στα εναλλακτικά καύσιμα αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της νέας προσέγγισης.³

Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει να συνδέσει τη ναυτιλιακή πολιτική με τη βιομηχανική πολιτική, την ενεργειακή ασφάλεια και την τεχνολογική κυριαρχία, αποσκοπώντας στον περιορισμό των στρατηγικών εξαρτήσεων από τρίτες χώρες σε κρίσιμες υποδομές, ναυτιλιακές τεχνολογίες, πρώτες ύλες και εφοδιαστικές αλυσίδες. Υπό αυτή την οπτική, η ναυτιλία παύει να αποτελεί αποκλειστικά τομέα μεταφορών και αναδεικνύεται σε βασικό πυλώνα της ευρωπαϊκής οικονομικής ασφάλειας και της στρατηγικής αυτονομίας.

Τα όρια της ευρωπαϊκής ισχύος

Παρά τις φιλόδοξες στρατηγικές επιδιώξεις της, η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική εξακολουθεί να προσκρούει σε σημαντικούς περιορισμούς, οι οποίοι αναδεικνύουν το χάσμα μεταξύ της κανονιστικής ισχύος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ικανότητάς της να ασκεί αυτόνομη γεωπολιτική επιρροή. Η στρατηγική αυτονομία παραμένει περισσότερο στόχος υπό διαμόρφωση παρά πραγματικότητα, καθώς η Ένωση εξακολουθεί να εξαρτάται από εξωτερικούς παράγοντες σε κρίσιμους τομείς όπως η ασφάλεια, η βιομηχανία, η τεχνολογία και η ενέργεια.

Πρωτίστως, η ασφάλεια των σημαντικότερων θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας εξακολουθεί να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις στρατιωτικές δυνατότητες των ΗΠΑ

³ Βλέπε European Commission (2023). *An Enhanced EU Maritime Security Strategy for Evolving Maritime Threats*, Joint Communication to the European Parliament and the Council, JOIN(2023) 8 final, Brussels, 10.3.2023, Οδηγία (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαΐου 2023 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και της Απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης, ΕΕ L 130 της 16.5.2023, 134–202, Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2023 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ, ΕΕ L 234 της 22.9.2023, 48–100.

και του NATO. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα. Οι επιθέσεις των Χούθι κατά εμπορικών πλοίων από τα τέλη του 2023 ανάγκασαν εκατοντάδες πλοία να παρακάμψουν τη Διώρυγα του Σουέζ, ακολουθώντας τη διαδρομή γύρω από τη Νότια Αφρική, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Η εξέλιξη αυτή αύξησε σημαντικά το κόστος μεταφοράς, τους χρόνους παράδοσης και τα ασφάλιστρα, επηρεάζοντας άμεσα την ευρωπαϊκή οικονομία. Αν και η Ευρωπαϊκή Ένωση αντέδρασε με την επιχείρηση EUNAVFOR ASPIDES, η συνολική αποτροπή και η διατήρηση της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας εξακολούθησαν να στηρίζονται κυρίως στις επιχειρησιακές δυνατότητες των ΗΠΑ και των συμμάχων τους. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει μεν την πολιτική βούληση να αναλάβει μεγαλύτερο ρόλο, εξακολουθεί όμως να μη διαθέτει τις αναγκαίες στρατιωτικές δυνατότητες, ώστε να εγγυηθεί αυτόνομα την ασφάλεια των θαλάσσιων διαδρόμων από τους οποίους εξαρτάται η ευημερία της.

Ένας δεύτερος περιορισμός αφορά στη βιομηχανική και παραγωγική βάση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Παρότι οι ευρωπαϊκές –και ιδιαίτερα οι ελληνικές– ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαχειρίζονται σημαντικό ποσοστό του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η κατασκευή των περισσότερων νέων εμπορικών πλοίων πραγματοποιείται σχεδόν αποκλειστικά στην Ασία, με την Κίνα, τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία να κυριαρχούν στη διεθνή ναυπηγική βιομηχανία. Το γεγονός αυτό αποκτά ιδιαίτερη γεωπολιτική σημασία, καθώς η Κίνα δεν περιορίζεται πλέον στο ρόλο του μεγαλύτερου ναυπηγικού κέντρου του κόσμου, αλλά επεκτείνει συστηματικά την παρουσία της σε λιμένες, εφοδιαστικές υποδομές και ναυτιλιακές υπηρεσίες, μέσω της πρωτοβουλίας *Belt and Road* και της ευρύτερης στρατηγικής της για τη θάλασσα ισχύ. Ως εκ τούτου, η ευρωπαϊκή εξάρτηση από ασιατικές παραγωγικές δυνατότητες δεν επιφέρει μόνο οικονομικές επιπτώσεις, αλλά προσλαμβάνει ολοένα και περισσότερο γεωπολιτικό χαρακτήρα.

Εξίσου σημαντική είναι και η τεχνολογική διάσταση της εξάρτησης. Η σύγχρονη ναυτιλία εξελίσσεται ταχύτατα σε έναν ιδιαίτερα ψηφιοποιημένο τομέα, όπου η ανταγωνιστικότητα δεν καθορίζεται αποκλειστικά από το μέγεθος του στόλου, αλλά και από την πρόσβαση σε προηγμένα συστήματα κυβερνοασφάλειας, δορυφορικών επικοινωνιών, τεχνητής νοημοσύνης, αυτοματισμών και ψηφιακής διαχείρισης των πλοίων και των λιμένων. Σε αρκετούς από αυτούς τους τομείς, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξακολουθεί να εξαρτάται είτε από αμερικανικές τεχνολογικές πλατφόρμες είτε από

ασιατικές αλυσίδες παραγωγής ηλεκτρονικού εξοπλισμού, στις οποίες η Κίνα κατέχει ολοένα σημαντικότερη θέση. Επίσης, η πρόσβαση σε κρίσιμες πρώτες ύλες, όπως οι σπάνιες γαίες και άλλα στρατηγικά μέταλλα που απαιτούνται για τις τεχνολογίες της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης, παραμένει σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένη από κινεζικές ή κινεζικά ελεγχόμενες αλυσίδες εφοδιασμού. Ως εκ τούτου, η στρατηγική αυτονομία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας δεν αφορά πλέον μόνο τον έλεγχο των πλοίων, αλλά και τον έλεγχο των τεχνολογιών, των δεδομένων και των κρίσιμων πρώτων υλών που καθιστούν δυνατή τη λειτουργία τους.

Η ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας δημιουργεί ένα ακόμη πεδίο αβεβαιότητας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναλάβει πρωτοποριακές πρωτοβουλίες μέσω του EU ETS και του FuelEU Maritime, επιδιώκοντας τη σταδιακή απανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών. Ωστόσο, δεν έχει ακόμη διαμορφωθεί διεθνής συναίνεση σχετικά με το καύσιμο που θα επικρατήσει μακροπρόθεσμα, είτε πρόκειται για πράσινη αμμωνία, πράσινη μεθανόλη, υδρογόνο ή άλλα συνθετικά καύσιμα. Επιπλέον, η μελλοντική παραγωγή των καυσίμων αυτών αναμένεται να συγκεντρωθεί κυρίως σε περιοχές όπως η Μέση Ανατολή, η Αυστραλία, η Χιλή και η Βόρεια Αφρική, γεγονός που δημιουργεί τον κίνδυνο η Ευρώπη να αντικαταστήσει την εξάρτησή της από τα ορυκτά καύσιμα με μία νέα μορφή εξάρτησης από εισαγόμενα καύσιμα μηδενικών εκπομπών. Η αβεβαιότητα αυτή δυσχεραίνει τον επενδυτικό σχεδιασμό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και επιβραδύνει τη διαμόρφωση μιας συνεκτικής ευρωπαϊκής στρατηγικής.

Πέραν των υλικών περιορισμών, η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να αντιμετωπίσει και τις εγγενείς δυσκολίες που απορρέουν από τη σύνθετη πολιτική της δομή. Τα κράτη μέλη δε συμερίζονται πάντοτε τις ίδιες προτεραιότητες στον τομέα της ναυτιλίας. Η Ελλάδα και η Κύπρος εστιάζουν κυρίως στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των εμπορικών τους στόλων, η Γαλλία αποδίδει μεγαλύτερη έμφαση στη ναυτική ισχύ και στην προστασία των υπερπόντιων συμφερόντων της, η Γερμανία ενδιαφέρεται πρωτίστως για την ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων και των λιμένων, ενώ οι χώρες της Βαλτικής επικεντρώνονται κυρίως στην αντιμετώπιση της ρωσικής απειλής. Οι διαφορετικές αυτές προσεγγίσεις καθιστούν δυσκολότερη τη διαμόρφωση μιας ενιαίας και συνεκτικής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής στρατηγικής.

Πέραν των ανωτέρω, ο σημαντικότερος ίσως περιορισμός αφορά στη φύση της ίδιας της ευρωπαϊκής ισχύος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναδειχθεί διαχρονικά σε παγκόσμια κανονιστική δύναμη, ικανή να διαμορφώνει πρότυπα σε ζητήματα

περιβάλλοντος, ανταγωνισμού, θαλάσσιας ασφάλειας και ναυτιλίας. Ωστόσο, η ικανότητα θέσπισης κανόνων δε συνεπάγεται αυτομάτως και δυνατότητα επιβολής τους σε ένα ολοένα πιο ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον. Οι πρόσφατες κρίσεις απέδειξαν ότι η κανονιστική ισχύς χρειάζεται να υποστηρίζεται από αντίστοιχες στρατιωτικές, βιομηχανικές και τεχνολογικές δυνατότητες. Υπό αυτό το πρίσμα, η μεγαλύτερη πρόκληση της ευρωπαϊκής στρατηγικής αυτονομίας δεν είναι η παραγωγή νέων κανονισμών, αλλά η μετατροπή της κανονιστικής επιρροής της Ένωσης σε πραγματική γεωπολιτική ικανότητα δράσης.

Η ελληνική διάσταση

Για την Ελλάδα, οι εξελίξεις αυτές προσλαμβάνουν ιδιαίτερη στρατηγική σημασία. Η ελληνόκτητη ναυτιλία εξακολουθεί να κατέχει ηγετική θέση στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο, διαχειριζόμενη σημαντικό ποσοστό της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας και διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Παράλληλα, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, στο σταυροδρόμι Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής και κατά μήκος κρίσιμων θαλάσσιων διαδρόμων, προσδίδει στη χώρα ιδιαίτερη γεωστρατηγική αξία.

Η συγκέντρωση αυτών των ναυτιλιακών και γεωστρατηγικών πλεονεκτημάτων δημιουργεί για την Ελλάδα όχι μόνο αυξημένες ευθύνες, αλλά και σημαντικές δυνατότητες ουσιαστικής συμμετοχής στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής στρατηγικής. Στο πλαίσιο αυτό, η χώρα δεν καλείται απλώς να προσαρμοστεί στις νέες ευρωπαϊκές πολιτικές, αλλά να συμβάλει ενεργά στη διαμόρφωσή τους, αξιοποιώντας τη διεθνή επιρροή που απορρέει από τη θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η μακρά ναυτιλιακή παράδοση της Ελλάδας, σε συνδυασμό με τη γεωγραφική της θέση και τη συμμετοχή της στους ευρωπαϊκούς και ευρωατλαντικούς θεσμούς, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πλεονέκτημα για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής θαλάσσιας στρατηγικής.

Υπό αυτό το πρίσμα, η ελληνική στρατηγική θα πρέπει να κινηθεί ταυτόχρονα σε τρία αλληλένδετα επίπεδα. Πρώτον, θα πρέπει να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα της ελληνόκτητης ναυτιλίας, διασφαλίζοντας ότι η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση δε θα υπονομεύσει τη διεθνή της θέση, αλλά θα αποτελέσει παράγοντα αναβάθμισής της. Δεύτερον, θα πρέπει να ενισχύσει τους ελληνικούς λιμένες και τις συναφείς υποδομές ως κρίσιμους κόμβους των ευρωπαϊκών εφοδιαστικών αλυσίδων,

επενδύοντας σε ψηφιακές τεχνολογίες και ενεργειακές υποδομές. Τρίτον, θα πρέπει να αναβαθμίσει το ρόλο της χώρας ως πυλώνα της ευρωπαϊκής θαλάσσιας ασφάλειας στην Ανατολική Μεσόγειο, συμβάλλοντας ενεργά στην προστασία των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας και των κρίσιμων υποδομών που συνδέουν την Ευρώπη με τις αγορές της Ασίας, της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής.

Περαιτέρω, η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως γέφυρα μεταξύ της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Η ισχυρή παρουσία της στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και η διαχρονική επιρροή της στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία της επιτρέπουν να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στη διαμόρφωση πολιτικών που θα συνδυάζουν τη στρατηγική αυτονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη διατήρηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η σύγκλιση της εθνικής ναυτιλιακής στρατηγικής με τις ευρωπαϊκές προτεραιότητες μπορεί, επομένως, να ενισχύσει σημαντικά το γεωπολιτικό αποτύπωμα της χώρας. Αυτό, όμως, προϋποθέτει ότι η Ελλάδα θα λειτουργήσει όχι μόνο ως αποδέκτης των ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών, αλλά και ως συνδιαμορφωτής της νέας ευρωπαϊκής ναυτιλιακής στρατηγικής, αξιοποιώντας το συγκριτικό πλεονέκτημα που απορρέει από την ηγετική θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές.

Από την κανονιστική ισχύ στην ουσιαστική θαλάσσια ισχύ

Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση στηρίχθηκε διαχρονικά στην άσκηση κανονιστικής ισχύος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξελίχθηκε σταδιακά σε μία κατεξοχήν κανονιστική δύναμη, ικανή να διαμορφώνει πρότυπα σε τομείς όπως η προστασία του περιβάλλοντος, ο ανταγωνισμός, η ασφάλεια των μεταφορών και η ναυτιλία. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η επιρροή της Ένωσης βασίστηκε πρωτίστως στη δυνατότητά της να καθορίζει τους κανόνες λειτουργίας της παγκόσμιας αγοράς.

Στη νέα γεωπολιτική πραγματικότητα, όμως, η διατήρηση της ευρωπαϊκής επιρροής προϋποθέτει τη σταδιακή μετατροπή της κανονιστικής αυτής ισχύος σε ουσιαστική θαλάσσια ισχύ. Οι πρόσφατες κρίσεις κατέδειξαν ότι η αποτελεσματικότητα των κανόνων εξαρτάται, εν τέλει, από την ύπαρξη των κατάλληλων μέσων που διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας, η ασφάλεια των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας, η προστασία των λιμενικών υποδομών και η

ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων δεν μπορούν να διασφαλισθούν αποκλειστικά μέσω κανονιστικών παρεμβάσεων. Απαιτούν παράλληλα ναυτικές δυνατότητες, βιομηχανική βάση, τεχνολογική υπεροχή και ενεργειακή επάρκεια.

Υπό αυτή την έννοια, η ευρωπαϊκή στρατηγική αυτονομία προϋποθέτει τη σταδιακή μετάβαση από μία Ένωση που παράγει κυρίως κανόνες σε μία Ένωση που διαθέτει και τα μέσα να τους υποστηρίξει. Η μετάβαση αυτή δε συνεπάγεται εγκατάλειψη της κανονιστικής ισχύος, η οποία εξακολουθεί να αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντίθετα, απαιτεί τη συμπλήρωσή της με ισχυρότερες επιχειρησιακές, βιομηχανικές και τεχνολογικές δυνατότητες, ώστε η ευρωπαϊκή επιρροή να μην εξαντλείται στη διαμόρφωση κανόνων, αλλά να επεκτείνεται και στη διασφάλιση των στρατηγικών συμφερόντων της Ένωσης.

Στον τομέα της ναυτιλίας, η πρόκληση αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να επενδύσει όχι μόνο στην πράσινη μετάβαση και στη ρύθμιση της αγοράς, αλλά και στην ενίσχυση της ναυπηγικής της βάσης, στην ανάπτυξη κρίσιμων τεχνολογιών, στην προστασία των θαλάσσιων υποδομών και στη δημιουργία αποτελεσματικότερων μηχανισμών θαλάσσιας ασφάλειας. Μόνο μέσα από το συνδυασμό κανονιστικής επιρροής και πραγματικών δυνατοτήτων ισχύος θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις ενός διεθνούς περιβάλλοντος που χαρακτηρίζεται από αυξανόμενο ανταγωνισμό και συχνότερες γεωπολιτικές κρίσεις.

Η ουσιαστική πρόκληση, επομένως, δεν είναι εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση θα συνεχίσει να αποτελεί τη σημαντικότερη κανονιστική δύναμη στον κόσμο. Είναι κατά πόσον θα καταφέρει να εξελιχθεί και σε αξιόπιστο γεωπολιτικό παράγοντα στο θαλάσσιο χώρο, ικανό όχι μόνο να διαμορφώνει τους κανόνες της ναυτιλίας, αλλά και να προστατεύει τις θαλάσσιες οδούς, τις κρίσιμες υποδομές και τις στρατηγικές αλυσίδες αξίας από τις οποίες εξαρτάται η οικονομική και γεωπολιτική της ισχύς.

Συμπεράσματα

Η γεωπολιτικοποίηση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής αποτελεί αναπόφευκτη συνέπεια της μετάβασης προς ένα διεθνές σύστημα αυξημένου ανταγωνισμού, αβεβαιότητας και στρατηγικού κατακερματισμού. Οι πρόσφατες κρίσεις κατέδειξαν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δε συνιστούν πλέον αποκλειστικά οικονομική δραστηριότητα, αλλά κρίσιμο παράγοντα ισχύος, από τον οποίο εξαρτώνται η

ενεργειακή ασφάλεια, η ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων, η βιομηχανική παραγωγή και, εν τέλει, η στρατηγική αυτονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ένωση διαθέτει αναμφίβολα σημαντική κανονιστική επιρροή και εξακολουθεί να διαμορφώνει σε μεγάλο βαθμό το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Ωστόσο, όπως ανέδειξαν οι κρίσεις στην Ερυθρά Θάλασσα, η εξάρτηση από ασιατικές βιομηχανικές αλυσίδες, οι τεχνολογικές προκλήσεις και η αβεβαιότητα της ενεργειακής μετάβασης, η κανονιστική ισχύς δεν αρκεί από μόνη της για να διασφαλίσει τα ευρωπαϊκά συμφέροντα. Η στρατηγική αυτονομία προϋποθέτει την ενίσχυση των επιχειρησιακών, βιομηχανικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων της Ένωσης, ώστε οι ευρωπαϊκές πολιτικές να υποστηρίζονται από αντίστοιχη ικανότητα δράσης.

Υπό αυτό το πρίσμα, η πραγματική πρόκληση για την Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι η παραγωγή περισσότερων κανόνων, αλλά η μετάβαση από μία κατεξοχήν κανονιστική δύναμη σε έναν αξιόπιστο παράγοντα θαλάσσιας ισχύος. Η προστασία των θαλάσσιων γραμμών επικοινωνίας, η ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυπηγικής και τεχνολογικής βάσης, η ασφάλεια των λιμενικών υποδομών και η ανάπτυξη ανθεκτικών ενεργειακών και εφοδιαστικών δικτύων συνιστούν αναγκαίες προϋποθέσεις, ώστε η στρατηγική αυτονομία να αποκτήσει ουσιαστικό περιεχόμενο και να μην παραμείνει μία πολιτική διακήρυξη.

Για την Ελλάδα, η τρέχουσα συγκυρία γεννά μία σημαντική στρατηγική ευκαιρία. Η ισχυρή θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, η γεωστρατηγική θέση της χώρας, καθώς και ο ρόλος της ως κράτους πρώτης γραμμής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της επιτρέπουν να συμβάλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής στρατηγικής. Η ενεργός συμμετοχή στο σχεδιασμό των ευρωπαϊκών πολιτικών, η επένδυση στην καινοτομία και η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας μπορούν να μετατρέψουν το υφιστάμενο ναυτιλιακό πλεονέκτημα της χώρας σε διαρκές γεωπολιτικό κεφάλαιο.

Εν τέλει, η επιτυχία της ευρωπαϊκής στρατηγικής αυτονομίας δε θα κριθεί από το εύρος των κανονισμών που θα θεσπιστούν. Το πραγματικό διακύβευμα έγκειται στην ικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μετατρέψει την κανονιστική της ισχύ σε ουσιαστική γεωπολιτική ικανότητα δράσης στο θαλάσσιο χώρο. Μόνο τότε θα μπορέσει να προστατεύσει αποτελεσματικά τις θαλάσσιες οδούς, τις κρίσιμες υποδομές και τις αλυσίδες αξίας που αποτελούν το θεμέλιο της ευρωπαϊκής ευημερίας και της γεωπολιτικής της επιρροής.

** Η Δρ. Εβίτα Διονυσίου είναι Διδάκτωρ Διεθνούς Οικονομικού Δικαίου και Ευρωπαϊκού Δικαίου. Είναι Καθηγήτρια Ευρωπαϊκού Δικαίου στη Σχολή Αξιοματικών της Ελληνικής Αστυνομίας και μέλος ΣΕΠ της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Νεάπολις Πάφου. Διδάσκει, επίσης, σειρά μαθημάτων σε προπτυχιακό και μεταπτυχιακό επίπεδο στη Νομική Σχολή και στη Σχολή Ναυτιλίας & Μεταφορών του Μητροπολιτικού Κολλεγίου, σε συνεργασία με Πανεπιστήμια του Ηνωμένου Βασιλείου.*