

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

# Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 572

Τόμος 170ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2010

ΕΛΛΗΝΙΚΟ  
ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΕΠΙΤΗΡΗΣΙΣ ΑΡ. ΑΡΧΙΑΣ 191804 Κ.Ε.Μ.Π.Α.  
ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
Μουσείο 29, 104 87 ΑΘΗΝΑ  
ΚΩΔΙΚΟΣ 1401



# Ναυτική Επιθεώρηση



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εκδηλώσεις-Φωτογραφίες .....3 ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ (Δημ. Παναγιωτόπουλος Νικ. Παναγιωτόπουλος)	Ηλ. Μαλαμάς Μια πλατφόρμα για την αξιολόγηση της ελικτικότητας ναυτικών μονάδων σε πραγματικό χρόνο.....67
Αρχιπλοίαρχος (Μ) ε.α. Γεωρ. Κανάκης Π.Ν. Η Μυθιστοριματική βιογραφία του Ναυάρχου Ορατίου Νέλσονα (Β΄ Μέρους) .....19	Υποπλοίαρχος Γεωρ. Μαντζούρης Π.Ν. ΚΕΝΑΠ. Ο εθνικός και συμμαχικός εκπαιδευτικός φορέας στις επιχειρήσεις ναυτικής αποτροπής .....83
Αντιναύαρχος ε.α. Βασ. Μαρτζούκος Π.Ν. Η Ευρωπαϊκή πολιτική ασφάλειας και άμυνας.....37	Πλωτάρχης Δημ. Δαλακλής Π.Ν. και Πλωτάρχης Αθ. Κατσίκης Π.Ν. Πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: Μια διαχρονική σχέση με καταλυτική επίδραση στη Μεσόγειο θάλασσα .....97
Πλωτάρχης Μιχ. Παρασκευόπουλος Π.Ν. Η Επίδραση της πολιτισμικής διαφοροποίησης στη διοίκηση των πολυεθνικών δυνάμεων.....51	Υποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ.) Σοφ. Μιχαηλίδου ΠΝ Πόντος: Μία σύντομη αναδρομή.....113 Δελτίο Ενημέρωσης .....119

ΕΤΟΣ 88ο-ΤΕΥΧΟΣ 572-ΤΟΜΟΣ 170ος  
ΜΑΡΤΙΟΣ-ΑΠΡΙΛΙΟΣ-ΜΑΪΟΣ 2010

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

Μαρκόνι 20 Βοτανικός-Αθήνα 10447

ΤΗΛ.: 210 3484233 • ΤΗΛ./ΦΑΞ: 210 3484234

e-mail: [yin\\_ne@hellenicnavy.gr](mailto:yin_ne@hellenicnavy.gr)  
[ne\\_yin@otenet.gr](mailto:ne_yin@otenet.gr)

### ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ-ΕΚΤΥΠΩΣΗ:

Κ. Πλέτσας-Ζ. Κάρδαρη ΟΕ

ISSN 1105-6061

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΕΚΔΟΤΗΣ:

Υποναύαρχος Αθ. Παναγόπουλος Π.Ν.

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:

Αρχιπλοίαρχος Βελ. Παππάς Π.Ν.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ:

Αντιπλοίαρχος Μεν. Ανδριανόπουλος Π.Ν.

Υποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) Σοφ. Μιχαηλίδου Π.Ν.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ-ΤΠΒ) Ορ. Βεντούρας Π.Ν.

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ-ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: Τηλ. 210 3484243

Ανθυπασπιστής (ΤΗΛ) Νικ. Γαλάτης Π.Ν.

Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α., και Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού):	10 €
Ετήσια Ιδιωτών, Νομικών Προσώπων:	12 €
Ετήσια Εξωτερικού	40 \$ ΗΠΑ
Τιμή Τεύχους:	3 €

**ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ:** Οι απόψεις που εκφράζονται στη «Ν.Ε.», είναι προσωπικές και δεν δεσμεύουν το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, ούτε και ερμηνεύουν την πολιτική ή τις αποφάσεις του.

Εξώφυλλο: “Αγναντεύοντας τα πέλαγα”.

Φωτογραφία Αθ. Παναγόπουλος

Οπισθόφυλλο: Φρεγάτα “ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ” (F 462) ...με μπουνάτσα

Φωτογραφία επομένης σελίδος:

Από την 1η συνεδρίαση του ΑΝΣ που πραγματοποιήθηκε στο Αρχηγείο Στόλου την 19η Μαΐου 2010





# Εκδηλώσεις

Φωτογραφίες



Η Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ στην Ρόδο



Formation "F" για τον χαιρετισμό ΑΣ και ΔΦΓ κατά την διάρκεια Ασκήσεως ΑΣΤΡΑΠΗ 2/10



Από την παράδοση-παραλαβή Δ/ΝΣ την 12η Μαρτίου 2010.



Από την παράδοση-παραλαβή ΑΕ/ΔΝΕ την 10η Μαρτίου 2010.



Από την παράδοση-παραλαβή Δ/ ΚΕΦΝ την 16η Μαρτίου 2010



Από την απονομή βραβείων διαγωνισμού μελετών και φωτογραφίας Ναυτικής Επιθεώρησης 2009 στο ΔΩΜΑ ΓΕΝ την 30η Μαρτίου 2010.





Από την παράδοση - παραλαβή Δ/ΣΝΔ την 11η Μαρτίου 2010 στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων



Από την παρέλαση της 25ης Μαρτίου στην Αθήνα.



Από την παράδοση-παραλαβή Δ/ΔΕΝ την 29η Μαρτίου 2010.



Η Κανονιοφόρος “ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ” στο Καστελόριζο



Από την επίσκεψη του Αρχιεπισκόπου Ιερωνύμου στο ΝΝΑ την 30η Μαρτίου 2010.





Η ομάδα πετοσφαίρισης της Σ.Μ.Υ.Ν κατά τη διάρκεια αγώνων ΑΣΣΥ την 14η Απριλίου 2010.



Από την πρακτική εκπαίδευση των πρωτοετών Ναυτικών Δοκίμων στο μάθημα της Ναυτιλίας στο λιμανάκι της ΣΝΔ την 29η Απριλίου 2010.



Από την επίσκεψη αντιπροσωπείας Ναυτικής Ακαδημίας της Τουρκίας την 21η Απριλίου 2010.





Από την παρουσίαση του βιβλίου “Απ’ τα πελάγη... στους αιθέρες” του Αντιναυάρχου ε.α. Ιωάννη Παλούμνη Π.Ν. στο Ζάππειο Μέγαρο την 19η Απριλίου 2010.



Από την παρουσίαση του βιβλίου “Ναύαρχος ΝΙΚΟΣ ΠΑΠΠΑΣ, το Βέλος στην καρδιά της δικτατορίας”, στο Πολεμικό Μουσείο την 17η Μαΐου 2010.



**Από τον Εορτασμό επετείου του Κινήματος του Ναυτικού το 1973 στο Πλωτό Ναυτικό Μουσείο Α/Τ ΒΕΛΟΣ την 17η Μαΐου 2010.**





Από την ορκωμοσία ΕΠ.ΟΠ. στο ΚΕ ΠΑΛΑΣΚΑΣ την 13η Μαΐου 2010.







Από την ορκωμοσία ΕΠ.ΟΠ. στο ΚΕ ΠΑΛΑΣΚΑΣ την 13η Μαΐου 2010.





Από την επίσκεψη τού ΥΠΕΘΑ στο ΑΣ την 18η Μαΐου 2010.





Από την επίσκεψη και ενημέρωση Επιτόμων Α/ΓΕΝ την 20η Μαΐου 2010.



Από την απονομή επάθλων Ιστιοπλοϊκών αγώνων “ΠΑΣΤΡΙΚΑΚΕΙΑ” 2010 στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων την 9η Μαΐου 2010.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Από την συμμετοχή του Αρχηγού Στόλου, Αντιναυάρχου Γεωρ. Δημητριάδη Π.Ν. στη Σύνοδο MARCOMET 2010, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Σπλιτ Κροατίας από 23-26 Μαΐου 2010.





## **Η μυθιστορηματική βιογραφία του Ναυάρχου Ορατίου Νέλσονα**

**Β΄ Μέρος**

**Του Αρχιπλοιάρχου (Μ) ε.α. Γεωρ. Κανάκη ΠΝ**

## Η ναυμαχία του Νείλου

Από τον Απρίλιο η ναυτική μοίρα υπό την διοίκηση του Ορατίου Νέλσονα, οργώνει τη Μεσόγειο αναζητώντας το γαλλικό στόλο. Η εν λόγω ναυτική μοίρα διαθέτει δώδεκα πλοία των εβδομήντα τεσσάρων πυροβόλων και τρεις φρεγάτες. Η κατάσταση από διοικητική μέριμνα είναι απελπιστική, μια και δεν υπάρχει αγγλική ναυτική βάση για την υποστήριξη του στόλου ανατολικά του Γιβραλτάρ και η Μεσόγειος είναι εχθρική θάλασσα. Στην Ξηρά ο Γαλλικός στρατός κυριαρχεί παντού. Από τις διαθέσιμες πληροφορίες οι Βρετανοί γνωρίζουν ότι ο Γαλλικός στόλος πρόκειται να αποπλεύσει από το λιμάνι της Τουλόν αποτελούμενος από μεταγωγικά που τα συνοδεύουν πολεμικά. Αυτό που δεν γνωρίζει το Αγγλικό Ναυαρχείο είναι πού σκοπεύει να κατευθυνθεί. Οι πιθανές περιοχές που υπάρχει περίπτωση να προσεγγίσει είναι πολλές. Μπορεί να επιτεθεί στην Πορτογαλία από ανατολικά, από την πλευρά της Ισπανίας. Άλλη περίπτωση είναι να εξέλθει στον Ατλαντικό και να κτυπήσει τη Λισαβόνα. Υπάρχει τέλος η περίπτωση να επιχειρήσει απόβαση στην Ιρλανδία, που πλέον είναι επαναστατημένη κατά της Αγγλικής κυριαρχίας.

Τον Μάιο η μοίρα αιχμαλωτίζει μια Γαλλική κορβέτα και πληροφορείται ότι ο στόλος είναι έτοιμος να αποπλεύσει, αποτελούμενος από δώδεκα πλοία της γραμμής και δώδεκα χιλιάδες στρατιώτες, υπό τις διαταγές του Υποναυάρχου Φρανσουά ντε Μπρυέ, που έχει υψώσει το σήμα του στο τεραστίων διαστάσεων ORIENT των εκατόν είκοσι πυροβόλων.

Η Γαλλική αρμάδα εντοπίζεται βορειώς της Κορσικής, να κατευθύνεται νοτιοανατολικά. Στους Βρετανούς αναφύονται βασανιστικά ερωτήματα: Μήπως σκοπεύουν οι Γάλλοι να επιτεθούν κατά της Σικελίας; Απορρίπτεται γιατί μια τέτοια επιχείρηση θα ήταν ευκολότερη από την Ξηρά. Μήπως κατευθύνεται προς τη Μάλτα, από όπου θα μπορούν να ελέγξουν την κεντρική Μεσόγειο; Αλλά και πάλι ο συνολικός αριθμός των Γαλλικών δυνάμεων της Ξηράς είναι υπερβολικός για μια τέτοια επιχείρηση. Έτσι λοιπόν επαγωγικά εξάγεται το λογικό συμπέρασμα ότι θα πρέπει να υπάρχει κάποιος πιο φιλόδοξος στόχος.

Περί τα τέλη του Ιουλίου ο Αγγλικός στόλος

πληροφορείται από ένα γενοβέζικο μπρίκι που συνάντησε στα ανοικτά του ακρωτηρίου Πασάρο, ότι οι Γάλλοι προσέγγισαν στη Μάλτα και οι Ναΐτες ιππότες παραδόθηκαν, λαφυραγώγησαν τις εκκλησίες και σάλπαραν προς άγνωστη κατεύθυνση.

Ο Οράτιος Νέλσον πάνω στο HMS ΠΡΩΤΟΠΟΡΟ μέσα στη μεγάλη καμπίνα του με το τραπέζι γεμάτο ναυτικούς χάρτες επιχειρεί να λύσει το γρίφο, προσπαθώντας να μπει στη σκέψη του εχθρού. Το πρώτο λογικό συμπέρασμα είναι ότι είναι απίθανο να κατευθύνθηκαν δυτικά, γιατί οι επικρατούντες άνεμοι θα καθιστούσαν δύσκολο τον πλου των μεταγωγικών. Το δεύτερο λογικό συμπέρασμα είναι ότι έβαλαν ρότα ανατολικά. Σε ποια όμως περιοχή; Στο Ιόνιο, στην Κέρκυρα, στην Κωνσταντινούπολη όπου θα μπορούσαν να πλήξουν την Οθωμανική Αυτοκρατορία;

Το Αγγλικό Ναυαρχείο όμως αρχίζει να διαθέτει λεπτομερέστερες περιγραφές για τη Γαλλική δύναμη. Εκτός από το πεζικό, το πυροβολικό και το ιππικό, περιλαμβάνει αστρονόμους, μαθηματικούς, φυσιοδίφες και άλλους επιστήμονες. Η πανσπερμία τόσων επιστημονικών ειδικοτήτων σημαίνει ότι ο προορισμός πρέπει να είναι μια χώρα με πανάρχαιο και μυστηριώδη πολιτισμό. Αυτή είναι η Αίγυπτος και τα λιμάνια της Ερυθράς Θάλασσας. Μετά η Ινδία και το κτύπημα της σπουδαιότερης Αγγλικής αποικίας.

Ο Οράτιος Νέλσον διατάζει τα πλοία του στόλου να σαλπάρουν για την Αλεξάνδρεια. Καταπλέουν στις προσβάσεις της Αλεξάνδρειας και δεν υπάρχει ίχνος από τους Γάλλους. Στην πραγματικότητα είναι καθοδόν, μια και οι Άγγλοι τους ξεπέρασαν, χωρίς όμως να το γνωρίζουν! Ο Αγγλικός στόλος στρέφεται ξανά προς τη Σικελία αλλά δεν εντοπίζει τον εχθρό, γυρίζει εκ νέου προς την Αίγυπτο και αυτή τη φορά παραπλέοντας το Αιγαίο εντοπίζει τα Γαλλικά πλοία να κατευθύνονται νοτιανατολικά προς την Αίγυπτο.

Τέσσερις ημέρες αργότερα στις 10 π.μ. της 1ης Αυγούστου 1798, ο Βρετανικός στόλος αντικρίζει τους φάρους και τους μιναρέδες της Αλεξάνδρειας. Το λιμάνι είναι ασφυκτικά γεμάτο με άδεια μεταγωγικά, αλλά δεν υπάρχουν πολεμικά. Ο Ναπολέων έχει αποβιβασθεί και σε λίγο θα καταστρέψει τους Μαμελούκους στη μάχη των Πυραμίδων και θα καταλάβει το Κάιρο.

Ο Γαλλικός στόλος διοικείται από τον Υποναύαρχο ντε Μπρυέ που είναι έμπειρος ναυτικός του βασιλικού ναυτικού που αποκαταστάθηκε από τον Ναπολέοντα. Έχει ήδη πολεμήσει και στο παρελθόν τους Βρετανούς κατά τη διάρκεια του πολέμου της αμερικανικής ανεξαρτησίας. Έχει τρία πολεμικά πλοία των ογδόντα πυροβόλων, το TONNANT, το ΦΡΑΓΚΛΙΝΟΣ και το ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ ΤΕΛΛΟΣ και ένα με εκατόν είκοσι πυροβόλα το ORIENT. Επειδή το λιμάνι της Αλεξάνδρειας είναι στενό φοβάται μην κολλήσει στην μπούκα του, για το λόγο αυτό διέταξε τα πλοία του να μετακινηθούν ανατολικότερα στο Αμπουκίρ τάσσοντάς τα σε μια πυκνή αμυντική διάταξη, με τα νώτα του στόλου να προστατεύονται από τα αβαθή και τις αμμώδεις ακτές του κόλπου.

Ο Νέλσον απογοητεύεται και δίνει εντολή να αποπλεύσει ο στόλος ακολουθώντας την ακτογραμμή προς τα ανατολικά με προορισμό το Δέλτα του Νείλου. Γύρω στις 2 μ.μ. εμφανίζονται στον ορίζοντα τα άλμπουρα και οι αντένες των αγκυροβολημένων Γαλλικών πλοίων. Στις αντένες του HMS ΦΛΟΓΕΡΟΥ του δεύτερου πλοίου στην αγγλική γραμμή υψώνεται το σινιάλο «Εχθρός εν όψει». Αμέσως αρχίζουν οι προετοιμασίες για τη ναυμαχία. Οι μπουκαπόρτες ανοίγουν και τα κανόνια τοποθετούνται στη θέση τους. Οι μπράντες ξεκρεμιούνται, τυλιγόνται και τοποθετούνται μέσα σε δίχτυα κατά μήκος της κουπαστής για να παρέχουν προστασία από τα θραύσματα των μουσκέτων. Τα μαζεμένα πανιά καταβρέχονται για να περιορισθεί ο κίνδυνος πυρκαγιάς. Στα καταστρώματα σκορπίζεται υγρή άμμος, ώστε τα ξυπόλητα πόδια να μη γλιστράνε στα αίματα. Οι άντρες των ομοχειριών των πυροβόλων, γυμνοί από τη μέση και πάνω, με μαντυλοδεμένα τα κεφάλια τους στέκονται στις θέσεις τους. Οι γιατροί μαζί με τον κουρέα απλώνουν τα χειρουργικά εργαλεία και τα πυρώνουν σε ειδικές θερμάστρες για να τα αποστειρώσουν. Οι πεζοναύτες με πλήρη εξάρτυση ανεβαίνουν στο πάνω καταστρώμα και αραιώνονται κάτω από τις διαταγές των λοχαγών που έχουν ξεγυμνώσει τα σπαθιά τους.

Ο άνεμος είναι ευνοϊκός για τα πλοία του αγγλικού στόλου, επικρατεί ένα ζωηρό βορειοδυτικό αεράκι που φουσκώνει τα πανιά, καθώς πλέουν από τον βορρά. Πλησιάζοντας σχηματί-



Η Ναυμαχία του Νείλου.

ζουν γραμμή παραγωγής υπακούοντας στο σινιάλο του Ορατίου Νέλσονα το νούμερο 31: «Σχηματίσατε γραμμή μάχης μπροστά και πίσω από τον Ναύαρχο κατά βούληση». Από τ' ανοικτά ο Γαλλικός σχηματισμός φαίνεται αδιαπέραστος, παρουσιάζεται σαν μια καμπύλη μπροστά στα αβαθή και πίσω της ασπρίζει μια λουρίδα θάλασσα καθώς κτυπά στην αμμώδη ακτή. Τα δέκα βρετανικά πλοία έχουν ορτσάρει και κατευθύνονται προς τα ριχά. Καθώς πλέουν ακούγεται η φωνή του Ναυκλήρου να αναφωνεί τις μετρήσεις του σκαντάγιου: «δεκαπέντε οργιές, δεκατρείς, έντεκα, εννιά...». Ένα από τα πλοία το HMS ΚΟΥΛΟΝΤΕΝ με Κυβερνήτη τον Τρούμπριζ προσαράζει και ακινητοποιείται.

Ο Οράτιος Νέλσον κατά την προσφιλή του μέθοδο αποφασίζει να επιτεθεί αμέσως. Ο Άγγλος στόλαρχος σκέπτεται ότι έφτασε η στιγμή της κρίσιμης απόφασης: Να διατάξει τους Κυβερνήτες των πλοίων να αγκυροβολήσουν ανά δύο απέναντι από τα γαλλικά, μια κίνηση που περιμένει ο Ναύαρχος ντε Μπρυέ, που σήμερα είναι η τελευταία μέρα της ζωής του. Υπάρχει όμως και η επίθεση περνώντας ανάμεσα από τα εχθρικά πλοία.

Ο Νέλσον φωνάζει στον Χουντ τον Κυβερνήτη του HMS ΦΛΟΓΕΡΟΣ αν μπορεί να περάσει μέσα στην άκρη της εχθρικής γραμμής. Ο Χουντ απαντά πως θα προσπαθήσει. Το HMS ΦΛΟΓΕΡΟΣ θα έχει την τιμή να είναι το πρώτο πλοίο που θα περάσει το σημείο με τα αβαθή. Το πλοίο εξακολουθεί να προχωρεί και η φωνή του Ναύκληρου ακούγεται όλο αγωνία: «Οκτώ οργιές, επτά...». Το πλοίο πλέει αργά ενώ αρχίζει να πέφτει απότομα τα σκοτάδι, είναι 6.28 μ.μ. Την στιγμή αυτή το HMS ΓΟΛΙΑΘ με Κυβερνήτη



«HMS VICTORY». Λιμένας Portsmouth, Ηνωμένο Βασίλειο.

τον Φόλεϋ προσπερνά το HMS ΦΛΟΓΕΡΟΣ. Ο Φόλεϋ σκέφτεται και ενεργεί με τόλμη αντάξια του διοικητή του. Εφόσον τα Γαλλικά πλοία όντας αγκυροβολημένα μπορούν και ανεμίζουν κατά τον καιρό, σημαίνει ότι υπάρχουν νερά για να περάσουν τα αγγλικά πλοία ασφαλώς!

Ο εχθρός υψώνει τις σημαίες και αρχίζει πυρ. Ο Φόλεϋ με το HMS ΓΟΛΙΑΘ περνάει από την πλώρη του HMS ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ ρίχνοντάς του μια γενναία ομοβροντία, και αγκυροβολεί μέσα από το HMS ΚΑΤΑΚΤΗΤΗΣ το δεύτερο πλοίο της γαλλικής γραμμής. Ένα-ένα τα αγγλικά πλοία, το HMS ΩΡΙΩΝ, το HMS ΘΗΣΕΥΣ, το HMS ΤΟΛΜΗΡΟΣ καθώς σβήνει το ηλιοβασιλέμα συγκεντρώνονται όσο το δυνατόν πιο κοντά και ρίχνουν μαζικά πυρά στην εμπροσθοφυλακή των Γάλλων. Τα πυρά αυτά είναι ακόμη πιο φονικά, γιατί αυτοί δεν είναι σε θέση να τα ανταποδώσουν. Τα κανόνια τους που είναι προς τη μεριά της ακτής δεν τα έχουν καθαρίσει και προετοιμάσει, είναι μέσα σε σωρούς από σχοι-

νιά, παλάγκα και έπιπλα· άλλη μια συνέπεια της βεβαιότητάς τους ότι η επίθεση των Άγγλων θα εκδηλωνόταν από την ανοικτή θάλασσα. Το HMS ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ είναι το έκτο πλοίο που εμπλέκεται στη ναυμαχία και το πρώτο που αγκυροβολεί εξωτερικά στην ανοικτή θάλασσα. Απέναντί του βρίσκεται το ΣΠΑΡΤΙΑΤΗΣ σε παράλληλη θέση και σε απόσταση βολής πισολιού. Το πλοίο του Νέλσονα είναι σε δεινή θέση γιατί δέχεται τα συγκεντρωμένα πυρά του ΣΠΑΡΤΙΑΤΗ και του ΑΕΤΟΣ. Το HMS ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ με Κυβερνήτη τον Πλοίαρχο Λιούις έρχεται να βοηθήσει και τραβάει απάνω του τα πυρά του ΑΕΤΟΣ.

Η ώρα έχει πάει 7 μ.μ., το σκοτάδι έχει καλύψει τη μάχη, κι' ένα σύννεφο καπνού που το διαπερνούν οι λάμπεις των πυροβόλων σκεπάζει τη θάλασσα. Η τακτική κατάσταση έχει γύρει προς όφελος των Βρετανών που έχουν περικυκλώσει τα Γαλλικά σαν ένα σμάρι από σφήκες. Μέσα στους καπνούς και τη σύγχυση το





«Τα κανόνια του “HMS VICTORY”. Τά πάντα διατηρούνται όπως τότε».

HMS ΒΕΛΛΕΡΟΦΟΝΤΗΣ χάνει την επαφή με το αντίπαλο ΦΡΑΓΚΛΙΝΟΣ και βρίσκεται αντιμέτωπο με το φοβερό ORIENT. Από την ανταλλαγή πυρών μέσα σε ένα τέταρτο της ώρας τα άλμπουρά του έχουν διαλυθεί όλα και τίθεται εκτός μάχης. Το HMS ΜΕΓΑΛΟΠΡΕΠΗΣ έχει μεγάλες απώλειες. Ο Κυβερνήτης του Πλοίαρχος Γουέστκοστ τραυματίζεται θανάσιμα στο λαιμό από ένα βλήμα μουσκέτου.

Ο Οράτιος Νέλσον στέκεται στο πρυμναίο κατάστρωμα μαζί με τον Κυβερνήτη Πλοίαρχο Μπέρι, όταν ένα θραύσμα του κόβει το φρυδί μέχρι το κόκκαλο. Μια λουριδα σάρκας πέφτει και καλύπτει το γερό του μάτι, το αίμα τρέχει ποτάμι και τον τυφλώνει. Πέφτει και ο Μπέρι τον συγκρατεί. Τον μεταφέρουν στο κάτω υπόστρωμα στον θάλαμο με τους γιατρούς. Οι κραυγές των τραυματιών αντηχούν στο λιγοστό φως που φωτίζουν οι λάμπες, που κουνιούνται από το διατοιχισμό του πλοίου και την ανάκρουση των κανονιών. Ο Ναύαρχος δεν επιτρέπει να ειδοποιήσουν τους γιατρούς για την πα-

ρουσία του και περιμένει τυφλωμένος γεμάτος αίματα τη σειρά του. Ο γιατρός εξετάζει το τραύμα και αποφαινεται ότι δεν υπάρχει σοβαρή βλάβη, ορατή τουλάχιστον. Ο Νέλσον βρίσκεται σε απόλυτο σκοτάδι και ζητά να έλθει ο εφημέριος του πλοίου για να του υπαγορεύσει γράμματα στη λαίδη Νέλσον και στον Πλοίαρχο Λιούις τον Κυβερνήτη του HMS ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ, που πρόστρεξε και βοήθησε τη ναυαρχίδα όταν δεχόταν τα ανηλεή εχθρικά πυρά. Τυφλός ακόμη ακούει από πάνω ζητωκραυγές. Ο Πλοίαρχος Μπέρι μπαίνει και του ανακοινώνει ότι ο Γαλλικός στόλος έχει ηττηθεί. Το ΣΠΑΡΤΙΑΤΗΣ έχει σιγήσει, το ΑΕΤΟΣ και το ΗΓΕΜΩΝ ΤΟΥ ΛΑΟΥ έχουν παραδοθεί, το ORIENT, το TONNANT και το HEUREUX αν και δεν έχουν ακόμη κυριευτεί δεν μπορούν να απαντήσουν αποτελεσματικά στις βολές. Τα νέα αυτά δίνουν ζωή στον Νέλσονα τον χαροποιούν. Σε λίγο ο γιατρός ράβει και επιδένει την πληγή του και τον μεταφέρουν στην αποθήκη άρτου για να είναι μακριά από τη φασαρία της μάχης. Ζητά να κα-

λέσουν τον γραμματέα του για να υπαγορεύσει αναφορά προς τον κόμητα Σπένσερ, Πρώτο Λόρδο του Ναυαρχείου. Αλλά ο γραμματέας βρίσκεται σε κατάσταση νευρικού κλονισμού, μόλις τον βλέπει μπανταρισμένο να κουνά το ακρωτηριασμένο χέρι ανυπόμονα, τα χάνει τελείως αδυνατώντας να γράψει. Τον απαλλάσσει επιτόπου από τα καθήκοντά του και παίρνοντας ο ίδιος την πένα γράφει με το αριστερό του χέρι: « Λόρδε μου, ο Μεγαλοδύναμος Θεός ευλόγησε τον στρατό της Αυτού Μεγαλειότητας στην τελευταία μάχη...».

Τον διακόπτει ο Μπέρυ και του αναφέρει ότι το ORIENT φλέγεται. Αν και ο γιατρός έχει απαγορεύσει την μετακίνησή του, διατάσσει να τον μεταφέρουν στο κύριο κατάστρωμα. Δίνει εντολή στον Μπέρυ να διασώσει όσο το δυνατόν περισσότερους από το πλήρωμα, αλλά ταυτόχρονα να επικεντρώσει τα πυρά εκεί που φαίνονται οι φλόγες, ώστε να εμποδιστούν να θέσουν την πυρκαγιά υπό έλεγχο. Η κατάσταση στο Γαλλικό πλοίο είναι απελπιστική υπάρχουν πολλά θύματα και τραυματίες. Ο Υποναύαρχος ντε Μπρυέ τραυματίστηκε θανάσιμα και στα δυο πόδια του μαχόμενος μέχρι τη τελευταία στιγμή της ζωής του.

Στις 9.55 μ.μ. με ένα συγκλονιστικό βρόντο και μια εκπληκτική λάμψη εκρήγνυται η πυριτιδαποθήκη του ORIENT, σαν να το έπιασε ένα τεράστιο χέρι και το πέταξε ψηλά στον ουρανό σπάζοντάς σε κομμάτια άλμπουρα, αντένες, πυρακτωμένα πυρομαχικά, ανθρώπινα μέλη, όλα να τινάζονται στα καταστρώματα των γειτονικών πλοίων μέσα σε ένα χάος καπνών και φωτιάς. Για μερικά λεπτά επικρατεί απόλυτη σιγή στον κόλπο, αλλά μετά τα κανόνια ξαναρχίζουν να βάλουν. Σειρά έχει η οπισθοφυλακή του Γαλλικού στόλου. Με την ανατολή του ήλιου αποκαλύπτεται η έκταση της νίκης του Ορατίου Νέλσονα. Από τα δεκατρία γαλλικά πολεμικά τα δέκα κυριεύτηκαν, ένα κάηκε ολοσχερώς και μόνο δύο κατόρθωσαν να διαφύγουν.

Ο Βοναπάρτης έχει ξεμείνει στη στεριά, η απειλή κατά της Ινδίας έχει αρθεί και οι απώλειες των Γάλλων είναι έξι φορές περισσότερες από αυτές των Άγγλων. Τα υπολείμματα του ORIENT βρίσκονταν στο βυθό του κόλπου, μαζί με τον πετσοκομμένο Ναύαρχο και το θησαυρό του, αποτελούμενο από το τεράστιο ποσό των εξακοσίων χιλιάδων λιρών σε ράβδους χρυσού

και διαμάντια που αποσπάστηκαν από την Ελβετία και το κράτος της Ρώμης, μαζί με ανεκτίμητους θησαυρούς των Ιπποτών του Αγίου Ιωάννη της Μάλτας.

Για τις υπηρεσίες του αυτές ο Οράτιος Νέλσον έλαβε τον τίτλο ευγενείας του βαρόνου του Νείλου.

## Ο Νέλσον και η Έμα Χάμιλτον

Τον Μάιο του 1785, στις Δυτικές Ινδίες ο Πλωτάρχης Οράτιος Νέλσον Κυβερνήτης του BOPEΑΣ γνώρισε και ερωτεύτηκε τη Φράνσις Νίσμπετ, χήρα γιατρού και μητέρα ενός αγοριού, του Τζοσάια. Η Φράνσις (Φάνυ) ήταν μια λεπτοκαμωμένη κοπέλα της αποικιακής κοινωνίας της οποίας ο πατέρας ήταν ο αρχιδικαστής του νησιού και ο θείος της πρόεδρος του Συμβουλίου. Στις 11 Μαρτίου 1787 ο Νέλσον παντρεύτηκε τη Φράνσις Νίσμπετ στο νησί Νέβις των Δυτικών Ινδιών. Ο γάμος έγινε στο σαλόνι του Μομπελιέ Χάουζ στην έπαυλη του προέδρου. Ανάμεσα στους καλεσμένους ήταν ο πρίγκιπας Γουίλιαμ Χένρυ, γιος του βασιλιά Γεωργίου Γ', προσωπικός φίλος του Νέλσονα.

Η Φάνυ Νέλσον αντιπροσώπευε την εποχή και τη τάξη της· καθωσπρεπισμό, ομπρελίτσα για τον ήλιο, διοργάνωση τείων και δεξιώσεων. Δεν ήταν ούτε πρωτότυπη, ούτε δυναμική, ούτε ιδιαιτέρως ισχυρή προσωπικότητα, αλλά ήταν πιστή και αφοσιωμένη. Μια άλλη γυναίκα που δεν ήταν καθόλου καθωσπρέπει, περίμενε το ερωτικό κάλεσμα. Της έμελλε να περιμένει δίχως να το γνωρίζει για δεκατρία χρόνια, ώσπου να σαγηνεύσει και να προσφέρει τις αισθησιακές χαρές και ταυτόχρονα τα βάσανα που έλειπαν από το γάμο του Νέλσον και να πάρει κάποιο μικρό μερίδιο από τη φήμη του.

Η Έμα, λαίδη Χάμιλτον ήταν επτά χρόνια νεότερη από τη Φάνυ, γεννήθηκε το 1765 στη Χερσόνησο του Τσέσαϊρ με το όνομα Έμα Λάιον. Κόρη ενός σιδηρουργού των ανθρακωρυχείων. Πιστοποιητικό γέννησης δεν έχει βρεθεί μέχρι τώρα. Ο πατέρας της στο πιστοποιητικό γάμου του υπέγραψε με σταυρό. Το χωριό που γεννήθηκε ήταν ένα από τα πιο άθλια και φτωχικά της Αγγλίας, έχοντας μερικά χαμόσπιτα που ζούσαν κάτω από άθλιες συνθήκες οι ανθρακωρυχοί, που εργαζόνταν στο κοντινό ορυχείο. Η Έμα είχε προσωπικότητα και εξαιρετική ομορφιά και μπόρεσε να ξεφύγει. Στα δώδεκα χρό-

νια της προσελήφθηκε σαν οικιακή βοηθός στο σπίτι κάποιου γιατρού στο Τσέστερ. Ένα ή δυο χρόνια αργότερα βρήκε δουλειά στο Λονδίνο σαν καμαριέρα. Στα δεκαέξι της γέννησε ένα νόθο παιδί, καθώς ο βαρόνος που τη συντηρούσε την εγκατέλειψε ενώ αυτή ήταν έγκυος. Ακολουθώντας έπεσε στα χέρια του Εντιμότατου Τσάρλς Γκρέβιλ του οποίου έγινε ερωμένη. Αγαπούσε και θαύμαζε αυτόν τον νεαρό αριστοκράτη με το ψυχρό βλέμμα, δευτερότοκο γιο του κόμη του Γουόργουικ, και απογοητεύθηκε όταν εκείνος, επιθυμώντας ένα πλούσιο γάμο, την έστειλε πεσκέσι στη Νάπολη, στον θείο του σερ Γουίλιαμ Χάμιλτον.

Η Έμα πρέπει να πόνεσε, πιστεύοντας ότι ο Γκρέβιλ ανταποκρινόταν στην αγάπη της. Στο πίσω μέρος του μυαλού της όμως ήξερε πολύ καλά, ότι αποτελούσε ένα ανταλλάξιμο αγαθό. Στην Αγγλία δεν θα είχε μέλλον μόλις θ' άρχιζε η ομορφιά της να μαραϊνείται. Στη Νάπολη, συνδυάζοντας την ομορφιά και την ισχυρή προσωπικότητα, κατόρθωσε πρώτα να κατακτήσει τον γηραιό πρεσβευτή και μετά να του γίνει απαραίτητη. Το 1791 έγινε γυναίκα του!

Ο σερ Γουίλιαμ Χάμιλτον ήταν Έκτακτος Βρετανός Απεσταλμένος και Πληρεξούσιος Πρέσβης στην αυλή της Νάπολης επί τριάντα έξι χρόνια. Γιος του λόρδου Άρτσιμπαλντ Χάμιλτον, εγγονός του τρίτου δούκα του Χάμιλτον, υπηρέτησε μερικά χρόνια ως αξιωματικός στο Γ' Σώμα Φρουράς του πεζικού και χρημάτισε, για σύντομο χρονικό διάστημα, βουλευτής και εκπρόσωπος του Μίντχέρστ. Όντας ο νεότερος γιος ενός νεώτερου γιου δεν είχε δική του περιουσία, πρόβλημα το οποίο έλυσε στα 1758, νυμφευόμενος μια κληρονόμο και απέκτησε κτήματα στην Ουαλία που του απέφεραν περίπου οκτώ χιλιάδες λίρες ετησίως. Το 1764 μπήκε στο διπλωματικό σώμα. Εξαιτίας της κακής υγείας της συζύγου του μετατέθηκε στη Νάπολη. Σύμφωνα με όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες ο γάμος του ήταν ευτυχισμένος. Η πρώτη λαίδη Χάμιλτον πέθανε το 1782 και τον επόμενο χρόνο, όταν επέστρεψε στην Αγγλία για να κηδέψει το βαλσαμωμένο της πτώμα, γνώρισε την εξαιρετικού κάλλους νεαρά ερωμένη του ανιψιού του. Λάτρης των σπορ, εξαιρετος μουσικός του τσέλο και έχοντας δική του ορχήστρα, ήταν διάσημος για τα πειράματά του με ηλεκτρισμό, είχε έναν εξημερωμένο πίθηκο και



Η Έμα Χάμιλτον.

είχε φτιάξει έναν κανονικό εγγλέζικο κήπο στο βασιλικό παλάτι της Καζέρτα. Όλοι έλεγαν «μεγαλύτερος connoisseur, όχι μόνο στις καλές τέχνες, αλλά και στην επιστήμη της ανθρώπινης ευτυχίας».

Ο Οράτιος Νέλσον κατέπλευσε στο λιμάνι της Νάπολης στις 22 Σεπτεμβρίου 1798 δύο μήνες μετά την περήφανη νίκη του επί των Γάλλων στη ναυμαχία του Νείλου. Έγινε δεκτός ως ήρωας από τον βασιλιά Φερδινάνδο τον Βουρβόνων, ηγεμόνα των Δύο Σικελιών και τη βασίλισσά του Μαρία Καρολίνα. Τον θεωρούσαν σωτήρα τους. Είναι τρομοκρατημένοι με τους Γάλλους δικαιολογημένα, γιατί η βασίλισσα Μαρία Αντουανέτα αδελφή της Μαρίας Καρολίνας, είχε αποκεφαλισθεί στο Παρίσι πριν από πέντε χρόνια.

Ο Νέλσον αν και ικανοποιείται πολύ από την υποδοχή που του έκαναν, δεν αισθανόταν καθόλου καλά. Υποφέρει ακόμη από την ψυχολογική πίεση της ναυμαχίας και από το επικίνδυνο τραύμα που δέχτηκε στο κεφάλι. Είχε ιλιγγούς, αρρυθμία και κρίσεις δύσπνοιας. Όπως το περιέγραφε και ο ίδιος: «Λες και μου έσφιγγαν με ένα σίδερο το στήθος...». Όλα αυτά είναι συμπτώματα του συνδρόμου Ντα Κόστα, που λέγεται και σύνδρομο «καρδίας στρατιώτη», που η σύγχρονη ιατρική έχει καταλήξει, ότι είναι μια δυσλειτουργία της καρδιάς που οφείλεται σε παρατεταμένο στρες και φυσική κόπωση. Χρειάζονται ξεκούραση και φροντίδα και του τα παρέχει απλόχερα η λαίδη Χάμιλτον, η γυναίκα του σερ Γουίλιαμ Χάμιλτον.

Ο κίνδυνος μιας γαλλικής εισβολής από την ξηρά δεν είναι απίθανος. Οι γαλλικές στρατιές κατέχουν τη βόρεια και την κεντρική Ιταλία,

έχουν καταλάβει τη Ρώμη, έχουν εκδιώξει τον Πάπα και ανακήρυξαν την πόλη ανεξάρτητη δημοκρατία. Ο Οράτιος Νέλσον με την υποστήριξη της βασίλισσας, πιέζει τον αναποφάσιτο Φερδινάνδο να θεθεί επικεφαλής του ναπολιτάνικου στρατού και να επιτεθεί κατά της Ρώμης. Ο βασιλιάς πειθείται και ξεκινά επικεφαλής τριάντα χιλιάδων ανδρών κάτω από τη διοίκηση του Βαυαρού στρατηγού βαρόνου Κάρλ Μακφον Λάιμπερχ.

Στην αρχή σημειώνουν επιτυχίες. Οι Γάλλοι υποχωρούν για να ανασυντάξουν τις δυνάμεις τους. Η Ρώμη απελευθερώνεται και ο Φερδινάνδος διασχίζει θριαμβευτικά τους δρόμους έφιππος σε άσπρο άλογο, συνοδευόμενος από δραγόνους με φανταχτερές στολές. Τότε οι Γάλλοι αντεπιτίθενται, ο στρατηγός Μακ προσπαθεί να οργανώσει μια υποχώρηση και ο βασιλιάς επιστρέφει στη Νάπολη ντυμένος με πολιτικά, τρέμοντας από το φόβο του και εκλιπαρώντας τους άνδρες της φρουράς του να μην τον εγκαταλείψουν.

Ο Οράτιος Νέλσον έχει διαταγή από το Ναυαρχείο να προστατέψει τις ακτές τις Αδριατικής, τη Νάπολη και τη Σικελία, καθώς επίσης και να εποπτεύει τον αποκλεισμό της Μάλτας, τότε που ήταν κάτω από τους Γάλλους. Τη νύκτα της 21ης Δεκεμβρίου, η βασιλική οικογένεια επιβιβάζεται στα πλοία μαζί με τους Χάμιλτον και αρκετούς επιφανείς Ναπολιτάνους. Η κακοκαιρία δεν τους επιτρέπει να αποπλεύσουν παρά στις 23 του μηνός. Στις 2 π.μ. της δεύτερης μέρας των Χριστουγέννων αγκυροβολούν στο Παλέρμο. Εδώ είναι που τον ερχόμενο Φεβρουάριο ο Νέλσον και η λαίδη Χάμιλτον θα γίνουν εραστές. Ταυτόχρονα ο Γαλλικός στρατός καταλαμβάνει την πόλη, συντρίβοντας την αντίσταση των Naples Lazzaroni (Ναπολιτάνοι λατσαρόνι), του τρομερού ναπολιτάνικου όχλου που είναι αφοσιωμένος στον βασιλιά και στη βασίλισσά του. Οι πιστές στους Βουρβόνους δυνάμεις εκδιώχθηκαν από τα φρούρια του Σαν Έλμο, του Νουόβο και του Ντελλ' Όβο και η Νάπολη ανακηρύσσεται Παρθενόπειο Δημοκρατία.

Εν τω μεταξύ στο Παλέρμο πλησιάζει τον βασιλιά ο Καρδινάλιος Φαμπρίτσιο Ρούφφο. Γόνος αρχαίας και αριστοκρατικής οικογένειας, δραστήριος και σφριγηλός, κληρονόμος τεράστιου φέουδου στην Καλαβρία. Ο Νέλσον τον

αποκαλούσε «χοντρόπαπα», αν και δεν είχε ποτέ χειροτονηθεί. Πείθει τον Φερδινάνδο να πάει στην Καλαβρία και να ξεσηκώσει τους χωρικούς, κάνοντας έκκληση στον πατριωτισμό και στη δύναμη της πίστης. Η προσφορά του γίνεται δεκτή και ο Ρούφφο φτιάχνει ένα στράτευμα από φονιάδες και πλιατσικολόγους της Καλαβρίας. Κρατώντας αυτήν την ορδή υπό τον επισφαλή και αμφίβολο έλεγχό του, μόνο και μόνο χάρη στη δύναμη της προσωπικότητάς του, βαδίζει εναντίον της Νάπολης. Αυτή η «Χριστιανική Στρατιά της Αγίας Πίστewς», όπως την αποκαλεί ο Ρούφφο, έχει απροσδόκητη επιτυχία. Μέχρι τα τέλη Μαΐου οι Γάλλοι εξαναγκάζονται να αποσυρθούν αφήνοντας μια φρουρά στο Σαν Έλμο για την προστασία των Ιακωβίνων της Νάπολης, που έχουν καταφύγει στα φρούρια του Νουόβο και του ντελλ' Όβο για να σωθούν από την εκδικητικότητα των διψασμένων για αίμα λατσαρόνι.

Στη Νάπολη επικρατεί χάος. Ο στρατός του Ρούφφο είναι τελειώς εκτός ελέγχου, πλιατσικολογεί, βιάζει και σκοτώνει αδιακρίτως. Οι λατσαρόνι γυρνάνε στους δρόμους σε ομάδες, σκοτώνοντας και διαμελίζοντας οποιονδήποτε, άνδρα ή γυναίκα υποπτεύονται σαν Ιακωβίνο. Προκειμένου να αποφύγει τη συνέχιση επ' αόριστον αυτής της κατάστασης, ο καρδινάλιος Ρούφφο στις 23 Ιουνίου έρχεται σε συνεννόηση με τον εχθρό. Δέχεται την παράδοση της Γαλλικής φρουράς και των Ναπολιτάνων συμμάχων τους στα φρούρια της πόλης. Οι Γάλλοι θα επιβιβασθούν στα πλοία και θα αναχωρήσουν για την πατρίδα τους, ενώ οι Ναπολιτάνοι θα έχουν την επιλογή είτε να φύγουν με τους Γάλλους είτε να επιστρέψουν στα σπίτια τους με καθεστώς γενικής αμνηστίας.

Τη συνθήκη υπογράφει στο όνομα του βασιλιά της Βρετανίας Γεωργίου του Γ', κάποιος Πλοίαρχος Φουτ, αφού ο Νέλσον είχε αποπλεύσει για τις δυτικές ακτές της Σικελίας σε μια προσπάθεια να αποκόψει το γαλλικό στόλο. Οι άλλοι εγγυητές είναι ο Μπαγιέ από τη Ρωσία και ο Άχμετ εκ μέρους της Τουρκίας. Ο Οράτιος Νέλσον τα μαθαίνει στις 24 Ιουνίου και είναι ριζικά αντίθετος, όχι στους όρους που αφορούν τους Γάλλους, αλλά στην αμνηστία προς τους Ναπολιτάνους Ιακωβίνους. Ακολουθούν εντονότερες συζητήσεις. Ο καρδινάλιος έχει δώσει τον λόγο του και η συνθήκη πρέπει να τη-

ρηθεί. Για τον Νέλσον οι Ιακωβίνοι είναι προδότες και πρέπει να παραδοθούν άνευ όρων γιατί υποστήριξαν την εισβολή μιας ξένης δύναμης. Το απόγευμα της 26ης Ιουνίου οι επαναστάτες βγήκαν από τα φρούρια και η αντιμετώπισή τους που τους επιφύλασσόταν ήταν αναμενόμενη και φρικτή.

Ανάμεσα στους συλληφθέντες ήταν και ο Μοίραρχος Καρατσιόλο, Βάιλος των Ιπποτών της Μάλτας, Ναύαρχος του Ναπολιτάνικου Ναυτικού. Είχε επιτεθεί σε βρετανικά και ναπολιτάνικα πλοία και είχε προκαλέσει μεγάλες ζημιές στη φρεγάτα HMS MINERVA. Είχε κρυφτεί στην έπαυλη του θείου του, όταν τον συνέλαβαν και τον οδήγησαν σιδηροδέσμιο στο HMS ΚΕΡΑΥΝΟΒΟΛΟΣ τη ναυαρχίδα του Νέλσον. Τον πέρασε από ναυτοδικείο και μέσα σε δυο ώρες του επέβαλαν τη θανατική καταδίκη με πλειοψηφία τέσσερα προς δύο. Η ετυμηγορία ανακοινώθηκε στον Νέλσον, που διέταξε να εκτελεστεί στις πέντε το απόγευμα. Ο Καρατσιόλο απαγχονίστηκε από την αντένα του HMS MINEBA. Τον άφησαν κρεμασμένο μέχρι το ηλιοβασίλεμα. Ύστερα έκοψαν το σχοινί και τον άφησαν να πέσει στα νερά του κόλπου.

Δυο μέρες αργότερα ο Φερδινάνδος επέστρεψε στη Νάπολη, αλλά η πόλη ήταν ανίστατη κι έτσι ο βασιλιάς εγκαταστάθηκε στη ναυαρχίδα του Νέλσον και διασκεδάζε πυροβολώντας γλάρους. Νωρίς ένα πρωινό, κάποιος ψαράς έφερε την είδηση ότι ο Ναύαρχος Καρατσιόλο αναστήθηκε και επιστρέφει στη Νάπολη! Ο βασιλιάς ανέβηκε στο κατάστρωμα και άρχισε να ψάχνει τον οριζόντα με το τηλεσκόπιο. Ο δόκιμος Πάρσονς, που στεκόταν εκεί κοντά, τον είδε ξαφνικά να ασπρίζει, ν' αφήνει το τηλεσκόπιο και τον άκουσε να αναφωνεί τρομοκρατημένος. Κοιτώντας προς την κατεύθυνση που κοιτούσε πριν ο Φερδινάνδος, ο Πάρσονς είδε το πτώμα του Καρατσιόλο να στέκεται όρθιο στη θάλασσα, το μισό έξω από το νερό. Το πρόσωπο ήταν στραμμένο προς το μέρος τους, πρησμένο και παραμορφωμένο, τα μάτια πεταγμένα έξω από τις κόγχες τους από τον απαγχονισμό. Χοροπηδούσε πάνω κάτω με το ρεύμα και φαινόταν να κατευθύνεται προς την ακτή. Κάποιος από τους ιερείς που βρίσκονταν στην ακολουθία του, σχολίασε πως ο Ναύαρχος Καρατσιόλο ήξερε ότι πρόδωσε τον μονάρχη και δεν μπορούσε να βρει ησυχία!



Η Λαίδη Νέλσον πρώην Φράνσις «Φάνυ» Νίσμηπετ.

Η Νάπολη έχει σωθεί χάρις στον Οράτιο Νέλσον. Η Έμα Χάμιλτον είναι περήφανη που έχει γεννηθεί στο ίδιο νησί με εκείνον, ντύνεται «α λα Νέλσον» με γαλάζιες και χρυσές αγκυρούλες. Τα Αγγλικά πλοία γίνονται αντικείμενο λατρείας. Ομάδες μουσικών έχουν βγει να τα προύπαντήσουν. Η ορχήστρα της Όπερας του Σαν Κάρλο, πάνω σε μια μαρούνα ντυμένη πλώρα-πρύμα στα λευκά, κόκκινα και γαλάζια, παίζει το «Ο Θεός σώζει τον Βασιλέα», το «Κυβέρνη Βρετανία», και το «Ίδου ο Ήρωας Κατακτητής». Οι ήχοι των εμβατηρίων αντηχούν σε όλο τον κόλπο. Το HMS ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ απαντά με μια κανονιά. Πλησιάζει προς το πλοίο η λέμβος του πρεσβευτή. Την υποδέχονται με ομοβροντία από δεκατρία όπλα. Η λαίδη Χάμιλτον, ντυμένη α λα Νέλσον, σκαρφαλώνει την κλίμακα. Αναφωνεί: «Ω Θεέ μου, είναι δυνατόν;». Λιποθυμά στο μπράτσο του Ναυάρχου και πέφτει στο κατάστρωμα.

Ο Νέλσον σε επιστολή του στον λόρδο Σπένσερ συνοψίζει το τι πέτυχε στη Νάπολη: «Θα με παρηγορεί το γεγονός ότι κέρδισα ένα βασίλειο, ότι εγκατέστησα έναν πιστό σύμμαχο της Αυτού Μεγαλειότητας στο θρόνο του με σταθερότητα και ότι αποκατέστησα την ευτυχία εκατομμυρίων ανθρώπων...». Ο Φερδινάνδος ήταν ευγνώμων. Του χάρισε ένα χρυσό σπαθί στολισμένο με διαμάντια στη λαβή και στη λάμα, σύμβολο της αιώνιας υποχρέωσης, Παράλληλα τον έχρισε δούκα του Μπρόντε, χαρίζοντάς του κτηματική περιουσία στους πρόποδες της Αίτνας που απέφερε ετήσιο εισόδημα τριών χιλιά-

δων λιρών. Ο ναύαρχος είχε πλέον το δικαίωμα να υπογράψει Νέλσον-Μπρόντε.

Τον Ιούνιο του 1800 ο Οράτιος Νέλσον ανακαλείται στην Αγγλία. Η αισθηματική σχέση του με τη λαίδη Χάλμιτον έχει ξεσηκώσει σκάνδαλο και έτσι είναι αναγκασμένος να επιστρέψει διά ξηράς, γεγονός πολύ επικίνδυνο για και η Ευρώπη ήταν θέατρο πολεμικών επιχειρήσεων. Τελικά οι τρεις τους –ο σύζυγος, ο εραστής και η σύζυγος/ερωμένη– έφθασαν στο Γιάρμουθ αρχές Νοεμβρίου και στο Λονδίνο τρεις μέρες αργότερα. Ο διασημότερος Άγγλος του καιρού του, ο νικητής του Αγίου Βικεντίου και του Νείλου, η μάστιγα των μισητών Γάλλων, ο άνθρωπος, που κατέστρεψε τα σχέδια του Βοναπάρτη στην Αίγυπτο και την Ινδία, είχε επιστρέψει. Από τη στιγμή που αποβιβάστηκε στο Γιάρμουθ αποσπάσματα του ιππικού τον συνόδευαν σε όλη την κομητεία. Στο Ίψουιτς το πλήθος ξεπέζεψε τα άλογα και έσυρε την άμαξά του θριαμβευτικά μέσα στη πόλη. Στο Λονδίνο τον επευφημούσαν όπου εμφανιζόνταν. Έτσι και μαθευόταν πως σκόπευε να πάει στο θέατρο, τα εισιτήρια εξαντλούνταν αμέσως. Μόλις έμπαινε στο θεωρείο του η ορχήστρα του θεάτρου τον χαιρέτιζε με το «Δείτε τον Ήρωα Κατακτητή». Τη μέρα είχε διάφορες υποχρεώσεις στο Ναυαρχείο, τα βράδια ήταν τα δείπνα, οι εκδηλώσεις και οι δεξιώσεις προς τιμή του. Είχε και την έδρα στη Βουλή των Λόρδων – ήταν πλέον αριστοκράτης ο βαρόνος Νέλσον του Νείλου.

Ο Νέλσον ήταν το ίνδαλμα του λαού, αλλά είχε πολλά προσωπικά προβλήματα. Το μεγαλύτερο ήταν η κατάρρευση του γάμου, η εγκυμοσύνη της Έμα και τα οικονομικά. Στη Νάπολη είχε ζηήσει με μεγαλύτερη πολυτέλεια απ' ό,τι του επέτρεπαν οι οικονομικές του δυνατότητες. Επιστρέφοντας, αναγκάστηκε να πουλήσει τις μισές μετοχές του για να πληρώσει τα χρέη του. Επιπλέον ήταν σε δικαστική διαμάχη με τον λόρδο Τζέρβις του Σαιντ Βίνσεντ –εκείνος που ζήτησε ένα πορτοκάλι στη μέση της ναυμαχίας– όταν κτυπήθηκε στο κεφάλι ο πεζοναύτης που ήταν δίπλα του! Την προηγούμενη χρονιά είχαν πιάσει δυο Ισπανικές φρεγάτες και τα χρήματα της αμοιβής τα είχε πάρει ο Σαιντ Βίνσεντ. Το ποσό ήταν τεράστιο δέκα τέσσερες χιλιάδες λίρες και ο Νέλσον πίστευε ότι τα δικαιούταν καθώς ήταν ο ανώτερος αξιωματικός

εκείνη τη στιγμή στη Μεσόγειο και ο Σαιντ Βίνσεντ ήταν στο γραφείο του στο Λονδίνο!

Αξιοσημείωτο ήταν το επεισόδιο που έγινε στο μεγαλοπρεπέστατο δείπνο στο σπίτι του Αλεξάντερ Ντέιβιτσον, στην πλατεία Σαιντ Τζέιμς. Ο Ντέιβιτσον ήταν ο πράκτορας των εσόδων πολέμου του Ορατίου Νέλσονα! Ήταν αυτός που έναντι αμοιβής διαχειριζόταν τα έσοδα από τη λεία που αναλογούσε σε αυτούς που πολέμησαν σε μια μάχη. Τότε τα περισσότερα πλοία συνέβαινε να μεταφέρουν εξαιρετικά πολύτιμα φορτία. Η συνολική αξία μοιραζόταν με αυστηρή αναλογία. Ο Κυβερνήτης του πλοίου έπαιρνε το ένα τέταρτο, οι υποπλοίαρχοι το ένα όγδοο, και το σύνολο του πληρώματος το ένα τέταρτο.

Στο παραπάνω δείπνο εκτός από τους Χάμιλτον και τους Νέλσον, ήταν ο Γουίλιαμ Πιτ ο νεότερος καθώς και ο πρίγκιπας της Ουαλίας που βλέποντας την Έμα αρχίζει να της κάνει τα γλυκά μάτια. Ο Νέλσον τυφλωμένος από τη ζήλεια κάνει σκηνή στην Έμα και εκτίθεται. Το επεισόδιο δίνει την αφορμή για ανελέητες γελοιογραφίες στις Λονδρέζικες εφημερίδες, όπου απεικονίζουν το τρίο: ο σερ Γουίλιαμ, ο γηραλέος *compoisseur*, που επιθεωρούσε τον κόσμο μέσα από την ανοικτή του άμαξα, η Έμα χοντρή, όλο καμπύλες και σε μελοδραματική πόζα, ο Νέλσον αδύνατος και γκριζομάλλης με ένα μάτι και ένα χέρι.

Η προκατάληψη εναντίον του Ορατίου Νέλσονα, δικαιολογημένη από την πραγματικότητα, συνοψίζεται στην καταχώρηση του τύπου της εποχής εκείνης: «ήταν εκεί ο σερ Γουίλιαμ και η λαίδη Χάμιλτον, κι ο Λόρδος Νέλσον για να περιποιείται τη λαίδη Χάμιλτον. Είναι γεμάτος αστέρια, σιρίτια και μετάλλια και θυμίζει περισσότερο πρωταγωνιστή της όπερας παρά τον Κατακτητή του Νείλου. Είναι πράγματι θλιβερό να βλέπεις έναν γενναίο και άξιο άνδρα, που έκανε στο ακέραιο το καθήκον του απέναντι στην πατρίδα του, να παρουσιάζει μια εικόνα τόσο αξιοθρήνητη...»!

Ο γάμος του διαλύεται το 1800, οπότε αποφασίζει να ζηήσει με τους Χάμιλτον δίνοντας περισσότερο δικαίωμα για κριτική και κουτσομπολιό. Ζει μερικές στιγμές ευτυχίας μέχρι τον ένδοξο θάνατό του στις 21 Οκτωβρίου 1805 στη ναυμαχία του Τραφάλγκαρ.

## Η ναυμαχία της Κοπεγχάγης

Στις αρχές του 1801 ο Οράτιος Νέλσον έχει τοποθετηθεί υποδιοικητής του στόλου της Μάγχης με τον βαθμό του Υποναυάρχου. Η Αγγλία μάχεται για την ύπαρξή της. Με τη νίκη του Ναπολέοντα επί των Αυστριακών στο Μαρένγκο, η αντιγαλλική συμμαχία έχει καταρρεύσει, οι βρετανοί έχουν μείνει μόνοι, έχοντας να αντιμετωπίσουν ένα τεράστιο στόλο που ετοιμάζεται στα λιμάνια της Βαλτικής, και ένα εκστρατευτικό σώμα εισβολής που συγκεντρώνεται στην απέναντι ακτή της Μάγχης. Ιστορικά η Αγγλία θα αντιμετώπιζε παρόμοια απειλή το 1941.

Αρχές Φεβρουαρίου πληροφορείται ότι θα αποπλεύσει για τη Βαλτική με αποστολή να αποθαρρύνει και να αποτρέψει τα σκανδιναβικά κράτη να συνάψουν συμμαχία με τη Γαλλία και τη Ρωσία για να αποκλείσουν τα λιμάνια τους στα βρετανικά πλοία. Οι Ρώσοι δεν θεωρούνται παραδοσιακοί εχθροί για τους βρετανούς, αλλά ο τσάρος Παύλος, όντας συναισθηματικά ασθενής, έχει συμφωνήσει με τον Ναπολέοντα, που έχει καταστρώσει ένα πολύ απλοϊκό, αλλά τρομερό επιτελικό σχέδιο: Η Αγγλία κυριαρχεί στις θάλασσες και εμείς θα αχρηστεύσουμε τις θάλασσες για τους Άγγλους, θα αποκλείσουμε το αγγλικό εμπόριο από τα λιμάνια της Βαλτικής, αποστερώντας τα δημητριακά και την ξυλεία. Χωρίς τα πρώτα θα επέλθει λοιμός, χωρίς το δεύτερο δεν θα μπορεί να ναυπηγήσει πλοία.

Το Αγγλικό Ναυαρχείο σχεδιάζει να κάνει μια επίδειξη δύναμης στους Δανούς. Για την αποστολή αυτή ορίζεται διοικητής ο Ναύαρχος σερ Χάιντ Πάρκερ, που είναι συνετός και τυπολάτρης. Υποδιοικητής ορίζεται ο Οράτιος Νέλσον γιατί όλοι γνωρίζουν, ότι όπου πηγαίνει τον ακολουθεί η νίκη. Ο διορισμός κρίνεται ως εξαιρετικά επιτυχημένος γιατί οι Δανοί απορρίπτουν τους αγγλικούς όρους και η αρχικώς σχεδιασθείσα επίδειξη ναυτικής ισχύος δεν αρκεί.

Ο Αγγλικός στόλος από το πρωί της 2 Απριλίου 1801 μανουβράρει προς το λιμάνι της Κοπεγχάγης. Τα πλοία αντικρίζουν το Μιντλ Γκράουντ που αποτελεί τη μεγαλύτερη δυσκολία. Εξέχει σαν μια μυτερή άκρη προς το νοτιά, ανάμεσα στα δανέζικα επάκτια πυροβολεία και τις απέναντι σουηδικές ακτές, χωρίζοντας τον πορθμό σε δύο κανάλια, το δυτικό που είναι εσωτερικό και στενό με αβαθή και προστατεύεται από πλωτά



Η ναυμαχία της Κοπεγχάγης.

πυροβολεία, ταγμένα με τέτοια διάταξη που να προβάλλουν τη μεγαλύτερή τους πλευρά, δημιουργώντας ανυπέρβλητα εμπόδια για προσέγγιση από το Νότο. Η προσέγγιση από το εξωτερικό κανάλι, που είναι ευκολότερο ναυτιλιακά σημαίνει ότι τα καταπλέοντα πλοία κινδυνεύουν να υποστούν καταιγισμό πυρών από τα πυροβόλα του ναυτικού οχυρού Τρεκρόνερ.

Ο Οράτιος Νέλσον φλέγεται από την επιθυμία να επιτεθεί, αλλά ο ανώτερός του διστάζει και υπεκφεύγει, μη θέλοντας να διακινδυνεύσει τα πλοία του σε αβαθή ύδατα. Ο σερ Χάιντ Πάρκερ παραμένει αναποφάσιστος, συγκαλώντας απανωτές συσκέψεις. Τελικά πείθει τον ανώτερό του να επιτεθούν από το Νότο προσεγγίζοντας από το στενό κανάλι και αποφεύγοντας με αυτόν τον τρόπο τα πυροβόλα του Τρεκρόνερ. Υψώνει το σήμα του στο HMS ΕΛΕΦΑΝΤΑΣ που έχει μικρότερο βύθισμα και αναλαμβάνει τη διοίκηση του μισού στόλου, που απαρτίζεται από δώδεκα πλοία της γραμμής με μικρό βύθισμα, μια μοίρα φρεγατών, μερικές κανονιοφόρους και πυρπολικά. Ο Διοικητής σερ Χάιντ Πάρκερ θα μείνει πίσω, έξι μίλια βόρεια.

Ο αέρας μπατάρει και το γυρίζει σε νοτιά. Στα μαντάρια του HMS ΕΛΕΦΑΝΤΑΣ επάρεται το πρώτο σινιάλο: «Βίρα την άγκυρα και τα πανιά». Τα αγγλικά πλοία με βιραρισμένες τις γάμπιες πλέουν μεγαλόπρεπα με πρώτο το HMS ΕΝΤΓΚΑΡ. Αμέσως όμως ακολουθεί η καταστροφή. Το HMS ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ, που κανονικά έπρεπε να ακολουθήσει το HMS ΕΝΤΓΚΑΡ προσαράζει στα αβαθή και αδυνατεί να πλεύσει. Το HMS ΜΠΕΛΟΝΑ προσαράζει στην ανατολική πλευρά του Μιντλ Γκράουντ μαζί με το HMS ΡΑΣΕΛ που το ακολουθεί. Από τα δώδεκα πλοία έχουν απομείνει εννιά, τα οποία λαμβάνουν θέσεις και η



Ο Ναύαρχος Νέλσον τραυματίζεται.

σύρραξη γενικεύεται. Η ναυμαχία είναι στατική και φονική, με τρομερή αιματοχυσία κι από τις δύο πλευρές, που μετατρέπεται σε τυφλή μονομαχία από απόσταση μόλις ενός δεκάτου του μιλίου. Στο κύριο κατάστρωμα του HMS MONARCHΗΣ δεν μένει ούτε ένας όρθιος σ' όλο το πλοίο. Τα πληρώματα των πυροβόλων αν και είναι άριστα εκπαιδευμένα και πειθαρχημένα, έχουν μεγάλες απώλειες γιατί είναι ελαφρά εξοπλισμένα και τα δανέζικα πλωτά πυροβολεία είναι χαμηλά και διαθέτουν σαράντα τέσσερα κανόνια. Αποτέλεσμα αυτού είναι η αγγλική πλευρά να έχει χίλιους νεκρούς στις πρώτες τρεις ώρες της μάχης.

Ο σερ Χάιντ Πάρκερ ανησυχεί και διατάζει να επαρθεί το ιστορικό σινιάλο της υποχώρησης. Η αντίδρασή του είναι κατανοητή με βάση την τακτική κατάσταση λαμβάνοντας υπόψη, ότι από τα έξι μίλια δεν έχει καθαρή εικόνα της ναυμαχίας που καλύπτεται από πυκνά σύννεφα καπνών και το αξίωμα ότι τα πλοία δεν αντέχουν απέναντι από επάκτια οχυρά. Όντας ηλικιωμένος και έμπειρος ναυτικός δεν πιστεύει ότι ο Οράτιος Νέλσον μπορεί να αναστρέψει την κατάσταση. Έτσι λοιπόν υψώνει το σινιάλο υπ' αριθμόν 39, που σημαίνει άμεση υποχώρηση.

Από μαρτυρίες του Συνταγματάρχη Στιούαρτ διοικητού των πεζοναυτών έχουμε την ακόλουθη περιγραφή: Ο Νέλσον βλέπει το σινιάλο του Πάρκερ. Ρωτά τον υποπλοίαρχο αν το δικό του σινιάλο είναι ακόμη υψωμένο, που διατάζει επίθεση. Ο υποπλοίαρχος του απαντά καταφατικά. «Κανονίστε να παραμείνει εκεί». Ύστερα στρέφεται προς τον πλοίαρχο Φόλεϋ που βρίσκεται δίπλα του –πιστός σύντροφος εξαιρετος ναυτικός και ναυτίλος, γνώριμος από τη ναυμαχία του Νείλου– « Ξέρεις Φόλεϋ, μου λείπει ένα μά-

τι, δικαιούμαι να μην βλέπω πότε-πότε» φέρνοντας το κανοκιάλι στο τυφλό του μάτι. «Εγώ δεν βλέπω κανένα σινιάλο!».

Αυτή είναι η στιγμή που γεννιέται ο θρύλος. Ο μοναχικός δρόμος του ήρωα δεν είναι ποτέ στρωμένος με ροδοπέταλα, πρέπει να περιφρονήσει όλες τις επιφυλάξεις της σωφροσύνης, δεν πρέπει να διστάζει πρέπει να παραμερίζει όλα τα εμπόδια. Η πράξη αυτή αποτελεί την πεμπουσία της ηρωικής ανυπακοής, την απόλυτη απόρριψη την ημίμετρων. Και ο Νέλσον, ο ήρωας, συναισθανόταν απόλυτα την αξία αυτής της απόφασης, την χρονική στιγμή που η συγγνή πραγματικότητα και ο ρόλος ταυτίζονται. Τότε η ώρα ήταν 1.40 μ.μ. Μετά από μια ώρα οι κανονιές αρχίζουν να αραιώνουν. Μέχρι τις 4.00 μ.μ. οι περισσότερες κανονιοφόροι των Δανών είχαν μετατραπεί σε ερείπια που κάπνιζαν. Οι νεκροί και τραυματίες τους ήταν πάνω από δύο χιλιάδες. Ακόμη όμως δεν έχουν παραδοθεί και επιμένουν να πυροβολούν με σποραδικά πυρά. Ο Οράτιος Νέλσον ζήτησε να του φέρουν υλικά για να γράψει. Ακουμπώντας στο κάλυμμα του οιακοστροφίου γράφει τελεσίγραφο προς τον διάδοχο πρίγκιπα Φρειδερίκο. Θα χάριζε τη ζωή στους Δανούς αν συνθηκολογούσαν, αν όμως συνέχιζαν να αντιστέκονται θα ήταν υποχρεωμένος να πυρπολήσει όλα τα πλωτά πυροβολεία που είχε ήδη καταλάβει.

Οι Δανοί γνώριζαν ότι ο Νέλσον δεν μπλοφάρει, έτσι λοιπόν τα κανόνια τους σίγησαν. Ύστερα από μια εβδομάδα διαπραγματεύσεων υπογράφηκε συνθήκη με τη Δανία, αναγκάστηκε να σπάσει τη συμμαχία της με τη Ρωσία. Θα πρέπει όμως να σταθούμε σε μια ειρωνεία της ιστορίας. Χωρίς να το γνωρίζουν ακόμη ούτε οι Δανοί, αλλά ούτε οι Βρετανοί, είχε συμβεί ένα γεγονός που καθιστούσε άχρηστη τόσο την ναυμαχία, όσο και τις διαπραγματεύσεις. Μια εβδομάδα πριν από τη ναυμαχία, μια ομάδα Ρώσων αξιωματικών, μετέβησαν στο παλάτι Μιχαήλοφσκι και στραγγάλισαν τον παρανοϊκό τσάρο Παύλο, στραγγαλίζοντας ταυτόχρονα και τη σκανδιναβική συμμαχία.

## Το HMS VICTORY και η ναυτική τακτική του Ορατίου Νέλσονα

Στο λιμάνι του Πόρτσμουθ ναυλοχεί το HMS VICTORY και πλησίον του υπάρχει το Ναυτικό Μουσείο, που στεγάζεται ολόκληρη η Βρετανι-





Κάθε χρόνο οι Βρετανοί αποτείνουν φόρο τιμής στον Νέλσονα επί του «HMS VICTORY» στο PORTSMOUTH με όλες τις τιμές.

κή ναυτική ιστορία, από τα σανίδια της ναυαρχίδας του Ερρίκου Ε΄, του Grace Dieu, μέχρι τους χάρτες των ναυτικών επιχειρήσεων από τον πόλεμο του Κόλπου. Αξιοπρόσεκτα εκθέματα αποτελούν το μοιραρχικό σήμα που είχε ανητημένο ο Νέλσον στη ναυμαχία του Αγίου Βικεντίου, καθώς και το αγαπημένο του σινιάλο No 16: «Εμπλοκή με τον εχθρό εκ του σύνεγγυς». Δύο σημαίες η μια κάτω από την άλλη. Η πρώτη με κόκκινες, λευκές και μπλε κατακόρυφες ρίγες, η άλλη μ' έναν μπλε σταυρό σε λευκό φόντο. Τα σήματα αυτά βελτιώθηκαν από τον Ναύαρχο σερ Χόουμ Ριγκς Πόφαμ.

Ένα άλλο διάσημο ναυτικό σήμα είναι το: «Η ΑΓΓΛΙΑ ΕΜΠΙΣΤΕΥΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΘΕΝΑ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΤΟΥ». Υψηλό μήνυμα, που έγινε δεκτό με ζητωκραυγές σε κάθε πλοίο του στόλου. Στην πραγματικότητα το αρχικό σήμα του Ναυάρχου είχε τη λέξη «προσδοκά», η οποία όμως αντικαταστάθηκε μετά από πρόταση του Υποπλοιάρχου Συνεννόησης Πάσκο με τη λέξη «εμπιστεύεται», γιατί η δεύτερη ήταν καταχωρημένη στο σηματολόγιο και αρκούσε μια σημαία, αντί για οκτώ, που χρειαζόταν η άλλη.

Η τακτική του Γαλλικού ναυτικού ήταν να πυροβολούν από μακριά, να διαλύουν τα άλμπουρα και την αρματωσιά των πλοίων και να τα αχρηστεύουν. Η τακτική του Νέλσονα ήταν να πλησιάζει κοντά, να δέχεται πρώτος τα πυρά του εχθρού μέχρις ότου φτάσει αρκετά κοντά για να επιφέρει το συντριπτικό κτύπημα. Μια από τις αγαπημένες του φράσεις ήταν: «Φέρε τον Γάλλο αρκετά κοντά σου και σίγουρα θα τον νικήσεις».

Το HMS VICTORY υψώνεται τεράστιο, φρεσκοβαμμένο μαύρο και απαλό χρυσό, δίχως ιστία, αλλά με όλη του την αρματωσιά και τη Γιούνιον Τζακ να πλαταγίζει περήφανη. Το όλο θέαμα συνεπαίρνει τον επισκέπτη, τα ίσα διαστήματα ανάμεσα στις μπουκαπόρτες των κανονιών, το πορφυρό και χρυσό χρώμα του ακρόπρωρου, τα υαλοστάσια της καμπίνας του Ναυάρχου. Στο υπέροχο αυτό σκαρί, η Βρετανία τιμά την εποχή του μεγαλείου της, που έχει παρέλθει πια για πάντα, τότε που η θάλασσα ήταν η ερωμένη του. Τιμά επίσης τον μεγαλύτερο ναυτικό ήρωα, έναν άνθρωπο που η μοίρα έφτιαξε για να είναι ήρωας, όπως αυτό το ξύλι-



Αντιναύαρχος καταθέτει στεφάνι στο σημείο που έπεσε πληγωμένος ο Νέλσον, επάνω στο κατάστρωμα του «HMS VICTORY» (η μπρούτζινη πλάκα καταδεικνύει το σημείο αυτό).

νο πλοίο με τις σειρές των κανονιών, φτιάχτηκε σαν εργαλείο καταστροφής.

Ο χρόνος βολής των πυροβόλων για μια ολόπλευρη ομοβροντία ήταν περίπου ενενήντα δευτερόλεπτα. Το βάρος ενός πυροβόλου τριάντα δύο λιβρών ήταν περίπου τρεις τόνοι. Η διαδικασία γεμίσματος περιλάμβανε την τοποθέτηση της γόμωσης και του βλήματος στο κούλο σπρώχνοντάς τα στη θέση τους, μετά μπηγώντας ένα σκληρό σύρμα στην οπή για να τρυπήσουν την φύσιγγα πριν πυροδοτήσουν με τσακμάκι και ένα κομμάτι καναβάτσο.

Κατά τη διάρκεια των κανονιοβολισμών η αφόρητη ζέση, το μπότζι του καταστρώματος, ο εκκωφαντικός κρότος των εκρήξεων, τα μέλη του πληρώματος ξυπόλητα για να μην γλιστράνε στα αίματα, τα powder monkeys, τους μούτσους, να τρέχουν κουβαλώντας γομώσεις δημιουργούσαν σκηνές κόλασης. Τα μέλη του πληρώματος είχαν βαμβακερά μαντίλια στα κεφάλια τους για να συγκρατούν τον ιδρώτα, αλ-

λά και να παρέχουν μια στοιχειώδη προστασία στα τύμπανα των αυτιών τους από τις εκρήξεις.

Οι ναύτες, ήταν άνδρες ψημένοι στα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού με τα μαλλιά τους πλεγμένα σε μακριές «κινέζικες» κοτσίδες. Άλλοι ήταν στενάχωροι ναυτικοί στρατολογημένοι διά της βίας, οι περισσότεροι ήταν στεριανοί και αυτοί χωριζόντουσαν σε δυο κατηγορίες: Αυτοί που είχαν κάποια μόρφωση που σήμαινε ότι είχαν ζήσει καλύτερες μέρες. Στην άλλη κατηγορία ήταν ξεροκέφαλοι τύποι με έντονα ανεξάρτητο χαρακτήρα μαθημένοι σε αδικήματα, δηλαδή άτομα που δυσκολεύονταν να αποδεχθούν οποιαδήποτε μορφή πειθαρχίας.

Περιδιαβάζοντας τα υποστρώματα του HMS VICTORY μπορεί κάποιος να φανταστεί την αίσθηση της καθημερινότητας σ' ένα πλοίο σαν κι αυτό, την αποπνικτική πολυκοσμία στα κάτω υποστρώματα των πυροβόλων όπου εκατοντάδες άνθρωποι, αρκετοί απ' αυτούς με διαταραγμένη προσωπικότητα ή βίαιη συμπεριφορά, συμβίωναν υποχρεωτικά ο ένας επάνω στον άλλο, κοιμόνταν σε αιώρες κρεμασμένες από τα καμάρια και για να φάνε έστηναν τραπέζια ανάμεσα στα κανόνια. Εν πλω με τις μπουκαπόρτες των κανονιών κλειστές, ήταν θεοσκότεινα και ζεστά, ο αέρας αφόρητος από τη βρόμα τόσο των άπλυτων ανθρώπων. Οι τουαλέτες (heads), έξι όλες και όλες τους ανοικτές στη μάσκα του πλοίου, για περισσότερους από πεντακόσιους ανθρώπους!

Η πειθαρχία στο πλήρωμα επιβαλλόταν με αυστηρότατες ποινές με την πιο συνηθισμένη το μαστίγωμα με τη γάτα με τις εννιά ουρές. Η ποινή γινόταν με όλο το πλήρωμα σε κλήση. Ο τιμωρημένος ναύτης αφού γυμνωνόταν από τη μέση και πάνω, δονόταν σε καφασωτό και ο υποκελευστής βοηθός του ναυκλήρου εκτελούσε το μαστίγωμα. Το μαστίγιο κινούνταν με ανατριχιαστικό ήχο και ερχόμενο σε επαφή με τη γυμνή πλάτη ακουγόταν γδούπος και ουρλιαχτό. Συνήθως ο τιμωρημένος λιποθυμούσε και τον μετέφεραν αιμόφυρτο για παροχή ιατρικής φροντίδας.

Ο γιατρός του πλοίου συνήθως ήταν χειρουργός (τον προσφωνούσαν Mister και όχι Doctor, μια παράδοση που ισχύει μέχρι και σήμερα!) και είχε σαν βοηθούς τους κουρείς. Οι συνηθέστερες ασθένειες σε καιρό ειρήνης ήταν, κήλες,

τραυματισμοί από πτώσεις, αφαιμάξεις καθώς και αφροδίσια νοσήματα. Για λόγους υγιεινής ο γιατρός διατηρούσε τα χειρουργικά εργαλεία ζεστά σε ειδικό κλίβανο, αλλά και για να αποφεύγεται το σοκ από την αίσθηση του παγωμένου εργαλείου στο σώμα του τραυματία.

Η διαδικασία της ταφής στη θάλασσα γινόταν με το ακόλουθο τελετουργικό: Έδεναν δύο μπάλες κανονιού στα πόδια για βάρος, ύστερα ερχόταν ο ιστογράφης και έραβε το σώμα μέσα στην αιώρα του, ξεκινώντας από τα πόδια. Όταν έφτανε στο ύψος της μύτης, την τρυπούσε για να βεβαιωθεί ότι ο νεκρός, ήταν όντως νεκρός.

Οι προμήθειες τροφίμων για κάθε άνδρα ήταν τριάμισι κιλά γαλέτα την εβδομάδα, επτά γαλιόνια μπίρα, δυο κιλά παστό βοδινό και δυο χοιρινό, ένα κιλό μπιζέλια, ένα κιλό κουάκερ, έξι ουγγιές ζάχαρη και άλλο τόσο βούτυρο, δώδεκα ουγγιές τυρί, ένα τέταρτο του κιλού ξύδι και επιπλέον χυμό λεμονιού, νερό για το μούλιασμα του παστού, καθώς και ένα κιλό ταμπάκο για κάθε σεληνιακό μήνα, τον οποίο όμως ο κάθε ναύτης τον πλήρωνε σε τιμές χονδρικής, μια λίρα και επτά πένες το μισόκιλο. Παρόλο που το πλήρωμα μπορούσε να συμβιβασθεί με την μπίρα και να δεχτεί το κρασί, στη θέση της όταν έπλεαν στη Μεσόγειο, συνήθως έπινε ρούμι που ένας υποκελευστής έφτιαχνε σε γκρογκ –μια ιδιαίτερη ιεροτελεστία– αναμιγνύοντας τρία μέρη νερό με ένα μέρος ρούμι και ανάλογο χυμό λεμονιού και ζάχαρη. Για νερό, εκτός αυτό που φύλαγαν σε βαρέλια, εκμεταλλευόντουσαν τις βροχές συλλέγοντάς το, χρησιμοποιώντας τα πανιά σαν χωνιά που ήταν γεμάτα από τόση πίσσα και βρόμα, που το νερό δεν πινόταν.

## Ο δραματικός επίλογος

Στις 21 Οκτωβρίου του 1805 στη 1:25 μ.μ. κάποιος Γάλλος σκοπευτής, σκαρφαλωμένος στο τσιμπούκι της γάμπιας του ΦΟΒΕΡΟΥ σημάδεψε το γεμάτο αστέρια και μετάλλια στήθος του Ορατίου Νέλσονα. Η βολίδα τον χτύπησε τη στιγμή που επρόκειτο να κάνει το τρίτο βήμα από τη σκάλα προς την πρύμνη. Διαπέρασε από αριστερά τον πνεύμονα και έσπασε τη σπονδυλική στήλη και ο Νέλσον έπεσε σιωπηλός στο κατάστρωμα του HMS VICTORY. Εκείνη τη στιγμή στα καταστρώματα άνθρωποι πέθαιναν ουρλιάζοντας. Μόλις πριν μισή ώρα στο ίδιο

σχεδόν σημείο ένα βλήμα έκοψε κυριολεκτικά στα δύο τον Τζον Σκοτ τον προσωπικό του γραμματέα.

Στο σημείο του καταστρώματος που έπεσε ο Οράτιος Νέλσον υπάρχει ένθετη γυαλισμένη ορειχάλκινη πλακέτα. Το περιεργό είναι ότι ο Πλοίαρχος Χάρντντ περπατούσε δίπλα του, αν και μεγαλύτερος, τουλάχιστον ένα κεφάλι ψηλότερος από τον Ναύαρχο, δεν χτυπήθηκε.

Τον μετέφεραν στο θάλαμο τραυματιών στο τέταρτο υπόστρωμα (orlop) ετοιμοθάνατο, σε μια γωνιά κάνοντας χώρο για αυτόν. Η πληρέστερη περιγραφή απεικονίζεται με ιδιαίτερες λεπτομέρειες στον πίνακα που ζωγράφισε ο Benjamin West δυο χρόνια μετά το τραγικό αυτό γεγονός. Ο Οράτιος Νέλσον είναι ξαπλωμένος με σχισμένο πουκάμισο και σκεπασμένος με άσπρο σεντόνι. Αριστερά του είναι ο Mr Burke ο ναυτικός επιμελητής που συγκρατεί το μαξιλάρι. Πίσω από τον Ναύαρχο φαίνεται ο Mr Beatty, ο αρχίατρος του πλοίου, που κρατά ένα μαντήλι πάνω στο τραύμα. Ο Mr Neil Smith ο βοηθός του ιατρού σκύβει να ακούσει την τελευταία επιθυμία του τραυματία. Δίπλα αμέσως ευρίσκεται ο Αιδεσιμότατος Dr. Scott, που υποστηρίζει το κεφάλι του Νέλσονα. Σκυμμένος κρατώντας το αριστερό χέρι του Ναυάρχου, είναι ο Κυβερνήτης του πλοίου Captain Thomas Hardy. Στο αριστερό μέρος του πίνακα εμφανίζεται ο καμαρότος του Νέλσονα, ο Henry Chevalier να κρατά τα ρούχα του κυρίου του. Πίσω ακριβώς είναι ο υπηρέτης Guitan. Ο πίνακας φωτίζεται μόνο από δυο λάμπες. Στη σκιά απεικονίζεται ο Mr Bunce ο ξυλουργός του πλοίου κρατώντας με το δεξί του χέρι τη ματσόλα και το καννάβι με το στουπί, τα σύνεργα της εργασίας του. Ο βοηθός του είναι καθισμένος σε μια κουλούρα από σχοινί. Στο άκρο αριστερά διακρίνεται η μεταφορά ενός τραυματισμένου δοκιμού.

Ο Οράτιος Νέλσον ετοιμοθάνατος, τούς είπε ότι αφήνει την Έμα Χάμιλτον και την κόρη τους Ορατία κληρονομιά στην πατρίδα και γυρίζοντας προς τον Πλοίαρχο Χάρντντ ψιθύρισε βραχνά « Kiss me Hardy...» και ξεψύχησε.

Για να διατηρήσουν το πτώμα του, το έγδυσαν και το τοποθέτησαν σε ένα μεγάλο βαρέλι που περιείχε κονιάκ. Έκαναν οτιδήποτε για να διατηρήσουν το σώμα του από την καταστροφή, έτσι λοιπόν ο ναύτης που έκανε βάρδια



*Horatio Nelson*

πλάι στο βαρέλι, πήρε φοβερή τρομάρα ένα πρωί, όταν είδε το καπάκι να σηκώνεται και έβαλε τις φωνές. Στην πραγματικότητα δεν είχε συμβεί τίποτε το μεταφυσικό. Το σώμα είχε απορροφήσει πολύ οινόπνευμα και δημιουργήθηκαν αέρια.

Αρχές Δεκεμβρίου το HMS VICTORY κατέπλευσε στο Σπίτχεντ και δυο εβδομάδες αργότερα έφτασε στο Νορ στις εκβολές του Τάμεση. Όταν τον έβγαλαν από το βαρέλι και τον επιθεώρησαν, το σώμα του βρέθηκε άσφογα διατηρημένο. Η αυτοψία αποκάλυψε ότι η καρδιά, οι πνεύμονες και το ήπαρ ήταν απολύτως υγιή. Οι γιατροί συμπέραναν ότι αν ζούσε ο Νέλσον θα έφτανε σε πολύ μεγάλη ηλικία. Αντίθετα η κατάσταση του γερού του ματιού χειροτέρευε και σε μερικά χρόνια θα ερχόταν η ολική τύφλωση. Τον τοποθέτησαν σε ένα απλό φέρετρο κατασκευασμένο από τα μαδέρια του ORIENT, της Γαλλικής ναυαρχίδας που καταστράφηκε στον κόλπο του Αμπουκίρ. Αυτό ενισχύθηκε με μολύβι και ύστερα τοποθετήθηκε μέσα σε ένα εξωτερικό φέρετρο, με σκαλισμένο το οικόσημό του, το ναυτικό του έμβλημα, τα αστέρια των ταγμάτων που ανήκε και ένα κροκόδειλο που συμβόλιζε τη ναυμαχία του Νείλου.

Μέσα σ' αυτό εκτέθηκε για προσκύνημα στο Πέιντεντ Χολ στο Γκρήνουιτς. Ήλθε μόνος του

να τον τιμήσει ο πρίγκιπας της Ουαλίας, εκείνος ο ίδιος πρίγκιπας που εξαιτίας του ο Οράτιος Νέλσον βασανίστηκε από ζήλεια. Την επόμενη μέρα άνοιξαν οι πόρτες για το κοινό και συνέρευσε τόσο πλήθος που ο διευθυντής του Οίκου του Ναύτου πανικοβλήθηκε και ζήτησε ενισχύσεις σε στρατιώτες. Δεν απαιτήθηκε, δεν έγιναν ταραχές, ο κόσμος ήταν συντηρημένος και υπάκουος.

Παραμονή της κηδείας η σωρός μεταφέρθηκε στο Ναυαρχείο όπου και παρέμεινε όλη τη νύκτα. Ύστερα από τρεις μέρες μια μεγαλόπρεπη νεκρώσιμη πομπή σχηματίστηκε στον Τάμεση. Το φέρετρο τοποθετήθηκε σε ειδική λέμβο, που ξεχώριζε από τον υψηλό θόλο της στολισμένη με βαμμένα φτερά στρουθοκαμήλου, που ανέμιζαν στην ποταμίσια αύρα. Οι επίσημες λέμβοι της πόλης του Λονδίνου με τις καμπίνες βαμμένες μαύρες και χρυσές και με τις λιβρέες των κωπηλατών κεντημένες στα ίδια χρώματα την ακολουθούσαν σαν τιμητική συνοδεία. Τα πλήθη στις όχθες παρέμεναν σιωπηλά. Καθώς η λέμβος πλεύρισε εμπρός από τα σκαλιά του Γουάιτχολ, ο ουρανός σκοτείνιασε κι έπεσε μια ξαφνική μπόρα που μαστίγωσε αλύπητα αυτούς που προσπαθούσαν να μεταφέρουν το φέρετρο και να το τοποθετήσουν στην άμαξα. Αυτή η παρέμβαση του ουρανού καταγράφηκε και μνημονεύτηκε σαν τη σκοτεινή στιγμή που ο Ναύαρχος Νέλσον εγκατέλειπε για πάντα το υγρό στοιχείο, που στάθηκε μάρτυρας των θριάμβων του.

Μέγα πλήθος είχε συγκεντρωθεί για να συνοδεύσει τη σωρό του στον καθεδρικό Ναό του Αγίου Παύλου. Υπήρχαν όμως υπερβολικά πολλοί στρατιώτες, που σχημάτιζαν ένα κόκκινο ποτάμι και οι μπλε στολές του ναυτικού σχεδόν χανόντουσαν. Μόλις σαράντα οκτώ ναύτες και πεζοναύτες από το HMS VICTORY ήταν παρόντες. Το πλήθος τους επευφημούσε, ζητωκραύγαζε ασταμάτητα καθώς παρήλαυναν, φέροντας με περηφάνια τις σημαίες του πλοίου τους, δυο Γιούνιον Τζακ με σημάδια από τις βολές του εχθρού και το έμβλημα του Αγίου Γεωργίου, που το κρατούσαν ψηλά, σχισμένο και μισοκατεστραμμένο, ενώ το πλήθος έκλαιγε και χειροκροτούσε. Όταν όμως περνούσε η άμαξα με το φέρετρο, επικρατούσε σιγή. Καθώς προχωρούσε, με τον ψηλό της θόλο στηριγμένο σε

τέσσερις κολώνες, στολισμένη με φτερά που ανέμιζαν, με το επίχρυσο φέρετρο ψηλά, πάνω από τα κεφάλια των θεατών, το πέρασμά της συνοδευόταν από ένα μεγάλο σούσουρο, σαν το κύμα που σπάει στην ακτή, καθώς οι χιλιάδες άνθρωποι έβγαζαν τα καπέλα τους.

Η νεκρώσιμη ακολουθία εψάλη μετά τον εσπερινό. Το φέρετρο έφτασε αργά-αργά στο ναό υπό τους μυστηριακούς ήχους των «Νεκρώσιμων Ευχών» του Γουίλιαμ Κροφτ: «Εγώ ειμί η ανάστασις και η ζωή η αιώνιος...». Αλλά αυτό που θυμόντουσαν περισσότερο οι παρόντες και για το οποίο μιλούσαν μετά, ήταν το μουσικό κομμάτι που ακούστηκε στο τέλος της τελετής, την τελευταία στιγμή προτού το φέρετρο ενταφιασθεί στην οριστική του θέση. Ήταν η μουσική που συνέθεσε ο Χέντελ για την κηδεία της βασίλισσας Καρολίνας το 1737, με την χαρακτηριστική επωδή: «Και το όνομα αυτού αξιομνημόνευτον εις τους αιώνας των αιώνων...».

Ακριβώς τριάντα τρία και μισό λεπτά μετά τις πέντε, το φέρετρο κατέβηκε στον τάφο και χάθηκε από την κοινή θέα. Τότε ο πρύτανης των Προϊσταμένων των ιπποτικών Ταγμάτων ανακίνησε τους τίτλους και τις διακρίσεις του εκλιπόντος λόρδου: «Ούτως έδοξε τω Μεγαλοδυνάμω Θεώ απαγαγείν εκ του προσωρινού τούτου βίου εις το θείον έλεός Του τον Εκλαμπρότατον Λόρδον Οράτιον Νέλσονα, Υποκόμητα και Βαρόνον του Νείλου, και του Μπέρνχαμ Θορπ εις την Κομητείαν του Νόρφολκ, Ιππότην του Αξιοτίμου Τάγματος του Μπαθ, Αντιναύαρχον στις Λευκής Μοίρας του Στόλου...».

## Επιμύθιον

Ο Οράτιος Νέλσον δημιούργησε το λεγόμενο «Nelson's system», που βασιζόταν στο προσωπικό θάρρος, την ιδιοφυή ναυτική τακτική, που την μοιραζόταν με τους Κυβερνήτες του στόλου, που τους αποκαλούσε «band brothers». Προσφιλής του έκφραση ήταν «είναι οι άνθρωποι και όχι τα πλοία αυτοί που νικούν στις ναυμαχίες». Ο Λόρδος Μπάυρον τον χαρακτήρισε σαν: «Θεό του Πολέμου της Βρετανίας».

Σίγουρα ήταν φιλόδοξος, ματαιόδοξος και επιρρεπής στην κολακεία. Ήταν όμως ταγμένος στην υπηρεσία του Ναυτικού, έτοιμος ανά πάσα στιγμή να θυσιάσει ακόμη και την ίδια του τη

ζωή για χάρη της πατρίδας του, σπάζοντας τη γραμμή παραγωγής!

Τιμήθηκε τόσο εν ζωή –Ιππότης του Τάγματος του Λουτρού το 1797, Βαρόνος το 1798, Υποκόμης το 1801 και Διοικητής της Λευκής Μοίρας του Στόλου της Μεσογείου το 1803–, όσο και μετά θάνατον και αποτελεί σύμβολο για το Βρετανικό Ναυτικό, αλλά και για όλα τα ναυτικά του κόσμου.

Η γυναίκα του λαίδη Φράνσις (Φάνυ) Νέλσον συνέχισε να συνταξιοδοτείται από το κράτος και διατήρησε άσβεστη την αγάπη της στη μνήμη του συζύγου της που δεν την πρόδωσε μέχρι που πέθανε το 1831.

Ο Υποπλοίαρχος Τζόσουα Νίσμπετ, θετός γιος του Νέλσονα, λόγω κακής διαγωγής αναγκάστηκε να παραιτηθεί από το Ναυτικό. Συνέχισε την καριέρα του σαν επιτυχημένος χρηματιστής στο Λονδίνο.

Στην Έμα Χάμιλτον απαγορεύτηκε να παρευρεθεί στην κηδεία, συνέχισε να ζει πολυτελώς σπαταλώντας την περιουσία που κληρονόμησε από τον σερ Τσάρλς Χάμιλτον, και το 1812 συνελήφθηκε για χρέη. Οι στενοί φίλοι του Ναυάρχου πλήρωσαν τα χρέη και έτσι απέφυγε τη φυλάκιση. Έφτασε σε τέτοια ένδεια που έδωσε τη στολή που φορούσε ο Νέλσον στο Τραφάλγκαρ, για να αποπληρώσει ένα χρέος της στον Τζόσουα Τζόναθαν Σμιθ. Για να αποφύγει τους πιστωτές της, εγκατέλειψε την Αγγλία και πήγε στο Καλέ της Γαλλίας, όπου πέθανε αλκοολική και πάμφτωχη το 1815 σε ηλικία πενήντα ετών, δέκα χρόνια μετά τον θάνατο του αγαπημένου της Ορατίου Νέλσονα.

Η Ορατία Νέλσον έζησε με τη λαίδη Χάμιλτον και την ακολούθησε στη φυγή της στη Γαλλία. Ήταν δεκατεσσάρων ετών όταν επέστρεψε μετά τον θάνατο της Έμα και έζησε στο Μπρενχαμ Θόρπ με τις αδελφές του πατέρα της. Παντρεύτηκε το 1822 τον Αιδεσιμότατο Φίλιπ Γουάρντ και απέκτησε εννιά παιδιά. Ήταν περήφανε για τον πατέρα της, αλλά ηρνείτο επίμονα την πραγματική της μητέρα. Πέθανε το 1881 σε ηλικία ογδόντα ένα ετών.

Ο Γουίλιαμ Νέλσον, μεγαλύτερος κατά ένα χρόνο αδελφός του Ναυάρχου απόφοιτος του Κέμπριτζ, κληρονόμησε τον τίτλο ευγενείας, αλλά συνέχισε να είναι πομπώδης και εγωιστής.

Ο Κυβερνήτης του HMS VICTORY Πλοίαρχος

Τόμας Μάστερμαν Χάρντντ χρησιμοποιήθηκε ως ιππότης του Μεγάλου Σταυρού του Τάγματος του Μπαθ και του απονεμήθηκε ο τίτλος του βαρονέτου το 1806. Τον Νοέμβριο του 1830 έγινε Πρώτος Λόρδος του Ναυαρχείου και τον Ιανουάριο του 1837 προήχθη στον βαθμό του Υποναύαρχου. Πέθανε στις 20 Σεπτεμβρίου του 1839.

Ο Αντιναύαρχος Κόλλινγουντ που ήταν δεύτερος στην ιεραρχία κατά τη ναυμαχία του Τραφάλγκαρ άφησε την τελευταία του πνοή εν πλω στις 7 Μαρτίου 1810. Η σωρός του μεταφέρθηκε στην Αγγλία και τοποθετήθηκε δίπλα στον τάφο του Νέλσον στον ναό του Αγίου Παύλου.

Ο Γάλλος σκοπευτής που ήταν ανεβασμένος στο τιμπούκι της γάμπιας του ΦΟΒΕΡΟΥ δεν πρόφτασε να καμαρώσει για τη σκοπευτική του δεινότητα. Έγινε αντιληπτός από τον οπλονόμο του HMS VICTORY, ο οποίος ειδοποίησε τους δοκίμους Κόλλινγουντ και Πόλλαρντ. Οι δόκιμοι πήραν μουςκέτα και καλυπτόμενοι πίσω από το παραπέτο με τη βοήθεια του οπλονόμου που τους έδινε πυρομαχικά, πυροβόλησαν τον Γάλλο σκοπευτή που ξεχώριζε από το ιδιό-

μορφο καπέλο και το άσπρο χιτώνιο. Τόσο αυτός, όσο και ο σύντροφός του έπεσαν θανάσιμα τραυματισμένοι στο κύριο κατάστρωμα του ΦΟΒΕΡΟΥ. Δυστυχώς ο οπλονόμος ξεψύχησε από μια σφαίρα που τον πέτυχε στο στόμα.

Ο Ισπανός Υποναύαρχος Άλμπα πέθανε από τα τραύματά του.

Ο Γάλλος Ναύαρχος Βιλνενεβ αιχμαλωτίστηκε και στάλθηκε στην Αγγλία, όπου μετά αφέθηκε ελεύθερος να επιστρέψει στην πατρίδα του. Οι φήμες αναφέρουν ότι αυτοκτόνησε, για να αποφύγει τις τραγικές συνέπειες από το στρατοδικείο που τον περίμενε στο Παρίσι.

## Βιβλιογραφία

1. Unsworth Burry, Loosing Nelson.
2. The Nelson Society.
3. The National Maritime Museum, Greenwich.
4. Adkins Roy & Lesley, Trafalgar, ABACUS.
5. Adkins Roy & Lesley, Jack Tar, ABACUS.
6. Adkins Roy & Lesley, The war for all the oceans, ABACUS.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αρχιπλοίαρχος (Μ) ε.α. Γεώργιος Κανάκης Π. Ν. γεννήθηκε στην Αθήνα το 1950. Μετά τις εγκύκλιες σπουδές στο Μαράσλειο και στη Βαρβάκειο Πρότυπο Σχολή το 1969 κατετάγη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, όπου αποφοίτησε σαν Σημαιοφόρος Μηχανικός το 1973. Υπηρέτησε στο Α/Τ ΚΑΝΑΡΗΣ, στο ΠΠΚ ΚΕΛΕΥΣΤΗΣ ΣΤΑΜΟΥ, στο Α/Γ ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ και στο Α/Τ ΑΙΓΑΙΟΝ καθώς σε επιτελικές θέσεις στο Α.Σ, Δ.Τ./Ν.Σ, ΓΕΝ/Δ1, ΓΕΝ/ΔΕΞ, Δ.Τ/Ν.Κ. Από το 1981 έως το 1983 σπούδασε Ναυτική Μηχανολογία στο Naval Post Graduate School, Monterey, California, όπου έλαβε πτυχίο BsME, MsME. Είναι απόφοιτος της ΣΕΘΑ. Από το 1985 έως το 1987 δίδαξε στη Σ.Ν.Δ. το μάθημα Ναυτικών Μηχανών. Έχει συγγράψει «Δόγμα Επιστασίας Ε/Β ΓΙΑ Α/Τ τύπου Κανάρης»,

«Engine health monitoring system for standard frigates», «Σύστημα ευθυγραμμίσωσης αεροστρόβιλων Tyne & Olympus Rolls Royce». Το 1997 υπέβαλε αίτηση αποστρατείας και αποστρατεύτηκε με τον βαθμό του Αρχιπλοίαρχου. Μετά την αποστρατεία του εργάστηκε σαν ανώτερο στέλεχος σε Ελληνική Ναυτιλιακή εταιρία που διαχειριζόταν 25 ποντοπόρα δεξαμενόπλοια. Συμμετείχε στο Δ.Σ. της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπιστών (Ε.Ε.Ε.). Από το 2002 εργάστηκε ως τεχνικός σύμβουλος στην Ε.Ε.Ε. και συμμετείχε ως εμπειρογνώμων στον International Maritime Organization (IMO) καθώς και στο European Community Shipowners Association, (ECSA). Ασχολήθηκε παράλληλα με οργάνωση ναυτιλιακών εταιριών σε θέματα International Safety Management, (ISM) καθώς και σε θέματα International Ship and Port Facility Security (ISPS) για διάφορους λιμένες της χώρας. Από το 2006 δραστηριοποιείται σε επιχειρήσεις εστίασης.



## **Η ευρωπαϊκή πολιτική ασφάλειας και άμυνας**

**Του Αντιναυάρχου ε.α. Βασ. Μαρτζούκου Π.Ν.,  
Επίτιμου Διοικητού της ΣΝΔ**

## Συνοπτική ιστορική αναδρομή

Η μέχρι στιγμής διαδικασία οικοδομήσεως μίας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας, υπήρξε σταδιακή, επίπονη και αμφιλεγόμενη. Στο σύγχρονο σύνθετο και ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, είναι αρκετοί οι λόγοι οι οποίοι συνηγορούν στην επίτευξη του στόχου αυτού αλλά συγχρόνως είναι αρκετοί και οι ανασταλτικοί παράγοντες οι οποίοι μετριάζουν τα σχετικά επιτεύγματα. Στο σημείο αυτό είναι σκόπιμη μία επιγραμματική αναδρομή της Ευρωπαϊκής αυτής πορείας.

Το 1948 δημιουργείται η Δυτικοευρωπαϊκή Ένωση (Western European Union) ή ΔΕΕ, της οποίας η σημασία σύντομα επισκιάζεται από το ΝΑΤΟ. Μετά από δύο περίπου δεκαετίες ανεπιτυχών ή ημιτελών πρωτοβουλιών (π.χ. σχέδιο Πλεβέν, σχέδιο Φουσέ κ.λπ.), το 1970 δημιουργείται η Ευρωπαϊκή Πολιτική Συνεργασία (Ε.Π.Σ.), το 1984 επαναδραστηριοποιείται η ΔΕΕ και το 1987 κωδικοποιείται ο άτυπος διακυβερνητικός μηχανισμός συντονισμού της εξωτερικής πολιτικής των κρατών-μελών, σε νομικό κείμενο.

Κατά την μεταψυχροπολεμική περίοδο και συγκεκριμένα το 1991 δημιουργείται η Κοινή Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ), στα πλαίσια της οποίας δραστηριοποιείται η ΔΕΕ, ενώ δεν παρεμποδίζονται οι επί μέρους συνεργασίες και συμφωνίες (π.χ. Σύμφωνο Βορείου Ατλαντικού) των κρατών-μελών είτε μεταξύ τους είτε με το ΝΑΤΟ, με απώτερο σκοπό την διαμόρφωση κοινής αμυντικής πολιτικής η οποία σε δεδομένη στιγμή είναι δυνατόν να οδηγήσει σε κοινή άμυνα. Το ίδιο έτος δημιουργείται η Γαλλογερμανική ταξιαρχία (EUROCORPS), ενώ η Ατλαντική Συμμαχία ενσωματώνει στην στρατηγική της αντίληψη την έννοια της Ευρωπαϊκής Ταυτότητας Ασφάλειας και Άμυνας (ΕΤΑΑ), στα πλαίσια των προθέσεων των ΗΠΑ να την διαμορφώσει κατά τρόπο εξυπηρετούντα αποκλειστικά τα συμφέροντα του ευρωπαϊκού πυλώνα του ΝΑΤΟ.

Το 1992 στην Βόννη, ενισχύεται ο επιχειρησιακός ρόλος της ΔΕΕ με τις αποστολές τύπου Πέτερσπεργκ (ανθρωπιστικές αποστολές διάσωσης, διαχείρισης κρίσεων και αποκατάστασης ειρήνης), ενώ το 1994 στις Βρυξέλλες, το ΝΑΤΟ υιοθετεί την έννοια «Πολυεθνική Δια-

κλαδική Δύναμη Κρούσεως» (Combined Joint Task Force), προκειμένου να διευκολύνει τις επιχειρήσεις της ΔΕΕ, μέσω της παροχής ΝΑΤΟικών μέσων και δυνατοτήτων. Το 1996 στο Βερολίνο συμφωνείται ότι η ΔΕΕ θα επιληφθεί της δημιουργίας μίας Ευρωπαϊκής Ταυτότητας Ασφάλειας και Άμυνας (European Security and Defence Identity – ESDI), στα πλαίσια των υφισταμένων δομών του ΝΑΤΟ.

Με την συνθήκη του Άμστερνταμ της ΕΕ, το 1997, η ΚΕΠΠΑ βελτιώνεται με την θεσμοθέτηση Γενικού Γραμματέως του Συμβουλίου και Υπάτου Εκπροσώπου για την εξωτερική πολιτική και την πολιτική ασφαλείας, με την συγκρότηση Μονάδος Σχεδιασμού Πολιτικής και Εγκαιρού Προειδοποιήσεως, την ενσωμάτωση των αποστολών τύπου Πέτερσπεργκ, την επιβεβαίωση της προοδευτικής διαμορφώσεως κοινής αμυντικής πολιτικής (η οποία ενδέχεται να οδηγήσει σε κοινή άμυνα, συμβατή με τις ΝΑΤΟικές υποχρεώσεις), την ενδυνάμωση των θεσμικών σχέσεων μεταξύ ΔΕΕ και ΕΕ, καθώς και την μερική εισαγωγή της δυνατότητας λήψεως αποφάσεων με ειδική πλειοψηφία.

Κατά την περίοδο 1998 έως 2002, δημιουργείται και διαμορφώνεται η Ευρωπαϊκή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (ΕΠΑΑ). Η σύνοδος του Σαιν Μαλό το 1998 μεταξύ Μ. Βρετανίας και Γαλλίας, προωθεί την ευρωπαϊκή άμυνα αφού τονίζει την απαίτηση αναλήψεως από την ΕΕ (σε διακυβερνητική βάση), αυτόνομου δράσεως υποστηριζομένης από αξιόπιστες στρατιωτικές δυνάμεις, στα πλαίσια διεθνών κρίσεων (όταν το ΝΑΤΟ δεν επιθυμεί να παρέμβει και δίχως επικαλύψεις με αυτό).

Στην σύνοδο κορυφής του ΝΑΤΟ της Ουάσινγκτον, το 1999, αναδιαμορφώνονται οι σχέσεις ΝΑΤΟ – ΕΕ (Berlin plus agenda), με την εγγύηση προσβάσεως της ΕΕ στις δυνατότητες σχεδιασμού του ΝΑΤΟ, καθώς και την διάθεση του τελευταίου προς την ΕΕ προεπιλεγμένων μέσων και δυνατοτήτων. Επιπλέον, προσδιορίζονται εναλλακτικές δυνατότητες ευρωπαϊκής διοικήσεως για επιχειρήσεις της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου του Αναπληρωτού Ανωτάτου Διοικητού Συμμαχικών Δυνάμεων της Ευρώπης (Deputy Supreme Allied Commander Europe). Το ίδιο έτος, στο ευρωπαϊκό συμβούλιο της Κολωνίας, αποφασίζεται η απορρόφηση των λειτουργιών της ΔΕΕ από την ΕΕ, ενώ στο Ελσίνκι συμ-





φωνείται ο ομώνυμος στρατιωτικός στόχος (Helsinki Headline Goal), βάσει του οποίου τα κράτη-μέλη θα έπρεπε έως το 2003 να αναπτύσσουν εντός 60 ημερών δυνάμεις 50.000 έως 60.000 ανδρών και να τις υποστηρίζουν τουλάχιστον επί ένα έτος, κατά την διάρκεια εθελοντικής συμμετοχής των σε επιχειρήσεις της ΕΕ. Στο ίδιο συμβούλιο υιοθετήθηκε και μία έκθεση για την μη στρατιωτική διαχείριση κρίσεων.

Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Φέιρα, το 2000, διακηρύσσονται τέσσερις προτεραιότητες για την μη στρατιωτική διαχείριση κρίσεων, ενώ παράλληλα καθορίζονται ομάδες συνεργασίας ΕΕ και NATO για την ρύθμιση υλοποίησης των κυρίων αντικειμένων των νέων σχέσεων συνεργασίας μεταξύ τους, που είχαν πρόσφατα συμφωνηθεί. Το ίδιο έτος στην Νίκαια, υιοθετείται έκθεση της Γαλλικής προεδρίας για την ΕΠΑΑ (καθησυχαστική για τους Βρετανούς και Δανούς), σύμφωνα με την οποία η δέσμευση εθνικών μέσων από τα κράτη-μέλη για διεξαγωγή επιχειρήσεων της ΕΕ, θα βασίζεται στις δικές τους κυρίαρχες αποφάσεις. Στην Νίκαια επίσης ενεκρίθησαν τα παραρτήματα της εκθέσεως για την ΕΠΑΑ, που αφορούσαν τα μέσα της

ΕΕ για την μη στρατιωτική διαχείριση κρίσεων, την Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας, την Στρατιωτική Επιτροπή, το Στρατιωτικό Επιτελείο, τις σχέσεις ΕΕ με τις χώρες NATO μη μέλη της ΕΕ, τις υποψήφιες προς ένταξη χώρες και τις διευθετήσεις συνεργασίας ΕΕ και NATO. Στο τελευταίο αυτό παράρτημα, η πρόβλεψη για εγγυημένη πρόσβαση της ΕΕ στις δυνατότητες σχεδιασμού του NATO, προσέκρουσε στην αρνησικυρία (εντός του NATO), της Τουρκίας για την άρση της οποίας η Άγκυρα έθεσε ως προϋπόθεση την αναβάθμιση της συμμετοχής της στον μηχανισμό διαμορφώσεως και λήψεως αποφάσεων της ΕΠΑΑ.

Κατά το έτος 2001 αρχίζει η λειτουργία των οργάνων της Επιτροπής Πολιτικής και Ασφάλειας, της Στρατιωτικής Επιτροπής και του Στρατιωτικού Επιτελείου. Το ίδιο έτος στο συμβούλιο του Γκέτεμποργκ, δίδεται ώθηση στον τομέα της μη στρατιωτικής διαχείρισης κρίσεων, με τον καθορισμό στόχων και χρονοδιαγράμματος υλοποίησής των. Τέλος εντός του 2001 υιοθετείται στο Λάακεν το σχέδιο δράσεως European Capabilities Action Plan (ECAP) για την κάλυψη των ελλείψεων σε στρατιωτικά μέσα. Την ευθύ-

νη συντονισμού των εργασιών αναλαμβάνει η ομάδα «Headline Goal Task Force» με επικουρικό ρόλο του Στρατιωτικού Επιτελείου.

Κατά το έτος 2002, εντάσσεται στην αντζέντα της ΕΠΑΑ η καταπολέμηση της τρομοκρατίας (Συμβούλιο Σεβίλλης), διευθετείται το ζήτημα που είχε θέσει η Τουρκία ως προς την συμμετοχή στην ΕΠΑΑ των Ευρωπαίων Συμμάχων οι οποίοι δεν είναι μέλη της ΕΠΑΑ, εκδίδεται διακήρυξη ΕΕ – NATO ως προς τις βασικές αρχές συνεργασίας τους και διεξάγεται η πρώτη άσκηση διαχείρισης κρίσεων στα πλαίσια της ΕΠΑΑ.

Τον Ιανουάριο του 2003 αναλαμβάνεται η αποστολή αστυνομεύσεως στην Βοσνία (συνεχίζεται έως σήμερα) και τον Μάρτιο εκτελείται η πρώτη αποστολή στα πλαίσια της ΕΠΑΑ με χρήση NATOικών δομών στην ΠΓΔΜ (Επιχείρηση Concordia). Τον Απρίλιο του 2003 κατά την τετραμερή συνάντηση κορυφής των «ευρωπαίων» Γερμανίας, Γαλλίας, Λουξεμβούργου και Βελγίου προτείνονται φιλόδοξα μέτρα προώθησης της ευρωπαϊκής άμυνας, προκαλώντας έντονες αντιδράσεις των «φιλοατλαντιστών» Ισπανίας, Βρετανίας και Ιταλίας. Η αντιπαράθεση αυτή θα λήξει τον Δεκέμβριο του 2003, με την υιοθέτηση κειμένου αμοιβαίων συμβιβασμών, το οποίο μεταξύ άλλων προβλέπει δημιουργία ευρωπαϊκού πυρήνα στο SHAPE (για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις στα πλαίσια του NATO), την ενίσχυση του Στρατιωτικού Επιτελείου της ΕΕ για τις αυτόνομες επιχειρήσεις αυτής (χαμηλών απαιτήσεων), και διορισμό συνδέσμων του NATO στο Στρατιωτικό Επιτελείο της ΕΕ. Κατά το 2003 επίσης αναλαμβάνεται η πρώτη αποστολή στα πλαίσια της ΕΠΑΑ, στο Κονγκό, με κωδικό «επιχείρηση ARTEMIS», δίχως την χρήση NATOικών δομών, ενώ παράλληλα ιδρύεται το European Armaments Defence Capabilities Agency. Τέλος, τον Δεκέμβριο του 2003 εγκρίνεται στις Βρυξέλλες το κείμενο πολιτικής «Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφαλείας: Μία Ασφαλής Ευρώπη σε ένα Καλύτερο Κόσμο».

Το 2004 παρουσιάζεται η έννοια των Τακτικών Σχηματισμών Μάχης (Battlegroups) και ενσωματώνεται στον «Γενικό Στρατιωτικό Στόχο 2010» (Headline Goal 2010), ο οποίος περιγράφει τις στρατιωτικές δυνατότητες και αποστολές της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό δημιουργούνται 13 «Τακτικοί Σχηματισμοί Μάχης» για ανταπόκριση σε αι-

τήματα του ΟΗΕ και προκειμένου να χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά με την Δύναμη Αντίδρασης του NATO (NATO Response Force). Φιλόδοξα της ΕΕ είναι η δυνατότητα να διεξάγει δύο συνεχόμενες επιχειρήσεις επιπέδου Battlegroup σε απόσταση έως 6000 χλμ από τις Βρυξέλλες. Τον Ιούλιο του 2004 ολοκληρώνονται οι λεπτομέρειες για τον Ευρωπαϊκό Αμυντικό Οργανισμό (European Defence Agency), ενώ παράλληλα αναλαμβάνεται στο πλαίσιο της ΕΠΑΑ, η πρώτη επιχείρηση κράτους δικαίου στη Γεωργία (επιχείρηση EUJUST Themis). Κατά το ίδιο έτος, το σχέδιο του Ευρωπαϊκού Συντάγματος επιχειρεί να κωδικοποιήσει περαιτέρω την ΕΠΑΑ, ωστόσο ποτέ δεν τίθεται σε ισχύ. Τον Δεκέμβριο του 2004 η EUFOR Althea διαδέχεται την NATOϊκή SFOR στη Βοσνία. Από τον Σεπτέμβριο του 2005 έως τον Δεκέμβριο του 2006, αναλαμβάνεται η αποστολή επιβλέψεως στο Άτσε της Ινδονησίας, ενώ τον Ιούλιο του 2006 λαμβάνει χώρα η επιχείρηση «EUFOR RD Congo».

Γενικότερα από το 2003 έως σήμερα, η ΕΕ έχει αναλάβει σειρά ειρηνευτικών επιχειρήσεων, είτε υπό την μορφή στρατιωτικών επιχειρήσεων (π.χ. Κονγκό, Βοσνία, ΠΓΔΜ), είτε υπό την μορφή πολιτικών επιχειρήσεων (π.χ. ΠΓΔΜ, Βοσνία, Κόσοβο, Γεωργία, Μολδαβία, Ουκρανία, Ινδονησία, Αφγανιστάν, Κονγκό, Σουδάν, Τσαντ, Σομαλία, Ιράκ, Παλαιστίνη).

## Ευρωατλαντικές σχέσεις Άμυνας και Ασφάλειας

Ο έλεγχος της Ευρασίας, ο οποίος αποτελεί πάγιο σκοπό των ΗΠΑ, επιτυγχάνεται με την εδραίωση της αμερικανικής παρουσίας κατά τρόπο αποτρέποντα την ανάδυση οιασδήποτε ανταγωνιστικής δυνάμεως και εκδηλώνεται στις περιοχές της Α. Ευρώπης, των Βαλκανίων και της κεντρικής Ασίας, όπου οι ΗΠΑ έσπευσαν να πληρώσουν το μεταψυχροπολεμικό γεωπολιτικό κενό το οποίο δημιουργήθηκε. Κατά συνέπεια το ψυχροπολεμικό δόγμα της «ανάσχεσης» μετεξελίσσεται σε δόγμα «λανθάνουσας περικυκλώσεως της Ρωσίας, και περιορισμού της αυτονομίσεως της ΕΕ, μέσω της αμυντικής εξαρτήσεως της Ευρώπης από την Ατλαντική Συμμαχία». Με την διεύρυνση του NATO, συρρικνώθηκε η σφαίρα επιρροής της Ρωσίας στην Α. Ευρώπη και επετεύχθη η ομηρία της ΕΕ, αφού η ασφάλειά της εκχωρείται στο NATO και το



Ατλαντικό πλαίσιο, γεγονός το οποίο αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην πορεία της προς την πολιτική ολοκλήρωση.

Στην κεντρική Ασία, μετά την κατάρρευση της ΕΣΣΔ, η αμερικανική κυβέρνηση προσπαθεί να ελέγξει τόσο τις πηγές ενεργείας, όσο και τις οδούς μεταφοράς της προς την Δύση. Στα Βαλκάνια και την Α. Ευρώπη έχει ήδη επιτευχθεί έντονη αμερικανική παρουσία. Με τον τρόπο αυτό ανακόπτεται η γερμανική κάθοδος στα Βαλκάνια και ταυτόχρονα ελέγχεται η περιοχή αυτή ως εναλλακτική ενεργειακή πύλη για την Δύση, ενώ παράλληλα στην Α. Ευρώπη, η ΕΕ δεν δύναται να δράσει με πλήρη ελευθερία. Οι αμερικανοί παροτρύνουν την Ευρώπη να αυξήσει τις αμυντικές της δαπάνες, να επιδείξει μεγαλύτερη συλλογικότητα σε θέματα αμύνης και εξωτερικής πολιτικής, απαιτώντας όμως από τους Ευρωπαίους να ζητούν την έγκριση των ΗΠΑ πριν αναλάβουν οιαδήποτε πρωτοβουλία

στους τομείς αυτούς. Το ΝΑΤΟ επανεδραιώθηκε στην Ευρώπη, λόγω των ρευστών εξελίξεων στην Α. Ευρώπη, του ακαθορίστου ρόλου της Ρωσίας, της απροθυμίας των Ευρωπαίων να δημιουργήσουν εναλλακτικό αμυντικό βραχίονα καθώς και από τον φόβο επανεθνικοποίησης της άμυνας και ασφάλειας στην Ευρώπη. Η διαδικασία διευρύνσεως και εμβάθυνσεως αναγκάζει την ΕΕ να εστιάζεται στο εσωτερικό της, ενώ οι ΗΠΑ, ως υπερδύναμη, έχουν αυξήσει την παγκόσμια εμπλοκή τους.

Οι πρόσφατες διεθνείς αλλαγές μετέβαλαν τις προτεραιότητες και κατέστησαν την διατλαντική σχέση λιγότερο κεντρική για την εξωτερική πολιτική αμφοτέρων. Η Ευρώπη δεν είναι πλέον τόσο ζωτικής σημασίας, όσο ήταν κατά την διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, ενώ συγχρόνως για την Ευρώπη, η σημασία της αμερικανικής εγγυήσεως ασφαλείας έχει μειωθεί, τόσο λόγω της σημαντικής μείωσης της σοβιετι-

κής απειλής, όσο και λόγω της σχετικής υποχώρησης των παραδοσιακών ενδοευρωπαϊκών ανταγωνισμών.

### *Εθνικές Πολιτικές Βασικών Δρώντων στην Ευρωπαϊκή Άμυνα και Ασφάλεια*

Μετά τον Ψυχρό Πόλεμο, οι ΗΠΑ επεδίωξαν την διατήρηση της Ατλαντικής Συμμαχίας, την ταχεία επανένωση της Γερμανίας, με ταυτόχρονη παραμονή της τελευταίας στην Ατλαντική Συμμαχία και τις απαιτούμενες εδαφικές αναπροσαρμογές για την ομαλή μετεξέλιξη της ΕΣΣΔ στην νέα διεθνή τάξη. Οι ΗΠΑ υπήρξαν καταλύτης για την Γερμανική επανένωση και ανέλαβαν πρωτοβουλίες για την αποτροπή των αντιδράσεων της Γαλλίας, Βρετανίας, ΕΣΣΔ και κρατών της κεντρικής Ευρώπης (π.χ. καθυσχασμός για την νέα αναπροσαρμοσμένη μορφή του ΝΑΤΟ). Οι ΗΠΑ έδρασαν εγκαίρως και αποτελεσματικώς επιτυγχάνοντας τους σκοπούς τους οποίους έθεσαν.

Η Γερμανία επεδίωξε να παραμείνει άθικτη η Ατλαντική Συμμαχία και επιπλέον να επιταχυνθεί η διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Τους σκοπούς αυτούς επέβαλε η δυσχερής διπλωματική θέση της χώρας, μετά τον Β΄ Π.Π., η οποία απαιτούσε πολιτική νομιμοποίηση μέσω διεθνών θεσμών στους οποίους θα κατείχε σημανίσιμη θέση. Η Γερμανία δεν αντέδρασε αρνητικά στις Γαλλικές πιέσεις τόσο για διεύρυνση, όσο και για την ΟΝΕ. Από το 1993 έως το 1996, η στροφή της Γαλλίας προς το ΝΑΤΟ, εδημιούργησε μεγαλύτερα περιθώρια στην γερμανική διπλωματία. Η Γερμανία αν και αρχικά επιφυλακτική, συντέλεσε καθοριστικά (προεδρία συνόδου Κολωνίας το 1999) στις ληφθείσες σημαντικές αποφάσεις για την πρόοδο της ΕΠΑΑ.

Η Βρετανική στρατηγική μετά το 1989, παρέμεινε προσηλωμένη στην διατήρηση και ενίσχυση του ευρωατλαντικού χώρου και την διαιώνιση της Ατλαντικής Συμμαχίας (η επιβίωση της Ατλαντικής Συμμαχίας συνιστά ζωτικό βρετανικό συμφέρον). Η Βρετανική προσέγγιση της Γαλλίας, για αντιμετώπιση της γερμανικής επανένωσης, δεν περιορίσε τις επιφυλάξεις της για την θέληση της Γαλλίας να αναπτύξει Ευρωπαϊκή Αμυντική Ταυτότητα, ενώ παράλληλα υιοθέτησε συντηρητική στάση στο θέμα του ελέγχου των πυρηνικών εξοπλισμών. Η Γαλλοβρετανική προσέγγιση, είχε ως έναυσμα τις κοινές ανησυ-

χίες για την νέα κατανομή ισχύος, δίχως βεβαίως τα κράτη αυτά να εγκαταλείπουν τις παραδοσιακές εθνικές στρατηγικές τους. Η Βρετανία του Τόνυ Μπλαιρ, έχει υποστηρίξει την ΕΠΑΑ (όχι όμως και την αυτόνομη δράση της), προβλέποντας αφ΄ ενός μεν σε μεγαλύτερη βρετανική επιρροή στην ΕΕ, αφ΄ ετέρου δε σε μία πλέον ισχυρή Ευρώπη με μεγαλύτερη επιρροή στις ΗΠΑ και διεθνώς.

Η κυριότερη ανησυχία του Προέδρου Μιτεράν ήταν η σχετική θέση της Γαλλίας και η διασφάλιση υπό συνθήκες αναρχίας, γι΄ αυτό άλλωστε οι πρώτες γαλλικές αντιδράσεις υπήρξαν εξισοροπητικές. Το τετελεσμένο γεγονός της γερμανικής επανένωσης, έστρεψε την Γαλλία προς περαιτέρω ενίσχυση της διαδικασίας ολοκλήρωσης, με σκοπό να «ελεγχθεί» η Βόννη. Η υιοθέτηση της ΟΝΕ κυριολεκτικά επεβλήθη στην Γερμανία από τον γάλλο Πρόεδρο. Πριν την πρόσφατη στροφή της προς την Ατλαντική Συμμαχία (λόγω του αυτοαποκλεισμού της από την ενεργό δράση της Συμμαχίας από τις περιφερειακές συγκρούσεις), η Γαλλία διεκρίνετο για την ιδιαίτερη επιφυλακτικότητά της προς την εν λόγω Συμμαχία.

Από την ανωτέρω συνοπτική αναφορά στις εθνικές πολιτικές, διαφαίνονται σημαντικές στρατηγικές αποκλίσεις μεταξύ των τριών ευρωπαϊκών χωρών, με κυριότερο πρόβλημα τους την θέση και τον ρόλο τους στο νέο ρευστό διεθνές περιβάλλον. Η άποψη ότι τα ευρωπαϊκά κράτη αποτελούν μία «κοινότητα ασφαλείας» ή μία «περιοχή ενότητας», απέχει επί του παρόντος πολύ από την πραγματικότητα.

### *Ευρωατλαντική αλληλεξάρτηση και χάσμα ισχύος*

Μεταπολεμικώς, η αμερικανική υποστήριξη στην διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, υπήρξε πάντοτε κρίσιμη και εξαιρετικά σημαντική. Ειδικότερα στον τομέα της ασφαλείας, η μεγάλη αμερικανική στρατιωτική παρουσία και αμυντική εγγύηση μέσω του ΝΑΤΟ, επέφερε σχέσεις αμοιβαίας ασυμμέτρου εξαρτήσεως. Το θεσμικό ευρωαμερικανικό οικοδόμημα διευρύνεται, λόγω της οικονομικής αλληλεξαρτήσεως (η Ευρώπη αποτελεί τον σημαντικότερο εμπορικό και επενδυτικό εταίρο των ΗΠΑ). Η προσαρμογή του ΝΑΤΟ και η ταχεία οργανική σύνδεσή του με την θεσμική και επιχειρησιακή υλοποίηση της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής

Ασφαλείας (ΚΕΠΠΑ), καθώς και της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας (ΕΠΑΑ), αποδεικνύουν το μεγάλο αμερικανικό ενδιαφέρον για την ΕΕ, κατά την δεκαετία του 1990.

Η 9/11, υπήρξε καθοριστική για την αλλαγή μορφής των ευρωαμερικανικών σχέσεων. Ο πόλεμος κατά της τρομοκρατίας, προσέδωσε την ευκαιρία για αμερικανική στρατιωτική διείσδυση στην καρδιά της ασιατικής ηπειρωτικής μάζας και στα νότια σύνορα της Ρωσίας, περιορίζοντας έτσι τις στρατηγικές επιλογές δυνάμεων όπως η Κίνα, η Ινδία και η Ρωσία και μειώνοντας παράλληλα την εξάρτηση των ΗΠΑ από την γεωπολιτική θέση χωρών όπως η Σαουδική Αραβία και η Τουρκία.

Ο ήδη ανισοβαρής, εις βάρος της Ευρώπης, συσχετισμός ισχύος, από τις αρχές του 1990 διευρύνεται διαρκώς. Ενώ οι Ευρωπαϊκές αμυντικές δαπάνες έχουν συρρικνωθεί, από την 9/11, οι αντίστοιχες αμερικανικές έχουν κορυφωθεί. Η αυτόνομη δυνατότητα αναλήψεως και εκτέλεσης στρατιωτικών επιχειρήσεων ανά τον πλανήτη, αποτελεί βασικό συστατικό της στρατιωτικής δυνάμεως των ΗΠΑ, οι οποίες διαθέτουν τις πλέον τεχνολογικά προηγμένες, καλύτερα εκπαιδευμένες και πλέον ευέλικτες Ε.Δ., έχοντας συγχρόνως το προβάδισμα σε θέματα επιμελητείας, μεταφοράς προσωπικού και εφοδίων παγκοσμίως.

Οι ΗΠΑ διαθέτουν την γεωοικονομική πρωτοκαθεδρία και τεράστιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην γνώση της πληροφορίας, στην παραγωγή και διάδοση νέων τεχνολογιών, στην επιχειρηματική διαχείριση, στην προώθηση του διεθνούς εμπορίου, στην δυναμική διαρθρωτική προσαρμογή και καινοτομία στην παραγωγικότητα.

#### *Αμερικανικός ηγεμονισμός και εξισορρόπηση*

Παρά την αρχική ευρωπαϊκή συμπαράσταση, μετά την 11/9, η συνοχή της συμμαχίας εκλονίσθη από την απόφαση των ΗΠΑ να επιτεθούν στο καθεστώς των Ταλιμπάν, στο Αφγανιστάν. Η μονομερής απόφαση εισβολής στο Ιράκ (άνοιξη 2003), αγνόησε την αντίθετη άποψη Γερμανίας, Γαλλίας, Ρωσίας, της πλειοψηφίας των κρατών-μελών του ΟΗΕ και της παγκοσμίου κοινής γνώμης, προκαλώντας την σημαντικότερη κρίση στην ιστορία των διατλαντικών σχέσεων. Το δόγμα «ή μαζί μας ή εναντίον μας» εξελίχθηκε σε ιδεολογία του κατεστημένου της εξωτερικής



και αμυντικής πολιτικής των ΗΠΑ, ενώ η προληπτική στρατιωτική δράση μετετράπη σε βασικό εργαλείο της αμερικανικής στρατηγικής. Το 2002 ο αναπληρωτής Υπουργός Αμύνης Ρ. Wolfowitz, δήλωνε ότι εις το εξής η αποστολή θα καθορίζει την συμμαχία και όχι η συμμαχία την αποστολή (πρόθεση αντικαταστάσεως παραδοσιακών συμμαχιών με «συναρπασμούς προθύμων»). Η υπό τον νέο Πρόεδρο των ΗΠΑ Μ. Ομπάμα πρόθεση αλλαγής πολιτικής στην Κ. Ασία και τα επιχειρούμενα ανοίγματα προς την Ρωσία, Μ. Ανατολή, Λατινική Αμερική και Ιράν είναι πρόωρο να κριθούν ως προς την ουσία και την αποτελεσματικότητά τους.

Κατά τον Ψυχρό Πόλεμο, το ΝΑΤΟ εξασφάλιζε στις ΗΠΑ τον έλεγχο της Γερμανίας, την διατήρηση της Ρωσίας εκτός Ευρώπης και των ΗΠΑ εντός αυτής. Όλα δείχνουν ότι η πολιτική αυτή δεν έχει ουσιαστικά μεταβληθεί για την Ουάσινγκτον και σήμερα. Στο πλαίσιο αυτό εξηγείται και η πρόσφατη επίθεση φιλίας του νέου αμερικανού Προέδρου Μ. Ομπάμα στην Τουρκία (μοναδική πύλη αμερικανικής ενεργειακής παρουσίας στην Ευρώπη και αμφισβητήσεως του ρωσικού ενεργειακού μονοπωλίου προς αυτήν). Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την χρησιμότητα της Τουρκίας για την αμερικανική πολιτική στην κεντρική Ασία και την Μ. Ανατολή ενδεχομένως επιφυλάσσει αναβαθμισμένο ρόλο της Άγκυρας στην περιοχή και ερμηνεύει την αμερικανική εμμονή για είσοδό της στην ΕΕ.

Παρά την τεράστια αλληλεξάρτηση μεταξύ

ΗΠΑ και Ευρώπης, στο πλαίσιο της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, η μονομερής στρατηγική αντίληψη για την διεθνή πολιτική της πρώτης, πιθανόν να οδηγήσει σε ποιοτικό επανακαθορισμό της διατλαντικής σχέσεως. Σε επίπεδο διεθνούς ισορροπίας, οι ΗΠΑ δεν δύνανται να εμποδίσουν την σταδιακή δημιουργία νέας και πλέον συμμετρικής συστημικής ισορροπίας, δεδομένου ότι η πολιτική της συνεπάγεται υψηλότατο κόστος και ταυτόχρονα δημιουργεί αντιδράσεις και εξισορροπητικές τάσεις (π.χ. η διάχυση πλούτου και τεχνολογίας ωφελεί τους ανταγωνιστές οι οποίοι αναπτύσσονται οικονομικά δίχως να επιβαρύνονται με τεράστιες αμυντικές δαπάνες, ενώ ορισμένα κράτη θεωρούν ως μόνο τρόπο αποτροπής αμερικανικών στρατιωτικών επεμβάσεων, να καταστούν πυρηνικές δυνάμεις).

## Προοπτικές για την Ευρωπαϊκή Ασφάλεια

### *Τρέχουσες αδυναμίες της ΕΠΑΑ*

Η ΕΠΑΑ με τις Ευρωπαϊκές Δυνάμεις Ταχείας Αντιδράσεως (ERRF), ως πυρήνα της, θα συμβάλει στην αυτόνομη διατήρηση της ασφάλειας στα σύνορα της Ευρώπης και θα συμπληρώνει τα ήδη ισχυρά διπλωματικά και οικονομικά μέσα της ΕΕ.

Τα μέχρι στιγμής πιθανά σενάρια για εμπλοκή της ΕΕ σε επιχειρήσεις είτε υποστηρίξεως της ειρήνης είτε αμύνης και ασφαλείας, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- α. Μεγάλης κλίμακος επιχείρηση για υποστήριξη της ειρήνης.
- β. Ανθρωπιστική επέμβαση υψηλής εντάσεως.
- γ. Περιφερειακή προάσπιση στρατηγικών συμφερόντων της ΕΕ.
- δ. Πρόληψη επιθέσεως με όπλα μαζικής καταστροφής.
- ε. Άμυνα της Ευρώπης από εξωτερική επίθεση (homeland defense).

Τα ανωτέρω σενάρια καθώς και οι πρόσφατες εμπειρίες της ευρωπαϊκής στρατιωτικής εμπλοκής κυρίως στα Βαλκάνια, κατέδειξαν σημαντικές αδυναμίες τις οποίες η ΕΠΑΑ θα πρέπει να αντιμετωπίσει και οι οποίες συνοψίζονται εις τα ακόλουθα:

- α. **ΥΛΙΚΟ:** Υπάρχουν ελλείψεις στις στρατηγικές μεταφορές, σε πυρομαχικά μεγάλης εμβελείας/παντός καιρού/ακριβούς πλήγματος, στον ηλεκτρονικό πόλεμο, στην προβο-

λή ισχύος, στο C4 ISTAR, στις στρατηγικές δορυφορικές πληροφορίες, στις επικοινωνίες και την προστασία δυνάμεως. Επιπλέον, υπάρχουν κενά εις τον σχεδιασμό ενός ολοκληρωμένου και διαλειτουργικού δικτύου πληροφοριών διοικητικής μέριμνας, σε προγράμματα πολυεθνικών ασκήσεων, σε συστήματα προσομοιώσεως επιχειρήσεων, στην διαλειτουργικότητα τακτικών συστημάτων επικοινωνιών, στην εξελιγμένη αεράμυνα, στην έρευνα και διάσωση μάχης, στην άμυνα και προστασία από όπλα μαζικής καταστροφής (ΟΜΚ), καθώς και προστασία από σύγχρονες θαλάσσιες νάρκες και τορπίλες.

- β. **ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ:** Η ΕΕ δαπανά πολύ λιγότερα χρήματα από τις ΗΠΑ για την άμυνά της, δίχως το γεγονός αυτό να αλλάζει στο ορατό μέλλον, με αποτέλεσμα να καθιστά αδύνατη την κάλυψη του χάσματος στρατιωτικών δυνατοτήτων μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ και μη αναστρέψιμη την ανισορροπία στρατιωτικών δυνάμεων. Επιπλέον δεν υπάρχει ενιαία αμυντική πολιτική, ενιαίος αμυντικός σχεδιασμός και εξομοίωση αμυντικών δομών. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθούν τα προβλήματα που θέτει η διαδικασία διευρύνσεως, καθώς και η ενδυνάμωση του κοινωτικού προσώπου της ΕΕ. Το γεγονός ότι οι Ευρωπαϊκές δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη φθάνουν το πολύ στο 25% των αντιστοιχών αμερικανικών και με δεδομένο τις χαμηλότερες αμυντικές δαπάνες (60% των ΗΠΑ) προερχόμενες από αριθμό προϋπολογισμών όσων και τα μέλη (μη συντονισμός, διαφορετικές προτεραιότητες), οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι στρατιωτικές δυνατότητες που επιτυγχάνονται είναι δυσανάλογα κατώτερες των δαπανουμένων ποσών.
- γ. **ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ:** Πρόκειται για μείζονα δυσχέρεια, αφορώσα στον τρόπο με τον οποίο η ποικιλία των εθνικών δυνάμεων οι οποίες απαρτίζουν τις ERRF, θα συνεργάζεται. Θα πρέπει να αναπτυχθούν κατάλληλοι μηχανισμοί κοινής εκπαίδευσέως, επιλογής και αναπτύξεως των δυνάμεων, καθώς και εθισμού αυτών σε κοινές μεθόδους, διαδικασίες και τυποποιήσεις.
- δ. **ΗΠΑ και ΝΑΤΟ:** Είναι απαραίτητη η επίλυση των διαφορών μεταξύ ΗΠΑ και ΕΕ, ως προς

την ανάπτυξη της ΕΠΑΑ. Όπως έχει ήδη προαναφερθεί, οι ΗΠΑ επιθυμούν και υποστηρίζουν την ενίσχυση των ευρωπαϊκών στρατιωτικών δυνατοτήτων αλλά όχι και την δημιουργία νέων θεσμών και μάλιστα αυτονόμων σε θέματα πρωτοβουλιών και λήψεως αποφάσεων.

ε. **ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΡΑΣΕΩΣ ΤΩΝ**

**ERRF:** Τα γεωγραφικά όρια δράσεως των ERRF σχετίζονται άμεσα με τις δυνατότητες τις οποίες θα πρέπει να αναπτύξουν και τις προτεραιότητες αυτών. Βάσει των ενδείξεων, το ενδιαφέρον εστιάζεται κυρίως στην περιοχή της Μεσογείου, της Μ. Ανατολής και στα δυτικά μέρη της πρώην ΕΣΣΔ. Ενδεχομένως όμως, οι ERRF θα, αναλαμβάνουν επιχειρήσεις παγκοσμίως κατ' εντολή των ΗΕ ή στα πλαίσια άλλων συμμαχιών (μικρές πιθανότητες επί του παρόντος). Είναι επίσης χαμηλής πιθανότητας η ανάληψη αυτόνομης ευρωπαϊκής επιχειρήσεως πλησίον των ρωσικών συνόρων.

στ. **ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ:** Η διεύρυνση της ΕΕ, έφερε μακρινά, έως τώρα, τοπικά προβλήματα κοντά στα σύνορά της. Εξ άλλου το πλήθος πλέον των κρατών-μελών καθιστά δυσχερή την διαδικασία λήψεως αποφάσεων κατά τους χειρισμούς κρίσεων.

ζ. **ΤΑ «ΟΥΔΕΤΕΡΑ» ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΡΑΤΗ:** Κράτη όπως η Σουηδία, Φινλανδία, Αυστρία, Ιρλανδία και Μάλτα, έχουν αναπτύξει ιδιαίτερη κουλτούρα και προσφέρουν συμμετοχή μόνο σε επιχειρήσεις ανθρωπιστικού και ειρηνευτικού χαρακτήρος. Η στάση των κρατών αυτών πιθανόν να επιφέρει περαιτέρω δυσχέρειες στην πραγματοποίηση της ΕΠΑΑ, κυρίως κατά την διαδικασία λήψεως αποφάσεως για την ανάληψη στρατιωτικής δράσεως.

η. **ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ:** Επί του παρόντος δεν υπάρχει σαφής, αναλυτική και ακριβής στρατηγική, επί της οποίας να δύναται να βασισθούν αποφάσεις/κατευθύνσεις και να συντονίζονται αποτελεσματικά οι στρατιωτικές πτυχές της ΚΕΠΠΑ και της ΕΠΑΑ. Η υφισταμένη πρόοδος στον τομέα αυτό αναλύεται κατωτέρω.

θ. **ΕΛΛΕΙΨΗ ΗΓΕΣΙΑΣ:** Ηγεσία απαιτείται στο πολιτικό επίπεδο, στο θεσμικό επίπεδο της ΚΕΠΠΑ και της ΕΠΑΑ, καθώς και στο πρακτικό επίπεδο διαχειρίσεως της ευρωπαϊκής

πολιτικής στο στρατιωτικό επίπεδο. Δίχως ηγεσία στα εν λόγω επίπεδα είναι δύσκολο να αποφασισθεί εγκαίρως κατά πόσο υφίσταται κρίση, η κλίμακα αυτής και η προτεινομένη αντίδραση, να γίνουν αμυντικές μεταρρυθμίσεις και αυξήσεις αμυντικών δαπανών, καθώς και να πεισθεί η κοινή γνώμη για την σκοπιμότητα της ΕΠΑΑ.

*Προοπτικές της ΕΠΑΑ*

Η διεύρυνση της ΕΕ δυσχεραίνει την προσπάθεια χαράξεως κοινής εξωτερικής πολιτικής σε μελλοντικές κρίσεις και μεγάλα προβλήματα. Οι διαφορές μεταξύ των μελών-κρατών εντοπίζονται κυρίως στα διαφορετικά μεγέθη αυτών, την κατάσταση των ενόπλων τους δυνάμεων, διαφορετικά ήθη ως προς την χρήση ισχύος, διαφορές απόψεων ως προς την ΚΕΠΠΑ, διαφορετική αντίληψη εκτιμήσεως των απειλών, διαφορά στον βαθμό πολιτικής βουλήσεως προς δράση στα πλαίσια της ΕΠΑΑ, διαφορά στον βαθμό αποδοχής απωλειών, διαφορά αντιλήψεων ως προς τον βαθμό εξαρτήσεως από την Ατλαντική Συμμαχία κ.λπ. Είναι σαφής η απαίτηση θεσμικών μεταρρυθμίσεων, ενώ κερδίζουν έδαφος ιδέες περί μίας Ευρώπης ομοκέντρων κύκλων (αρχική δημιουργία μικρής «εσωτερικής ενώσεως» ορισμένων μόνο μελών και ενός ευρύτερου κύκλου μελών αποτελούντων μία τεράστια κοινή αγορά).

Τα κράτη μέλη της ΕΕ καλύπτουν το 45% του προϋπολογισμού του ΟΗΕ και αποτελούν τον σημαντικότερο χορηγό οικονομικής αναπτυξιακής βοήθειας παγκοσμίως. Δυνάμεις της ΕΕ είναι παρούσες σε ολόκληρο τον κόσμο (άνω των 100.000 στρατιωτών) αν και με εξαρτημένη ανάπτυξη, μεταφορά, διοικητική υποστήριξη και πληροφορίες. Η έννοια της ευρωπαϊκής «αυτονομίας», επί του παρόντος, εμπεριέχει σε σημαντικό βαθμό την στρατιωτική επικάλυψη του ΝΑΤΟ (διαχωριζόμενες αλλά όχι διαχωρισμένες δυνάμεις). Εάν το ΝΑΤΟ (ή οι ΗΠΑ) δεν συμμετέχει, η ΕΕ θα πρέπει να διατηρεί αξιόπιστη δυνατότητα αναπτύξεως δυνάμεων, διατηρήσεως δικών της βασικών υποδομών και στρατηγικών μεταφορών, καθώς και ενιαία διοίκηση.

**Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφάλειας**

Παρά τα μειονεκτήματά του, το κείμενο περί της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Ασφάλειας, το οποίο υιοθετήθηκε τον Δεκέμβριο του 2003, αποτελεί

σημαντική εξέλιξη. Βάσει της εκτιμήσεως της απειλής, η εν λόγω έκθεση καθορίζει τους ακόλουθους στρατηγικούς στόχους:

- α. Επέκταση της ζώνης ασφαλείας και ευημερίας, περί την Ευρώπη.
- β. Ενίσχυση των διεθνών πολιτικών και οικονομικών θεσμών, με έμφαση στον ΟΗΕ και τον ειδικό ρόλο της ΕΕ σε θέματα εμπορίου και αναπτύξεως.
- γ. Αντιμετώπιση απειλών (καταγράφεται η συμβολή της ΕΕ στην διαχείριση διεθνών κρίσεων).

Η έκθεση καταλήγει σε σειρά γενικών προτάσεων, τονίζοντας την ανάγκη δημιουργίας «στρατηγικής κουλτούρας» για έγκαιρη, ταχεία και δυναμική (εάν απαιτείται), ανταπόκριση σε διάφορες κρίσεις. Σημαντική είναι η ιδέα δημιουργίας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Πληροφοριών, ενώ η πρόταση για κοινή διπλωματική εκπροσώπηση και θεσμοθέτηση της Ευρωπαϊκής Διπλωματικής Υπηρεσίας, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Προτείνεται η ενίσχυση της στρατηγικής εταιρικής σχέσεως με την Ρωσία, Κίνα, Ιαπωνία, Ινδία, Καναδά, αλλά και η συνεχιζόμενη έμφαση στον διατλαντικό δεσμό και η βελτίωση της συνεργασίας με τις ΗΠΑ. Ως προς τα ΟΜΚ, η έκθεση τονίζει την χρήση πολιτικών και οικονομικών πιέσεων, την απαγόρευση εξαγωγής υλικών και τεχνολογιών διττής χρήσεως, καθώς και την επίλυση των πολιτικών ζητημάτων τα οποία προκαλούν το πρόβλημα. Στο θέμα της τρομοκρατίας, προσεγγίζοντας τις αμερικανικές θέσεις, στις επιλογές περιλαμβάνεται η χρήση ισχύος σε συνδυασμό με άλλα μέσα. Τέλος, προτείνεται η διεύρυνση των δραστηριοτήτων πέραν των αποστολών τύπου Πέτερσπεργκ, με πιθανή προσθήκη επιχειρήσεων αφοπλισμού, αντιτρομοκρατίας και μεταρρυθμίσεως των θεσμών ασφαλείας.

Στο κείμενο της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Ασφαλείας, δεν παρέχει σαφείς οδηγίες και κατευθύνσεις επιχειρησιακής μορφής και δεν προσδιορίζει γεωγραφικώς με ακρίβεια τις απειλές και τον τρόπο αντιμετώπισής των, καθώς και τον περιφερειακό ρόλο της ΕΕ. Πρόκειται για ένα γενικό κείμενο βασισμένο σε «συμβιβαστική» φιλοσοφία, το οποίο χρήζει περαιτέρω αναπτύξεως και επεξεργασίας.

## Ελλάς και ΕΠΑΑ

Στο μεταψυχροπολεμικό διεθνές περιβάλλον, το επίκεντρο της διεθνούς ασφαλείας έχει μεταφερθεί από την κεντρική Ευρώπη και την σύγκρουση Ανατολής-Δύσεως, στην περίμετρο της Ευρωπαϊκής ηπείρου και ειδικότερα στην ανατολική Μεσόγειο και την Μ. Ανατολή. Η χώρα μας ευρίσκεται στο κρίσιμο σημείο καταλήξεως σημαντικών ευρωπαϊκών μεταφορικών οδών και ενεργειακών δικτύων από και προς την Μεσόγειο. Η στρατηγική αυτή θέση της Ελλάδος σε συνδυασμό με την ευρωπαϊκή και την ατλαντική της ιδιότητα, την καθιστά σημαντικό γεωπολιτικό παράγοντα περιφερειακής ασφαλείας, στις στρατηγικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης.

Η χώρα μας υποστηρίζει την «ομοσπονδιακή ευρωπαϊκή προσέγγιση», με βασικό σκοπό την άμβλυση του ελληνικού «αμυντικού προβλήματος» και αυτό ερμηνεύει το γεγονός ότι, σε αντίθεση με άλλα κράτη, δεν την απασχόλησε σημαντικά το θέμα της τυχόν παραχωρήσεως κυριαρχικών δικαιωμάτων, προ της υπογραφής της συνθήκης του Μάαστριχτ για την Ευρωπαϊκή Ένωση (Δεκέμβριος 1991). Στα πλαίσια της εν λόγω συνθήκης, η Ελλάδα εισήλθε στην ΔΕΕ. Εν τούτοις τον Ιούνιο του 1992, το Συμβούλιο της ΔΕΕ (κατόπιν εμμονής Μ. Βρετανίας και Ολλανδίας), υιοθέτησε δήλωση με την οποία τα κράτη μέλη, δεν θα ηδύναντο να επικαλεσθούν τις «αμυντικές εγγυήσεις και δεσμεύσεις» που απορρέουν από την ΔΕΕ ή το ΝΑΤΟ για συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται τα μέλη της ΔΕΕ ή του ΝΑΤΟ. Η εν λόγω δήλωση, η οποία αδρανοποιούσε την ρύθμιση του άρθρου 5 για την «αμοιβαία συνδρομή» σε ενδεχόμενο συγκρούσεως Ελλάδος-Τουρκίας, απετέλεσε προϋπόθεση για την είσοδο νέων χωρών (άρα και της Ελλάδος). Τα ευρωπαϊκά κράτη του ΝΑΤΟ εκλήθησαν να γίνουν συνδεδεμένα μέλη της ΔΕΕ (π.χ. Τουρκία).

Ο ρόλος του ελληνισμού κατά τον 21ο αιώνα, συνδέεται με το μέλλον της ίδιας της Ευρώπης, με την οποία από το 1982, η χώρα μας έχει συνδέσει τις τύχες της και συνεπώς εξαρτάται σημαντικά από τα ζητήματα παγκοσμίου ισορροπίας και κυρίως από την σχέση ΕΕ-ΗΠΑ-Ρωσίας. Η πολιτική της ελληνοτουρκικής φιλίας, συμβαδίζει με την αντίληψη της Ατλαντικής Δύ-



σεως (ΗΠΑ-NATO), περί της γεωστρατηγικής ενότητας του χώρου που καλύπτουν η Ελλάς και η Τουρκία, με επίκεντρο το Αιγαίο. Τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν έχουν παραχωρήσει ακόμη τον σκληρό πυρήνα της εθνικής κυριαρχίας τους που αφορά την ΚΕΠΠΑ. Με το δεδομένο αυτό, η χώρα μας θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να λαμβάνει υπ' όψιν ότι επί του παρόντος, η ευθύνη της άμυνας του εθνικού εδάφους των μελών της ενώσεως, ανήκει κατά κύριο λόγο στα ίδια τα κράτη και όχι στην κοινή άμυνα της ΕΕ.

Βάσει των ανωτέρω και δεδομένου ότι η Άγκυρα διαχρονικά δεν αποκλίνει των αναθεωρητικών της διεκδικήσεων (τυχόν είσοδος της στην ΕΕ αναμένεται ότι ενδεχομένως να μεταβάλει την στρατηγική αλλά όχι τον πολιτικό αναθεωρητικό σκοπό της), ενώ παράλληλα διευρύνεται διαρκώς η διαφορά ισχύος μεταξύ Τουρκίας και Ελλάδος, υπέρ της πρώτης, σε ό,τι αφορά τις ελληνοτουρκικές σχέσεις, η επιδίωξη από την Αθήνα μίας ταχείας, εφ' όλης της ύλης επιλύσεως των «διαφορών» στο Αιγαίο και την Κύπρο (όσο δηλαδή η Τουρκία προσπαθεί να ενταχθεί στην ΕΕ), με «έντιμο συμβιβασμό», ενδεχομένως να οδηγήσει σε σημαντικές παραχωρήσεις προς την Άγκυρα. Η εναλλακτική λύση της μακροπρόθεσμης αναμονής καταλλήλων προϋποθέσεων, μέσω των ευρωτουρκικών σχέσεων, για ελληνοτουρκική συμφωνία, βάσει αμοιβαιότητας και της διεθνούς νομιμότητας, εμπεριέχει υψηλό ποσοστό επικινδυνότητας, εάν σταθμιστούν η μέχρι στιγμής συμπεριφορά της Τουρκίας, η ευνοϊκή γι' αυτήν μελλοντική αύξηση της διαφοράς ισχύος, η ισχύουσα αυτοβοήθεια των κρατών-μελών της ΕΕ προκειμένου για άμυνα εθνικού χώρου, καθώς και η μέχρι στιγμής Ατλαντική στάση στα εθνικά μας θέματα. Αμφότερες οι εν λόγω προσεγγίσεις κρίνεται ότι θα οδηγούσαν σε δυσμενείς λύσεις για τα εθνικά μας συμφέροντα, αφού μεταξύ άλλων θα εβασίζοντο και στις συμφωνίες της Μαδρίτης του 1997 και του Ελσίνκι το 1999 (με την πρώτη αναγνωρίσθηκαν ζωτικά συμφέροντα της Τουρκίας στο Αιγαίο, τα οποία από το Ελσίνκι και εντεύθεν κατεγράφησαν ως «συννοριακές διαφορές»).

Εφ' όσον σύμφωνα με όλα τα μέχρι στιγμής στοιχεία η Τουρκία εμμένει, υπ' οιοσδήποτε συνθήκες στην ανατροπή του status quo, ως μοναδική λύση απομένει η ανάσχεση και η εθνική, διεθνής και προεκτεινομένη αποτροπή (σε αυτήν

συμπεριλαμβάνονται η νόμιμη άμυνα, το δόγμα του ενιαίου αμυντικού χώρου Ελλάδος-Κύπρου και η αξιοποίηση συμμαχικών και διεθνών οργανισμών). Για την επιλογή αυτή θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψη το πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό κόστος, δεδομένου ότι οι σχέσεις με την Τουρκία θα επανέλθουν στο διμερές συγκρουσιακό επίπεδο και μάλλον δίχως την υποστήριξη των ΗΠΑ. Κρίνεται ότι παρά την φαινομενική επικινδυνότητά της, η επιλογή αυτή είναι η πλέον ρεαλιστική, δεδομένου ότι η ουσιαστική αποτροπή δεν οδηγεί απαραίτητως στην κλιμάκωση της εντάσεως και στην σύγκρουση. Αντιθέτως, η αύξηση του κόστους της τουρκικής επιθετικότητας, διασφαλίζει αν όχι ειρηνικές τουλάχιστον σταθερές σχέσεις με την Τουρκία, δίχως να διακυβεύονται εθνικά συμφέροντα, όπως συμβαίνει συνήθως με πολιτικές κατευνασμού οι οποίες ενθαρρύνουν (ή αποθρασύνουν) τον ισχυρό να εφαρμόζει στρατηγικές πειθαναγκασμού. Επιπλέον, έχει αποδειχθεί διαχρονικά ότι σε περιοχές προστριβών μεταξύ γειτονικών συμμαχικών κρατών, οι εκάστοτε μεγάλες δυνάμεις, πρωθούσες τα δικά τους ζωτικά ή περιφερειακά εθνικά συμφέροντα, πιέζουν την πλέον αδύνατη πλευρά, παρερμηνεύοντας το διεθνές δίκαιο κατά το δοκούν. Η προτεινόμενη ουσιαστική αποτρεπτική Υψηλή Στρατηγική, δεν θα πρέπει να είναι αδιάλλακτη, λόγω του διαρκούς κινδύνου κλιμακώσεως της εντάσεως αλλά σταθερή και εύκαμπτη (δυνατές οι αμοιβαίες υποχωρήσεις με όρους εθνικού συμφέροντος).

## Επίλογος

Η ευρωατλαντική σχέση παραμένει ισχυρή και δεν διαφαίνεται ρήξη για το ορατό μέλλον. Στην καλύτερη περίπτωση είναι ενδεχόμενος ένας ποιοτικός επανακαθορισμός της σχέσεως αυτής.

Παρά την τρέχουσα ηγεμονική παρουσία των ΗΠΑ, το διεθνές σύστημα τελεί υπό μετάβαση, με πιθανότερη εξέλιξη του σε πολυπολικό. Πέραν των προβλημάτων τα οποία προκαλεί η μεταβατική αυτή περίοδος, παρουσιάζονται και νέα σημαντικά προβλήματα όπως η επικείμενη μείωση των αποθεμάτων ορυκτών καυσίμων, το περιβάλλον, τα αποτελέσματα της παγκοσμιοποιήσεως και η πρόσφατη παγκόσμια οικονομική κρίση, το δημογραφικό κ.λπ., τα οποία προσδίδουν νέα σύνθετη και απρόβλεπτη δυναμική στις σχέσεις των διεθνών δρώντων.

Βασικό ρόλο για το μέλλον της ΚΕΠΠΑ και της ΕΠΑΑ θα διαδραματίσει η πολιτική βούληση των κρατών-μελών για τερματισμό της τρέχουσας ρευστότητας και η σαφής απάντηση σε σειρά διλημάτων όπως «κατά περίπτωση συμμαχία κρατών με πρόταξη του εθνικού συμφέροντος (βέτο) ή η υπερεθνική ΕΕ με πρόταξη του ευρωπαϊκού συμφέροντος;», «εξάρτηση από ατλαντικές δομές ή αυτονομία;», «εφαρμογή μόνο ήπιας ισχύος ή/και στρατιωτικής ισχύος για εκπλήρωση των στόχων;», «υποστήριξη πολυπολικού ή μονοπολικού διεθνούς συστήματος;», «ποια είναι τα όρια της Ευρώπης;», «διαμόρφωση μελλοντικής ΕΠΑΑ βάσει παζαρέματος επί μέρους εθνικών συμφερόντων ή βάσει ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού οράματος;». Οι βασικές επιλογές της ΕΕ φαίνεται να είναι οι ακόλουθες:

- α. Διατήρηση του ισχύοντος καθεστώτος ΚΕΠΠΑ και ΕΠΑΑ, με καταλυτικό ρόλο του ΝΑΤΟ και των ΗΠΑ στην Ευρώπη. Στην περίπτωση αυτή η Ευρώπη θα αποφύγει ενδεχόμενες εσωτερικές προστριβές και πιθανή προσπάθεια καλύψεως του κενού ισχύος από άλλες δυνάμεις. Επιπλέον, θα διατηρήσει τις αμυντικές της δαπάνες σε χαμηλά επίπεδα προκειμένου να εστιασθεί σε άλλους τομείς. Βασικό, εν τούτοις μειονέκτημα της περιπτώσεως αυτής θα είναι η παραδοχή ότι σε κάθε περίπτωση τα εκάστοτε αμερικανικά συμφέροντα ταυτίζονται με τα ευρωπαϊκά και μάλιστα σε μία περίοδο κατά την οποία οι ΗΠΑ αποδίδουν όλο και λιγότερη σημασία σε διεθνείς θεσμούς και συμμαχίες. Παράλληλα, η ΕΕ θα πρέπει να αποδεχθεί ότι δεν θα έχει αυτόνομο ρόλο στο μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τα καθ' εαυτής συμφέροντά της.
- β. Ταχεία ανάπτυξη αυτονόμων ΚΕΠΠΑ και ΕΠΑΑ και αναθεώρηση της διατλαντικής σχέσεως σε βάσεις ισοτιμίας. Η περίπτωση αυτή δεν φαίνεται εφικτή, καθ' όσον απαιτεί πολιτική βούληση τουλάχιστον των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών κρατών και συνεπάγεται τεράστιο κόστος το οποίο η ΕΕ δεν δύναται να καταβάλει σε σύντομο χρονικό διάστημα (ειδικότερα υπό τις τρέχουσες οικονομικές συγκυρίες), ενώ παράλληλα θα πρέπει να συνεκτιμηθεί ο βαθμός αντιδράσεως των ΗΠΑ.

γ. Σταδιακή προσπάθεια αναπτύξεως των ΚΕΠΠΑ και ΕΠΑΑ, με μακροπρόθεσμο στόχο την επίτευξη της ευρωπαϊκής αυτονομίας και σταδιακή αναθεώρηση των διατλαντικών σχέσεων με τελικό σκοπό την ισότιμη σχέση. Η περίπτωση αυτή φαίνεται ως η πλέον εφικτή αλλά παρουσιάζει το ρίσκο του χρονικού καθορισμού της επιτεύξεως του σκοπού, σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον του οποίου οι εξελίξεις είναι δραστηκές και απρόβλεπτες χρονικά.

Με το βλέμμα στραμμένο στο υπό διαμόρφωση νέο και ιδιαίτερα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, η Ευρώπη θα πρέπει να σταθμίσει κατά πόσο η τρέχουσα διακυβερνητική μορφή της, με προεξάρχοντα τα ιδιαίτερα εθνικά συμφέροντα των κρατών-μελών, επαρκεί για την εξασφάλιση των θεμελιωδών συμφερόντων της (π.χ. επιβιώσεως, ευημερίας, αυτονομίας κ.λπ.). Σε αρνητική περίπτωση θα πρέπει σύντομα να καθορίσει και να αναπτύξει τις βασικές αρχές του ευρωπαϊκού συμφέροντος, της ευρωπαϊκής κουλτούρας και να λάβει εγκαίρως ρεαλιστικές αποφάσεις, υπερβαίνουσες κατά περίπτωση ορισμένα ιδιαίτερα εθνικά συμφέροντα των κρατών που την αποτελούν αλλά και σεβόμενες την διαφορετικότητα των λαών της, μέσω θεσμικών διαδικασιών κοινής αποδοχής. Πέραν της εξασφαλίσεως των ζωτικών της συμφερόντων στο δυναμικά μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, η ΕΕ, ως φορέας των κεκτημένων του δυτικού πολιτισμού (τα οποία εν πολλοίς βασίζονται στην αρχαία ελληνική σκέψη), έχει την υποχρέωση να είναι έτοιμη εάν μελλοντικά η στιγμή το καλέσει (π.χ. μελλοντική υποχώρηση των ΗΠΑ στην διεθνή σκηνή), να αναλάβει την διάσωση και διατήρησή τους.

## Βιβλιογραφία

- Αρβανιτόπουλος Κ. – Ήφαιστος Π. «*Ευρωατλαντικές Σχέσεις*». Έτος 2000. Εκδόσεις ΠΟΙΟΤΗΤΑ.
- Ιωακείμης Π.Κ. «*Ευρωπαϊκή Πολιτική Ένωση. Θεωρία – Διαπραγμάτευση – Θεσμοί και Πολιτικές*». Β' Έκδοση. Εκδόσεις ΘΕΜΕΛΙΟ.
- Ξενάκης Δ. Κ. – Τσινιζέλης Μ. Ι. (Επιμέλεια) «*Παγκόσμια Ευρώπη; Οι Διεθνείς Διαστάσεις της ΕΕ*». Εκδόσεις Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ.
- Τσινιζέλης Μ. Ι. «*Νέα Ευρωπαϊκή Ένωση*». Επιμέλεια Ν. Μαραβέγιας. Εκδόσεις ΘΕΜΕΛΙΟ.
- Τζανέτος Γ. «*Η Ευρωπαϊκή Διάσταση των Ελληνοτουρκικών*

Σχέσεων στο Αιγαίο και η Γεωπολιτική Στρατηγική της Δύσης». Εκδόσεις Ι. ΣΙΔΕΡΗΣ.

Smith K. E. «*European Union Foreign Policy in a Changing World*». Εκδ. POLITY.

### Άρθρα

Ellner A. «The European Security Strategy: Multilateral Security with Teeth?». *Defense and Security Analysis* 21:3, 223 – 242. On line publ. date 01 Sept. 2005.

Keane R. «European Security and Defense Policy: From Cologne to Sarajevo». *Global Society* 19:1, 89 – 103. On line publ. date 01 – January 2005.

Menon A. «From Cricis to Catharsis: ESDP after Iraq». *International Affairs* 80, 4 (2004) 631 – 648.

Posen B. «European Union Security and Defense Policy: Response to Unipolarity?». *Security Studies* 15:2, 149 – 186. On line publ. Date 01 July 2006.

Reynolds C. «Military Capability Development in the ESDP: Towards Effective Governance?». *Contemporary Security Policy*, Vol. 28, No 2 (August 2007), pp. 357 – 383.

Shepherd A. J. K. «The European Union's Security and Defense Policy: A Policy Without Substance?». *European Security* 12:1, 39 – 63. On line publ. 01 March 2003.

Wexler S. C. «Integration Under Anarchy: Neorealism and the European Union». *European Journal of International Relations* 2006; 12; 397.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αντιναύαρχος ε.α. Βασίλειος Μαρτζούκος, κατάγεται από την Άνω Κορακιάνα του Δήμου Φαιάκων Κερκύρας. Φοίτησε στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων από το 1971 έως το 1975. Αποστρατεύθηκε το 2006. Κατά την 15ετή θαλασσία υπηρεσία του ενά-

σκησε επιτυχώς όλα τα προβλεπόμενα καθήκοντα για μάχιμο Αξιωματικό, επί Αντιτορπλικών, Πυραυλακάτων και Φρεγατών. Διετέλεσε Κυβερνήτης της Πυραυλακάτου «ΜΠΛΕΣΣΑΣ», της Θαλαμηγού «ΑΡΓΩ» και της Φρεγάτας «ΕΛΛΗ», Διοικητής 1ης Μοίρας Φρεγατών, Αρχιεπιστολεύς Στόλου και Διοικητής Φρεγατών. Κατά την 11ετή υπηρεσία του σε θέσεις ξηράς, υπηρέτησε ως εκπαιδευτής στην Σχολή Πυροβολικού του Π.Ν., στα Ναυπηγεία Ελευσίνος, ως υπεύθυνος οπλικών συστημάτων των υπό ναυπήγηση Αρματαγωγών τύπου «ΧΙΟΣ», Υπασιπότης της Α.Ε. του Προέδρου της Δημοκρατίας Κ. Καραμανλή, Διευθυντής Σπουδών στην Ναυτική Σχολή Πολέμου, Ναυτικός Ακόλουθος Βόννης και Διευθυντής

Α1 του Γ.Ε.Ν. Επιπλέον διετέλεσε Διοικητής του Ναυστάθμου Κρήτης και Διοικητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Έχει αποφοιτήσει επιτυχώς από όλα τα προβλεπόμενα σταδιοδρομικά σχολεία του Π.Ν., συμπεριλαμβανομένης της Ναυτικής Σχολής Πολέμου και έχει παρακολουθήσει σειρά Διακλαδικών και ΝΑΤΟικών σεμιναρίων. Επιπλέον έχει λάβει Μεταπτυχιακό Δίπλωμα στην Μηχανολογία Όπλων από το Naval Postgraduate School του Monterey των Η.Π.Α. και είναι απόφοιτος του Naval War College των Η.Π.Α.. Κατέχει Μεταπτυχιακό Δίπλωμα στις «Διεθνείς Σχέσεις και Στρατηγικές Σπουδές» του Παντείου Πανεπιστημίου Αθηνών. Γνωρίζει την Αγγλική γλώσσα καλά. Κατά την σταδιοδρομία του, έχει τιμηθεί με όλες τις προβλεπόμενες διακρίσεις και επιπλέον με Διαμνημόνευση συμμετοχής σε ειρηνευτικές αποστολές, με Μετάλλιο υπηρεσίας με το ΝΑΤΟ και με Ναυτικό Μετάλλιο Β΄ Τάξεως για διάσωση ζωής. Είναι νυμφευμένος με την Μαρία Σιταρά από το 1979 και έχει δύο τέκνα τον Γιάννη (1980) και την Κατερίνα (1981).

**Φωτογραφία επομένης σελίδος: Από την ένταξη των ...νέων πλοίων στο Ναυτικό, εν όρμω ΝΣ, την 18η Φεβρουαρίου 1960. (Α/Τ Βέλος-Α/Τ Σφενδόνη-Π/Φ Αρέθουσα)**





## **Η Επίδραση της Πολιτισμικής Διαφοροποίησης στη Διοίκηση των Πολυεθνικών Δυνάμεων**

**Του Πλωτάρχου Μιχ. Παρασκευόπουλου Π.Ν.**

**Α΄ Χρηματικό βραβείο, διαγωνισμού μελετών 2009**

## Πρόλογος

Οι κοινωνίες των ανθρώπων δεν είναι ίδιες. Υπάρχουν μεταξύ τους σημαντικές διαφορές που αφορούν τον τρόπο σκέψης, τη συμπεριφορά, τις στάσεις, τα πιστεύω και τον τρόπο ζωής γενικότερα. Τα άτομα που συγκροτούν κάθε κοινωνία επηρεάζονται άμεσα και αποτελούν τους φορείς αυτής της διαφοροποίησης, γι' αυτό και όταν απαιτείται να συνεργαστούν άνθρωποι από διαφορετικές κουλτούρες, προκύπτουν αναπάντεχα και αρκετά συχνά, δυσεπίλυτα προβλήματα. Αυτή η διαπίστωση αφορά όλους τους οργανισμούς με διεθνή σύνθεση και παρουσία (π.χ. Εταιρίες, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις κ.λπ.) οι οποίοι εκτός από πολυεθνικοί, καθίστανται και πολυπολιτισμικοί. Το στρατιωτικό προσωπικό στα πλαίσια των πολυεθνικών Δυνάμεων όπου συμμετέχει ανά τον κόσμο, αντιμετωπίζει παρόμοια προβλήματα εξοικείωσης με ό,τι είναι διαφορετικό με τις δικές του πολιτισμικές καταβολές.

Κατά το παρελθόν, έχουν γίνει σημαντικές και ενδεδειγμένες προσπάθειες ανάλυσης και διερεύνησης των παραμέτρων του θέματος. Αποτέλεσμα αυτών, είναι η δημιουργία μοντέλων τα οποία βασίζονται σε συγκεκριμένα πολιτισμικά χαρακτηριστικά, περιγράφουν και διακρίνουν τη μία κουλτούρα από την άλλη και επιτρέπουν σ' όποιον το επιθυμεί, να μελετήσει, να κατανοήσει και να αποδεχτεί τις πολιτισμικές διαφορές των άλλων ανθρώπων.

Σ' αυτή την εργασία περιγράφονται δύο τέτοια μοντέλα, τα οποία έως ένα βαθμό μπορούν να βοηθήσουν στη Διοίκηση μίας πολυεθνικής ομάδας, εφόσον εφαρμοσθούν ευέλικτα και πάντα συμπληρωματικά με τις γνώσεις, την εμπειρία και την καλή προαίρεση του κάθε ενδιαφερομένου.

## Εισαγωγή

Σ' αυτή την εργασία εξετάζεται το θέμα της συνύπαρξης και συνεργασίας ανθρώπων με διαφορετικό πολιτισμικό υπόβαθρο, στα πλαίσια κοινωνικών ομάδων εργασίας. Τέτοιες περιπτώσεις που ενδιαφέρουν τις Ένοπλες Δυνάμεις (Ε.Δ.) είναι τα επιτελεία πολυεθνικών στρατηγείων (αναπτυσσόμενα ή μόνιμα) και οι μεικτές μάχιμες πολυεθνικές ομάδες διεξαγωγής επιχειρήσεων,

ενώ για το Π.Ν. ειδικότερα, είναι τα επιτελεία των εν πλω διοικητών ομάδος πλοίων. Εν τούτοις, η πολιτισμική διαφοροποίηση δεν αφορά μόνο το στρατιωτικό προσωπικό, αλλά και το περιβάλλον στο οποίο αυτό θα κληθεί να δράσει και το οποίο είναι πολύ πιθανό να διαφέρει σημαντικά από τα αντίστοιχα περιβάλλοντα των χωρών προέλευσης των μελών του. Η χώρα μας στα πλαίσια των οργανισμών ασφαλείας που ανήκει (ΟΗΕ, ΝΑΤΟ, ΕΕ, ΟΑΣΕ), συμμετέχει (και ηγείται ορισμένες φορές), σε στρατιωτικές δυνάμεις των οποίων τα μέλη προέρχονται από διάφορες χώρες. Ειδικότερα για το ΝΑΤΟ και την ΕΕ, αν και παλαιότερα αμφότεροι οι ανωτέρω οργανισμοί είχαν περιορισμένο αριθμό μελών, την τελευταία δεκαετία αυτά αυξήθηκαν αισθητά και μαζί οι ανάλογοι προβληματισμοί που άπτονται θεμάτων συμπεριφοράς λόγω διαφορετικής κουλτούρας.

Πιο συγκεκριμένα λοιπόν γίνεται μία προσπάθεια να διερευνηθούν τα πολιτισμικά χαρακτηριστικά των ανθρώπων, η συμπεριφορά τους, οι επιπτώσεις στην επαγγελματική απόδοση και τέλος οι παράμετροι διοίκησης που μπορούν να εφαρμοστούν, ανάλογα βέβαια με τις συγκεκριμένες συνθήκες κάθε περίπτωσης. Η επίδραση της κουλτούρας πάνω στην εξάσκηση της διοίκησης, δεν είναι η σημαντικότερη παράμετρος αυτής, φαίνεται όμως ότι είναι η πιο παραμελημένη, καθώς συχνά οι προϊστάμενοι δείχνουν να αγνοούν τη σημαντική επίδραση που μπορεί να έχει στην επιτυχή άσκηση του έργου τους.

Πολλοί οργανισμοί εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν την πολιτισμική ποικιλία σαν αδυναμία και ως πηγή δημιουργίας προβλημάτων. Αρκετοί πιστεύουν, ότι στα πλαίσια της σημερινής πραγματικότητας και καθώς ο κόσμος ολοένα μικραίνει, οι ίδιες αξίες και συνήθειες διαχέονται στις διάφορες κοινωνίες κάνοντας το οποιοδήποτε πολυεθνικό μείγμα πιο ομοιογενές, και ως εκ τούτου την ενασχόληση και μελέτη των πολιτισμικών διαφορών μη αναγκαία. Η αλήθεια όμως φαίνεται να είναι διαφορετική, καθώς τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, οι κοινωνίες εμμένουν στη διατήρηση της ιδιαίτερης πολιτισμικής ταυτότητάς τους. Ακόμα και η οικονομική ανάπτυξη που θεωρείται ότι ωθεί τις κοινωνίες προς μία κοινή κατεύθυνση, το κάνει, όχι με το να συγκλίνουν αλλά με το να κινούνται σε παράλληλες και ασύμπτωτες τροχιές, που έχουν χαραχθεί από την πολιτισμική τους κληρονομιά.<sup>1</sup>

1 Schneider, Barsoux, Managing Across cultures 2003, σελ. 7.

Άλλοι φορείς ή οργανισμοί αρκούνται στην έκδοση και εφοδιασμό του προσωπικού τους με φυλλάδια ή εγχειρίδια, που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τις πολιτισμικές διαφορές των αλλοεθνών. Ο κίνδυνος που ελλοχεύει σ' αυτή την περίπτωση, είναι ότι πολλά απ' αυτά, απλώς περιγράφουν τα στερεότυπα, τις συνήθειες και τα έθιμα των εθνικών ομάδων στις οποίες αναφέρονται, ενισχύοντας έτσι την ήδη εντυπωμένη εικόνα και τις προκαταλήψεις που μπορεί να έχει κάποιος. Μ' αυτό τον τρόπο, δεν συμβάλλουν στην κατανόηση και προσέγγιση των διαφορετικών ανθρώπων και αποτελούν παράγοντα, παρά λύση του προβλήματος.

## Κεφάλαιο 1

### Προσδιορισμός της κουλτούρας

Η κουλτούρα είναι κάτι που μαθαίνεται. Δεν γεννιόμαστε μ' αυτήν. Οι διαστάσεις και τα κριτήρια που τη διαμορφώνουν είναι πολλά και διάφορα. Γι' αυτό υπάρχουν διάφορες κουλτούρες που μπορεί να επιδρούν σ' ένα άνθρωπο. Έτσι υπάρχει η εθνική κουλτούρα, η κουλτούρα του φύλου (άνδρας-γυναίκα)<sup>2</sup>, η επαγγελματική, η οικογενειακή, η γνωστική και η ατομική, η οποία είναι και η πιο στενή και εξατομικευμένη που μπορεί να υπάρξει. Ένας ακόμα καθοριστικός παράγοντας διαμόρφωσης της συμπεριφοράς είναι η θρησκεία, κάτι που φαίνεται πως ισχύει ακόμη περισσότερο για ανθρώπους που προέρχονται από υπανάπτυκτες ή αναπτυσσόμενες χώρες και είναι χαμηλής μορφώσεως. Η κουλτούρα είναι κάτι που μαθαίνεται σε ομαδικό επίπεδο και επηρεάζει καθοριστικά την προσωπικότητα των ανθρώπων που την υιοθετούν όπως φαίνεται στο σχήμα:



Οι άνθρωποι χρησιμοποιούν την κουλτούρα τους σαν σημείο αναφοράς, προκειμένου να αξιολογήσουν τους άλλους. Αυτό ονομάζεται κριτήριο της αυτοαναφοράς (Self Reference Criterion). Με τον όρο αυτό, περιγράφεται η υποσυνείδητη τάση μας να αξιολογούμε τους άλλους με βάση το δικό μας σύστημα αξιών, τα έθιμα, τους συμβολισμούς και τα πιστεύω μας<sup>3</sup>. Η κουλτούρα ορίζεται σαν ο συλλογικός προγραμματισμός του μυαλού ο οποίος διαχωρίζει τη μία κατηγορία ανθρώπων από την άλλη. Μπορούμε να πούμε πολύ απλά, ότι είναι ένας φακός μέσα από τον οποίο αντιλαμβανόμαστε τα πάντα γύρω μας.

Η κάθε κουλτούρα είναι καταγεγραμμένη στο μυαλό μας ως ένα σύνολο από στερεότυπα, τα οποία ανασύρουμε από τη μνήμη μας, κάθε φορά που ερχόμαστε σε επαφή με ανθρώπους από τη συγκεκριμένη κουλτούρα. Αυτό μας διευκολύνει να διαχειριζόμαστε ευκολότερα και ταχύτερα την τρέχουσα πραγματικότητα, η οποία όμως συνήθως απλοποιείται υπερβολικά, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προκαταλήψεις και δυσκολία στην επικοινωνία και τη συνεργασία. Εν ολίγοις, τα στερεότυπα πρέπει να αξιοποιούνται ως σημείο εκκίνησης στις συναναστροφές μας, αλλά στη συνέχεια τον πρωτεύοντα ρόλο θα πρέπει να παίζει η προσωπική γνώση, διαίσθηση και εμπειρία που θα εφαρμόζεται κατά περίπτωση.<sup>4</sup>

Είναι δύσκολο να καθορισθεί εάν τα γεωγραφικά σύνορα είναι πιο αποφασιστικός παράγοντας διαμόρφωσης της κουλτούρας, από τα όρια π.χ. που διαχωρίζουν έναν επαγγελματικό κλάδο από έναν άλλο. Για παράδειγμα είναι πολύ πιθανό ένας Έλληνας αξιωματικός του Ναυτικού, να έχει περισσότερα κοινά χαρακτηριστικά σκέψης και συμπεριφοράς με έναν αντίστοιχο αξιωματικό από τη Βρετανία ή την Ισπανία, παρά με κάποιον εργάτη ή επαγγελματία καταγόμενο από μία ορεινή περιοχή της Ελλάδας. Ο βαθμός διακινδύνευσης μίας εργασίας, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη διαμόρφωση της επαγγελματικής κουλτούρας. Το επάγγελμα του στρατιωτικού γενικότερα και του αξιωματικού του ναυτικού ειδικότερα, είναι συνυφασμένο με τον κίνδυνο. Έτσι η επαγγελματική κουλτούρα που διαμορφώνεται, είναι ισχυρή και μπορεί να αποτελέσει τη συνδετική ουσία που θα κρατήσει ενωμένη και παραγωγική μία εθνικά ετερογενή ομάδα. Μπορεί επιπλέον να επισκιάσει καθορι-

2 Lewis, When Cultures Collide: Leading Across Cultures 2006, σελ. xviii.  
 3 Θανάπουλος, Το Επιχειρείν στο Παγκόσμιο Χωριό μας 2002, σελ. 45.  
 4 Schneider, Barsoux 2003, op.cit. σελ. 13.

στικά τα υπόλοιπα πολιτισμικά χαρακτηριστικά. Οι στρατιωτικές δυνάμεις αποτελούν τις πλέον ομοιογενείς πολυεθνικές ομάδες.

Αυτό που επίσης πρέπει να τονισθεί, είναι ότι κανείς δεν έχει μία απολύτως σταθερή και προβλέψιμη συμπεριφορά. Το πολιτισμικό υπόβαθρο είναι αυτό στο οποίο εδράζεται η προσωπικότητα και η ιδιοσυγκρασία κάθε ατόμου, αλλά υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που καθορίζουν τη συμπεριφορά της δεδομένης στιγμής, η οποία μπορεί να διαφέρει από οποιασδήποτε άλλης για το ίδιο άτομο. Ο σημαντικότερος παράγοντας διαφοροποίησης, είναι το συγκεκριμένο πλαίσιο εντός του οποίου καλείται ο καθένας να εργαστεί.

### *Μοντέλα προσδιορισμού της κουλτούρας*

Κατά το παρελθόν έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες επιλογής συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, βάσει των οποίων καθίσταται δυνατή η κατηγοριοποίηση των πολιτισμικών ομάδων, η οποία είναι πολύ χρήσιμη καθώς μας επιτρέπει να:

- Προβλέπουμε τη συμπεριφορά κάποιου στα πλαίσια της κουλτούρας που ανήκει
- Να ερμηνεύουμε την αιτία των ανθρωπίνων πράξεων
- Να αποφεύγουμε τις προσβολές και παρεξηγήσεις
- Να διασφαλίζουμε μία στοιχειώδη ομοιομορφία και ενότητα
- Να τηρούμε σταθερή πολιτική συμπεριφοράς.

Δημιουργήθηκαν έτσι ορισμένα μοντέλα, το καθένα από τα οποία δίνει έμφαση σε διαφορετικά χαρακτηριστικά. Στα επόμενα κεφάλαια, αναπτύσσονται εκτενέστερα δύο τέτοια μοντέλα. Η επιλογή τους έγινε με βάση την εμπειριστατωμένη ανάλυση που προσφέρουν, την αποδοχή που έχουν και το ότι είναι σχετικά εύχρηστα.

## **Κεφάλαιο 2**

### *Το μοντέλο Hofstede*

Ο Ολλανδός G. Hofstede βασισμένος στην έρευνα και τις μελέτες που διεξήγαγε, καθόρισε ορισμένα βασικά κριτήρια (δείκτες) που διαχωρίζουν τις εθνικές κουλτούρες. Αυτά είναι:

- Η στάση ως προς την εξουσία (Power Distance Index). Δηλώνει το κατά πόσο μία κοινωνία είναι έτοιμη να αποδεχθεί, το ότι η δύναμη και η ισχύς μπορεί να είναι κατανεμημένη ανομοιόμορφα στους φορείς της εξουσίας.

Στις χώρες που σημειώνεται υψηλή αποδοχή της εξουσίας, αναμένεται να υπάρχουν περισσότερα επίπεδα ιεραρχίας με περιορισμένο εύρος ευθύνης στο καθένα απ' αυτά και πιο συγκεντρωτικό σύστημα λήψης αποφάσεων.

- Η ατομικότητα – συλλογικότητα (individualism – collectivism index). Στις χώρες με αυξημένη ατομικότητα οι άνθρωποι προτιμούν να φροντίζουν πρωταρχικά τον εαυτό τους καθώς και τους άμεσα συγγενείς τους, παραμένοντας κατ' αρχήν αποστασιοποιημένοι από τις λοιπές ομάδες, οργανισμούς ή άλλες συλλογικές καταστάσεις. Στις χώρες με αυξημένη αποδοχή της συλλογικότητας, κάθε άνθρωπος από τη γέννησή του και μετά, ανήκει σε κάποιες ομάδες (φυλετικές, οικογενειακές, επαγγελματικές κ.λπ.) στις οποίες οφείλει πίστη και αφοσίωση, με αντάλλαγμα την υποστήριξη απ' αυτές ακόμα και όταν έχει σφάλει.
- Η επικράτηση «ανδροπρεπών» ή «θηλυπρεπών» αρχών (masculinity – femininity index). Οι «ανδροπρεπείς» αρχές δείχνουν το κατά πόσο σε μία κοινωνία οι επικρατούσες αρχές είναι συγκεκριμένες, ανταγωνιστικές, αυστηρές, με στόχο το κέρδος, ενώ η έμφαση σε «θηλυπρεπείς» αρχές (όπως οι συναναστροφές, η ποιότητα ζωής, οι ανθρώπινες σχέσεις) υποδηλώνουν το αντίθετο. Στις χώρες όπου επικρατούν οι «ανδροπρεπείς» αρχές, η Διοίκηση θα πρέπει να εστιάζεται στην επίτευξη των αντικειμενικών σκοπών, παρά στην οικοδόμηση κοινωνικών σχέσεων. Η παρακίνηση σ' αυτή την περίπτωση επιτυγχάνεται κυρίως με την παραχώρηση απτών (υλικών) ανταλλαγμάτων ως επιβράβευση για την επίτευξη των στόχων, ενώ η επίδειξη κοινωνικής ευαισθησίας έχει δευτερεύουσα σημασία.
- Η αποφυγή της αβεβαιότητας (Uncertainty Avoidance Index). Δείχνει το κατά πόσο μία κοινωνία νοιώθει ότι απειλείται από αμφίβολες καταστάσεις και το βαθμό που προσπαθεί να τις αποφύγει, επιδιώκοντας τη σταθερότητα. Στις χώρες με υψηλή επιθυμία για αποφυγή της αβεβαιότητας, αναμένεται να υπάρχει αυξημένη τυποποίηση, αυστηροί νόμοι, πολλές γραπτές διαδικασίες, και προτίμηση υπέρ της σταθερότητας και εξασφάλισης. Στις κοινωνίες με αποδοχή της αβε-



Χώρα	Αποδοχή εξουσίας	Ατομικότητα	«Ανδροπρεπείς» αρχές	Αποφυγή αβεβαιότητας
Ελλάδα	60 (41)	35 (43)	57 (25)	112 (1)
ΗΠΑ	40 (57)	91 (1)	62 (19)	46 (62)
Ην. Βασίλειο	35 (63)	89 (3)	66 (11)	35 (66)
Ινδία	77 (10)	48 (31)	56 (28)	40 (64)
Ολλανδία	38 (61)	80 (4)	14 (72)	53 (53)
Ιταλία	50 (51)	76 (9)	70 (7)	75 (33)
Γερμανία	35 (63)	67 (18)	66 (11)	65 (43)
Πακιστάν	55 (48)	14 (68)	50 (34)	70 (35)
Γαλλία	68 (27)	71 (13))	43 (35)	86 (17)
Τουρκία	66 (32)	37 (41)	45 (43)	85 (23)
Ρωσία	93 (6)	39 (37)	36 (63)	95 (7)
Ισπανία	57 (45)	51 (30)	42 (51)	86 (17)
Καναδάς	39 (39)	80 (4)	52 (33)	48 (41)
Κίνα	80 (12)	20 (56)	66 (11)	30 (68)
Αραβικές Χώρες	80 (12)	38 (39)	53 (31)	68 (40)
Βουλγαρία	70 (22)	30 (46)	40 (55)	85 (23)
Πολωνία	68 (27)	60 (22)	64 (14)	93 (9)
Τσεχία	57 (45)	58 (26)	57 (25)	74 (34)
Δανία	18 (72)	74 (10)	16 (71)	23 (72)

*Βαθμολογία (εντός παρενθέσεως η κατάταξη) για επιλεγμένες χώρες, ανάλογα με την επίδοσή τους στις τέσσερις βασικές κατηγορίες αρχών του Hofstede. Πηγή: G. Hofstede, Cultures and Organizations 2005, σελ. 43, 79, 121, 168.*

βαιότητας, υπάρχει ανοχή στις διαφορετικές απόψεις και λιγότεροι τυπικοί κανόνες.

Σύμφωνα λοιπόν μ' αυτό το μοντέλο, ο Hofstede βαθμολόγησε και κατέταξε τις διάφορες χώρες όπως μπορούμε να δούμε στον παραπάνω πίνακα:

Σύμφωνα με την ανωτέρω κατάταξη, μπορούμε να αναλύσουμε συνοπτικά ορισμένα από τα χαρακτηριστικά συμπεριφοράς που προκύπτουν για κάθε μία χώρα.

Για τις χώρες με υψηλό δείκτη αποδοχής της εξουσίας, οι υφιστάμενοι αναμένουν από τον προϊστάμενο να αναλαμβάνει τις πρωτοβουλίες και τις ουσιαστικές αποφάσεις κατά την εργασία. Ο μεγαλόψυχα δεσποτικός προϊστάμενος-διοικητής είναι αυτός που τους ταιριάζει. Κάτι δηλαδή που να θυμίζει τη φιγούρα του «αυστηρού πατέρα». Τα συναισθήματα παίζουν ουσιαστικό ρόλο στην επιτυχή δημιουργία αυτής της σχέσης. Οι μεγαλύτερης ηλικίας προϊστάμενοι θεωρούνται εκ των προτέρων αξιόσεβαστοι. Επιπλέον, υπάρχει συγκεντρωτισμός και πλήθος τυπικών κανονισμών. Αντίθετα στις χώρες με χαμηλό δείκτη αποδοχής της εξουσίας, οι υφιστάμενοι αναλαμβάνουν πιο ουσιαστικό ρόλο

στη λήψη αποφάσεων. Η ιεραρχία γίνεται σεβαστή, αλλά η ύπαρξή της δικαιολογείται όχι αφ' εαυτής, αλλά για να διευκολύνει τη λειτουργικότητα του συστήματος. Δηλαδή για πρακτικούς λόγους. Ο ιδανικός προϊστάμενος είναι δημοκρατικός, ανοιχτόμυαλος, εύκολα προσπελάσιμος, φιλικός με αναγνωρισμένο επίπεδο γνώσεων. Οι σχέσεις είναι πραγματιστικές και επιδιώκεται η αποκέντρωση στη διοίκηση. Δηλαδή οι υφιστάμενοι, συμμετέχουν ενεργά και πολλές φορές με αυξημένες αρμοδιότητες στη λήψη αποφάσεων. Στις χώρες με υψηλό δείκτη αποδοχής της εξουσίας, συμπεριλαμβάνονται κυρίως οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και η Γαλλία, εν αντιθέσει με τις λοιπές χώρες της Δυτικής Ευρώπης και τις ΗΠΑ. Η Ελλάδα και η Τουρκία βρίσκονται περί τη μέση. Με αυτό το σκεπτικό, μέθοδοι διοίκησης όπως η Διοίκηση μέσω Αντικειμενικών Στόχων (Management by Objectives – MBO) που προήλθε από τις Αγγλοσαξονικές χώρες, πιθανό να είναι αναποτελεσματικές για χώρες με υψηλό το σχετικό δείκτη. Αυτές οι μέθοδοι προϋποθέτουν υψηλό βαθμό συνεργασίας και διαπραγματεύσεως μεταξύ της διοίκησης και των εργαζομένων, καθώς και αυ-

ξημένη υπευθυνότητα των τελευταίων, στοιχεία με τα οποία καμία πλευρά δεν νιώθει άνετα.<sup>5</sup>

Στις χώρες με υψηλό δείκτη συλλογικότητας, η αλληλεξάρτηση προϊσταμένου-υφισταμένου ομοιάζει με οικογενειακή σχέση, όπου η κάθε πλευρά έχει καθήκοντα και υποχρεώσεις. Η οριστική ρήξη αποκλείεται, στο βαθμό που ένας πατέρας δεν μπορεί να αποξενωθεί από το παιδί του. Η ηγεσία πρέπει να είναι προσανατολισμένη στη διοίκηση, την παροχή κινήτρων και την παρακίνηση του συνόλου της ομάδας και όχι των ατόμων. Η επίπληξη ενός ατόμου ενώπιον των υπολοίπων, μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες. Επισημαίνεται ότι σ' αυτό το πλαίσιο, η μεροληπτική μεταχείριση ενός ατόμου που ανήκει στη «δική μας» ομάδα έναντι ενός τρίτου, δεν είναι ανήθικη, καθώς αυτό που προέχει είναι η ανάδειξη των ημετέρων και άρα της ομάδας στην οποία κι εμείς ανήκουμε. Οι προσωπικές σχέσεις (εντός της ομάδας), προηγούνται έναντι των υπόλοιπων επαγγελματικών επιδιώξεων. Αντιθέτως σε μία κουλτούρα με υψηλό δείκτη ατομικότητας, ο αντικειμενικός σκοπός πάντα προηγείται από οποιαδήποτε προσωπική σχέση. Στην τελευταία κατηγορία εύκολα εντοπίζουμε τις χώρες της Δυτικής και Βόρειας Ευρώπης καθώς και της Βόρειας Αμερικής. Αντιθέτως η Ελλάδα, η Τουρκία, οι Αραβικές και οι Ασιατικές χώρες γενικότερα, είναι συλλογικές με τα χαρακτηριστικά που περιγράφηκαν ανωτέρω. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στα Κινέζικα δεν υπάρχει ακριβής μετάφραση της φράσης «κάνω το δικό μου». Με τις τρέχουσες εξελίξεις όπου το NATO και άλλοι Δυτικοί οργανισμοί δραστηριοποιούνται σε χώρες της Κεντρικής Ασίας και της Μέσης Ανατολής, αυτές οι διαπιστώσεις αποκτούν βαρύνουσα σημασία. Η ανασύνθεση κοινωνικών δομών και η ανασυγκρότηση υποδομών σε τέτοια κράτη, απέχει πολύ από τις αντίστοιχες αντιλήψεις και πρακτικές, ειδικά των Αγγλοσαξονικών χωρών. Η «Δυτικού τύπου Δημοκρατία» που η Δύση επιθυμεί να εγκαθιδρύσει σε χώρες όπως το Ιράκ και το Αφγανιστάν, οι μηχανισμοί που απαιτούνται και το σύστημα εξουσίας που επιδιώκεται να διαμορφωθεί, πιθανόν να μην είναι κατάλλη-

λα για την κάθε περίπτωση, ή να πρέπει να υποστούν θεμελιώδεις τροποποιήσεις και αλλαγές.

Στις χώρες με υψηλό δείκτη ανδροπρεπών αρχών η διοίκηση έχει μία πιο δραστική και απαιτητική διάσταση. Η επίλυση των συγκρούσεων ανάμεσα στο προσωπικό αναμένεται να γίνει με ξεκάθαρο και πιθανώς επώδυνο, για τη μία πλευρά τρόπο. Αντίθετα στις χώρες με χαμηλό το σχετικό δείκτη (θηλυπρεπείς αρχές) επιδιώκεται συναίνεση. Στην πρώτη περίπτωση οι υφιστάμενοι αναμένουν από το Διοικητή τους, να επιδεικνύει αποφασιστικότητα, δυναμισμό και ίσως επιθετικότητα. Στη δεύτερη, αυτή η στάση μπορεί να θεωρηθεί αλαζονεία ή κομπορρημοσύνη. Οι Βρετανοί και οι Βορειοαμερικανοί διευθυντές συνηθίζουν να λένε πως «συχνά είναι προτιμότερο να λάβεις μία λάθος απόφαση, παρά να μην πάρεις καμία απόφαση». Αντίθετα ένας Ολλανδός ή Γάλλος, προτιμά να αναβάλει μία απόφαση, εφ' όσον μπορεί, προκειμένου να αποφύγει την απογοήτευση. Ένας προϊστάμενος θα αναμένει από τους υφιστάμενους του με «ανδροπρεπή» κουλτούρα να είναι διατεθειμένοι να κάνουν «αυτό που πρέπει». Οι υφιστάμενοι όμως με «θηλυπρεπή» κουλτούρα θα κάνουν αυτό που πιστεύουν ότι είναι «πιο σωστό».

Η χώρα που βρίσκεται στην πρώτη θέση της κατάταξης ως προς την αποφυγή της αβεβαιότητας είναι η Ελλάδα! Δεν πρέπει να συγχέεται η αποφυγή της αβεβαιότητας με το φόβο ή τη διακινδύνευση. Οι άνθρωποι με ισχυρή τάση αποφυγής της αβεβαιότητας, αντιδρούν στις όποιες αλλαγές προσπαθεί να εφαρμόσει η διοίκηση στις εργασιακές σχέσεις ή στην καθημερινή επαγγελματική ρουτίνα. Συνήθως, προσαρμόζονται πιο δύσκολα σε νέες τεχνολογίες ή καινοφανείς εφαρμογές. Επίσης νιώθουν πολύ άβολα, αν ακούσουν το Διοικητή τους να παραδέχεται πως «δεν ξέρει» τι να κάνει για να διαχειριστεί μία δεδομένη κατάσταση. Αυτό συμβαίνει γιατί σέβονται πολύ την αυθεντία και αυτόν που έχει την εξειδικευμένη γνώση, εν αντιθέσει με αυτόν που θα εφαρμόσει απλώς την κοινή λογική. Επιπλέον νιώθουν την ανάγκη, όλα τα θέματα να υπόκεινται σε αυστηρό πλαίσιο κανονιστικών αρχών και διατάξεων. Αυτή η επιδίωξη γίνε-

5 Σ' αυτό το πλαίσιο, επιδέχεται ανάλογη κριτική και άλλη μία έννοια που συνδέεται με το Δυτικό τρόπο σκέψης. Η έννοια του «empowerment», δηλαδή της εκχώρησης όσο το δυνατόν περισσότερων αρμοδιοτήτων στους υφιστάμενους. Αυτή μπορεί να είναι αποτελεσματική στις κοινωνίες με χαμηλό δείκτη αποδοχής της εξουσίας αλλά προβληματική στις χώρες με υψηλό σχετικό δείκτη, εάν εφαρμοστεί χωρίς τις απαραίτητες προσαρμογές.

ται συχνά αυτοσκοπός που οδηγεί στην υπερρύθμιση και στη δυσλειτουργία του συστήματος. Το αποτέλεσμα τελικά είναι, οι ίδιοι άνθρωποι να εφαρμόζουν πολύ ελαστικά τους κανονισμούς που οι ίδιοι συντάξαν, προκειμένου να απεγκλωβιστούν από το αδιέξοδο. Συχνά επίσης, οι ανώτεροι διοικητές που έχουν αυτή την κουλτούρα, έχουν την τάση να ασχολούνται υπερβολικά με θέματα της καθημερινής ρουτίνας, αντί με ζητήματα ευρύτερης στρατηγικής. Άλλες χώρες με ισχυρό το σχετικό δείκτη, είναι η Γαλλία η Τουρκία και οι Ανατολικοευρωπαϊκές χώρες. Η αποτελεσματική παρακίνηση του προσωπικού από αυτές τις χώρες, μπορεί να προκύψει από την εμπέδωση του αισθήματος ασφάλειας (σε εργασιακά, διοικητικά, ή προσωπικά θέματα), που μπορεί να τους παρέχει η διοίκηση.

Αργότερα και προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργικότητα του συγκεκριμένου μοντέλου, στους ανωτέρω δείκτες προστέθηκε και ο βραχυπρόθεσμος ή μακροπρόθεσμος προσανατολισμός της κοινωνίας (longterm – shortterm orientation index). Η ανάγκη προέκυψε καθώς διαπιστώθηκε ότι αυτός ο παράγοντας ήταν σημαντικός στις χώρες της Ανατολικής Ασίας λόγω των παραδοσιακών καταβολών της Κομφουκιανής παράδοσης που αφορούν την επιμονή, την αποταμίευση και την υπομονή. Σ' αυτό το δείκτη την πρώτη θέση (μακροπρόθεσμος προσανατολισμός) κατέχει η Κίνα, ενώ ψηλά βρίσκονται οι λοιπές χώρες της Άπω Ανατολής. Στη μέση της κατάταξης βρίσκονται οι Σκανδιναβικές χώρες και χαμηλότερα τα υπόλοιπα κράτη της Ευρώπης, με τη Βρετανία και τις ΗΠΑ να έπονται. Ενδεικτικά το Πακιστάν λαμβάνει βαθμολογία 0 και βρίσκεται στο τέλος της κατάταξης, την ίδια ώρα που η Ινδία (φυλετικά ίδιος λαός με τους Πακιστανούς) βρίσκεται στην όγδοη θέση. Από αυτό συμπεραίνουμε τη σημαντική επίδραση της θρησκείας στη διαμόρφωση της κουλτούρας ενός λαού. Οι κοινωνίες με βραχυπρόθεσμο προσανατολισμό, δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στο σεβασμό της παράδοσης, τη συμμόρφωση με τις κοινωνικές υποχρεώσεις και τη διατήρηση της αξιοπρέπειας. Η εμμονή με τη διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης, μπορεί να παρεμποδίσει την πρωτοβουλία και την πρόοδο, ενώ η επιδίωξη κάποιου να «μην εκτεθεί», γίνεται συχνά αυτοσκοπός. Ο χριστιανισμός, ο ιουδαϊσμός και ο ισλαμισμός σαν θρησκείες βρίσκονται στο αντίθετο σημείο από αυτό των θρησκειών των

χωρών με μακροπρόθεσμο προσανατολισμό (Ταοϊσμός, Ινδουισμός κ.λπ.). Οι τελευταίοι θεωρούν ότι το βασικό δεν είναι σε ποιο θεό πιστεύεις, αλλά τι κάνεις γι' αυτό. Ο τρόπος σκέψης είναι συνθετικός και όχι αναλυτικός όπως στη Δύση. Για παράδειγμα, αν το Α ισχύει, τότε το Β, που είναι το αντίθετό του, μπορεί επίσης να ισχύει (κάτι που αποκλείει ο Δυτικός τρόπος σκέψης). Η αλήθεια δεν είναι μονοσήμαντη και απόλυτη, αλλά εξαρτάται από τις περιστάσεις. Γι' αυτό το λόγο, το καλό και το κακό είναι σχετικά. Σ' αυτές τις χώρες, η υπέρτατη επιδίωξη δεν είναι η Γνώση αλλά η Σοφία. Όπως αντιλαμβάνεται κανείς, οι διαφορές που προκύπτουν στον τρόπο διοίκησης ή ακόμα και συμβίωσης σε τέτοιο περιβάλλον είναι θεμελιώδεις. Οι θρησκευτικοί φονταμενταλιστές που εσχάτως έχουν πληθύνει ανάμεσα σε Μουσουλμάνους και Χριστιανούς, αντιπροσωπεύουν ακριβώς το αντίθετο από την αντίληψη περί αλήθειας, αρετής και καρτερικότητας, που έχουν οι λαοί με μακροπρόθεσμο προσανατολισμό.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η αλληλεπίδραση των υπό εξέταση παραγόντων καθώς αυτοί συνυπάρχουν στην πολιτισμική κληρονομιά κάθε κοινωνίας. Έτσι, μπορεί κάποιος να επιδρά ενισχυτικά ή κατασταλτικά έναντι κάποιου άλλου, ή τέλος η κοινή συνισταμένη να οδηγεί προς μία τρίτη διαφορετική κατεύθυνση. Η διερεύνηση μπορεί να γίνει πολύ λεπτομερής και ξεφεύγει από τις επιδιώξεις της παρούσας εργασίας. Μπορούν όμως να αναφερθούν ορισμένες ενδεικτικές περιπτώσεις. Έτσι, οι χώρες όπου καταγράφεται υψηλή αποδοχή εξουσίας και αποφυγή της αβεβαιότητας, είναι πιο «μηχανιστικές» και γραφειοκρατικές. Εδώ εντάσσονται οι χώρες με Λατινική παράδοση. Αντιθέτως οι χώρες που έχουν χαμηλή απόδοση σ' αυτούς τους δύο παράγοντες, αναμένεται να είναι πιο «οργανικές», λιγότερο ιεραρχικές και τυπολατρικές, αλλά πιο αποκεντρωμένες. Σ' αυτή την κατηγορία κατατάσσονται οι Σκανδιναβοί και οι Αγγλοσάξονες. Στις χώρες όπου καταγράφεται χαμηλή αποδοχή εξουσίας αλλά υψηλή αποφυγή της αβεβαιότητας, η ιεραρχία κατέχει δευτερεύοντα ρόλο και η λήψη των αποφάσεων είναι αρκετά αποκεντρωμένη. Οι κανονισμοί όμως και οι διαδικασίες είναι αυστηρές και οι τομείς ευθύνης σαφώς καθορισμένοι. Έτσι ο καθένας κάνει αυτό που πρέπει και ο κάθε οργανισμός λειτουργεί απρόσκοπτα χωρίς την άμεση παρέμβαση της Διοίκησης. Τυπικό παράδειγμα οι χώρες με Γερμανική

παράδοση. Μία σύσκεψη στην οποία συμμετέχουν Γερμανοί ή Βρετανοί, χωρίς όμως να υπάρχει προεδρεύων, θα έχει πιθανότατα επιτυχή ολοκλήρωση και πρακτικό αποτέλεσμα, κάτι πολύ αμφίβολο αν συμμετέχουν Γάλλοι, Ιταλοί ή Έλληνες. Από την άλλη μεριά, στις χώρες όπου παρατηρείται υψηλή αποδοχή της εξουσίας αλλά ασθενής αποφυγή της αβεβαιότητας, το «αφεντικό» έχει τον πρώτο λόγο και όλοι οι υπόλοιποι τελούν υπό την κηδεμονία του. Οι υφιστάμενοι δεν έχουν σαφώς καθορισμένα όρια ευθύνης και αρμοδιοτήτων, αλλά ανεπτυγμένες τις διαπροσωπικές σχέσεις. Εδώ ως παράδειγμα αναφέρονται οι Ασιάτες, οι οποίοι αναμένεται να είναι δεκτικοί σε μία συγκεντρωτική μορφή διοίκησης, και σε κάθε περίπτωση θα αναμένουν τις αποφάσεις και οδηγίες του προϊσταμένου, τις οποίες και θα αποδέχονται (ή τουλάχιστον θα λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψη τους), ακόμα και αν αυτές αντιφάσκουν με τυχόν γραπτές οδηγίες ή κανονισμούς.

### Παρακίνηση

Ένας συχνός προβληματισμός που προκύπτει για τη Διοίκηση είναι η πολιτική παρακίνησης που πρέπει να ακολουθήσει για να έχει τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω, αυτό που θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας είναι ότι θεωρίες που αναπτύχθηκαν στη Δύση (όπου επικρατεί ο ατομικισμός και οι ανδρικές αρχές), δεν είναι πάντα κατάλληλες για οποιοδήποτε περιβάλλον. Ενδεικτικά αναφέρεται η θεωρία του Herzberg, που αφορά την ύπαρξη παραγόντων που συμβάλλουν στην ικανοποίηση (επίτευξη, αναγνώριση, ευθύνη, εξέλιξη) ή στη δυσαρέσκεια (κακός προϊστάμενος, συνθήκες εργασίας, μισθός, ασφάλεια) των εργαζομένων από τη δουλειά τους. Αναπτύχθηκε στις ΗΠΑ και ως τέτοια θα πρέπει να αξιολογείται, καθώς ορισμένοι από αυτούς τους παράγοντες είναι δευτερεύουσας σημασίας στις κοινωνίες της Άπω Ανατολής ή της Αφρικής. Αυτό ισχύει ακόμα περισσότερο για τη γνωστή θεωρία του D. McGregor (την επονομαζόμενη θεωρία «Χ» και «Ψ») που έχει ως βασικό άξονα την έμφυτη προδιάθεση του ατόμου, είτε να αποστρέφεται την εργασία στην μία περίπτωση, είτε αντιθέτως να την επιδιώκει στην άλλη. Αυτή η θεωρία αγνοεί τη συλλογική διάσταση που μπορεί να έχει μία

κοινωνία, όπου όποιος δεν συμπεριφέρεται σαν πειθήνιο μέλος της ομάδας απορρίπτεται από τις δομές της και άρα είναι προβληματική για κοινωνίες όπως π.χ. οι περισσότερες Ασιατικές<sup>6</sup>.

Το πλεονέκτημα αυτού του μοντέλου είναι πως μας επιτρέπει να εντοπίσουμε δυσδιάκριτες διαφοροποιήσεις μεταξύ εθνών, τα οποία κατά τα άλλα θεωρούμε πολύ κοντά πολιτισμικά, πλην όμως διαφέρουν σε κάποιον από τους επί μέρους δείκτες. Έτσι, αν και οι Ολλανδοί θεωρείται ότι ανήκουν στην Αγγλοσαξονική κουλτούρα, στο δείκτη ανδροπρεπών αρχών έχουν πολύ χαμηλή κατάταξη σε σχέση με τους Γερμανούς τους Άγγλους ή τους Αμερικανούς. Αυτό σημαίνει πως στην περίπτωση όπου ένας Ολλανδός προϊστάμενος Βρετανών ή Αμερικανών, αυτός ενδέχεται να θεωρηθεί μαλθακός ή ανεπαρκής από τους υφισταμένους του, εάν δεν είναι αρκετά αποφασιστικός, τραχύς και όταν απαιτείται αδιάστακτος.

## Κεφάλαιο 3

### Το μοντέλο Lewis

Ο R. Lewis επινόησε ένα πιο εύχρηστο μοντέλο, βασιζόμενος σε ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά, από το οποίο προέκυψαν τρεις βασικές κατηγορίες πολιτισμικής ταυτότητας:

- Οι κουλτούρες γραμμικής ή απλής δραστηριότητας (linear active),
- Οι κουλτούρες πολλαπλής δραστηριότητας (multi active)
- Οι κουλτούρες απόκρισης (reactive).

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν αυτοί που σχεδιάζουν και εκτελούν προσεκτικά ένα πράγμα τη φορά. Επικεντρώνονται και αφοσιώνονται σ' αυτό μέχρι να το ολοκληρώσουν. Προγραμματίζουν με προσοχή και τηρούν τα χρονοδιαγράμματα με ευλάβεια. Προετοιμάζονται διεξοδικά μελετώντας αναφορές και γενικά ό,τι μπορεί να τους βοηθήσει με στοιχεία που χρειάζονται για την εργασία τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι Αγγλοσάξονες, οι Γερμανοί και οι Σκανδιναβοί. Στη δεύτερη κατηγορία, ανήκουν όλοι εκείνοι που προγραμματίζουν και διεκπεραιώνουν πολλές ενέργειες ταυτόχρονα, είναι παρορμητικοί, απολαμβάνουν τη στιγμή και δεν μένουν προσκολλημένοι σε προγράμματα. Η συνέπεια δεν παίζει πρωτεύοντα ρόλο. Η ουσία των πραγμάτων, όπως προκύπτουν στην πραγματικότητα έχει μεγαλύτερη σημασία. Η ανθρώπινη επαφή, είναι ο καλύτερος τρόπος για κά-

6 G. Hofstede, Cultures and Organizations 2005, σελ. 266.

ποιον να επενδύσει το χρόνο του. Είναι επιθυμητό οι πληροφορίες να συλλέγονται και να αξιολογούνται κατευθείαν από την πηγή τους. Όσοι ανήκουν σ' αυτή την κατηγορία, χειρίζονται και διεκπεραιώνουν πολλά έργα ταυτόχρονα. Σ' αυτή την κατηγορία ανήκουν οι Λατίνοι, οι Άραβες και οι Έλληνες. Τέλος οι άνθρωποι στις κουλτούρες απόκρισης δίνουν έμφαση στην ευγένεια και το σεβασμό απέναντι στον άλλο. Προσηλώνονται και ακούν προσεκτικά το συνομιλητή τους, χωρίς να βιάζονται να απαντήσουν. Αυτή η καθυστέρηση δείχνει σεβασμό σ' αυτά που μόλις άκουσαν αφού τα επεξεργάζονται σοβαρά πριν απαντήσουν. Σε πολλές περιπτώσεις η ίδια η σιωπή είναι η απάντηση, η οποία υποδηλώνει συναίνεση και αποδοχή. Ακόμα και αν διαφωνούν με τα προλεχθέντα, δεν εκφράζουν αντιρρήσεις ευθέως και προσπαθούν να

θεί είναι να γίνουν περαιτέρω διευκρινιστικές ερωτήσεις. Σ' αυτήν την κατηγορία εντάσσονται κυρίως οι χώρες της Άπω Ανατολής.

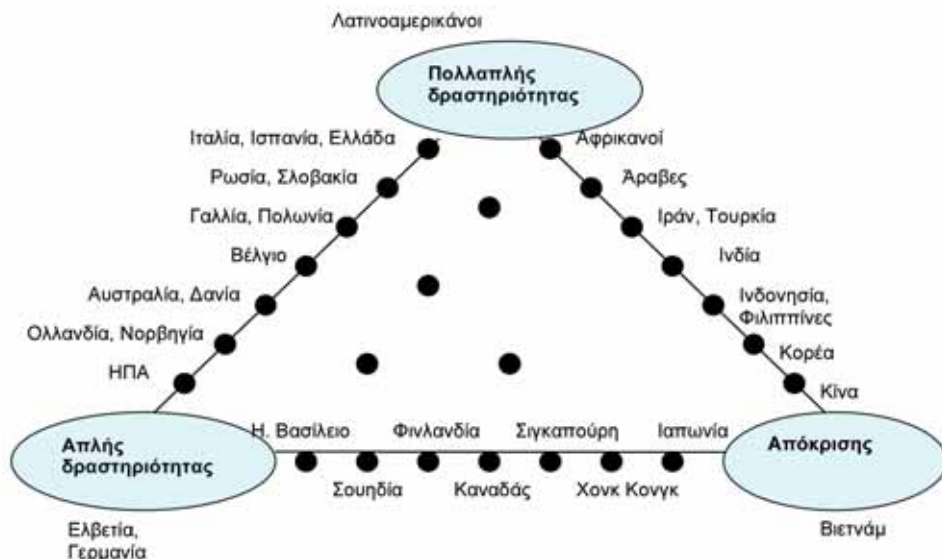
Όταν αναμινγνύονται πολλές κουλτούρες, τότε και υπάρχει η περίπτωση δημιουργίας αντιπαραθέσεων και προστριβών, όσοι ανήκουν στην τελευταία κατηγορία είναι θεωρητικά, οι πιο εύκολοι συνεργάτες. Αντιθέτως, όταν υπάρχει συνεργασία μεταξύ ανθρώπων από κουλτούρες απλής και πολλαπλής δραστηριότητας, υπάρχει μόνιμα εστία πιθανών προστριβών λόγω ασυμβατότητας. Σ' αυτή την περίπτωση, θα πρέπει κάποιος να προσαρμοσθεί στα δεδομένα του άλλου, αλλιώς η συνεργασία θα είναι προβληματική. Παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας όπου φαίνονται τα βασικότερα χαρακτηριστικά συμπεριφοράς κάθε κουλτούρας, ανάλογα με την κατηγοριοποίηση που έκανε ο Lewis:

Απλής Δραστηριότητας	Πολλαπλής Δραστηριότητας	Απόκριση
Υπομονετικός	Ανυπόμονος	Υπομονετικός
Εσωστρεφής	Εξωστρεφής	Εσωστρεφής
Ήσυχος	Ομιλητικός	Σιωπηλός
Διεκπεραιώνει μία-μία τις εργασίες του	Διεκπεραιώνει πολλές εργασίες ταυτόχρονα	Ανταποκρίνεται στις εργασίες που έχει να διεκπεραιώσει κάθε φορά
Δουλεύει στις προβλεπόμενες ώρες	Δουλεύει οποιοσδήποτε ώρες	Έχει ευέλικτο ωράριο
Συνειπής	Ασυνειπής	Συνειπής
Οποιοδήποτε τήρηση χρονοδιαγράμματος	Απροσδιόριστο χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης εργασίας	Ανταποκρίνεται στο χρονοδιάγραμμα του συνεργάτη
Προσκόλληση στα προβλεπόμενα	Εφαρμόζει τα προβλεπόμενα κατά το δοκούν	Κάνει μικρές αλλαγές στα προβλεπόμενα
Προέχει η εργασία	Προέχουν οι άνθρωποι	Προέχουν οι άνθρωποι
Ψυχρός	Συναίσθηματικός	Δείχνει συγκρατημένο ενδιαφέρον
Ακολουθεί τις διαδικασίες	Κινεί τα «κατάλληλα νήματα»	Βασίζεται στα δίκτυα συνεργασιών
Αναθέτει εργασία σε ικανούς συνεργάτες	Στηρίζεται σε «γνωστούς και φίλους»	Αναθέτει εργασία σε αξιόπιστους ανθρώπους
Απεχθάνεται την αποτυχία	Έχει έτοιμη δικαιολογία σε περίπτωση αποτυχίας	Η αποτυχία δεν είναι αποδεκτή
Αντιπαρατίθεται με τη λογική	Αντιπαρατίθεται με το συναίσθημα	Αποφεύγει την αντιπαράθεση
Περιορισμένη «γλώσσα του σώματος»	Απεριόριστη χρήση «γλώσσας του σώματος»	Ανεπαίσθητη «γλώσσα του σώματος»
Διακόπτει σπάνια το συνομιλητή	Διακόπτει συχνά	Δεν διακόπτει
Διαχωρίζει τα προσωπικά από τα επαγγελματικά θέματα	Αλληλοεξαρτά τα προσωπικά και τα επαγγελματικά θέματα	Συνδέει τα προσωπικά με τα επαγγελματικά θέματα

Κύρια πολιτισμικά χαρακτηριστικά συμπεριφοράς για τις κουλτούρες απόκρισης, απλής και πολλαπλής δραστηριότητας. «When cultures Collide» R.D. Lewis 2006.

αποφεύγουν τις συγκρούσεις και τις αντιπαραθέσεις. Η πιθανότερη τακτική που θα ακολουθη-

Επιπλέον ο Lewis, κατασκεύασε το παρακάτω βασικό γράφημα προκειμένου να αποτυπωθεί,



Πηγή: «When cultures Collide» R.D. Lewis 2006

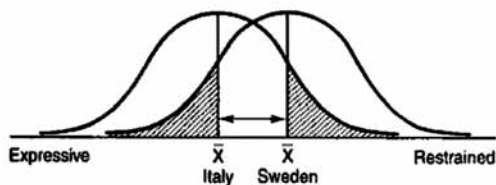
πόσο κοντά σε κάθε μία από τις τρεις βασικές κατηγορίες βρίσκεται η κάθε χώρα.

Από τη διάταξη των χωρών μέσα στο τρίγωνο, προκύπτει ότι ενδεχομένως μία χώρα να μην είναι τοποθετημένη πάνω στις πλευρές, αλλά κάπου εντός του τριγώνου. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να παρουσιάζει χαρακτηριστικά από εκείνες τις πολιτισμικές κατηγορίες στις οποίες βρίσκεται κοντά και σε βαθμό, ανάλογα με την εγγύτητα σε κάθε κατηγορία. Άτομα των οποίων τα χαρακτηριστικά συμπεριφοράς ευρίσκονται εντός του τριγώνου, έχουν τις προϋποθέσεις να ηγηθούν με επιτυχία πολυεθνικών ομάδων. Μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ορισμένες χώρες, έχουν «μετακινηθεί» σε σχέση με την αναμενόμενη θέση τους και αυτό οφείλεται σε διάφορους γεωγραφικούς, ιστορικούς ή κλιματικούς παράγοντες.

Ασφαλώς είναι άστοχο να συμπεράνουμε ότι όλοι ανεξαιρέτως οι κάτοικοι μίας χώρας ανήκουν στην κατηγορία που αυτή κατατάσσεται. Γενικά μπορούμε να υποθέσουμε ότι ισχύει ο κανόνας της κανονικής κατανομής, όπου η μεγάλη πλειοψηφία των πολιτών μιας χώρας εκδηλώνουν συμπεριφορά με τα χαρακτηριστικά που τους αποδίδονται. Όπως όμως φαίνεται και στο σχήμα που παρατίθεται, υπάρχει ένα μικρό τμήμα του πληθυσμού, στα άκρα της σχετικής καμπύλης, οι οποίοι διαθέτουν χαρακτηριστικά

διαφορετικά από τους υπόλοιπους. Έτσι μπορεί να υπάρχουν εκδηλωτικοί Σουηδοί και συγκρατημένοι Ιταλοί!

Παρακάτω αναλύονται περισσότερο οι διαστάσεις της διαφορετικής συμπεριφοράς, η οποία οφείλεται σε θέματα κουλτούρας, έτσι όπως τα ερμηνεύει το συγκεκριμένο μοντέλο.



Πηγή: Schneider, Barsoux, «Leading across cultures» 2003.

#### Αντίληψη περί χρόνου

Εδώ εντοπίζονται σημαντικές διαφορές. Για την κουλτούρα απλής δραστηριότητας, «ο χρόνος είναι χρήμα». Είναι αγαθό που αν δεν χρησιμοποιηθεί σωστά σπαταλιέται και χάνεται. Σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η εμμονή του ακριβούς γραμμικού προγραμματισμού για το παρόν και το μέλλον, ούτως ώστε η διαχείριση του χρόνου να αποφέρει το μέγιστο δυνατό κέρδος. Για τις κουλτούρες πολλαπλής δραστηριότητας, η προ-

σπάθεια έγκειται στο να προλάβει κάποιος να κάνει όσα περισσότερα πράγματα μπορεί ταυτόχρονα, μέσα στο παρόν. Αναπόφευκτα, η τρέχουσα πραγματικότητα αποκτά μεγαλύτερη σημασία από τις προγραμματισμένες δραστηριότητες, ειδικά όταν αυτή περιλαμβάνει διαπροσωπικές επαφές. Με άλλα λόγια αυτό που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι η ίδια η συνάντηση, παρά το πότε θα γίνει και για πόσο θα διαρκέσει. Ο χρόνος για τους πολλαπλής δραστηριότητας ανθρώπους, λαμβάνει μία αρκετά υποκειμενική διάσταση που μπορεί να διαφέρει από άτομο σε άτομο και να αξιοποιείται ή να διαχειρίζεται σαν να έχει διαφορετική βαρύτητα. Για τις κουλτούρες απόκρισης, ο χρόνος έχει κυκλική διάσταση (όπως και η ίδια η ζωή), με την έννοια της περιοδικότητας και της επανάληψης. Έτσι, ουσιαστικά είναι δύσκολο να «ξεμεινεί» κάποιος από χρόνο γιατί πολύ απλά ό,τι δεν έγινε σήμερα, μπορεί να γίνει και αύριο. Μ' αυτό τον τρόπο, το παρελθόν αποκτά μεγαλύτερη σημασία απ' ό,τι στις άλλες κουλτούρες, γιατί δεν θεωρείται σαν χρόνος που πέρασε και χάθηκε, αλλά σαν το υπόβαθρο το οποίο στα πλαίσια της κυκλικότητας του χρόνου, αν αξιοποιήθηκε σωστά, έκανε τον άνθρωπο σοφότερο και ικανό να πάρει σωστότερες αποφάσεις. Παρ' όλα αυτά πάντως, αναγνωρίζεται η αξία της κάθε στιγμής, και η συνέπεια εξακολουθεί να εκτιμάται ιδιαίτερα όπως και στην κουλτούρα απλής δραστηριότητας.

### *Γλώσσα και Επικοινωνία*

Επικοινωνία είναι η διαδικασία δημιουργίας, μετάδοσης, ερμηνείας και αξιοποίησης μηνυμάτων και πληροφοριών. Η σωστή επικοινωνία είναι ζωτικής σημασίας για την ομαλή λειτουργία ομάδων και οργανισμών. Μία πολυεθνική δύναμη (και άρα πολυγλωσσική) η οποία εργάζεται υπό συνθήκες κινδύνου, στρες και αυξημένων απαιτήσεων, αποτελεί γόνιμο έδαφος δημιουργίας παρανοήσεων και παρεξηγήσεων. Καθοριστική είναι η σημασία της επαγγελματικής διαλέκτου, η οποία αποτελεί ένα βολικό τρόπο μεταβίβασης εντολών και ειδικών όρων ανάμεσα σ' αυτούς που ασχολούνται με εξειδικευμένες εργασίες. Η χρησιμοποίηση από κάθε εθνική ομάδα της μητρικής της γλώσσας, ενισχύει την

καχυποψία και την ανασφάλεια στους υπολοίπους. Επιπλέον, δεν θα πρέπει να θεωρούμε αυτονόητο πως κάθε ιδέα και έννοια μπορεί να μεταφραστεί και να αποδοθεί πλήρως σε οποιαδήποτε γλώσσα. Υποστηρίζεται πως δεν μπορούμε να μεταδώσουμε νοήματα αλλά μόνο λέξεις και καθώς οι ίδιες λέξεις μπορούν να υποδηλώνουν διαφορετικά πράγματα για διαφορετικούς ανθρώπους, προκύπτει ότι τα νοήματα βρίσκονται στους ανθρώπους και όχι στις λέξεις.<sup>7</sup>

Όπως προαναφέρθηκε, στις κουλτούρες απλής δραστηριότητας, οι άνθρωποι βασίζονται σε καταγεγραμμένα δεδομένα και γραπτές οδηγίες, οι πολλαπλής δραστηριότητας προτιμούν την προσωπική επαφή και συνεννόηση, ενώ οι απόκρισης σε συνδυασμό των δύο. Η ευπιστία στις φήμες και τις διαδόσεις, πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη για ανθρώπους που προέρχονται από τις Νοτιοευρωπαϊκές ή τις Αραβικές χώρες, καθώς έχουν βαρύνουσα σημασία και μπορεί να υπερισχύσουν από άλλα γραπτά κείμενα, επίσημες οδηγίες ή στατιστικές.

Ο ανθρωπολόγος E. Hall έχει κάνει γνωστό το διαχωρισμό των κοινωνιών σε σύνθετου πλαισίου (high context) και απλού πλαισίου (low context). Αυτή η διαφοροποίηση εμφανίζεται στον τρόπο χρήσης της γλώσσας κατά την επικοινωνία.<sup>8</sup> Έτσι π.χ. οι πρώτες όπως τα Ελληνικά, περιλαμβάνουν νοήματα και έννοιες περισσότερες από αυτές που μεταδίδονται λεκτικά, καθώς συνυπολογίζουν το πλαίσιο υπό το οποίο γίνεται η επικοινωνία (κοινωνικοί ρόλοι, θέση κ.λπ.), και εμπεριέχουν και μη λεκτικά μηνύματα (παύσεις, ένταση και τόνος της φωνής κ.λπ.). Συχνά δε, περιέχουν υπονοούμενα, κρυφά νοήματα και πληροφορίες οι οποίες «δεν λέγονται». Η ποιότητα της επικοινωνίας εξαρτάται από τους συμμετέχοντες αλλά και την περίπτωση. Ιδιαίτερη σημασία έχει η δυνατότητα να μπορεί κανείς να «διαβάξει» τα μη λεκτικά μηνύματα και τη γλώσσα του σώματος. Οι γλώσσες απλού πλαισίου από την άλλη, απλώς μεταφέρουν αυτό που ακριβώς λένε. Το μήνυμα είναι ξεκάθαρο και ευθύ. Όσοι μεταχειρίζονται τέτοια γλώσσα, έρχονται αμέσως στο θέμα χωρίς να επεκτείνονται ή να πλατειάζουν. Οι συμμετέχοντες και η περίπτωση δεν έχουν καθοριστική ση-

7 Χυτήρης, «Οργανωσιακή Συμπεριφορά» 2001, σελ. 271.

8 Κατάταξη κατά φθίνουσα σειρά από τις πιο σύνθετου πλαισίου: Ιαπωνικά, Κινεζικά, Αραβικά, Ελληνικά, Ισπανικά, Ιταλικά, Γαλλικά, Αγγλικά, Γερμανικά. (Hall 1990).

μασία. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν γλώσσα απλού πλαισίου μιλάνε περισσότερο αλλά λένε λιγότερα, ενώ αυτοί που χρησιμοποιούν γλώσσα σύνθετου πλαισίου μιλάνε λιγότερο αλλά λένε περισσότερο. Γενικά στις γλώσσες απλού πλαισίου, ο ομιλών είναι επιφορτισμένος με την εκφορά ενός καθαρού, απλού και περιεκτικού μηνύματος. Αντιθέτως, στις γλώσσες σύνθετου πλαισίου, η απόδοση και ερμηνεία του μηνύματος εναπόκειται σε μεγάλο βαθμό στην αντίληψη του αποδέκτη<sup>9</sup>. Πρέπει να επισημανθεί το γεγονός ότι δύο άνθρωποι που μιλάνε την ίδια γλώσσα (π.χ. Αγγλικά), μπορεί να τη χρησιμοποιούν με διαφορετικό τρόπο. Αυτό ισχύει ακόμα και για ανθρώπους που έχουν τα Αγγλικά ως μητρική γλώσσα, όπως ένας Αμερικανός και ένας Βρετανός. Έτσι οι Αμερικανοί είναι πιο ξεκάθαροι απλοί και ευθείς στα λεγόμενά τους. Αυτό ενίοτε δημιουργεί την εντύπωση στους Βρετανούς ή και σε άλλους ακροατές, ότι αφιερώνουν χρόνο για να περιγράψουν περίπου το προφανές, κάτι που θα είχε αποφευχθεί αν η χρήση της γλώσσας γινόταν με τρόπο πιο σύνθετο<sup>10</sup>. Οι λαοί της Ανατολής χρησιμοποιούν γλώσσα σύνθετου πλαισίου όπου πολύ σημαντικό ρόλο παίζουν το χαμόγελο, οι παύσεις, οι αναστεναγμοί, τα νεύματα, και οι κινήσεις των ματιών. Στους ίδιους λαούς επίσης, υπάρχει η πεποίθηση ότι το να επιδεικνύει κάποιος συναίσθημα κατά τη συζήτηση είναι δείγμα ανωριμότητας και ίσως επικίνδυνης παρόρμησης, ενώ η σιωπή μπορεί να είναι ένδειξη εμπιστοσύνης.

Ειδικά για τη σιωπή, ένα άλλο ενδιαφέρον σημείο είναι η διάρκειά της. Το χρονικό διάστημα πριν την απάντηση, μπορεί να είναι αναπάντεχα καθοριστικό στη συνεννόηση δύο ανθρώπων. Αυτός ο χρόνος μπορεί να είναι 2-3 δευτερόλεπτα σε μια συζήτηση μεταξύ Βρετανών, ακόμα μικρότερος μεταξύ Ελλήνων και σχεδόν αμελητέος μεταξύ Ιταλών. Αντιθέτως, στην Άπω Ανατολή η σιωπή που ακολουθεί τα λεγόμενα του συνομιλητή μπορεί να είναι αυτή καθ' αυτή η απάντηση. Μία κινέζικη παροιμία λέει ότι «Αυτός που γνωρίζει δεν μιλάει, ενώ αυτός που μιλάει, δεν γνωρίζει». Οι προερχόμενοι από κουλ-

τούρες απόκρισης, είναι δυνατόν να επιλέξουν τη σιωπή ως απάντηση και ένδειξη συναίνεσης με τα λεγόμενα του συνομιλητή.

### *Η Αίσθηση του χιούμορ*

Το χιούμορ μπορεί επίσης να διαφέρει σημαντικά από χώρα σε χώρα και ακόμα περισσότερο ανάμεσα σε κουλτούρες. Έχει ειπωθεί ότι το χιούμορ περνά με δυσκολία τα σύνορα, ειδικά όσο πιο Ανατολικά μετακινούμαστε<sup>11</sup>. Στις κουλτούρες της Άπω Ανατολής που είναι διαποτισμένες με τις διδαχές του Βουδισμού και Κομφουκιανισμού περί αληθείας, ειλικρινείας, καλοσύνης και ευγένειας, οι τεχνικές αστεϊσμού που περιέχουν σαρκασμό, σάτιρα και υπερβολή, δεν βρίσκουν ιδιαίτερη απήχηση. Το ίδιο ισχύει και για τα αστεία σχετικά με τη θρησκεία, το σεξ και τις μειονότητες. Ένας Δυτικός αμέσως θα σκεφτεί ότι δεν απέμειναν και πολλά θέματα για τα οποία μπορεί να αστειευτεί κανείς με ασφάλεια, ενώπιον Ασιατών. Οι ίδιοι οι Κινέζοι όμως αρέσκονται να διασκεδάζουν με παροιμίες και γνωμικά, ενώ οι Ινδοί με παραβολές, οι οποίες μπορεί να μην είναι ιδιαίτερα αστείες, είναι όμως διδακτικές και ηθικοπλαστικές. Αυτό που πρέπει να έχει κανείς υπόψη του και να είναι επιφυλακτικός ως προς τα συμπεράσματά του, είναι πως το γέλιο στους Ασιάτες, πολύ πιθανό να υποδεικνύει νευρικότητα ή ένα αίσθημα ντροπής, παρά διασκέδαση και ευχαρίστηση από τα αστεία, ή την εν γένει συζήτηση με το συνομιλητή του.

### *Η Σφαίρα του προσωπικού χώρου*

Είναι ο χώρος γύρω από τον κάθε άνθρωπο, τον οποίο ο ίδιος νιώθει ως απαραβίαστο. Έτσι για τους πολλαπλής δραστηριότητας ανθρώπους αυτός είναι αρκετά περιορισμένος. Οι Λατίνοι και οι Έλληνες είναι πολύ εκδηλωτικοί και μπορεί να αγγίξουν στον ώμο έναν απλό γνωστό ή συνεργάτη προκειμένου να εξασφαλίσουν αποδοχή, καλή σχέση ή εμπιστοσύνη. Μία τέτοια χειρονομία όμως σε κάποιον Ασιάτη είναι σχεδόν αδιανόητη, καθώς παραβιάζεται η ευρύτερων διατάσεων σφαίρα του προσωπικού του χώρου, η οποία πρέπει να θεωρείται διαμέτρου 1- 2 μέτρων από τον ίδιο, ενώ ακόμα και οι στενοί συγγενείς και φίλοι μπορούν να πλησιάσουν μέχρι το μισό μέτρο. Για τις κουλτούρες απλής δραστηριότητας, οι διαστάσεις της σφαίρας προσωπικού χώρου είναι συγκρίσιμες με τις κουλτούρες απόκρισης. Αξίζει ν' αναφερθεί σ'

9 S. Ting-Toomey, «Intercultural Conflict Management» 1999, σελ. 5.

10 Schneider, Barsoux 2003 op. cit. σελ. 44.

11 Lewis 2006 op. cit. σελ. 12



	<b>Δημιουργία εμπιστοσύνης από:</b>
<b>Απλής δραστηριότητας</b> (Εμπιστοσύνη προς την εξουσία)	Πράξεις, συνέπεια, αντικειμενική αλήθεια, αποτελεσματική άσκηση εξουσίας
<b>Πολλαπλής δραστηριότητας</b> (Εμπιστοσύνη προς τους ομοίους)	Συμπόνια, διαχυτικότητα, σεβασμός στις αδυναμίες του άλλου, προβολή ιδίων αδυναμιών
<b>Απόκριση</b> (Εμπιστοσύνη προς την αμοιβαιότητα)	Ευγένεια, μη έκθεση του άλλου, θυσία, αμοιβαία προσοχή

*Τρόποι ενίσχυσης της εμπιστοσύνης ανάλογα με την κουλτούρα. «When cultures Collide» R.D. Lewis 2006.*

αυτό το σημείο, η διαφορετική πρακτική που ακολουθείται στην απ' ευθείας οπτική επαφή. Έτσι ενώ οι Έλληνες και οι περισσότεροι Δυτικοί διατηρούν κατ' ευθείαν οπτική επαφή όταν μεταδίδουν το μήνυμά τους προκειμένου να ενισχύσουν τη θέση τους και να τονίσουν την ειλικρίνεια και την αποφασιστικότητά τους, αυτό δεν συνήθίζεται από τους Ασιάτες. Μπορεί δε να θεωρηθεί αγένεια ή έλλειψη σεβασμού, ειδικά αν γίνεται από άτομα διαφορετικού κοινωνικού ή ιεραρχικού επιπέδου.<sup>12</sup>

#### *Εμπιστοσύνη*

Η δημιουργία σχέσεων εμπιστοσύνης μεταξύ προϊσταμένου - υφισταμένου, προφανώς είναι αποφασιστικός παράγοντας επιτυχίας μίας πολυεθνικής ομάδας. Στον παραπάνω πίνακα μπορούμε να δούμε επιγραμματικά τους παράγοντες δημιουργίας εμπιστοσύνης.

Στις κοινωνίες απλής δραστηριότητας οι άνθρωποι εκ των προτέρων εμπιστεύονται τους συμπατριώτες τους και έχουν την πεποίθηση ότι οι ομοεθνείς τους ακολουθούν τους κανόνες, ενώ ταυτόχρονα σέβονται και εμπιστεύονται τις αρχές και τους φορείς της εξουσίας. Οι Σκανδιναβοί, οι Γερμανοί, οι Αμερικανοί και οι Βρετανοί, είναι από τις εθνικότητες που κατατάσσονται σ' αυτή την κατηγορία. Αυτοί επίσης προσπαθούν επιμελώς, να μη συγχέουν τα προσωπικά με τα επαγγελματικά θέματα. Στις κοινωνίες πολλαπλής δραστηριότητας και ως ένα βαθμό στις κοινωνίες απόκρισης, οι άνθρωποι εμπιστεύονται κατ' αρχήν, μόνο όσους γνωρίζουν καλά, δηλαδή στενούς φίλους και συγγενείς, ενώ πα-

ράλληλα δυσπιστούν εκ των προτέρων προς την εξουσία και τους φορείς της. Χώρες όπως η Κίνα, η Γαλλία, η Ταϊβάν, η Ινδία, η Τουρκία, οι Λατινοαμερικανικές και οι Αραβικές, όπως και η Ελλάδα ανήκουν σ' αυτή την κατηγορία. Σ' αυτές τις χώρες οι συμπατριώτες συνήθως θεωρούνται εξ' αρχής ανταγωνιστές ή πιθανοί εχθροί, οι οποίοι γενικώς προσπαθούν να επιτύχουν καλύτερη κοινωνική και οικονομική θέση. Τέλος, αναφορικά με το είδος της χρησιμοποιούμενης γλώσσας, όπως επισημάνθηκε ήδη, κάποιος ο οποίος είναι συνηθισμένος στη χρησιμοποίηση γλώσσας απλού πλαισίου, πιθανόν να υποθέσει ότι αυτός που χρησιμοποιεί γλώσσα σύνθετου πλαισίου τού κρύβει πληροφορίες, ή δεν του λέει όλη την αλήθεια. Αντιθέτως αυτός που χρησιμοποιεί γλώσσα απλού πλαισίου, για να επαναλάβει τις ίδιες οδηγίες, μπορεί να θεωρηθεί υπεροπτικός και εκνευριστικός. Και οι δύο ανωτέρω περιπτώσεις, ενδέχεται να οδηγήσουν στον κλονισμό της εμπιστοσύνης εντός της ομάδας.

#### *Διαχείριση αλλαγών*

Σημαντικός παράγοντας στη σωστή Διοίκηση μίας ομάδας είναι η διαχείριση των αλλαγών που αναγκαστικά ανακύπτουν από καιρό σε καιρό. Κάθε κουλτούρα έχει διαφορετική προδιάθεση απέναντι στις επερχόμενες αλλαγές και καινοτομίες. Έτσι οι κουλτούρες απλής δραστηριότητας πιστεύουν ότι η αλλαγή είναι συνεχώς αναγκαία, προάγει την ανάπτυξη και πρέπει να προηγείται προσεκτικός σχεδιασμός πριν την εφαρμογή της. Οι κουλτούρες πολλαπλής δραστηριότητας από την άλλη, πιστεύουν ότι η αλλαγή πρέπει να είναι προϊόν φαντασίας και ενθουσιασμού, και πως αφού την εφαρμόσουμε βασιζόμενοι στη διαίσθηση, στη συνέχεια μπο-

12 Schneider, Barsoux 2003 op.cit. σελ. 21 και Lewis 2006 op.cit σελ. 159.

ρούμε να σχεδιάσουμε τις λεπτομέρειες. Τέλος οι κουλτούρες απόκρισης, πιστεύουν ότι η αλλαγή πρέπει να είναι βαθμιαία, να βασίζεται στα καλύτερα διδάγματα του παρελθόντος, πως αν κάτι λειτουργεί δεν χρειάζεται να αλλάξει και πως πρέπει να συμφωνούν όλοι γι' αυτήν. Για τις κουλτούρες απόκρισης και πολλαπλής δραστηριότητας, η εφαρμογή αλλαγών εμπεριέχει εξ' αρχής το ενδεχόμενο ανατροπής των παραδόσεων και γι' αυτό δυνατόν να θεωρείται ως επικίνδυνη και ανεπιθύμητη. Η Διοίκηση που θα επιβάλει τεκμηριωμένες και στοιχειοθετημένες αλλαγές σε μια ομάδα Βορειοευρωπαίων ή Αμερικανών υφισταμένων, δεν θα αντιμετωπίσει ιδιαίτερο πρόβλημα. Κάτι τέτοιο δεν ισχύει κατ' ανάγκη για τους Έλληνες, του Γάλλους, τους Τούρκους ή τους Άραβες.

### *Παρακίνηση*

Η παρακίνηση είναι στενά συνδεδεμένη με τη διοίκηση. Όταν τα μέλη της ομάδας είναι διαφορετικά μεταξύ τους, δεν έχουν τις ίδιες αρχές, γλώσσα ή συνήθειες, η παρακίνηση γίνεται ακόμα πιο περίπλοκη. Οι άνθρωποι της κουλτούρας απλής δραστηριότητας, παρακινούνται περισσότερο από τα έργα παρά από τα λόγια. Ο Διοικητής θα πρέπει να κάνει πράξεις αυτά που λέει, προκειμένου να πείσει τους υφισταμένους του. Οι άνθρωποι που ανήκουν στις κουλτούρες πολλαπλής δραστηριότητας από την άλλη μεριά, επηρεάζονται πολύ από τα λόγια, τα συναισθήματα που αυτά μπορούν να προκαλέσουν, τη συμπάθεια και την ένδειξη ανθρώπινης κατανόησης. Οι κουλτούρες απόκρισης παρακινούνται από την επιδίωξη της εξασφάλισης κοινών στόχων και ενεργειών, καθώς και της συλλογικής πίστης σε μία αξιολογούμενη αρχή ή φερέγγυο οργανισμό. Γι' αυτούς τους ανθρώπους έχει μεγάλη σημασία η διαχρονική εμπιστοσύνη που μπορεί να τους προσφέρει κάποιος, καθώς και η εξασφάλιση της προσωπικής αξιοπρέπειας και της οικογενειακής ασφάλειας.

### *Διαχείριση συγκρούσεων*

Πολλοί θεωρούν ότι οι συγκρούσεις δεν έχουν μόνο αρνητικά αποτελέσματα, καθώς αυτές μπορούν να αποτελέσουν το δείκτη για την ανάγκη βελτίωσης των διοικητικών διαδικασιών, ενώ μπορούν να παρέχουν στους προϊσταμένους, πληροφορίες σχετικά με τις λειτουργίες που χρήζουν βελτίωσης. Οι άνθρωποι με κουλτούρα απόκρισης (όπως οι Ασιάτες), δίνουν με-

γάλη σημασία στη συναίνεση και την αρμονία και είναι πολύ πιθανό, να μην εκφράσουν την ειλικρινή τους άποψη εν μέσω μίας διχογνωμίας. Μπορεί έτσι να δημιουργηθεί η εντύπωση της συμφωνίας, τη στιγμή που κάτι τέτοιο δεν ισχύει. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα ειδικά σε άτομα με κουλτούρα απλής δραστηριότητας (όπως οι Αγγλοσάξονες), οι οποίοι συνήθως εκφράζουν άμεσα και ανοιχτά τις απόψεις τους. Οι τελευταίοι θεωρούν επιβεβλημένο να διευθετήσουν μία διχογνωμία άμεσα και αποφασιστικά, καθώς αυτό επιτρέπει την πραγματοποίηση του υπάρχοντα προγραμματισμού και τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση του χρόνου.

## **Εκτιμήσεις - Συμπεράσματα**

Είναι οι άνθρωποι πρόθυμοι να μάθουν για τις συνήθειες και τις ιδιαιτερότητες των άλλων πολιτισμών, ή προτιμούν να μένουν περιχαρήμενοι στην ασφάλεια των δικών τους συνθηκών; Οι άνθρωποι όσο πιο εναρμονισμένοι είναι με τις συνήθειες του δικού τους πολιτισμικού χώρου, τόσο πιο αποδοτικοί γίνονται από τους ομοεθνείς τους. Ως αποτέλεσμα, είναι γενικά απρόθυμοι, κατ' αρχήν να ασχοληθούν με την κουλτούρα των άλλων και πολύ περισσότερο να αποδεχθούν ή να υιοθετήσουν αλλότριες συνήθειες. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα μεγάλα και ισχυρά έθνη της εποχής μας, ενώ οι μικρότερες χώρες, φαίνεται πως έχουν μάθει ότι πρέπει να προσαρμοσθούν ανάλογα στα παγκόσμια δεδομένα, προκειμένου να ανταγωνιστούν τους μεγαλύτερους και ισχυρότερους παίκτες.

Στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, οι οργανισμοί που αναπτύσσουν ικανότητα στη διαχείριση της πολιτισμικής ποικιλίας αυξάνουν τη δυνατότητα απόκτησης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Από μελέτες που έγιναν στο παρελθόν, προέκυψε ότι οι πολυεθνικές ομάδες είναι καλύτερες στην επίλυση πολύπλοκων και απαιτητικών προβλημάτων, καθώς δυνητικά διαθέτουν διάφορα χαρακτηριστικά που τους δίνουν ευελιξία, φαντασία, μεθοδικότητα και αποδοτικότητα. Από την άλλη, οι αποτελούμενες από μία εθνικότητα ομάδες, φέρεται να είναι αποτελεσματικότερες στη διεκπεραίωση συνηθισμένων εργασιών ρουτίνας. Όσο πιο διαφορετικό είναι το μίγμα της ομάδας, τόσο πιο δύσκολα διοικείται, αλλά μπορεί να αποφέρει καλύτερα αποτελέσματα.

Η συνύπαρξη μέσα σε ένα πολυπολιτισμικό περιβάλλον, εμπεριέχει παράγοντες που είτε

ευνοούν, είτε δυσχεραίνουν την καλή συνεργασία, κατά την αλληλεπίδραση των ανθρώπων. Γεγονός πάντως φαίνεται ότι είναι, πως τα στερεότυπα τα οποία συγκρατεί ο κάθε άνθρωπος στο μυαλό του, εξασθενούν για τις εθνικότητες με τις οποίες έρχεται σε συχνή αλληλεπίδραση, ενώ αντιθέτως παραμένουν γι' αυτές με τις οποίες δεν έχει έρθει σε επαφή. Όταν οι άνθρωποι εντάσσονται σ' ένα ξένο πολιτισμικό περιβάλλον σαν άτομα, τείνουν να προσαρμόζονται σε μεγάλο βαθμό σ' αυτό. Όταν όμως εντάσσονται σε μεγάλο βαθμό σ' αυτό. Όταν όμως εντάσσονται σε μεγάλα ομαδικά, τείνουν να παραμένουν στα πολιτισμικά πλαίσια της ομάδας τους. Αν σε μία πολυεθνική δύναμη συνυπάρχουν άτομα από διαφορετικές κουλτούρες, είναι σκόπιμο να υπάρχει ένας πολυπληθής πυρήνας από άτομα της ίδιας κουλτούρας, ενώ οι προερχόμενοι από τις πλέον «ασύμβατες» να περιορίζονται σε λίγα άτομα για την κάθε μία.

Τα δύο μοντέλα πολιτισμικής διαφοροποίησης που περιγράφηκαν παρουσιάζουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Κανένα δεν μπορεί να ερμηνεύσει πλήρως και ασφαλώς τις υπάρχουσες ιδιαιτερότητες κάθε κουλτούρας. Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί, ότι όλοι μας σε κάποιο βαθμό, γινόμαστε πολιτισμικά «υβρίδια», ανάλογα με την προσωπικότητά μας και το πλαίσιο της εκάστοτε περίπτωσης του οποίου οι περιπτώσεις διαφοροποίησης είναι άπειρες και καθορίζονται από πολλούς διαφορετικούς παράγοντες, οι πιο σημαντικοί εκ των οποίων είναι η ηλικία, το επάγγελμα και το γνωστικό πεδίο<sup>13</sup>. Τέλος, αξίζει να υπενθυμίσουμε, ότι η επαγγελματική κουλτούρα είναι κάτι που αποκτούμε στα

πρώτα χρόνια της επαγγελματικής μας πορείας και ειδικά για τις Ένοπλες Δυνάμεις, αυτή η κουλτούρα μπορεί να είναι πολύ ισχυρή και να υπερκαλύπτει σε αποφασιστικό βαθμό το εθνικό πολιτισμικό υπόβαθρο.

## Βιβλιογραφία

- Θανόπουλος, Γιάννης Ν., «*Το Επιχειρείν στο Παγκόσμιο Χωριό μας*», Interbooks, Αθήνα 2002.
- Χυτήρης, Λεωνίδας, «*Οργανωσιακή Συμπεριφορά*», Interbooks, Αθήνα 2001.
- Goleman, Daniel, Richard Boyatzis and Annie McKee, «*Ο Νέος Ηγέτης*», γ' Έκδοση, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2002.
- Hofstede, Geert, and Gert Jan Hofstede, «*Cultures and Organizations*» 2nd Rev. Edition, McGraw-Hill, New York, 2005.
- Lewis, Richard D., «*When Cultures Collide: Leading Across Cultures*», 3d Edition, Nicholas Brealey Publishing Ltd, Boston 2006.
- Man, Derek C. and Simon S. K. Lam, «*The effects of job complexity and autonomy on cohesiveness in collectivistic and individualistic work groups: a cross-cultural analysis*» School of Business, University of Hong Kong, Journal of Organisational Behaviour 24, Hong Kong 2003.
- Parker, Glenn M., «*Cross Functional Teams*», Jossey – Bass (a Wiley Imprint), San Francisco 2003.
- Schneider, C. Susan and Jean-Louis Barsoux, «*Managing Across cultures*», 2nd Edition, Prentice Hall (An Imprint of Pearson Education Ltd), Harlow, Essex 2003.
- Ting -Toomey, Stella, «*Intercultural Conflict Management: A Mindful Approach*» California State University at Fullerton, 1999.
- Trompenaars, Fons and Charles Hampden-Turner, «*Managing People Across Cultures*», Capstone Publishing Ltd, Chichester, West Sussex 2004.

13 Lewis 2006, op.cit σελ. 43.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλωτάρχης Μιχαήλ. Παρασκευόπουλος Π/Ν αποφοίτησε από τη ΣΝΔ το 1991. Έχει υπηρετήσει σε πλοία επιφανείας (1991-1993) και σε Υ/Β (1993- 2003). Έχει επίσης υπηρετήσει στη Διεύθυνση Α3 του Αρχηγείου Στόλου. Το 2006-2007 ήταν κυβερνήτης του Ν/Α ΑΗΔΩΝ. Έχει φοιτήσει σε όλα τα σταδιοδρομικά σχολεία που προβλέπονται από το βαθμό του,

καθώς και στην ΑΔΙΣΠΟ. Επιπλέον, έχει συμμετάσχει σε διάφορα μικρής διάρκειας σχολεία εξωτερικού στις ΗΠΑ, Μεγάλη Βρετανία και Βέλγιο. Επί του παρόντος υπηρετεί στο Ναυτικό Κλιμάκιο Σκαραμαγκά, στο πρόγραμμα κατασκευής νέων και εκσυγχρονισμού των παλαιών Υ/Β.

Κατέχει μεταπτυχιακό τίτλο στη Διοίκηση Επιχειρήσεων για στελέχη (E-MBA) από το Πανεπιστήμιο Πειραιώς. Είναι παντρεμένος και έχει δύο παιδιά.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Α' ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΒΡΑΒΕΙΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ 2009: Ευσαΐα Βεντούρη.





**Μια πλατφόρμα για την  
αξιολόγηση της ελκτικότητας  
ναυτικών μονάδων  
σε πραγματικό χρόνο**

**Του Ηλία Ν. Μαλαμά, Μονίμου Πολιτικού Υπαλλήλου (Β'),  
ΠΕ Μηχανικών Πληροφορικής, Ηλεκτρολόγου Μηχανικού &  
Τεχνολόγου Η/Υ, MSC**

**Β' Χρηματικό βραβείο, διαγωνισμού μελετών 2009**

## Περίληψη

Σε αυτήν την εργασία παρουσιάζουμε τα αποτελέσματα του σχεδιασμού και της ανάπτυξης μιας πρότυπης πλατφόρμας αξιολόγησης ελικτικότητας με διακριτικό όνομα SMART (Ship Maneuver Analysis and Representation Tool), η οποία χρησιμοποιείται στις σχετικές μετρήσεις που πραγματοποιούνται στον Ελληνικό Σταθμό Ελέγχου Ακριβείας Συστημάτων του Ναυστάθμου Κρήτης. Η εν λόγω πλατφόρμα συγκεντρώνει ορισμένα καινοτόμα χαρακτηριστικά τα οποία την καθιστούν εφάμιλλη αντίστοιχων εμπορικών εφαρμογών, χωρίς όμως την αντίστοιχη επιβάρυνση του κόστους ανάπτυξης και αγοράς. Σε αυτά τα χαρακτηριστικά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων: α) Η δυνατότητα για πραγματικού χρόνου εισροή δεδομένων και εκτέλεση υπολογισμών ελικτικότητας και γραφικής αναπαράστασης αυτών, β) η δυνατότητα παροχής εν πλω προκαταρκτικών αποτελεσμάτων τόσο σε ηλεκτρονική όσο και σε έντυπη μορφή, γ) η δυνατότητα για επεξεργασία ελικτικών δοκιμών σε περιβάλλον γραφείου, με χρήση διορθωμένων ως προς την ακρίβεια δεδομένων θέσης και πορείας, δ) η δυνατότητα επεξεργασίας δεδομένων θέσης τόσο σε ελλειψοειδείς συντεταγμένες όσο και σε συντεταγμένες τοπικού συστήματος αναφοράς, ώστε να είναι δυνατή η πραγματοποίηση των μετρήσεων σε οποιοδήποτε πεδίο δοκιμών. Η συγκριτική μελέτη των αποτελεσμάτων της πλατφόρμας με τα αποτελέσματα άλλων προγραμμάτων, χρησιμοποιώντας πρότυπα δεδομένα μετρήσεων διαφόρων τύπων πλοίων, παρουσιάζεται επίσης στην εργασία αυτή και πιστοποιεί την ορθότητα των εκτελούμενων υπολογισμών.

## Πρόλογος

Η γνώση της συμπεριφοράς ενός σκάφους και ιδιαίτερα ενός πολεμικού σκάφους, τόσο κατά τη διάρκεια ελιγμών πλοήγησης, όσο και κατά τη διάρκεια τακτικών επιχειρήσεων, είναι σημαντική παράμετρος για την εκτέλεση της εκάστοτε αποστολής με αποτελεσματικότητα και ασφάλεια. Μια σειρά από Διακηρύξεις και Συστάσεις Διεθνών Οργανισμών σχετικών με σχεδιασμό πλοίων και ασφάλεια στη θάλασσα, προβλέπουν συγκεκριμένες απαιτήσεις για την ελικτικότητα και ελεγχιμότητα των Ναυτικών μονάδων και απαιτούν να εξασφαλίζεται η επαρκής

γνώση των ελικτικών δυνατοτήτων τους, πριν αυτές πλεύσουν στη θάλασσα, αλλά και κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής τους ζωής.

Οι βάσεις για τη συστηματική μελέτη της ελικτικότητας τέθηκαν το 1968 από τον διεθνή οργανισμό International Maritime Organization (IMO), με τη Διακήρυξη Α.160 στην οποία περιλαμβάνεται η σύσταση να υπάρχουν στη Γέφυρα του πλοίου όλα τα στοιχεία που μπορούν να παρέχουν ολοκληρωμένη εικόνα για τις ελικτικές δυνατότητες του πλοίου. Το 1971 με τη Διακήρυξη Α.209 (VII) οι παραπάνω συστάσεις γίνονται πιο συγκεκριμένες και έτσι καθιερώνεται μεταξύ άλλων και το γνωστό Wheelhouse Poster με διαγράμματα ελικτικής συμπεριφοράς. Εξάλλου, το 1985 μετά από συστηματικότερη μελέτη, προέκυψε η προσωρινή οδηγία MSC circular 389 του IMO, η οποία προβλέπει συγκεκριμένες μεθόδους αξιολόγησης ελικτικότητας, αλλά όχι και συγκεκριμένες απαιτήσεις ελικτικότητας (Standards). Όσο η μελέτη ελικτικότητας γινόταν συστηματικότερη από κατασκευαστές και κυβερνητικούς φορείς και συγκεντρώνονταν επιπλέον δεδομένα από μετρήσεις, έγινε φανερή η ανάγκη αναθεώρησης της Διακήρυξης Α.209(VII), οπότε το 1987 εκδόθηκε η Α.601(15) στην οποία προβλεπόταν μεταξύ άλλων η παρουσίαση των ελικτικών δεδομένων των πλοίων με συγκεκριμένη μορφή (Pilot Card) επί της γέφυρας. Επίσης, για πρώτη φορά δίνεται η δυνατότητα για θεωρητικό υπολογισμό (προσομοίωση) ορισμένων εκ των ελικτικών στοιχείων, χωρίς να είναι απαραίτητη η πραγματοποίηση μετρήσεων σε πλήρη κλίμακα. Καθώς μέχρι το 1993 είχε αρχίσει να γίνεται σαφής η διασύνδεση της ασφάλειας πλεύσης και των ελικτικών ικανοτήτων, υποετήθηκαν προσωρινά πρότυπα απλών, μετρήσιμων και περιεκτικών κριτηρίων με βάση τη σχετική Διακήρυξη Α.751(18) που εκδόθηκε για αυτό το σκοπό. Τέλος δε, το 2002 με τη διακήρυξη MSC 137(76) τα παραπάνω πρότυπα οριστικοποιήθηκαν με μικρές τροποποιήσεις και ισχύουν μέχρι σήμερα. Παράλληλα με τα παραπάνω, ειδικές ομάδες μελέτης έχουν συσταθεί από το Διεθνή Οργανισμό ISO για την τυποποίηση τέτοιων ελέγχων και έχουν προταθεί ή βρίσκονται υπό μελέτη διάφορα πρότυπα, όπως περιγράφεται στην [1]. Ιδιαίτερα για τα Πολεμικά σκάφη, η γνώση των ελικτικών ικανοτήτων απαιτείται από τις σχετικές Διατάξεις του Π.Ν. καθώς και από Συμφω-

νίες Τυποποίησης STANAG του NATO (π.χ. ATP 1 (C) Vol. II). Στα ίδια πλαίσια, πολλά σύγχρονα Ναυτικά όπως το Αμερικανικό, επιβάλλουν τις δοκιμές ελικτικότητας ως αναπόσπαστο μέρος τόσο των δοκιμών αποδοχής νέων σκαφών, όσο και κατά τη φάση προ της ένταξής τους στην επιχειρησιακή δύναμη του Στόλου [2].

Στον Ελληνικό χώρο και συγκεκριμένα στο Ναύσταθμο Κρήτης, έχει αναπτυχθεί πεδίο δοκιμών ελικτικότητας στο πλαίσιο λειτουργίας του Σταθμού Ελέγχου Ακριβείας Μετρήσεων (ΣΕΑΣ) του Ελληνικού Ναυτικού. Ο ΣΕΑΣ ιδρύθηκε το 1983 με έδρα το Ναύσταθμο Κρήτης και οργανικά αποτελεί Τμήμα της Διεύθυνσης Ελέγχου Μετρήσεων (ΔΕΜ) της ανωτέρω Ναυτικής Υπηρεσίας. Κύριο σκοπό έχει να παράσχει πρότυπους στόχους για την εκτίμηση σε πραγματικό χρόνο της ακριβείας του συνόλου των αισθητήρων (Γυροπυξίδες, Fire Control Radars, SONARs, RADARs, Ηλεκτροοπτικά/Οπτικά, ESMs, κ.λπ.) και της απόδοσης των συστημάτων τα οποία είναι εγκατεστημένα στις υπό έλεγχο μονάδες, ήτοι σε πλοία επιφανείας, υποβρύχια, καθώς και ιπτάμενες μονάδες ναυτικής συνεργασίας (ελικόπτερα και αεροπλάνα). Μολονότι ο ανωτέρω σκοπός υπήρξε το αρχικό κίνητρο για την εγκατάσταση του ΣΕΑΣ, η απαίτηση για πληρότητα στην αξιολόγηση των σύγχρονων ναυτικών μονάδων, οδήγησε στον εμπλουτισμό του ΣΕΑΣ με επιπλέον δυνατότητες. Οι δυνατότητες αυτές περιλαμβάνουν Διαγράμματα Ακτινοβολίας Κεραιών, Μετρήσεις Μαγνητικής και Ακουστικής Υπογραφής, Έλεγχοι και Εκπαίδευση MCMV/R.O.V. με στόχους-αντίγραφα ναρκών, έλεγχος ετοιμότητας σε σύγχρονα αντιπειρατικά σενάρια και σενάρια ασύμμετρων απειλών, κ.λπ.

Επιπλέον των παραπάνω ελέγχων, ο ΣΕΑΣ παρέχει επίσης τη σημαντική δυνατότητα για πραγματοποίηση Δοκιμών Ελικτικότητας των Ναυτικών Μονάδων, στις οποίες περιλαμβάνονται οι Μετρήσεις Ελικτικών Στοιχείων και οι Έλεγχοι Επιταχύνσεων, Επιβραδύνσεων και Σταματήματος. Προκειμένου να υποστηριχθούν οι εν λόγω έλεγχοι από τον ΣΕΑΣ και ιδιαίτερα η αξιολόγηση των μετρήσεων αυτών σε πραγματικό χρόνο (με το πέρας της κάθε διαδρομής), αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια μια πλατφόρμα σε περιβάλλον MS Windows, της οποίας η δομή και οι δυνατότητες θα παρουσιαστούν στην παρούσα εργασία. Με τη βοήθεια της συ-

γκεκριμένης πλατφόρμας ο ΣΕΑΣ ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των σύγχρονων ναυτικών μονάδων των οποίων οι επιχειρησιακές απαιτήσεις είναι πολλές και ο διαθέσιμος χρόνος για ελέγχους περιορισμένος, καθώς παρέχεται η υποδομή για την εκτίμηση σε πραγματικό χρόνο της ελικτικότητας πλοίων επιφανείας και υποβρυχίων (τόσο στην επιφάνεια όσο και σε περισκοπικό βάθος) τα οποία εκτελούν μετρήσεις στον ΣΕΑΣ.

## Συντμήσεις

NK	Ναύσταθμος Κρήτης
ΔΕΜ	Διεύθυνση Ελέγχου Μετρήσεων
ΣΕΑΣ	Σταθμός Ελέγχου Ακριβείας Μετρήσεων
IDATS	Integrated Data Acquisition and Test System
MCMV	Mine Countermeasures Vehicle
ROV	Remotely Operated Vehicle
SMART	Ship Maneuver Analysis and Representation Tool
IMO	International Maritime Organization
ITTC	International Towing Tank Conference
SNAME	Society of Naval Architects and Marine Engineers
DGPS	Differential Global Positioning System
COH	Change Of Heading
ΣΕΕ	Σταμάτημα/Επιβράδυνση/Επιτάχυνση

## Εισαγωγή

Η μέτρηση της ελικτικότητας των Ναυτικών Μονάδων σήμερα διέπεται από τη Διακήρυξη MSC 137(76) του IMO [3], στην οποία προβλέπονται συγκεκριμένα είδη μετρήσεων για την αξιολόγηση της παραπάνω ιδιότητας, καθώς και συμπεφωνημένα όρια που πρέπει να ικανοποιούν τα πλέοντα σκάφη. Εξάλλου, για την πραγματοποίηση αυτών των μετρήσεων στις Επεξηγηματικές Σημειώσεις της [4], προβλέπονται συγκεκριμένες μέθοδοι αλλά και συνθήκες κάτω από τις οποίες τα αποτελέσματα των μετρήσεων θεωρούνται αξιόπιστα και ακριβή.

Οι σημερινά αποδεκτοί τρόποι ελέγχου ελικτικότητας καθορίστηκαν στο Συνέδριο ITTC '08 [5] και εν γένει είναι οι εξής (σε παρένθεση οι επίσημες αναφορές του IMO που καθορίζουν τις διαδικασίες των αντίστοιχων δοκιμών):

- α. Δοκιμές πλήρους κλίμακας ([6]),
- β. Δοκιμές με μοντέλα υπό κλίμακα, είτε τηλε-

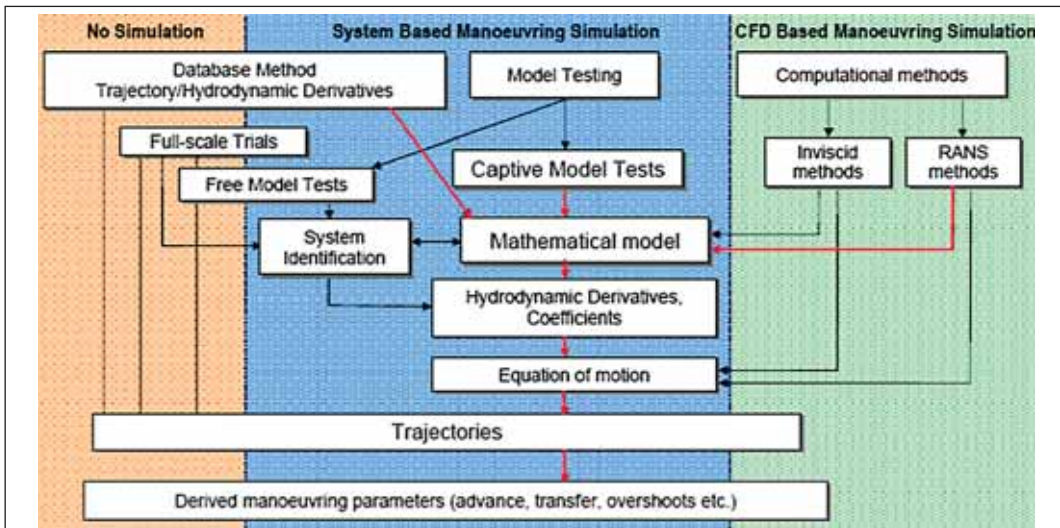
κατευθυνόμενα ελεύθερης κίνησης (free running models, [7]) είτε δεσμευμένα (captive models, [8]),

γ. Προσομοιώσεις σε υπολογιστή με χρήση μαθηματικών μοντέλων ([9]).

Η πληθώρα μεθόδων που υπάρχουν στη διεθνή βιβλιογραφία είναι μεγάλη και προέρχεται

τόσο από τον ακαδημαϊκό χώρο όσο και από το χώρο της ναυπηγικής βιομηχανίας. Στο Σχήμα 1 φαίνεται η γραφική αναπαράσταση των σύγχρονων μεθόδων, καθώς και η μεταξύ τους σχέση.

Μέσα από την πληθώρα των δημοσιεύσεων που μελετούν την ελκτικότητα διαφόρων τύπων σκαφών με χρήση υπολογιστικών εργαλεί-



Σχήμα 1: Αναπαράσταση των διαφόρων μεθόδων ελέγχου ελκτικότητας [10].

Στον Πίνακα 1 επίσης παρουσιάζονται τα θετικά και αρνητικά σημεία κάθε μιας από τις παραπάνω μεθόδους.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΘΟΔΩΝ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΕΛΙΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέθοδος πρόβλεψης	Θετικά	Αρνητικά
Δοκιμές πραγματικής κλίμακας	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Απαντήσεις άμεσα διαθέσιμες</li> <li>• Άμεσος συσχετισμός ελκτικής συμπεριφοράς με ιδιαιτερότητες πλοίου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πεδίο δοκιμών με ιδανικές συνθήκες</li> <li>• Δέσμευση πλοίου για τις δοκιμές</li> </ul>
Μοντέλα ελεύθερης κίνησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Απαντήσεις άμεσα διαθέσιμες</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Καμμία εξήγηση για τους λόγους ελκτικής συμπεριφοράς</li> <li>• Προσεκτική μελέτη ανάπτυξης και κατασκευής μοντέλου ώστε να προσομοιάζει τις ιδιότητες του πραγματικού πλοίου</li> </ul>
Μοντέλα δεσμευμένης κίνησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εξομίωση (σχεδόν) κάθε ελιγμού</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Απαντήσεις λαμβάνονται μετά από μετεπεξεργασία μετρήσεων</li> <li>• Απαντήσεις εξαρτώμενες από το μαθηματικό μοντέλο</li> </ul>
Προσομοίωση με υπολογιστικά μοντέλα	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεγάλη γκάμα μοντέλων όσον αφορά στην πολυπλοκότητα, την ακρίβεια, την ταχύτητα προσομοίωσης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ακρίβεια εξαρτάται από την ποιότητα των δεδομένων</li> <li>• Δεν έχουν εφαρμογή σε όλα τα είδη των πλοίων, συνήθως αναπτύσσεται ξεχωριστό μοντέλο για κάθε τύπο</li> </ul>



ων, στη συνέχεια σταχυολογούμε ορισμένες από τις πιο χαρακτηριστικές. Η σημασία των Δοκιμών Πλήρους Κλίμακας φαίνεται από το γεγονός ότι αυτές πραγματοποιούνται σε ένα μεγάλο εύρος κλάσεων σκαφών και σε όλες τις φάσεις της υπηρεσιακής τους ζωής, από την κατασκευή έως και την ένταξη στο Στόλο, προκειμένου να μετρηθούν οι ελκτικές τους ικανότητες και να πιστοποιηθεί ότι αυτές βρίσκονται εντός των θεσπισμένων ορίων, με διαδικασίες που ορίζονται στη σχετική Αναφορά του IMO [7]. Έτσι π.χ. στην [11] παρουσιάζονται οι μετρήσεις ελκτικότητας ενός 225 ποδών σκάφους της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής (USCG) στα πλαίσια δοκιμών ένταξης στο στόλο και επεξεργασίας αυτών με πρόγραμμα ανάλυσης DGPS δεδομένων γνωστό ως TACMAN, ενώ στην [12] παρουσιάζεται η συγκριτική ανάλυση μεταξύ προβλέψεων με μαθηματικά μοντέλα και μετρήσεων πλήρους κλίμακας για την κλάση φρεγατών HALIFAX του Καναδά. Εξάλλου, στην [13] παρουσιάζονται τα αποτελέσματα θαλάσσης κατασκευαστή (Builder Sea Trials) για ένα σκάφος της USCG μήκους 420 ποδών, ενώ στη [14] μελετάται η ελκτικότητα φρεγατών σε κατάσταση κυματώδους θαλάσσης.

Οι δοκιμές μοντέλων υπό κλίμακα κατέχουν μια πολύ σημαντική θέση στο χώρο της βιομηχανίας κυρίως, καθώς βοηθούν στην πιστοποίηση μαθηματικών μοντέλων ανάπτυξης γαστρών με συγκεκριμένες απαιτήσεις ελκτικότητας, πριν αυτές κατασκευαστούν σε πλήρη κλίμακα. Έτσι στην [15] παρουσιάζονται οι σχετικές δοκιμές του υπό κλίμακα μοντέλου ελεύθερης κίνησης μιας σωσίβιας λέμβου, ενώ στην [16] παρουσιάζεται η συνδυασμένη χρήση μαθηματικού μοντέλου και δεσμευμένου υπό κλίμακα μοντέλου για τη μελέτη ελκτικότητας ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τέλος, υπάρχει μια πληθώρα μαθηματικών μοντέλων για προσομοίωση σε υπολογιστή, όπως το MPP, το FreeDyn, και το FreeSim, τα οποία παρουσιάζονται στην [17] και τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για τη συγκριτική εκτίμηση της απόδοσης του SMART. Το σημαντικό συμπέρασμα στην [17] είναι ότι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν όλα τα μοντέλα για την προσομοίωση όλων των τύπων σκαφών, καθώς το κάθε μοντέλο έχει ένα πεπερασμένο εύρος εφαρμογής.

Σε αυτήν την εργασία παρουσιάζουμε τη δομή

της πλατφόρμας SMART η οποία αναπτύχθηκε προκειμένου να υποστηρίξει τις μετρήσεις ελκτικότητας που πραγματοποιούνται στο ΝΚ. Το εν λόγω πρόγραμμα καλύπτει τις δύο πρώτες μεθόδους πρόβλεψης του Πίνακα 1 και δύναται να επεξεργαστεί μετρήσεις Τακτικών Στροφών, Επιβραδύνσεων, Επιταχύνσεων και Σταματήματος. Στο Πρώτο Κεφάλαιο της εργασίας παραθέτουμε τα είδη των ελέγχων που καλύπτει το SMART καθώς και τις διαδικασίες εκτέλεσης αυτών των ελέγχων, όπως προβλέπονται από τις σχετικές διακηρύξεις του IMO. Στο Δεύτερο Κεφάλαιο αναλύουμε τη δομή και τις βασικές λειτουργίες που επιτελεί το πρόγραμμα, ενώ στο Τρίτο Κεφάλαιο παρέχουμε συγκριτική μελέτη των αποτελεσμάτων του SMART με άλλων προγραμμάτων πρόβλεψης ελκτικότητας. Στο Τέταρτο Κεφάλαιο περιγράφουμε τις μελλοντικές επεκτάσεις του προγράμματος, ενώ η εργασία τελειώνει με ορισμένα συμπεράσματα.

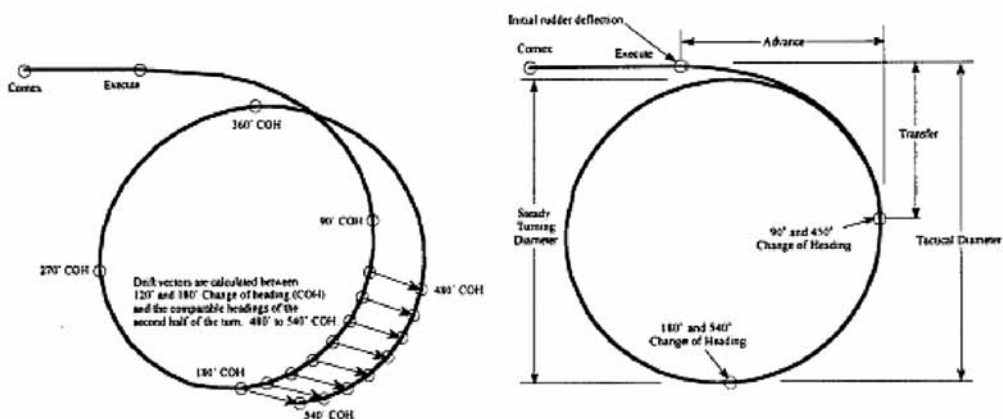
## **Κεφάλαιο πρώτο**

### **Διαδικασίες και ορισμοί ελκτικών στοιχείων**

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζουμε τους ελέγχους που καλύπτει το SMART. Η επιλογή των Τακτικών Στροφών και των ΣΕΕ ως είδη μετρήσεων τα οποία υποστηρίζει το SMART, έγινε με βάση τις απαιτήσεις των ναυτικών μονάδων, καθώς τα παραπάνω είδη μετρήσεων παρέχουν συμπυκνωμένη πληροφορία στο αρμόδιο πλήρωμα (Κυβερνήτης, Αξ/κός ναυτιλίας) για την ελκτικότητα και πλοηγησιμότητα της εκάστοτε μονάδος. Η παρουσίαση δίνει έμφαση στους ορισμούς των εννοιών και των μεγεθών που εμπλέκονται στους υπολογισμούς του SMART και δεν εμβαθύνει στις μαθηματικές λεπτομέρειες και τις σχετικές αναλύσεις που άπτονται της Ναυπηγικής Μηχανικής.

Η σημαντικότερη δοκιμή από πλευράς υλοποίησης την οποία καλύπτει το SMART είναι η Τακτική Στροφή (στροφή 540°), η οποία φαίνεται στο Σχήμα 2.

Η βασική διαδικασία εκτέλεσης της εν λόγω δοκιμής έχει ως εξής: α) το πλοίο προσεγγίζει με προκαθορισμένη ταχύτητα με το πηδάλιο στο μέσον. β) Από το χρονικό σημείο «comex» επιτρέπονται μερικά δευτερόλεπτα (συνήθως 30) μέχρι το χρονικό σημείο «execute» ώστε το



Σχήμα 2: Ορισμοί ελκτικών παραμέτρων Τακτικής Στροφής 540° [4].

πλοίο να έχει αποκτήσει σταθερή πορεία, πριν δοθεί η εντολή για στροφή πηδαλιού στην προκαθορισμένη φορά (αριστερά ή δεξιά) και γωνία. γ) Το πλοίο στρίβει μέχρι να συμπληρωθούν 540° Αλλαγής Πορείας (Change Of Heading-C.O.H.) και τότε σημειώνεται το χρονικό σημείο «finex». Τότε λήγει η διαδρομή και το πλοίο παίρνει θέση για την επόμενη διαδρομή.

Από την επεξεργασία των αδιόρθωτων δεδομένων χρόνου, θέσης, και πορείας που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια κάθε διαδρομής, δύναται να υπολογιστούν διανύσματα διόρθωσης θέσης για κάθε μια από τις δύο συνιστώσες (x και y) κίνησης του πλοίου: οι 180° στροφής πλέον των 360° του πρώτου κύκλου, όπως φαίνεται στο Σχήμα 2, εξυπηρετούν αυτόν τον σκοπό, οπότε και υπολογίζονται διανύσματα διόρθωσης λόγω των περιβαλλοντικών συνθηκών (drift) που επικρατούσαν στην περιοχή εκτέλεσης των δοκιμών και κατά τη διάρκειά τους. Εφαρμόζοντας αυτά τα διανύσματα διόρθωσης, δύναται να διορθωθεί η στροφή και να πάρουμε «τέλειο» κύκλο της μορφής που φαίνεται στα δεξιά του Σχήματος 2. Από αυτόν τον κύκλο μπορεί να υπολογιστεί ένα πλήθος ελκτικών παραμέτρων, οι σπουδαιότερες των οποίων είναι:

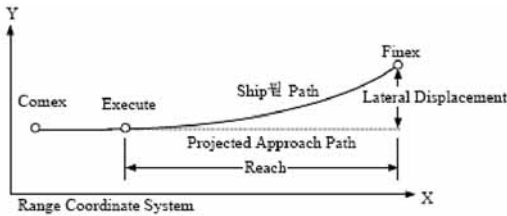
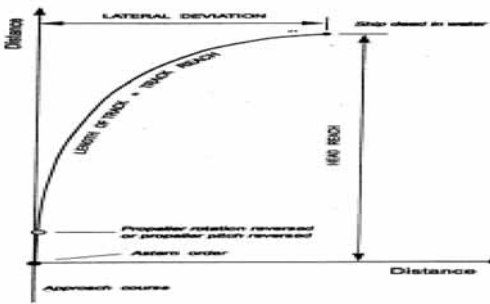
- α) προχώρηση (advance), η οποία συνιστά την «οριζόντια» (παράλληλη στη διεύθυνση κίνησης) μετάθεση από το σημείο «execute» μέχρι τη συμπλήρωση 90° στροφής,
- β) μετατόπιση (transfer), η οποία συνιστά την «κάθετη» (κάθετα στη διεύθυνση κίνησης)

μετάθεση από το σημείο «execute» μέχρι τις 90° COH,

- γ) τακτική διάμετρος (tactical diameter), η οποία μετράται από το σημείο «execute» μέχρι τις 180° COH και τέλος
- δ) σταθερή διάμετρος (steady diameter), η οποία μετράται από το σημείο των 360° μέχρι το σημείο των 540° COH (δηλαδή οι τελευταίες 180° στροφής).

Μολονότι στη βιβλιογραφία έχουν παρουσιαστεί δοκιμές με στροφές 720° (αντιστοιχούν σε δύο κύκλους), η συνιστώμενη πρακτική με βάση την [4] είναι η εκτέλεση 540°. Με αυτόν τον τρόπο, συμβιβάζεται επαρκώς από τη μία η ανάγκη για ακρίβεια στον υπολογισμό των περιβαλλοντικών επιδράσεων και από την άλλη η χρονική διάρκεια εκτέλεσης των δοκιμών. Η τελευταία είναι ιδιαίτερα σημαντική για ένα Πολεμικό πλοίο, του οποίου το χρονοδιάγραμμα υποχρεώσεων είναι πιεστικό.

Οι δοκιμές Σταματήματος, Επιβραδύνσεων, και Επιταχύνσεων (ΣΕΕ) από πλευράς διαδικασίας εκτέλεσης αντιμετωπίζονται όλες με παρόμοιο τρόπο, μολονότι τα συμπεράσματα που εξαγονται σε κάθε περίπτωση είναι διαφορετικής σημασίας. Το Σχήμα 3 δείχνει την αναπαράσταση δοκιμής σταματήματος (πάνω) και επιβράδυνσης (κάτω). Έχοντας υπ' όψιν το σχήμα, η διαδικασία έχει ως εξής: α) το πλοίο προσεγγίζει με προκαθορισμένη ταχύτητα και πηδάλιο στο μέσον, β) αφού δοθεί αρκετός χρόνος μετά το σημείο «comex» που σηματοδοτεί την έναρ-



Σχήμα 3: Γραφική αναπαράσταση δοκιμών Σταματήματος και Επιβράδυνσης.

ξη της δοκιμής, στο σημείο «execute» αρχίζει η εφαρμογή αλλαγής στις στροφές του κινητήρα ώστε να ληφθεί η προκαθορισμένη ταχύτητα λήξης της διαδρομής, γ) το σημείο «finex» σημειώνεται μόλις το πλοίο λάβει την προκαθορισμένη ταχύτητα λήξης.

Είναι εμφανές από την παραπάνω περιγραφή ότι οι δοκιμές αυτού του είδους (προκαθορισμένες μεταβολές στροφών κινητήρα) μοιάζουν μεταξύ τους. Σημειώνεται εδώ ότι ειδικά για την περίπτωση δοκιμής Σταματήματος, το πλοίο θα πρέπει να προσεγγίζει με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα (ταχύτητα που να αντιστοιχεί στο 90% της ταχύτητας που επιτυγχάνεται με το 85% των μέγιστων στροφών κινητήρα) και να εφαρμοστεί κάθε διαθέσιμο μέσον ανάσχεσης ταχύτητας, ενώ το σημείο «finex» ορίζεται για ταχύτητα μηδέν, ή Dead-In-Water (DIW) όπως επίσημα έχει επικρατήσει να αποκαλείται. Τα παραδοτέα αποτελέσματα που μπορούν να υπολογιστούν σε τέτοιες δοκιμές είναι:

- α) Ο χρόνος προσέγγισης (Reach Time), υπολογιζόμενος από το σημείο «execute» μέχρι το σημείο «finex».
- β) Η απόσταση προσέγγισης (Reach Distance), υπολογιζόμενη όπως παραπάνω.
- γ) Η «κάθετη απόκλιση» (Lateral Deviation), υπολογιζόμενη ως η μέγιστη μετάθεση κά-

θετα στη διεύθυνση κίνησης, και η οποία προσμετράται από το σημείο «execute» μέχρι το σημείο «finex».

- δ) Τα διαγράμματα μεταβολής της θέσης ως προς το χρόνο και μεταβολής της ταχύτητας ως προς το χρόνο.

Όπως καθορίζουν οι σχετικές διακηρύξεις εκτέλεσης τέτοιων δοκιμών, στο SMART διατίθενται τρεις τρόποι διόρθωσης του ίχνους λόγω περιβαλλοντικών επιδράσεων:

- α) με εναλλαγή στροφής 540° και δοκιμής Σ.ΕΕ, ώστε από τη στροφή 540° να υπολογιστεί διάνυσμα πλαγιολίσθησης (drift vector) το οποίο στη συνέχεια θα εφαρμοστεί στη δοκιμή Σ.ΕΕ, ώστε να ληφθεί διορθωμένο ίχνος και επομένως πιο αξιόπιστα αποτελέσματα.
- β) με πραγματοποίηση δύο αντίρροπων διαδρομών Σ.ΕΕ και συνάθροιση (μέσοι όροι) των επιμέρους αποτελεσμάτων.
- γ) αν ο χρόνος ή οι συνθήκες δεν επιτρέπουν κάποια από τις παραπάνω μεθόδους διόρθωσης, τότε οι δοκιμές Σ.ΕΕ πραγματοποιούνται σε όσο το δυνατόν ιδανικές περιβαλλοντικές συνθήκες, ο δε τρόπος εκτέλεσής τους τεκμηριώνεται επαρκώς στην αναφορά που τις συνοδεύει.

Σημειώνεται τέλος εδώ ότι οι συνιστώμενες συνθήκες που πρέπει να ικανοποιούνται στο πεδίο εκτέλεσης των δοκιμών είναι οι εξής: α) βάθος πυθμένα τουλάχιστον 4 φορές το μέσο βύθισμα του πλοίου, β) άνεμοι μέχρι 5 Μποφώρ, και γ) κατάσταση θαλάσσης μέχρι 4. Στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίον υλοποιούνται και ενσωματώνονται οι παραπάνω δοκιμές στην πλατφόρμα SMART. Μολονότι η έμφαση δίνεται στην υλοποίηση των Τακτικών Στροφών, με παρόμοιο τρόπο υλοποιούνται και οι δοκιμές Σ.ΕΕ.

## Κεφάλαιο δεύτερο

### Βασική δομή και λειτουργίες του SMART

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζουμε τη δομή και τη λειτουργία του προγράμματος ανάλυσης ελκτικότητας SMART. Ο Πίνακας 2 συγκεντρώνει ορισμένα χαρακτηριστικά στοιχεία του προγράμματος.

Η ανάπτυξη της πλατφόρμας SMART βασίστηκε στους παρακάτω δύο άξονες:

- Ο μεν μαθηματικός πυρήνας ακολουθεί τις προδιαγραφές που θέτει η Διακήρυξη [4], στην

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ SMART

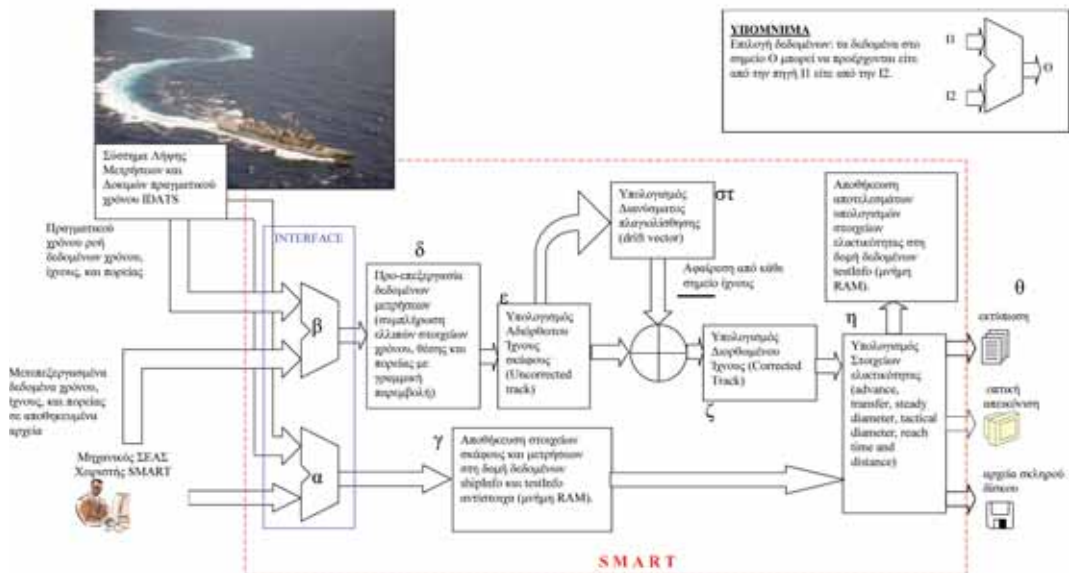
Τεχνολογία ανάπτυξης	WIN32 A.P.I.
Πλατφόρμα ανάπτυξης	MS Visual C++
Τρέχουσα έκδοση	1.5.0
Μέγεθος εκτελέσιμου	<400KBytes
Υποστηριζόμενα Λειτουργικά	Windows 98/2000/XP/Vista/7
Μέγεθος πηγαίου κώδικα	6954 γραμμές
Κατανομή πηγαίου κώδικα	10 source files (.cpp)/3 header files (.h)
Τεκμηρίωση	Ναι

οποία προβλέπεται συγκεκριμένη μεθοδολογία επεξεργασίας δεδομένων και διόρθωσής τους λόγω περιβαλλοντικών επιδράσεων (ρεύματα, πνέοντες άνεμοι). Με βάση τη [4] προσδιορίστηκαν τα προς επεξεργασία δεδομένα, τα παραδοτέα αποτελέσματα, οι απαιτούμενοι υπολογισμοί και αλγόριθμοι, καθώς και η ακρίβεια των υπολογισμών, τα οποία και ενσωματώνει το πρόγραμμα SMART.

• Η διεπαφή χρήστη-προγράμματος (Human-Computer Interface) είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να υποστηρίζει την ευκολία στη χρήση, την οργανωμένη γραφική αναπαράσταση των αποτελεσμάτων, και κυρίως τη λειτουργία σε πραγματικό χρόνο.

Στο Σχήμα 4 παρουσιάζεται η βασική δομή του SMART και οι τρόποι επικοινωνίας του με το εξωτερικό περιβάλλον για εισαγωγή δεδομένων και εξαγωγή αποτελεσμάτων.

Το SMART χρησιμοποιεί δεδομένα χρόνου, θέσης και πορείας προκειμένου να επιτελέσει τη λειτουργία του. Τα δεδομένα αυτά μπορούν να εισαχθούν είτε σε μορφή αρχείου με συγκεκριμένη δομή (format), είτε μέσω ροής δεδομένων πραγματικού χρόνου η οποία παράγεται από το σύστημα IDATS [18] το οποίο εγκαθίσταται στις υπό έλεγχο μονάδες από το ΣΕΑΣ κατά τη διάρκεια δοκιμών ακριβείας των συστημάτων τους. Το σύστημα IDATS βασίζεται σε τεχνολογία DGPS για την παραγωγή δεδομένων αναφοράς



Σχήμα 4: Δομικό διάγραμμα του SMART και η επικοινωνία του με το περιβάλλον. Τα γράμματα σε κάθε κουτί αντιστοιχούν στα βήματα της διαδικασίας που περιγράφεται στο κείμενο.

για το χρόνο, τη θέση και την πορεία του πλοίου.

Με την πρώτη επιλογή πραγματοποιείται η επεξεργασία των μετρήσεων ελικτικότητας σε περιβάλλον γραφείου και μπορούν έτσι να χρησιμοποιηθούν μετεπεξεργασμένα (post-processed) δεδομένα θέσης DGPS των οποίων η ακρίβεια είναι μερικών δεκάδων εκατοστών. Με τη δεύτερη επιλογή εξασφαλίζεται η πραγματικού χρόνου επεξεργασία εν πλω, ώστε να καθίσταται δυνατή η παράδοση προκαταρκτικών αποτελεσμάτων στο αρμόδιο προσωπικό της υπό έλεγχο μονάδας για άμεση αξιολόγηση της ελικτικότητάς της.

Πάντως, ανεξάρτητα από το περιβάλλον λειτουργίας του SMART (δυναμικό ή στατικό), ο μαθηματικός πυρήνας επεξεργασίας των δεδομένων παραμένει ο ίδιος. Εξετάζοντας μακροσκοπικά τη διαδικασία επεξεργασίας, μπορούμε να διακρίνουμε τα παρακάτω βασικά βήματα, τα οποία και απεικονίζονται στο Σχήμα 4:

(α) Εισαγωγή στοιχείων πλοίου και στοιχείων συνεδρίας δοκιμών μέσω αρχείου (run info file) και αποθήκευσή τους στη δομή δεδομένων shipInfo. Στο Σχήμα 5 παρουσιάζεται ο ορισμός αυτής της δομής δεδομένων σε μορφή πηγαίου κώδικα.

```
struct shipInfo {
    char shipName[SHIP_CHARS];
    char hullNum[HULL_CHARS];
    char rangeUnits[RANGE_CHARS];
    char plotClass[CLASS_CHARS];
    int totalRuns;
};
```

Σχήμα 5: Ο ορισμός της δομής δεδομένων shipInfo.

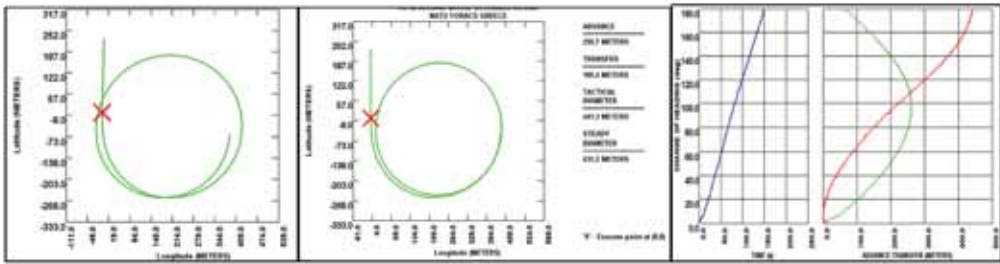
(β) Εισαγωγή στοιχείων κάθε διαδρομής (χρόνοι comex, execute, finex, γωνίες πηδαλίων, ταχύτητες προσέγγισης, κ.λπ.) μέσω του ίδιου αρχείου run info file και αποθήκευσή τους στη δομή δεδομένων testInfo. Στο Σχήμα 6 παρουσιάζεται ο ορισμός της δομής δεδομένων testInfo.

Σημειώνεται ότι οι πρώτες δέκα μεταβλητές χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση στοιχείων που δίδονται από το χρήστη (μέσω του αρχείου run info file), ενώ οι υπόλοιπες χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση δεδομένων κατόπιν της επεξεργασίας που εκτελεί το SMART για κάθε διαδρομή.

```
struct testInfo {
    long testDate;
    char runNum[RUN_CHARS];
    char shipSpeed[SPEED_CHARS];
    char rudderAngle[ANGLE_CHARS];
    char rudderDir[DIRECTION_CHARS];
    char name[FILENAME_LENGTH];
    char specialLabel[LABEL_CHARS];
    long comex;
    long execute;
    long finex;
    double execX;
    double execY;
    char actualRudder[6];
    int runEdited;
    int runAnalyzed;
    long point0;
    long point180;
    double driftX;
    double driftY;
    double slope;
    double intercept;
    double advance;
    double transfer;
    double tacDiam;
    double stdyDiam;
};
```

Σχήμα 6: Ορισμός της δομής δεδομένων testInfo.

- (γ) Ανάγνωση από αρχείο track file (το οποίο στη δυναμική περίπτωση ανανεώνεται κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των δοκιμών μέσω εισροής δεδομένων από το σύστημα IDATS) δεδομένων χρόνου, θέσης, και πορείας τα οποία αντιστοιχούν στους χρόνους που προσδιορίστηκαν στο βήμα (β) από το χρήστη. Σημειώνεται εδώ ότι το πρόγραμμα δύναται να χειρίζεται και δεδομένα θέσης ελλειψοειδών συντεταγμένων (φ, λ), εκτός από δεδομένα θέσης τοπικού συστήματος συντεταγμένων, δίνοντάς του έτσι την επιπλέον δυνατότητα να μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οποιοδήποτε πεδίο δοκιμών.
- (δ) Προεπεξεργασία των δεδομένων για κάθε (νέα, στη δυναμική περίπτωση) διαδρομή, ώστε να εξασφαλιστεί ότι υπάρχουν ανά δευτερόλεπτο δεδομένα. Αν υπάρχουν χρονικά κενά στα δεδομένα (εξαιτίας π.χ. πτωχής λήψης σήματος GPS από το σύστημα IDATS), με μαθηματική παρεμβολή αποκαθίστανται τα κενά, ώστε να μη χρειαστεί να επαναληφθούν οι διαδρομές εξαιτίας τους. Σημειώνεται εδώ ότι παρόλο ότι ο αλγόριθμος «αποκατάστασης» των κενών μέσω παρεμβολής είναι αποτελεσματικός, τίθεται στην κρίση του Μηχανικού Δοκιμών αν θα πρέπει να επεξεργαστεί δεδομένα τα οποία έχουν πολύ μεγάλα κενά στην αλλαγή πορείας (change of heading), καθώς σε αυτήν την περίπτωση οι υπολογισμοί ελικτικότητας πιθανόν να μην είναι αξιόπιστοι, καθώς εισάγεται στις μετρήσεις μεγάλος βαθμός αβεβαιότητας.
- (ε) Από το βήμα (δ) παράγονται για κάθε διαδρο-



Σχήμα 7: Γραφικές παραστάσεις τυπικών διαδρομών μέτρησης ελικτικότητας.

μή αρχεία δεδομένων τα οποία συνιστούν το λεγόμενο «αδιόρθωτο» ίχνος του σκάφους (uncorrected track).

(στ) Για κάθε διαδρομή, υπολογίζεται το διάνυσμα πλαγιολίσθησης (drift vector) το οποίο προκαλείται αθροιστικά από τις περιβαλλοντικές επιδράσεις (θαλάσσια ρεύματα, πνέοντες άνεμοι) στο πεδίο δοκιμών, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο που επιβάλλει η [4]: σύγκριση των δεδομένων θέσης των τελευταίων 180° (αλλαγή πορείας από 360°-540°) από την εκτελεσθείσα στροφή των 540°, με αυτά που αντιστοιχούν σε αλλαγή πορείας από 0°-180° της ίδιας στροφής, και εξαγωγή της μέσης διόρθωσης πορείας για κάθε μια από τις δύο συντεταγμένες του συστήματος αξόνων της κίνησης του σκάφους. Επειδή από διαδρομή σε διαδρομή οι περιβαλλοντικές συνθήκες αναμένεται να αλλάξουν, για κάθε διαδρομή υπολογίζεται διαφορετικό τέτοιο διάνυσμα. Σημειώνεται εδώ η σημασία που έχουν στην επιτυχία της μεθόδου οι περιβαλλοντικές συνθήκες, καθώς αν αυτές αλλάζουν δραματικά κατά τη διάρκεια της ίδιας διαδρομής, τότε η μέση τιμή του διανύσματος πλαγιολίσθησης δεν παρέχει ακριβή διόρθωση. Τέτοια ενδεχόμενα παρουσιάζονται στις περιπτώσεις μικρών γωνιών στροφής πηδαλίου και μικρών ταχυτήτων προσέγγισης, καθώς οι στροφές αυτές διαρκούν πολύ χρόνο. Στις μεταβλητές «driftX» και «driftY» του Σχήματος 6 αποθηκεύονται οι διορθώσεις για τις αντίστοιχες συντεταγμένες των αξόνων κίνησης του σκάφους.

(ζ) Εφαρμογή της μέσης διόρθωσης πορείας που υπολογίστηκε σε κάθε διαδρομή και εξαγωγή των διορθωμένων δεδομένων θέσης (corrected track) και αποθήκευση σε ξεχωριστό αρχείο.

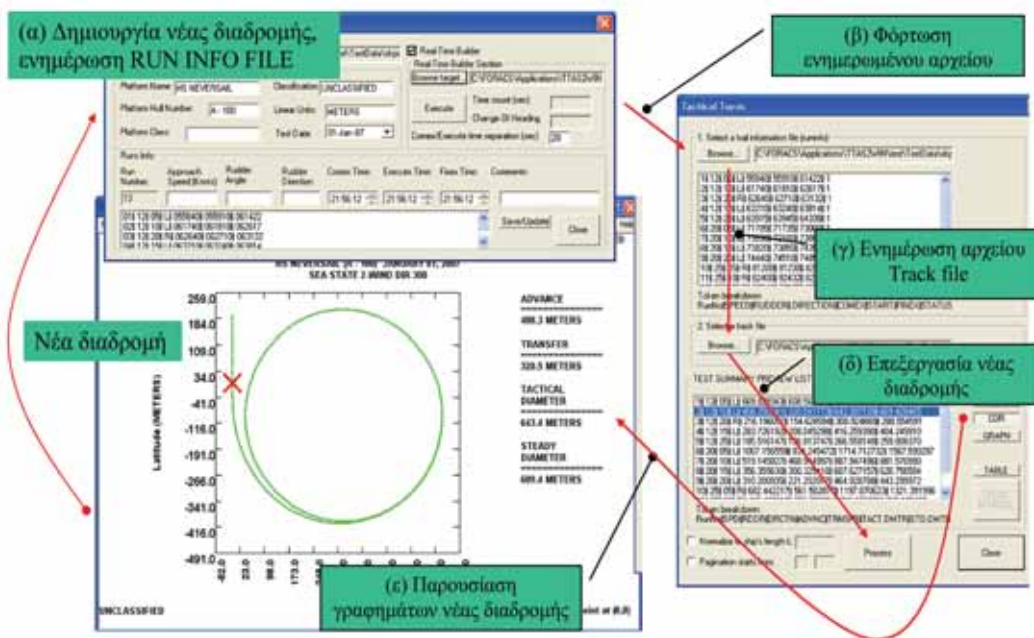
(η) Υπολογισμός των παραμέτρων ελικτικότητας που ζητούνται (προχώρηση, μετατόπιση, σταθερή και τακτική διάμετρος, κλπ). Αποθήκευσή τους στη δομή δεδομένων testInfo. Έτσι στις τέσσερις τελευταίες μεταβλητές του Σχήματος 6 αποθηκεύονται οι αντίστοιχες ελικτικές παράμετροι.

(θ) Παρουσίαση αποτελεσμάτων στη μορφή που ζητά ο χρήστης του SMART, όπως απεικόνιση στην οθόνη, εκτύπωση, ή αρχεία αποθηκευμένα στο δίσκο, κατάλληλα για προχωρημένη ανάλυση με λογιστικά πακέτα, όπως π.χ. Excel. Στο Σχήμα 7 φαίνονται απεικονίσεις τυπικών ελέγχων ελικτικότητας όπως παράγονται από το SMART. Εκτός από τις γραφικές παραστάσεις αδιόρθωτων (Σχ. 7, αριστερά) και διορθωμένων ιχνών (Σχ. 7, μέσον), παρέχονται γραφήματα της αλλαγής πορείας ως προς το χρόνο, καθώς και ως προς την προχώρηση και τη μετατόπιση (Σχ. 7, δεξιά).

Επίσης, εκτός των γραφημάτων του τύπου που φαίνονται στο Σχήμα 7 τα οποία παρέχονται για κάθε διαδρομή, παρέχεται και συγκεντρωτικός πίνακας των αποτελεσμάτων όλων των διαδρομών για συγκριτική μελέτη από το μελετητή της τελικής αναφοράς ελικτικότητας που εκδίδει ο ΣΕΑΣ με το πέρας των μετρήσεων.

Εξάλλου, στο Σχήμα 8 παρουσιάζεται η διαδικασία εκτέλεσης μετρήσεων ελικτικότητας σε πραγματικό χρόνο. Αυτή αποτελείται από τα εξής βήματα:

- (α) Ενημέρωση του αρχείου run info file με τα στοιχεία της νέας διαδρομής, με χρήση της αντίστοιχης διεπαφής επεξεργασίας αρχείων run info.
- (β) Φόρτωση του ενημερωμένου αρχείου run info στη μνήμη RAM (ενημέρωση της δομής testInfo), με χρήση της διεπαφής επεξεργασίας ελικτικών δεδομένων.



Σχήμα 8: Διαδικασία εκτέλεσης δοκιμών σε πραγματικό χρόνο (δυναμική περίπτωση).

(γ) Ενημέρωση του αρχείου ίχνους track file με τα δεδομένα που αντιστοιχούν στους χρόνους της νέας διαδρομής.

(δ) Επεξεργασία νέας διαδρομής και υπολογισμός των ελικτικών της στοιχείων. Γραφική αναπαράσταση αποτελεσμάτων στην επιφάνεια εργασίας του SMART.

(ε) Προετοιμασία για νέα διαδρομή (επιστροφή στο βήμα α).

Διευκρινίζεται ότι η όλη διαδικασία ξεκινά από το χρήστη με την έναρξη της νέας διαδρομής, οπότε και συμπληρώνονται τα στοιχεία της (π.χ. comex, execute time, rudder angle, approach speed), ενώ με το πέρας της διαδρομής κατά το οποίο γίνεται γνωστό το fixex time, εκτελούνται τα βήματα β, γ, και δ. Για την αυτοματοποίηση της διαδικασίας έχει ενσωματωθεί η ευκολία «Real-Time Builder», η οποία εγείρεται στο χρονικό σημείο «Execute» της νέας διαδρομής και «παρακολουθώντας» την Αλλαγή της Πορείας (Change of Heading) κατά τη διάρκεια της διαδρομής, δύναται να συνάγει με αυτόματο τρόπο στοιχεία όπως τη φορά στροφής (δεξιά για αυξανόμενο COH, αριστερά για αρνητικό), το χρονικό σημείο «comex» (προκαθορισμένα δευτερόλεπτα πριν το χρονικό ση-

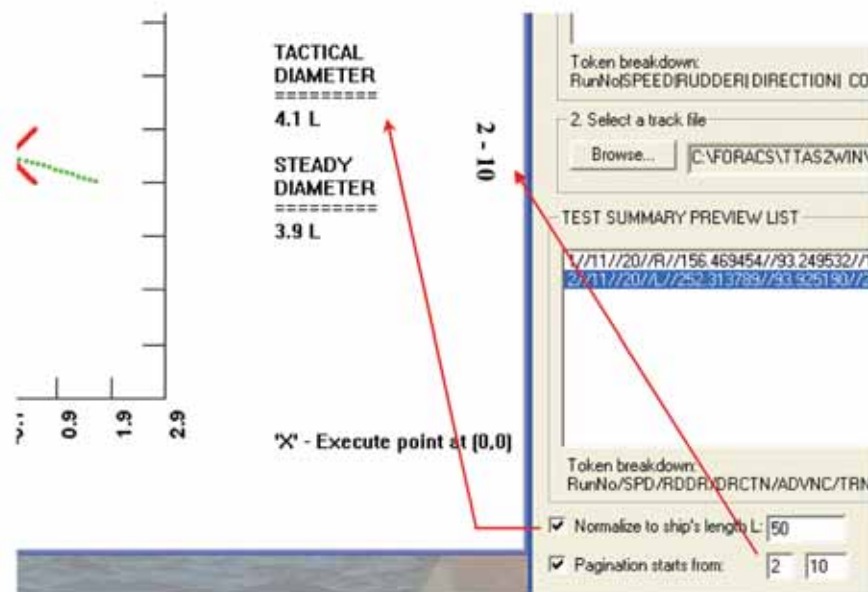
μείο «execute»), καθώς και το χρονικό σημείο «finex» (με τη συμπλήρωση 540° COH). Με βάση αυτά τα στοιχεία ενημερώνεται το αρχείο run info, ελαχιστοποιώντας έτσι την απασχόληση του χρήστη κατά τη διάρκεια των δοκιμών.

Επιπλέον το SMART παρέχει ορισμένες δυνατότητες για τη διευκόλυνση του χρήστη-μελετητή, όπως:

A) Εισαγωγή σχολίων: Στις γραφικές παραστάσεις κάθε διαδρομής παρέχεται η δυνατότητα να εισάγονται διευκρινιστικά σχόλια σχετικά με την υπό εξέταση διαδρομή, όπως π.χ. οι επικρατούσες περιβαλλοντικές συνθήκες (κατάσταση θαλάσσης, διεύθυνση και ένταση ανέμου), οι στροφές του κινητήρα κατά τη διάρκεια της δοκιμής κ.λπ.

B) Αυτόματη Σελιδοποίηση: Προκειμένου τα γραφικά αποτελέσματα να είναι άμεσα εκτυπώσιμα και αξιοποιήσιμα, το SMART διαθέτει πεδίο εισαγωγής του αριθμού της πρώτης σελίδας που θα εκτυπώσει, ενώ όλες οι υπόλοιπες σελιδοποιούνται αυτόματα. Η λεπτομέρεια αυτή φαίνεται στο Σχήμα 9, το οποίο δείχνει μέρος της διεπαφής επεξεργασίας δοκιμών ελικτικότητας.

Γ) Κανονικοποίηση μεγεθών: Καθώς η μελέτη των στατιστικών ελικτικότητας πολλές φορές



Σχήμα 9: Πεδία εισαγωγής στοιχείων σελιδοποίησης και κανονικοποίησης μεγεθών.

γίνεται με χρήση κανονικοποιημένων (αδιάστατων) ως προς το μήκος του πλοίου μεγεθών και όχι με τα πραγματικά μεγέθη, το SMART παρέχει πεδίο εισαγωγής του ενεργού μήκους του πλοίου  $L_{pp}$  (Length from forward Perpendicular to backward Perpendicular). Το πεδίο αυτό φαίνεται επίσης στο Σχήμα 9 και η εφαρμογή του γίνεται άμεσα στο επιλεγμένο γράφημα.

Τέλος, οι επιδόσεις του προγράμματος όσον αφορά στην ταχύτητα επεξεργασίας παρουσιάζονται ενδεικτικά στον Πίνακα 3, και αφορούν στη στατική επεξεργασία μετρήσεων (περιβάλλον γραφείου). Πρακτικά το πρόγραμμα δεν επιβάλει κάποια καθυστέρηση στη διαδικασία εκτέλεσης των δοκιμών και αξιολόγησης αυτών, κα-

θώς η ανά διαδρομή καθυστέρηση είναι αμελητέα (γραμμές 4, 6, και 7 του Πίνακα 3).

## Κεφάλαιο τρίτο Συγκριτική ανάλυση αποτελεσμάτων

Στο κεφάλαιο αυτό θα πραγματοποιήσουμε μια συγκριτική μελέτη των αποτελεσμάτων που παρέχει το SMART με αυτά διαφόρων προγραμμάτων πρόβλεψης και προσομοίωσης ελκτικότητας πλοίων. Τα δεδομένα που θα χρησιμοποιηθούν είναι δεδομένα αναφοράς (benchmark data) τα οποία δημιουργήθηκαν για αυτόν τον σκοπό (συγκριτικές μελέτες) και αντλήθηκαν από το συνέδριο SIMMAN 2008 [19]. Η σύγκριση

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ SMART**

Επεξεργαστής	Intel Core Duo CPU T7100@1.8GHz
Μνήμη	2GB RAM
Αριθμός διαδρομών (μέγεθος run info file)	48 (21.3KB)
Χρόνος επεξεργασίας run info file	< 1sec
Μέγεθος αρχείου track file	632KB
Χρόνος επεξεργασίας track file	2.51sec
Χρόνος επεξεργασίας όλων των διαδρομών	1.57sec

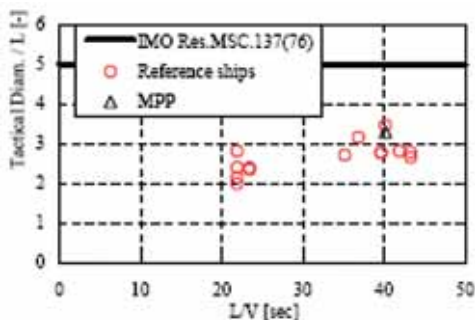


**ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ  
ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΛΟΙΩΝ**

Πλοίο	KVLCC1	KCS	DDG51
$L_{pp}$ [m]	320.00	230.00	142.00
$B$ [m]	58.00	32.20	19.06
$T$ [m]	20.80	10.80	6.15
$LCB$ [m]	11.14	-3.40	-1.02
$C_b[-]$	0.8101	0.651	0.507
$\lambda$	45.714	31.599	35.48
$n_{prop}/n_{rud}$	1/1	1/1	2/2

αφορά στους υπολογισμούς Τακτικών Διαμέτρων που παρέχουν επτά τέτοια προγράμματα προσομοίωσης για τρεις τύπους πλοίων, ενός τάνκερ (KVLCC1), ενός πλοίου εμπορευματοκιβωτίων (KCS), και μιας φρεγάτας (DDG51), των οποίων τα χαρακτηριστικά φαίνονται στον Πίνακα 4 [17].

Εξάλλου, η σύγκριση γίνεται με αναφορά σε στατιστικά αποτελέσματα που προέκυψαν από δοκιμές σε παρόμοια πλοία. Για την περίπτωση του τάνκερ για παράδειγμα, στο Σχήμα 10 φαίνεται η γραφική παράσταση των αποτελεσμάτων Τακτικών Διαμέτρων τα οποία λαμβάνονται υπόψη στη συγκριτική μελέτη [17].



Σχήμα 10: Τακτικές Διάμετροι για πλοία παρόμοια με το τάνκερ KVLCC1.

Είναι αξιοσημείωτο στο παραπάνω σχήμα ότι η διακύμανση των υπολογιζόμενων Τακτικών Διαμέτρων οι οποίες λαμβάνονται υπόψη στα στατιστικά είναι αρκετά μεγάλη (περίπου 0.8 για  $L/V=21$ sec), πράγμα που αποδίδεται στις διαφοροποιήσεις που τυχόν παρουσιάζουν τα πλοία που λήφθηκαν υπόψη στους στατιστι-

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΤΑΚ. ΔΙΑΜ. KVLCC1**

SurSim	2.74 • $L_{pp}$
SurSim_sb	2.18 • $L_{pp}$
FreSim	3.43 • $L_{pp}$
FreSim_sb	2.58 • $L_{pp}$
SurSim_cfd	2.33 • $L_{pp}$
MPP	3.30 • $L_{pp}$
Kijima2002	4.20 • $L_{pp}$
Στατιστικά	3.10 • $L_{pp}$
SMART	3.00 • $L_{pp}$

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΤΑΚ. ΔΙΑΜ. KCS**

SurSim	3.88 • $L_{pp}$
SurSim_sb	2.77 • $L_{pp}$
FreSim	4.36 • $L_{pp}$
FreSim_sb	2.96 • $L_{pp}$
MPP	3.01 • $L_{pp}$
Στατιστικά	2.80 • $L_{pp}$
SMART	3.10 • $L_{pp}$

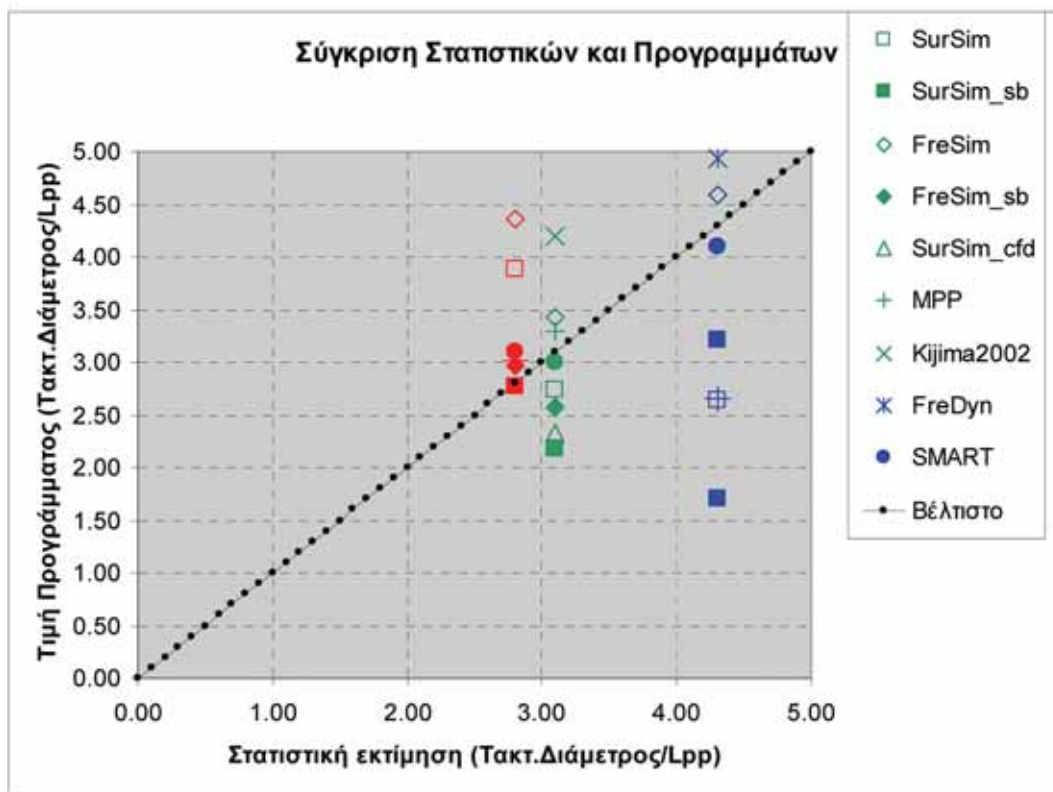
**ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΤΑΚ. ΔΙΑΜ. DDG51**

SurSim	2.64 • $L_{pp}$
SurSim_sb	1.70 • $L_{pp}$
FreSim	4.59 • $L_{pp}$
FreSim_sb	3.21 • $L_{pp}$
MPP	2.66 • $L_{pp}$
FreDyn	4.94 • $L_{pp}$
Στατιστικά	4.30 • $L_{pp}$
SMART	3.60 • $L_{pp}$

κούς υπολογισμούς. Στους Πίνακες 5, 6, και 7 παρατίθενται τα αποτελέσματα των υπολογισμών Τακτικών Διαμέτρων που πραγματοποιήθηκαν για στροφές με γωνίες ηδάλιου 35°. Διευκρινίζεται ότι η σύγκριση δεν περιλαμβάνει τις υπόλοιπες παραμέτρους Τακτικής Στροφής (προχώρηση, μετατόπιση, και σταθερής διαμέτρου), καθώς τα αντίστοιχα δεδομένα δεν ήταν διαθέσιμα.

Στο Σχήμα 11 αναπαρίστανται γραφικά τα αποτελέσματα των Πινάκων 5, 6, και 7 αντίστοιχα.

Η μελέτη τόσο των Πινάκων 5-7, όσο και του Σχήματος 11 οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι υπολογισμοί του SMART είναι έγκυροι συγκρινόμενοι με τα στατιστικά ίδιου τύπου σκαφών. Σημειώνεται εδώ ότι οι αποκλίσεις που παρατη-



Σχήμα 11: Σύγκριση στατιστικής και προγραμμάτων και για τους τρεις τύπους σκαφών (κόκκινα σημεία: KVLCC1, πράσινα σημεία: KCS, μπλε σημεία: DDG51)

ρούνται μεταξύ στατιστικών τιμών και τιμών SMART είναι αποδεκτές, αν ληφθεί υπόψη ότι η διακύμανση των σημείων που συμβάλλουν στα στατιστικά αποτελέσματα είναι μεγάλη, π.χ. ίση με 0.8 για την περίπτωση του KVLCC1 με βάση το γράφημα του Σχήματος 10. Οι τιμές του SMART παραμένουν σταθερά κοντά στη βέλτιστη γραμμή, πιστοποιώντας έτσι την ορθότητα των αποτελεσμάτων του. Η σταθερότητα αυτή του SMART το καθιστά κατάλληλο για όλους τους τύπους σκαφών, σε αντίθεση με τα άλλα προγράμματα, για τα οποία η διακύμανση στην απόδοση ανάλογα με το υπό εξέταση σκάφος επιβεβαιώνει ότι τα τελευταία είναι κατάλληλα μόνο για ορισμένους τύπους σκαφών και ακατάλληλα για άλλους.

### Κεφάλαιο τέταρτο Μελλοντικές επεκτάσεις

Με βάση τη μέχρι τώρα εμπειρία από τη χρήση του SMART στις δοκιμές που πραγματοποιούνται στο ΣΕΑΣ, έχουν προκύψει ανάγκες για μελλοντικές επεκτάσεις της πλατφόρμας, οι σημαντικότερες των οποίων παρουσιάζονται σε αυτό το κεφάλαιο.

A) Αυτόνομη λειτουργία: Μολονότι η συμβατότητα του SMART με το σύστημα IDATS είναι επαρκής, η απαίτηση για πραγματικού χρόνου ροή δεδομένων χρόνου, θέσης και πορείας για τη λειτουργία του SMART μπορεί να εξασφαλιστεί και με τρόπο ανεξάρτητο του IDATS. Σχεδιάζεται η ανάπτυξη διεπαφής διασύνδεσης του SMART με συστήματα GPS (εγκατεστημένα

στα πλοία ή κατοχής του ΣΕΑΣ), από τα οποία το SMART θα εξασφαλίζει σταθερή ροή δεδομένων χρόνου και θέσεως (ίχνος). Παράλληλα, η ίδια διεπαφή θα υποστηρίζει διασύνδεση με συστήματα αδρανειακής πλοήγησης ή/και γυροβυξιδιών εγκατεστημένων στο πλοίο, οπότε έτσι θα εξασφαλίζεται και σταθερή ροή δεδομένων πορείας.

Β) Πολυσημειακή επεξεργασία: Είναι αίτημα των υπό έλεγχο Ναυτικών μονάδων η δυνατότητα αναπαράστασης των Τακτικών Στροφών που διαγράφονται όχι μόνο από ένα σημείο πάνω στο πλοίο (το σημείο αυτό στην τρέχουσα έκδοση αντιστοιχεί στο σημείο τοποθέτησης της κεραίας GPS του συστήματος IDATS) αλλά από περισσότερα, όπως π.χ. από την πρύμνη και από την πλώρη, καθώς και από το σημείο περιστροφής του πλοίου (pivot point). Το αίτημα αυτό προέκυψε από την ανάγκη να γνωρίζει το αρμόδιο προσωπικό (Καπετάνιος, ΑΞ/κός ΝΚ) τη συμπεριφορά των σημείων αυτών κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ελιγμών τόσο ελλιμενισμού όσο και τακτικών επιχειρήσεων. Η γνώση δε αυτή συμβάλλει στον ασφαλέστερο και αποδοτικότερο έλεγχο του σκάφους. Για την υλοποίηση αυτής της απαίτησης, το SMART χρειάζεται να εκτελεί πολυσημειακή επεξεργασία της ίδιας διαδρομής.

Γ) Υπέρθυση γραφημάτων: Στην παρούσα φάση, το SMART δύναται να αναπαραστήσει ένα γράφημα τη φορά. Η ανάγκη όμως για συγκριτική μελέτη αντίρροπων Τακτικών Στροφών, π.χ. για την ίδια ταχύτητα προσέγγισης και για την ίδια γωνία πηδαλιού, απαιτείται η δυνατότητα υπέρθεσης γραφικών παραστάσεων της μιας πάνω στην άλλη. Μια τέτοια σύγκριση μπορεί να αναδείξει εύκολα ατέλειες στην κατασκευή του πλοίου οι οποίες να συμβάλουν στη δυναμική αστάθεια και γενικότερα στην ελεγχσιμότητά του.

## Εκτιμήσεις και συμπεράσματα

Το SMART αποτελεί ένα πρόγραμμα ανάπτυξης για το ΣΕΑΣ ιδιαίτερης σημασίας, τόσο από πλευράς αποκτηθείσας τεχνογνωσίας όσο και από πλευράς αποτελέσματος. Για το μεν πρώτο, σημειώνεται ότι η εξοικείωση με την τεχνολογία ανάπτυξης τεχνικού λογισμικού, καθώς και με την τεχνολογία σχεδιασμού και ελέγχου ελικτι-

κότητας των Πολεμικών Σκαφών είναι σημαντικά κέρδη για το Σταθμό. Όσον αφορά το δεύτερο, η δυνατότητα που έχουν οι Κυβερνήτες των Ναυτικών Μονάδων να ελέγχουν την ελικτικότητα των σκαφών τους, τους παρέχει εμπιστοσύνη ότι η συμπεριφορά των σκαφών είναι απολύτως προβλέψιμη και ελεγχόμενη. Ιδιαίτερης σημασίας είναι το γεγονός ότι το SMART παρέχει αποτελέσματα επί του πλοίου, βοηθώντας στην επί τόπου αξιολόγηση και λήψη αποφάσεων για τη συνέχιση των ελέγχων ελικτικότητας, συμβάλλοντας έτσι στη βέλτιστη εκμετάλλευση του διαθέσιμου χρόνου της υπό έλεγχο Μονάδος, κατά την παραμονή της στο ΣΕΑΣ.

Η ανάπτυξη της εν λόγω πλατφόρμας προσθέτει ένα ακόμα λίθο στο συνολικό οικοδόμημα των δυνατοτήτων που παρέχονται στη Ναυτική Βάση της Σούδας, σε ένα σημείο ιδιαίτερης γεωστρατηγικής σημασίας για Συμμαχικές δυνάμεις που επιχειρούν στη Μεσόγειο και όχι μόνον. Αποδεικνύει δε ότι με την κατάλληλη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων (ανθρώπινων και υλικών) δύναται το Ναυτικό να αναπτύσσει συστήματα εφάμιλλα των ξένων για την εξυπηρέτηση σημαντικών αναγκών του, με τρόπο αποτελεσματικό και κυρίως οικονομικό. Το τελευταίο αποκτά ιδιαίτερη σημασία στη σημερινή εποχή των δύσκολων οικονομικών συγκυριών, καθιστώντας τη στροφή στις ίδιες δυνάμεις και δυνατότητες από προαιρετική επιλογή σε επιτακτική ανάγκη.

## Βιβλιογραφία

- [1] ISO/TC 8, «Ships and marine technology», Status report, 2003.
- [2] «Surface ship post-delivery tests and trials guidance manual», NAVSEA S9094-AE-GYD-010, 2001.
- [3] «STANDARDS FOR SHIP MANOEUVRABILITY», IMO RESOLUTION MSC.137(76), 2002.
- [4] «EXPLANATORY NOTES TO THE STANDARDS FOR SHIP MANOEUVRABILITY», IMO MSC/Circ.1053, 2002.
- [5] Proceedings of the 25th International Towing Tank Conference, 14-20 September 2008, Fukuoka, Japan.
- [6] «Full Scale Manoeuvring Trials», ITTC Recommended Procedure 7.5-04-02-01, 2002.
- [7] «Testing and Extrapolation Methods, Manoeuvrability, Free Model Test Procedure», ITTC Recommended Procedure 7.5-02-06-01, 2006.

- [8] «Testing and Extrapolation Methods, Manoeuvrability, Captive Model Test Procedure», ITTC Recommended Procedure 7.5-02-06-02, 2006.
- [9] «Testing and Extrapolation Methods, Manoeuvrability, Validation of Manoeuvring Simulation Models», ITTC Recommended Procedure 7.5-02-06-03, 2006.
- [10] A. C. Hochbaum, «Manoeuvring Committee Report & Recommendations», 25th ITTC, 14-20 September 2008, Fukuoka, Japan.
- [11] U.S. Coast Guard Research and Development Center, «Tactical Testing of the Juniper Class Seagoing Buoy Tender», Report No. CG-D-20-99, 1999.
- [12] Defence R&D Canada – Atlantic, «Validation of ShipMo3D (HalManeuver) and FREDYN Maneuvering Predictions with HALIFAX Trials Data», Technical Memorandum, 2005.
- [13] U.S. Coast Guard Research and Development Center, «USCGC Healy Results of Performance and Special Trials», NSWCDD/50-TR-2000/41, 2000.
- [14] J. P. Hooft and J.B.M. Pieffers, «Maneuverability of frigates in waves», Marine Technology, Vol. 25, No. 4, 1988.
- [15] U.S. Coast Guard Research and Development Center, «Free Running Model Tests of the USCG 47ft Motor Life Boat», CG-D-06-95, 1995.
- [16] K. Eloit, M. Vantorre, G. Delefortrie, «Prediction of ship manoeuvrability of an 8000 TEU containership in deep and shallow water: mathematical modelling and captive model testing», Proceedings MARSIM '06.
- [17] S. Toxopeus, S.W.Lee, «Comparison of manoeuvring simulation programs for SIMMAN test cases», Proceedings SIMMAN 2008.
- [18] «Integrated Data Acquisition and Test System, The performance network», User's Manual, NUWC WPB, 2006.
- [19] [www.simman2008.dk](http://www.simman2008.dk).

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο ΜΠΥ (β΄) Ηλίας Ν. Μαλαμάς γεννήθηκε στη Ρόδο το 1972. Σπούδασε Ηλεκτρολόγος Μηχανικός & Τεχνολόγος Η/Υ στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Πατρών, απ' όπου και αποφοίτησε το 1996. Στη συνέχεια πραγματοποίησε Μεταπτυχιακές Σπουδές στο Τμήμα Ηλεκτρονικών Μηχανικών και Μηχανικών Η/Υ του Πολυτεχνείου Κρήτης (Χανιά), από το οποίο παρέλαβε τον αντίστοιχο τίτλο το 1999. Τα ερευνητικά του ενδιαφέροντα περιλάμβαναν υλοποίηση αρχιτεκτονικών VLSI για την επεξεργασία σήματος/εικόνας, σχεδιασμός ψηφιακών φίλτρων για τηλεπικοινωνιακά κανάλια και Ποιότητα Υπηρεσίας σε καταναεμημένα συστήματα πολυμέσων. Κατά τη διάρκεια των σπουδών του συμμετείχε ως ερευνητής σε ερευνητικά προγράμματα ΠΕΝΕΔ της ΓΓΕΤ καθώς και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία δημοσίευσε

πρωτότυπες ερευνητικές εργασίες σε διάφορα διεθνή Επιστημονικά Συνέδρια και Περιοδικά. Κατά την περίοδο 1999-2000 υπηρέτησε τη στρατιωτική του θητεία στην Πολεμική Αεροπορία ως Σ.Σμίας, με ειδικότητα Αναλυτή/Προγραμματιστή. Το 2000 ξεκίνησε να απασχολείται ως Ερευνητικός και Εργαστηριακός Συνεργάτης στο Τμήμα Ηλεκτρονικής του ΑΤΕΙ Κρήτης (Παράρτημα Χανίων), η δε συνεργασία αυτή συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Στο Ελληνικό Ναυτικό προσελήφθηκε το 2001 ως Μηχανικός Πληροφορικής του Σταθμού Ελέγχου Ακριβείας Συστημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Μετρήσεων του Ναυστάθμου Κρήτης. Τα καθήκοντά του έχουν να κάνουν με διαχείριση και λειτουργία Υπολογιστικών Συστημάτων του Σταθμού καθώς και επεξεργασίας των μετρήσεων που πραγματοποιούνται στο Σταθμό. Είναι μέλος του Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE, 1993), του TEE (1996), καθώς και του ΠΣΔΜ-Η (1996). Είναι παντρεμένος και πατέρας τριών τέκνων.

πρωτότυπες ερευνητικές εργασίες σε διάφορα διεθνή Επιστημονικά Συνέδρια και Περιοδικά. Κατά την περίοδο 1999-2000 υπηρέτησε τη στρατιωτική του θητεία στην Πολεμική Αεροπορία ως Σ.Σμίας, με ειδικότητα Αναλυτή/Προγραμματιστή. Το 2000 ξεκίνησε να απασχολείται ως Ερευνητικός και Εργαστηριακός Συνεργάτης στο Τμήμα Ηλεκτρονικής του ΑΤΕΙ Κρήτης (Παράρτημα Χανίων), η δε συνεργασία αυτή συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Στο Ελληνικό Ναυτικό προσελήφθηκε το 2001 ως Μηχανικός Πληροφορικής του Σταθμού Ελέγχου Ακριβείας Συστημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Μετρήσεων του Ναυστάθμου Κρήτης. Τα καθήκοντά του έχουν να κάνουν με διαχείριση και λειτουργία Υπολογιστικών Συστημάτων του Σταθμού καθώς και επεξεργασίας των μετρήσεων που πραγματοποιούνται στο Σταθμό. Είναι μέλος του Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE, 1993), του TEE (1996), καθώς και του ΠΣΔΜ-Η (1996). Είναι παντρεμένος και πατέρας τριών τέκνων.



## **Κέντρο Ναυτικής Αποτροπής**

**Ο Εθνικός και Συμμαχικός  
Εκπαιδευτικός Φορέας  
στις Επιχειρήσεις  
Ναυτικής Αποτροπής**

**Του Υποπλοιάρχου Γεωρ. Μαντζούρη Π.Ν.  
Επιτελή ΚΕΝΑΠ**



Υπογραφή της Συμφωνίας Ύδρευσης του ΝΜΙΟΤΣ (MAT MOU) από τον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ Ναύαρχο Π. Χηνοφώτη Π.Ν. και τους Διοικητές SACT και SACEUR της Συμμαχίας, στις 15 Νοεμβρίου του 2005.

## Εισαγωγή

Ο 21ος αιώνας αποτελεί για πολλούς ιστορικό ορόσημο στην αντιμετώπιση της τρομοκρατίας αφού κάθε αντικειμενικός παρατηρητής διαπιστώνει εύκολα ότι όλα τα παγκόσμια τεκταινόμενα στρέφονται γύρω από τις προσπάθειες εξάλειψής της. Δεν θα ήταν υπερβολή να λέγαμε ότι στα πλαίσια της ανοικοδόμησης της παγκόσμιας ασφάλειας οι Ένοπλες Δυνάμεις πολλών χωρών του ΝΑΤΟ και όχι μόνο, ασχολούνται αποκλειστικά με την αντιμετώπιση του προαναφερθέντος φαινομένου και μάλιστα με φρενήρεις ρυθμούς που σε μερικές περιπτώσεις λαμβάνουν υπερβολικές διαστάσεις. Οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Βρετανία, η Γαλλία και άλλες χώρες, προσπαθούν να καταπολεμήσουν την τρομοκρατία σε όλα τα επίπεδα και να διασφαλίσουν έτσι την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών σε ξηρά και θάλασσα.

Στην πορεία αυτή μεγάλο μέρος του ενδιαφέροντος και των πόρων έρχεται να καλύψει η ενασχόληση με το θαλάσσιο περιβάλλον όχι αδικαιολόγητα, αφού το υγρό στοιχείο καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη. Οι θαλάσσιες οδοί επικοινωνιών, που αναμφισβήτητητα αποτελούν τα κομβικά σημεία της επικοινωνίας και συμβάλλουν στην ανάπτυξη παγκοσμίως, εξαντλούν όλο σχεδόν το ενδιαφέρον των κρατών και διεθνών οργανισμών που μέσω των επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας αποσκοπούν στην διασφάλισή τους. Σύγχρονο παράδειγμα, αποτελεί η πολύπλευρη και συλλογική προσπάθεια για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας, στην οποία μάλιστα η χώ-

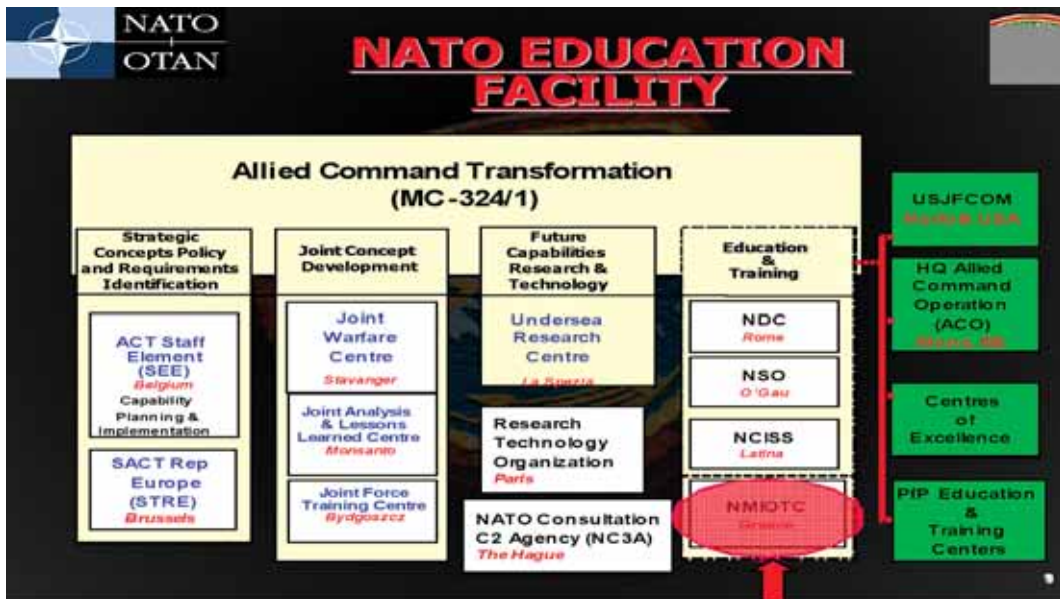
ρα μας συμμετέχει ενεργά με έμπυχο και άψυχο υλικό προσφέροντας τα μέγιστα για την διασφάλιση των θαλασσιών οδών.

Ως απόρροια της ανωτέρω διαπίστωσης και με πρωτοβουλία του τότε Αρχηγού Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, Ναυάρχου Π. Χηνοφώτη Π.Ν., αποφασίστηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση η δημιουργία ενός Νατοϊκού Εκπαιδευτικού Κέντρου που θα ασχολείτο με εκπαίδευση σε θέματα ναυτικής αποτροπής. Το εν λόγω εγχείρημα στέφθηκε με απόλυτη επιτυχία με αποτέλεσμα σήμερα το Κέντρο Ναυτικής Αποτροπής να έχει εγκαθιδρυθεί στους ευρύτερους κύκλους της Συμμαχίας.

## Τι είναι το ΚΕΝΑΠ;

Ποιο ακριβώς είναι το εκπαιδευτικό έργο και η δραστηριότητα του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής ή ποια η εκπαίδευση που προσφέρει το ΚΕΝΑΠ και αν αυτή καλύπτει μόνο την εκπαίδευση των αγημάτων νηοψίας πολεμικών πλοίων, είναι μερικές κρίσιμες ερωτήσεις που αν απαντηθούν θα δώσουν μια ξεκάθαρη εικόνα για τον προσδιορισμό και σκοπό του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής.

Αρχικά πρέπει να πούμε ότι το κύριο αντικείμενο εκπαίδευσης του Κέντρου περιστρέφεται γύρω από τις επιχειρήσεις μεμονωμένου πλοίου ή ομάδος πλοίων στα πλαίσια εφαρμογής αποκλεισμού, υλοποίησης αποφάσεων ΟΗΕ και διατήρησης ανοικτών των θαλασσιών οδών. Δεδομένου όμως ότι το ΚΕΝΑΠ είναι το μόνο καθαρά ναυτικό εκπαιδευτικό κέντρο της Συμμαχίας, οι εκπαιδεύσεις του καλύπτουν ένα μεγάλο εύρος



Στο σχεδιάγραμμα φαίνεται η δομή των εκπαιδευτικών φορέων του ACT (Allied Command Transformation). Το NMIOTC εμφανίζεται με κόκκινο βέλος κάτω από τον πυλώνα του Education & Training της Συμμαχίας μαζί με τα σχολεία NDC (NATO Defense College) στην Ρώμη, NSO (NATO School Oberammergau) στην Γερμανία και NCISS (NATO Communication School) στην Latina της Ιταλίας. Όλα τα υπόλοιπα εκπαιδευτικά κέντρα (πράσινη απόχρωση δεξιά) είναι υπό εθνική υπαγωγή των χωρών που τα δημιούργησαν και με την μορφή Centers of Excellence. Αντιλαμβάνεται λοιπόν κανείς την σπουδαιότητα του γεγονότος ότι το NMIOTC είναι ένα εκ των τεσσάρων εκπαιδευτικών φορέων στο NATO και το μοναδικό σε θέματα θαλασσιών επιχειρήσεων.

αντικειμένων αρχίζοντας από την αντιμετώπιση της εξάπλωσης των όπλων μαζικής καταστροφής μέσω των θαλασσιών οδών και φτάνουν ακόμα μέχρι και τις επιχειρήσεις αντιπειρατείας. Παράλληλα, εκτελούνται εκπαιδεύσεις ατόμων ή ομάδων σε θέματα Νατοϊκής θαλάσσιας ορολογίας, ενώ παρέχεται η απαραίτητη γνώση για τον χειρισμό ταχυπλόων σκαφών, κατά την διάρκεια μιας νηοψίας, με αποτέλεσμα να δημιουργείται το απαραίτητο υπόβαθρο για την διεξαγωγή και τον έλεγχο με τον καλύτερο δυνατό τρόπο μιας επικίνδυνης καταστάσεως (π.χ. μη συναινετική νηοψία – non compliant boarding). Ακόμα, έστω και αν αυτό φαίνεται λίγο θεωρητικό, οι εκπαιδεύσεις εκτείνονται και σε θέματα ψυχολογίας αντιμετωπίσεως ατόμων υψηλού κινδύνου (π.χ. πειρατές ή εν γένει τρομοκράτες) ή και σε θέματα εξασκήσεως ουσιαστικών πρώτων βοηθειών που μπορεί να απαιτηθούν σε ένα περιβάλλον πραγματικής επιχειρήσεως νηοψίας. Από τα ανωτέρω συνοπτικά παραδείγματα, αντιλαμβανόμαστε πολύ εύκολα ότι το εκπαιδευτικό αντικείμενο του Κέντρου είναι πολύ

ευρύ και σε μερικές περιπτώσεις το ήδη υπάρχον προσωπικό δεν επαρκεί για να καλύψει τις διαρκώς αυξανόμενες εκπαιδευτικές απαιτήσεις που μεταβάλλονται ακόμα και σε εξαμηνιαία βάση.

### Στατιστικά Στοιχεία Εκπαιδεύσεων

Το Κέντρο Ναυτικής Αποτροπής – KENAP ή NMIOTC (NATO Maritime Interdiction Operational Training Center) εγκαινιάστηκε τον Οκτώβριο του 2008 όπου και έλαβε την πιστοποίησή του από την Συμμαχία ως εκπαιδευτικό Κέντρο του NATO σε θέματα ναυτικής αποτροπής. Από την υπογραφή της συνθήκης ιδρύσεώς του μέχρι και την πιστοποίησή του από τους αρμόδιους φορείς της Συμμαχίας (ACT – Allied Command Transformation) μεσολάβησε χρονικό διάστημα λιγότερο των δύο ετών και το Κέντρο εγκαθιδρύθηκε πλέον στο Συμμαχικό εκπαιδευτικό γίγνεσθαι.

Σήμερα και μετά την παρέλευση ουσιαστικά δεκαοκτώ (18) μηνών από την επίσημη πιστοποίησή του, τον Οκτώβριο του 2008, έχει ήδη

εκπαιδεύσει μεγάλο αριθμό προσωπικού, αυξάνοντας εκθετικά τα ποσοστά εκπαίδευσης τον τελευταίο χρόνο. Συγκεκριμένα, ο αριθμός των ατόμων που εκπαιδεύτηκαν το 2008 (σε διάστημα τριών μηνών μετά την πιστοποίηση του Κέντρου) ήταν **45**, ενώ το 2009 ο αριθμός αυτός ανήλθε στους **565** μαθητές, με το **83%** επί του συνόλου να αποτελείται από αλλοδαπούς μαθητές.

Πληρώματα αγημάτων νηοψίας πολεμικών πλοίων, μεμονωμένες ομάδες που προέρχονται από χώρες του NATO, PfP (Partnership for Peace), MD (Mediterranean Dialogue), ICI (Istanbul Cooperation Initiative) ή ακόμα και προσωπικό χωρών που δεν ανήκουν στις ανωτέρω κατηγορίες έχει εκπαιδευτεί στις εγκαταστάσεις του Κέντρου. Η αύξηση του αριθμού των εκπαιδευομένων μέσα στην διάρκεια του τελευταίου χρόνου οφείλεται στην παροχή, κατά γενική ομολογία εθνικών και ξένων πηγών, ουσιαστικής εκπαίδευσης που πραγματοποιείται με βάση τα Συμμαχικά πρότυπα. Λόγω του γεγονότος ότι το Πολεμικό Ναυτικό ασχολείται διαρκώς με την αναβάθμιση των παρεχομένων εκπαιδεύσεων και υπηρεσιών, αποδεικνύεται τελικώς στους Συμμαχικούς εταίρους ότι η συμφωνία της δημιουργίας του NMIOTC στην περιοχή της Κρήτης ήταν η καλύτερη επένδυση και απόδειξη ότι η Ελλάδα μπορεί να διαδραματίσει τον ρόλο ενός υψηλού κύρους εκπαιδευτικού φορέα του NATO που θα συμβάλει τα μέγιστα στην διασφάλιση των θαλασσίων οδών και στην αντιμετώπιση φαινομένων όπως αυτό της πειρατείας.

## Στελέχωση

Η στελέχωση του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής είναι μια μαθηματική εξίσωση που ακόμα δεν έχει επιλυθεί απολύτως. Παράγοντες όπως η θέση του Κέντρου, ο πολυεθνικός του χαρακτήρας, τα εκπαιδευτικά αντικείμενα καθώς και μια σειρά άλλων μεταβλητών περιορίζουν την επίτευξη του στόχου της πλήρους στελέχωσης του παρόλο που έχουν γίνει σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή.

Το πολυεθνικό προσωπικό του Κέντρου απαρτίζεται από δύο Τούρκους Αξιωματικούς, ένας από τους οποίους, με βαθμό Πλοιάρχου, καταλαμβάνει την θέση του Deputy Commander - Υποδιοικητή, έναν Βούλγαρο Αξιωματικό, έναν Ρουμάνο Αξιωματικό, έναν Τσέχο Αξιωματικό (Εξειδικευμένο σε θέματα CBRN) και από το

2010 έναν Ιταλό Αντιπλοίαρχο, στην θέση του Διευθυντή Υποστηρίξεως Εκπαίδευσεως. Συνολικά το αλλοδαπό προσωπικό καταλαμβάνει το 14% των θέσεων επάνδρωσης με δυνατότητα αυτό το ποσοστό να ανέλθει μέχρι και στο 40%. Αναμένεται σύντομα στελέχωση του Κέντρου και με Επιτελείς από άλλες χώρες Είναι χαρακτηριστικό ότι ο Βρετανός Αρχηγός Ναυτικού (First Sea Lord), Ναύαρχος Sir John Stanhope, κατά την επίσκεψη του στις εγκαταστάσεις του ΚΕΝΑΠ αντιμετώπισε θετικά την πρόταση στελέχωσης του Κέντρου με έναν Βρετανό Επιτελή σε θέματα πρακτικών εκπαιδεύσεων, δεδομένου ότι Αγγλικές μονάδες κρούσεως όπως φρεγάτες και αντιτορπιλικά εκπαιδεύονται αρκετά συχνά στις εγκαταστάσεις του Κέντρου πριν ή μετά την συμμετοχή τους σε επιχειρήσεις της Συμμαχίας όπως η Active, Endeavour ή Operation Ocean Shield.

Με την πολυεθνική στελέχωση επιτυγχάνεται η διεύρυνση του Κέντρου σε διεθνές επίπεδο, η διατήρηση της βιωσιμότητας του στους κόλπους της Συμμαχίας αλλά ταυτόχρονα και η επαύξηση των εκπαιδευτικών του δυνατοτήτων αφού η συμμετοχή και ανταλλαγή εμπειριών και εκπαιδευτικών μεθόδων μεταξύ των χωρών μελών μόνο θετικά αποτελέσματα μπορεί να έχει τελικά στην επίτευξη του κοινού εκπαιδευτικού σκοπού. Τις προεκτάσεις του γεγονότος αυτού βιώνουν τα πληρώματα των μονάδων που εκπαιδεύονται καθώς γίνονται οι τελικοί αποδέκτες μιας εκπαιδευτικής διαδικασίας που αναβαθμίζεται συνεχώς και εμπλουτίζεται με στοιχεία από το διεθνές εκπαιδευτικό γίγνεσθαι. Στον τομέα αυτό παράδειγμα προς μίμηση αποτελεί η περίπτωση του Συμμαχικού σχολείου στο Oberammergau της Γερμανίας, στο οποίο η συνεργασία που συντελείται μεταξύ των εκπαιδευτών από διαφορετικές χώρες (συμπεριλαμβανομένων και Ελλήνων) δίνει τελικά ένα αποτέλεσμα που είναι αξιοζήλευτο και λειτουργικό.

Παράλληλα, στο Κέντρο υπηρετούν Αξιωματικοί του Στρατού και της Πολεμικής Αεροπορίας καλύπτοντας θέσεις Επιτελικών Αξιωματικών στον τομέα της Εκπαίδευσης. Η στελέχωση με προσωπικό και άλλων κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων αυξάνει τον παράγοντα διακλαδικότητας του Κέντρου και δημιουργεί μια πολύπλευρη εκπαιδευτική δεξαμενή. Μέχρι πρόσφατα υπηρετούσε στο Κέντρο και προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που δυστυχώς μετατέθηκε



τον τελευταίο χρόνο χωρίς να αντικατασταθεί.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε και την προσπάθεια συνεργασίας του Κέντρου με άλλους Εθνικούς φορείς όπως το Λιμενικό Σώμα, η Αστυνομία, η Πυροσβεστική και οι Τελωνειακές Αρχές της χώρας μας. Οι συνεργασίες αυτές είναι πολύ σημαντικό να υλοποιηθούν με δεδομένο ότι η ανταλλαγή απόψεων, εφαρμοσμένων τακτικών σε θέματα εκπαίδευσης αλλά και σε θέματα αποτροπής τρομοκρατικών ενεργειών διαμέσου των θαλασσίων οδών που καταλήγουν στο έδαφος της χώρας μας είναι σημαντικές γιατί τελικά προάγουν την διαλειτουργικότητα στο εθνικό γίγνεσθαι και αυξάνουν αναμφισβήτητα την αποτελεσματικότητα του συνολικού εθνικού αποτρεπτικού μηχανισμού. Μέχρι πρόσφατα το Κέντρο είχε στενή συνεργασία με το Λιμενικό Σώμα, ενώ συνεργασίες με άλλες υπηρεσίες βρίσκονται ακόμα σε υβριδικό επίπεδο. Σημαντική πάντως εξέλιξη αποτελεί το γεγονός ότι υπάρχει η ένδειξη μελλοντικών συνεργασιών με φορείς που ασχολούνται με την πρόληψη και καταστολή της διασποράς των όπλων μαζικής καταστροφής, όπως η Εθνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας. Εάν οι ανωτέρω προσπάθειες ευοδωθούν, τότε το εκπαιδευτικό αντικείμενο του Κέντρου θα βελτιωθεί αισθητά, σε τέτοιο βαθμό μάλιστα, ώστε οι εκπαιδεύσεις αυτές να λάβουν και διεθνή χαρακτηριστήρα, τάση που ήδη έχει αρχίσει και διαφαίνεται ότι είναι απαραίτητη και για την οποία υπάρχει αυξημένη ζήτηση και μέχρι στιγμής ελάχιστη εκπαιδευτική προσφορά.

## Απαιτήσεις Εκπαίδευσης

Με βάση τις διαρκώς αυξανόμενες επιχειρησιακές απαιτήσεις της Συμμαχίας, αλλά και αυτές που απορρέουν από τα εθνικά στρατηγικά δρόμους, είναι σαφές ότι για να στελεχωθεί το Κέντρο θα πρέπει το προσωπικό να κατέχει ειδικά προσόντα τα οποία να αποδίδουν τα μέγιστα στο εκπαιδευτικό σύστημα και συνάμα να συμβάλλουν στην διατήρηση της έξωθεν καλής μαρτυρίας ιδιαίτερα όταν εκπαίδευση αλλοδαπού προσωπικού λαμβάνει χώρα.

Θα λέγαμε ότι είναι απαραίτητη η άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας καθώς επίσης και το προσόν της καθηγεσίας, τουλάχιστον σε βασικό επίπεδο. Αποτελεί απαίτηση η ικανότητα ενός εκπαιδευτή μιλώντας την Αγγλική γλώσσα να προκαλέσει το ενδιαφέρον αλλοδαπών μαθη-

τών, πράγμα που είναι εξαιρετικά δύσκολο αφού πολλές φορές το προσωπικό που εκπαιδεύεται μιλάει τα Αγγλικά ως μητρική γλώσσα, ενώ άλλες φορές προέρχεται από χώρες όπου η γνώση των Αγγλικών είναι ακόμα σε εμβρυακό επίπεδο.

Παράλληλα, μία άλλη πρόκληση για το εκπαιδευτικό προσωπικό του Κέντρου είναι η αντιμετώπιση των εκπαιδευόμενων με λεπτούς χειρισμούς αφού προέρχονται από διαφορετικά πολιτισμικά περιβάλλοντα. Απαιτούνται προσεκτικοί χειρισμοί ούτως ώστε να επιτευχθεί τελικά η διδασκαλία σε ικανοποιητικό βαθμό, πράγμα που τελικά αποφέρει την εκ των έσω διαφήμιση του εκπαιδευτικού επιπέδου του Κέντρου και την συνέχιση της ροής σπουδαστών από διάφορες χώρες και οργανισμούς, μέσω της θετικής ανάδρασης από τους ίδιους τους εκπαιδευόμενους. Κατά συνέπεια η ανάγκη της προσαρμοστικότητας του εκπαιδευτή στις κατά περίπτωση ανάγκες των εκπαιδευόμενων είναι αυτή που τελικά προσδίδει το επιθυμητό αποτέλεσμα τοποθετώντας τον εκπαιδευόμενο στο κέντρο της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

## Υλικοτεχνική Υποδομή - Εγκαταστάσεις

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στις σύγχρονες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και υποδομές του Κέντρου που ακολουθούν τις απαραίτητες εκπαιδευτικές επιταγές των καιρών. Στο Κέντρο διατίθενται ο πύργος προσομοίωσης ταχείας καταρτήρησης από Ελικόπτερο (fast rope tower), ο πύργος των εμπορευματοκιβωτίων (container stack), στον οποίο οι μαθητές εκπαιδεύονται σε διαδικασίες ελέγχου φορτίων εμπορικών πλοίων, καθώς και το τέως εκπαιδευτικό πλοίο «Άρης» το οποίο, έχει μετατραπεί σε ένα σύγχρονο κέντρο προσομοίωσης πραγματικών επιχειρήσεων επί εμπορικών πλοίων. Επίσης, η χρήση πυρών προσομοίωσης, μέσω της χρήσης χρωμοβόλων όπλων και χρωμοσφαιρών δίνει την δυνατότητα στους εκπαιδευόμενους να διέρχονται εκπαίδευση σχεδόν κάτω από πραγματικές συνθήκες στην οποία εξετάζεται και πιστοποιείται η ετοιμότητα των μελών της ομάδος του αγήματος νηοψίας στην αντιμετώπιση καταστάσεων οι οποίες πρόκειται να συμβούν σε πραγματικό περιβάλλον κατά την διάρκεια του ελέγχου ενός εμπορικού πλοίου.



Εικόνες από εκπαίδευση στον πύργο τον Fast Rope αρχικά και στην συνέχεια εφαρμογή των διαδικασιών από Ελικόπτερο – Heliborne insertion and extraction (Course 3000).

Το ΚΕΝΑΠ προμηθεύτηκε πρόσφατα εξαιρετικών δυνατοτήτων ταχύπλοα σκάφη τύπου RHIB, μέσω των οποίων έχει πλέον την δυνατότητα να παρέχει υψηλών προδιαγραφών θαλάσσια εκπαίδευση, αφού με μήκος μεγαλύτερο από 10 μέτρα, με ταχύτητες που φτάνουν τους 55 κόμβους και με μηχανές 600 ίππων έκαστο, έχουν την ικανότητα να φέρουν εις πέρας κάθε μορφής θαλάσσιο εκπαιδευτικό σενάριο.

Τέλος, για την εκτέλεση των θεωρητικών μαθημάτων υπάρχει ένα σύγχρονο αμφιθέατρο καθώς και τέσσερις αίθουσες διδασκαλίας, εξοπλισμένες με οπτικοακουστικά μέσα παροχής εκπαίδευσης. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα



Στην ανωτέρω φωτογραφία εμφανίζεται η κύρια υλικοτεχνική υποδομή του ΚΕΝΑΠ. Διακρίνεται ο πύργος των εμπορευματοκιβωτίων (container stack) καθώς και το εκπαιδευτικό πλοίο «Άρης».

εκτέλεσης βιντεοκλήσεων (video teleconference) με φορείς του NATO ή με τον ACT, δυνατότητα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ακόμα και για την παρακολούθηση μαθημάτων από απόσταση (Distance Learning).

Με την υλικοτεχνική αυτή υποδομή δικαίως οι εκπαιδευόμενοι περιγράφουν με κολακευτικά σχόλια τις εγκαταστάσεις του Κέντρου, αφού συγκρινόμενο με άλλα Κέντρα εκπαίδευσης θα μπορούσαμε να πούμε ότι όχι μόνο είναι ισότιμο αλλά σε πολλές περιπτώσεις υπερτερεί. Τα ανωτέρω υλικοτεχνικά δεδομένα προσδίδουν στο Κέντρο την αξία που του αναλογεί ως σύγχρονο και αξιόπιστο Εκπαιδευτικό Κέντρο Θαλασσιών Επιχειρήσεων τις Συμμαχίας.

## Μαθήματα - Courses

Είναι ευρέως γνωστό ότι η κορωνίδα των εκπαιδευτικών απασχολήσεων του ΚΕΝΑΠ, είναι η εκπαίδευση των αγημάτων νηοψίας των πολεμικών πλοίων. Από τον κατωτέρω πίνακα διακρίνουμε ότι το ΚΕΝΑΠ μέσα στην διάρκεια ενός ημερολογιακού χρόνου έχει εκπαιδεύσει μεγάλο αριθμό αγημάτων πολεμικών πλοίων από διάφορες χώρες του NATO και όχι μόνο. Τα σχόλια τα οποία έχουν συλλεχθεί κατά την διάρκεια των εκπαιδεύσεων είναι πολύ θετικά, αλλά το πιο σημαντικό στοιχείο είναι ότι χώρες που αρχικά έστειλαν πλοία για εκπαίδευση, στέλνουν νέες μονάδες με συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό. Μέσα σε αυτές συγκαταλέγονται οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η Βρετανία και η

No	Μονάδα	Χώρα	ΣΥΝΟΛΟ ανά χώρα
1.	HMS RICHMONT	Βρετανία	3
2.	HMS CORNWALL		
3.	HMS LANCASTER		
4.	FS COMMADANT DUCUING	Γαλλία	3
5.	FNS MONTCALM		
6.	FNS SURCOUF		
7.	USS KLAKRING	ΗΠΑ	3
8.	USS ANZIO		
9.	USS HIGGINGS		
10.	BGS LOISE MARIE	Βέλγιο	1
11.	NRP ALVARES GABRAL (SNMG 1)	Πορτογαλία	1
12.	BGS DRAZKI	Βουλγαρία	1
13.	URS TERNOPIL	Ουκρανία	2
14.	ROS REGINA MARIA	Ρουμανία	1
15.	HS SALAMIS	Ελλάδα	6
16.	HS LASKOS		
17.	HS SAMOS		
18.	HS ADRIAS		
19.	HS LIMNOS		
20.	HS KANARIS		
Σύνολο Εκπαιδευθέντων Πληρωμάτων Πολεμικών Πλοίων στο ΚΕΝΑΠ το 2009			<b>22</b>

Από τον ανωτέρω πίνακα διακρίνουμε ότι οι περισσότερες ναυτικές μονάδες που έχουν αποσταλεί για εκπαίδευση είναι από τις Η.Π.Α., την Βρετανία και την Γαλλία. Παράλληλα ο αριθμός του συνόλου των εκπαιδευθέντων πολεμικών πλοίων στο ΚΕΝΑΠ (σύνολο 22 Πολεμικά Πλοία) κατά το έτος 2009 καταδεικνύει την εκπαιδευτική αξία των παρεχόμενων εκπαιδευτικών αντικειμένων. Τέλος και με δεδομένο ότι ένας χρόνος αποτελείται από 52 εβδομάδες διακρίνουμε ότι σχεδόν κάθε δεκαπέντε ημέρες ένα πολεμικό πλοίο εκπαιδύεται στο ΚΕΝΑΠ.

Γαλλία. Το αποκορύφωμα των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων μέχρι στιγμής το κατέχει η άσκηση «Phoenix Express», η οποία διοργανώνεται από τον 6ο Στόλο των ΗΠΑ, ενώ το ΚΕΝΑΠ συμμετέχει στη σχεδίαση και εκπαίδευση των πληρωμάτων των πλοίων που μετέχουν στην άσκηση. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στα πλαίσια της ασκήσεως Phoenix Express 2009 εκπαιδεύτηκαν στο ΚΕΝΑΠ 143 αξιωματικοί και υπαξιωματικοί σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο από 14 χώρες. Το 2010 η άσκηση θα εκτελεστεί με την ίδια ή και μεγαλύτερη συμμετοχή χωρών, ενώ παράλληλα προγραμματίζεται και η εκπαίδευση των πληρωμάτων των πλοίων που θα συμμετάσχουν στην πολυεθνική άσκηση

«Nηρηίς 09» η οποία σχεδιάζεται από το Αρχηγείο Στόλου.

Κατά τις ανωτέρω εκπαιδεύσεις τα πληρώματα σε συνεργασία με την Διεύθυνση Εκπαιδύσεως του Κέντρου, επιλέγουν τα μαθήματα εκείνα (θεωρητικά ή/και πρακτικά) στα οποία επιθυμούν να βελτιώσουν την απόδοσή τους. Για παράδειγμα ένα άγημα μπορεί να εκπαιδευτεί στον χειρισμό ταχύπλου σκάφους κατά την προσέγγιση για νηοψία σε εμπορικό πλοίο, ενώ κάποιος άλλο άγημα θεωρεί ότι υστερεί στις μεθόδους τακτικής ερεύνης στο εσωτερικό ενός σκάφους και έτσι εστιάζει την εκπαίδευσή του στο αντικείμενο αυτό. Στην συνέχεια παρατίθενται τα εκπαιδευτικά αντικείμενα / μαθήματα κατά αύξουσα αριθμητική σειρά ούτως ώστε να παρατεθεί η θεματολογία των εκπαιδευτικών αντικειμένων τα οποία προσφέρει το Κέντρο.

## Όπλα Μαζικής Καταστροφής

Τα τελευταία χρόνια και λόγω του αυξανόμενου φαινομένου της τρομοκρατίας, η εξάπλωση των όπλων μαζικής καταστροφής απασχολεί ευρέως την Ευρωπαϊκή κοινότητα και συγκεκριμένα τα επιχειρησιακά φόρα της Συμμαχίας. Οι ΗΠΑ είναι ιδιαίτερα δραστήριες στην αντιμετώπιση τέτοιων ενδεχομένων, ενώ στα πλαίσια του ΝΑΤΟ προσφάτως δημιουργήθηκε το Νατοϊκό Κέντρο για την αντιμετώπιση της εξάπλωσης των όπλων μαζικής καταστροφής (NATO WMD Center). Το ΚΕΝΑΠ αντιλαμβανόμενο τις διεθνείς τάσεις και προκλήσεις έχει να επιδείξει σταθερά βήματα ευαισθητοποίησης προς την κατεύθυνση αυτή.

Αρχικά, οργάνωσε συνεκπαίδευση με εξειδικευμένες ομάδες Αμερικανών που είχαν ως κύριο σκοπό την χρήση ειδικών συσκευών ανίχνευσης και τον εντοπισμό ραδιενεργών υλικών επί εμπορικών πλοίων. Ακολούθως και σε συνεργασία με τον ACT οργανώθηκε εβδομαδιαίο συνέδριο (το οποίο θα μετατραπεί σε πιλοτικό σχολείο – pilot course) με θέμα την αντιμετώπιση της εξάπλωσης των όπλων μαζικής καταστροφής στο οποίο συμμετείχαν διακεκριμένοι υψηλόβαθμοι από διάφορους διεθνείς και εθνικούς οργανισμούς και φορείς όπως φαίνεται παρακάτω:

- a. Διεθνείς Φορείς:
  - NATO WMD Center



Εκπαίδευση σε διαδικασίες ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων (container stack search) και ελέγχου πληρώματος εμπορικών πλοίων (crew control). Η εκπαίδευση εκτελείται στο άγημα νηψίας του Βρετανικού πλοίου HMS Montcalm, πριν την συμμετοχή του στην επιχείρηση EU Atalanta στο Κέρας της Αφρικής.

- US Defence Threat Agency (DTRA)
- Joint CBRN Defense COE – Czech Republic
- Allied Command Transformation Operational Experimentation Branch (ACT)
- Organization for the Security and Cooperation in Europe (OSCE)
- World Customs Organization (WCO)

- Defense Against Terrorism (DAT Center of Excellence – Turkey)
- NATO Maritime Interdiction Operations Center (NMIOTC)
- Italian Defense General Staff
- CC MAR Naples
- Belgian-Netherlands Maritime Warfare Center

• **Σειρά Μαθημάτων 1000: Θεωρητική Εκπαίδευση Ομάδος Διοικήσεως (Command Team)**

Μάθημα	Τίτλος
1010	MIO Operational Planning
1020	MIO Messages
1030	Intel Support to MIO
1040	Legal Issues – ROE
1050	MIO Phases
1060	Units Organization
1070	Air Assets
1080	Psychological Aspects

• **Σειρά Μαθημάτων 2000: Θεωρητική Εκπαίδευση Ομάδος Νηψίας (Boarding Team Theoretical Issues)**

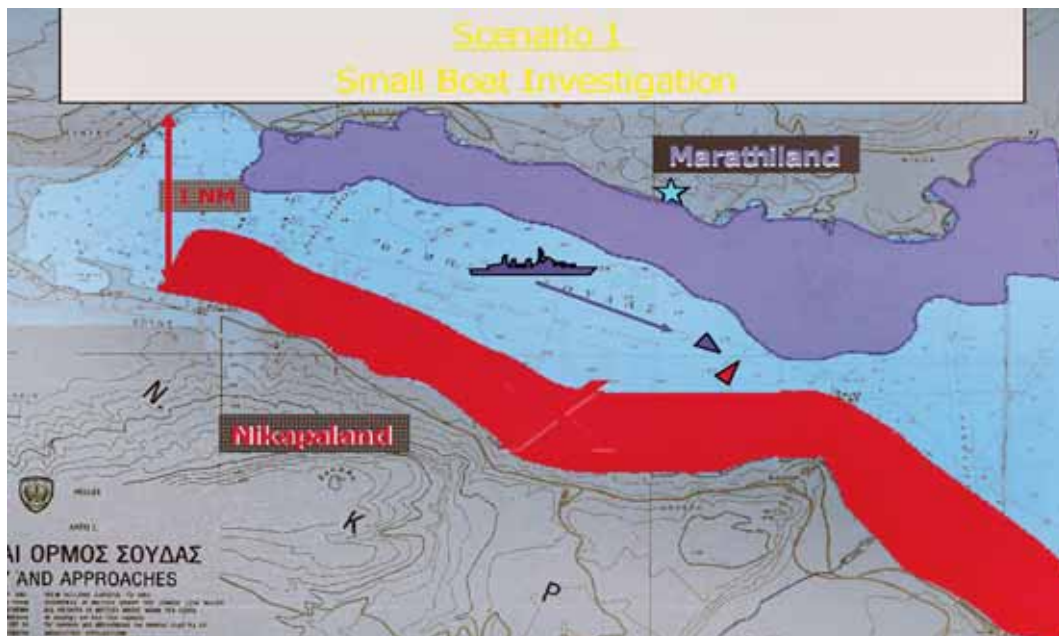
Μάθημα	Τίτλος
2010	Actions Other than tactical Sweep Onboard Suspect Vessel
2020	Inspection / Detection Techniques
2030	Intel Gathering on MIO Targets
2040	Tactical MIO Planning
2050	Boarding Team Psychology
2060	Suspect Vessel Crew Psychology

• **Σειρά Μαθημάτων 3000: Πρακτική Εκπαίδευση Ομάδος Νηψίας (Boarding Team Practical Issues)**

Μάθημα	Τίτλος
3010	Container Inspection
3020	Small Arms Training
3030	Tactical Sweep
3040	Crew Control / Suspect Crew Handling
3050	Small Boat Handling
3060	RHIB Insertion
3070	Heliborne Insertion / Extraction
3080	Boarding Under Multiple Threats

• **Σειρά Μαθημάτων 4000: Αξιολόγηση Ναυτικής Μονάδος Εν πλώ (Naval Unit Final Tactical Exercise)**

Μάθημα	Τίτλος
4010	Evaluation of Command Team ability to plan and execute MIO in accordance with NATO doctrines and procedures
4020	Evaluation of Boarding Team's ability to plan and conduct VBSS in accordance with NATO doctrines and procedures
4030	Evaluation of Ship's internal organization, ship's equipment condition and utilization related to MIO



Απεικόνιση ενός εκ των σεναρίων αντιπειρατείας που αφορά στην έρευνα και εντοπισμό μιας μικρής βάρκας. Η βάρκα προσομοιάζει πειρατικό skiff που προέρχεται από την περιοχή Nikaraland (υποτιθέμενη πειρατική περιοχή) και κινείται προς την περιοχή Marathiland (υποτιθέμενη φίλια περιοχή). Το πλοίο που εκπαιδεύεται, καλείται να διαπιστώσει αν η άγνωστη (κόκκινη) λέμβος είναι πειρατική και αν ναι, τότε πρέπει να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες σύμφωνα με τους Κανόνες Εμπλοκής που του έχουν δοθεί, σε συνδυασμό με τις κινήσεις της άγνωστης λέμβου, εντός χωρικών υδάτων των δύο χωρών και σε διεθνή ύδατα.

- Romanian Navy General Staff
- β. Εθνικοί Φορείς:
  - ΓΕΕΘΑ
  - ΓΕΣ
  - ΓΕΝ
  - Αρχηγείο Στόλου
  - Ελληνική Αστυνομία
  - Λιμενικό Σώμα

Τα θέματα που αναλύθηκαν αφορούσαν κυρίως αντικείμενα σχετικά με την προσπάθεια πρόληψης και καταστολής της εξάπλωσης των Όπλων Μαζικής Καταστροφής διαμέσου των χερσαίων και θαλασσίων οδών, καθώς επίσης και των λιμένων. Η θεματολογία εστιάστηκε στις πολιτικές, νομικές, επιχειρησιακές και τακτικές διαστάσεις του προβλήματος, ενώ την τελευταία ημέρα διεξήχθη συζήτηση (panel discussion) βασισμένη σε πιθανά σενάρια αντιμετώπισης της διασποράς όπλων μαζικής καταστροφής, στην οποία παρευρέθησαν υψηλοί αξιωματούχοι και βαθμοφόροι του NATO, μετα-

ξύ των οποίων και ο Αναπληρωτής βοηθός του Γενικού Γραμματέα του NATO σε θέματα WMD, κ. Guy Roberts.

Το συνέδριο στέφθηκε με επιτυχία και απέκομισε θετικά σχόλια σε τέτοιο βαθμό ούτως ώστε να σχεδιάζεται για το έτος 2010 η δημιουργία εβδομαδιαίας εκπαίδευσης/πυλοτικού σχολείου, με την συνδρομή και πιστοποίηση της Συμμαχίας, σε θέματα αντιμετώπισης εξάπλωσης των οπλών μαζικής καταστροφής διαμέσου του θαλασσίου περιβάλλοντος (Proliferation of Weapons of Mass Destruction in the Maritime Arena).

### Αντιπειρατεία

Τους τελευταίους έξι μήνες το ΚΕΝΑΠ προσαρμοζόμενο πλήρως στις απαιτήσεις των καιρών και με δεδομένο ότι το φαινόμενο της πειρατείας έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις, έχει δημιουργήσει εκπαιδευτικά σενάρια αντιπειρατείας τα οποία προσφέρει ως εκπαιδευτικά αντικείμενα τόσο στις εθνικές όσο και στις ξένες μονά-



Επίσκεψη του ΑΓΕΕΘΑ στο ΚΕΝΑΠ / Ν.Μ.Ι.Ο.Τ.Σ. την 21η Μαΐου 2010.

δες που πρόκειται να συμμετάσχουν σε επιχειρήσεις κατά της πειρατείας στο Κέρασ της Αφρικής. Η εν λόγω εκπαίδευση έχει ήδη εκτελεστεί αρκετές φορές σε Ελληνικά Πλοία (π.χ. Φ/Γ Αδρίας) ή και σε ξένες μονάδες όπως του Βρετανικού και του Γαλλικού Ναυτικού (π.χ. FS Primaguet).

Στα εν λόγω σενάρια οι εκπαιδευτές του ΚΕΝΑΠ επιβαίνοντας σε RHIB, παίζουν τον ρόλο πειρατών σε κατάλληλα σχεδιασμένες ασκήσεις. Το εκπαιδευόμενο πλοίο με την χρήση της Ομάδος Διοικήσεως και του αγήματος νηοψίας του καλείται να φέρει εις πέρας αποστολές όπως έλεγχο, ταυτοποίηση, καταδίωξη και εξουδετέρωση πειρατών και πειρατικών ενεργειών. Αν και τα σενάρια θα έλεγε κανείς ότι δεν είναι πολύπλοκα ή εξεζητημένα, παρόλα αυτά είναι εξαιρετικά χρήσιμα για τα πληρώματα των πολεμικών πλοίων, αφού πριν συμμετάσχουν σε

πραγματικές αποστολές έχουν την ευκαιρία να ελέγξουν τους εσωτερικούς και εθνικούς τους μηχανισμούς και να εκπαιδευτούν ανώδυνα στις μεθόδους αποτροπής των πειρατών. Η εν λόγω εκπαίδευση προτιμάται από τους Κυβερνήτες των πολεμικών πλοίων που πρόκειται να συμμετάσχουν σε αποστολές στο Κέρασ της Αφρικής. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι Γαλλικές φρεγάτες που πρόκειται να συμμετάσχουν σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις διέρχονται την ανωτέρω εκπαίδευση στο ΚΕΝΑΠ, κατόπιν προτροπής του Γαλλικού Αρχηγείου Στόλου (ALFAN). Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα τιμητικό για το Κέντρο και καταδεικνύει την ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης σε διεθνές επίπεδο. Ακολούθως, αναφέρονται επιγραμματικά τα τρία σενάρια εκπαίδευσης σε αντιπειρατικές επιχειρήσεις που είναι διαθέσιμα σύμφωνα με τον εκπαιδευτικό κανονισμό του Κέντρου.



Απεικόνιση της θέσεως του ΚΕΝΑΠ στο κέντρο όλων των κύριων θαλάσσιων αρτηριών της Μεσογείου. Η επιλογή της θέσεως αυτής είναι αναμφισβήτητα στρατηγικής σημασίας.

- **Scenario 1:** Small Boat Investigation
- **Scenario 2:** Pirate Mothership Identification/ Visiting/Boarding/Seizing
- **Scenario 3:** Protection of a merchant ship against pirate attack at sea

### Mobile Training Teams (MTT's)

Το Κέντρο, όπως άλλωστε κάθε Νατοϊκό Εκπαιδευτικό Κέντρο, έχει την δυνατότητα εκπαίδευσης μονάδων ή ακόμα και μεμονομένων ομάδων σε περιοχές εκτός των εγκαταστάσεών του. Η δυνατότητα αυτή είναι δυνατόν να υλοποιηθεί μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου φορέα ή κράτους και εν συνεχεία κατόπιν εγκρίσεως του ΓΕΝ και με την χρήση όλων των κατάλληλων διπλωματικών διεργασιών, αποστέλλεται προσωπικό στην αλλοδαπή για να παρέξει εκπαίδευση σε χώρες που το επιθυμούν. Με την εκπαιδευτική αυτή παροχή δίνεται η δυνατότητα στον ενδιαφερόμενο να εκπαιδευθεί με μικρό κόστος το προσωπικό του στην χώρα του, αφού το κόστος για την ενδιάκριση μιας ομάδας εκπαιδευτών από το ΝΜΙΟΤC είναι συνήθως πολύ μικρότερο από την αποστολή ενός πλοίου ή μιας πλήρους ομάδας αγήματος νηοψίας (που συνήθως αποτελείται από 12 άτομα) στην Σούδα. Αντίθε-

τα η κινητή μονάδα εκπαίδευσης του ΚΕΝΑΠ δεν υπερβαίνει συνήθως τα 4 με 5 άτομα και η αποστολή της στο εξωτερικό είναι πιο ευέλικτη και ταχεία διαδικασία.

### Advanced Distributed Learning (ADL)

Το Κέντρο παρέχει επίσης τη δυνατότητα σε πολυεθνικό προσωπικό να παρακολουθεί διαδικτυακά μαθήματα από απόσταση. Η εν λόγω εκπαιδευτική διαδικασία λειτουργεί μέσω του δικτυακού τόπου του ACT και δίνει την δυνατότητα στους μαθητές να παρακολουθήσουν τα μαθήματα του Κέντρου σε θεωρητικό επίπεδο. Παράλληλα, χρησιμοποιείται και ως εκπαιδευτικό βοήθημα για τους αλλοδαπούς μαθητές που πρόκειται να παρακολουθήσουν εκπαίδευση στο Κέντρο αφού λειτουργεί ως εργαλείο προετοιμασίας, ιδιαίτερα γι' αυτούς που αντιμετωπίζουν πρόβλημα με την κατανόηση της αγγλικής γλώσσας σε πρωτογενές επίπεδο.

Στην συνέχεια αναφέρονται επιγραμματικά τα μαθήματα που παρέχονται μέσω της ανωτέρω διαδικασίας:

- (1) MIO Orientation – Unit's Preparation
- (2) MIO execution

- (3) Boarding Team Tactical Planning
- (4) Boarding Team Psychology
- (5) Suspect Vessel crew psychology
- (6) Boarding Execution

Η παρακολούθηση των μαθημάτων μπορεί να γίνει από την ιστοσελίδα της Συμμαχίας που έχει δημιουργηθεί για αυτό το σκοπό: [www.jadl.act.nato.int](http://www.jadl.act.nato.int). Ο μαθητής μπορεί να παρακολουθήσει τα μαθήματα μετά από αίτησή του στον ανωτέρω δικτυακό τόπο για παροχή κωδικού, ούτως ώστε η παρακολούθηση του μαθήματος να ελέγχεται στατιστικά και πρακτικά από το προσωπικό του NMIOTC.

## Συνεργασία με Ακαδημαϊκά Ιδρύματα

Μια ακόμα εκπαιδευτική διάσταση του NMIOTC, είναι η συνεργασία του με διάφορα ακαδημαϊκά ιδρύματα του εσωτερικού και του εξωτερικού. Συγκεκριμένα και μετά από προτάσεις Αξιωματικών του Π.Ν. που αποφοίτησαν από το Naval Postgraduate School (NPS Monterey) και σε συνεργασία με το ΓΕΝ, το Κέντρο πλέον συνεργάζεται σε εξαμηνιαία βάση με το NPS, ανοίγοντας νέους ορίζοντες στην αντιμετώπιση προβλημάτων που άπτονται των θαλασσιών επιχειρήσεων.

Εκτελούνται πειράματα που ως απότερο σκοπό έχουν την μεταφορά στοιχείων και εικόνας από την θάλασσα σε επιχειρησιακά κέντρα στην ξηρά (στο NMIOTC ή στις ΗΠΑ), και αφορούν στον εντοπισμό, ταυτοποίηση, παρακολούθηση και αντιμετώπιση επικίνδυνων ραδιενεργών υλικών που είναι πιθανόν να μεταφέρονται μέσω των θαλασσιών οδών. Για την διεξαγωγή των πειραμάτων δημιουργούνται σταθμοί θαλάσσιοι, με την χρήση των ταχυπλόων σκαφών του ΚΕΝΑΠ, όπου επιχειρείται ο εντοπισμός από ειδικούς αισθητήρες της ύπαρξης όπλων μαζικής καταστροφής επί πλοίων που διέρχονται διαμέσου των σημείων αυτών. Μετά την ολοκλήρωση του όλου εγχειρήματος, θα υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς εικόνας και στοιχείων πραγματικού χρόνου ακόμα και μέσω χαμηλά ιπτάμενων δορυφόρων, σε ειδικά διαμορφωμένους επιχειρησιακούς/συμβουλευτικούς σταθμούς στην ξηρά, όπου οι συλλεγόμενες πληροφορίες θα αξιοποιούνται και θα επεξεργάζονται κατάλληλα από ομάδες εξειδικευμένων αναλυτών. Έτσι θα διευκολύνεται το έργο του αγήματος νηοψίας ενός πολεμικού πλοίου που θα έχει την

δυνατότητα να είναι συνδεδεμένο σε πραγματικό χρόνο με τον συμβουλευτικό σταθμό ξηράς και να λαμβάνει κατευθύνσεις/οδηγίες που θα είναι άμεσα αξιοποιήσιμες για την ολοκλήρωση μιας νηοψίας.

Παράλληλα, επιδιώκονται και είναι σε εξέλιξη συνεργασίες με το Πολυτεχνείο Κρήτης, την Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και άλλους φορείς της Συμμαχίας όπως για παράδειγμα το Νατοϊκό Κέντρο αντιμετώπισης των όπλων μαζικής καταστροφής (NATO WMD Center), στις Βρυξέλλες.

## Μέλλον – Προοπτικές

Οι υπάρχουσες διεθνείς τάσεις αλλά και το παγκόσμιο πολιτικό και διπλωματικό σκηνικό αναδεικνύουν καθημερινά την αξία διατήρησης του Κέντρου σε παγκόσμιο επίπεδο. Το Κέντρο Ναυτικής Αποτροπής αποτελεί το κλειδί της Συμμαχίας για την εκπαίδευση σε θέματα ναυτικής αποτροπής και θαλασσιών επιχειρήσεων και μάλιστα χωρίς ιδιαίτερο κόστος. Το γεγονός ότι εδρεύει στο Κέντρο της Μεσογείου ή ακόμα καλύτερα στο κέντρο των βασικών θαλασσιών οδών που οδηγούν στην Μαύρη Θάλασσα, την Ανατολική Μεσόγειο ή την διώρυγα του Σουέζ και τον Κόλπο του Άντεν, αποτελεί εξαιρετικής στρατηγικής σημασίας πλεονέκτημα για την επιχειρησιακή του αξία.

Η Ελλάδα θα πρέπει να εξακολουθήσει να υποστηρίζει δυναμικά την ύπαρξη ενός τέτοιου οργανισμού, αφού μέσω αυτού συντελείται διαφήμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών από την πατρίδα μας προς την Συμμαχία και γενικότερα δημιουργείται θετικός αντίκτυπος σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η περαιτέρω ανάπτυξη της συνεργασίας του Κέντρου και με άλλους εθνικούς φορείς για την υποβοήθηση του έργου του αλλά κυρίως για την πολύπλευρη ανάπτυξη των εκπαιδευτικών του επιδιώξεων, σε κάθε είδους θαλάσσια επιχείρηση ναυτικής αποτροπής, θα προσδώσει δυναμική που κανένας άλλος εκπαιδευτικός οργανισμός δεν έχει στο NATO.

## Επίλογος

Η ανωτέρω ανάλυση των δυνατοτήτων του ΚΕΝΑΠ έγινε κάτω από το πρίσμα ότι το έργο



που συντελείται αποτελεί εθνική υπόθεση ενώ έχει διεθνή απήχηση τόσο στην Συμμαχία όσο και σε συνεργαζόμενες χώρες με αυτή.

Το Κέντρο Ναυτικής Αποτροπής προσπαθεί να εδραιωθεί στο Νατοϊκό περιβάλλον ούτως ώστε μελλοντικά να θεωρείται ως δεδομένο σημείο αναφοράς για την εκπαίδευση σε επιχειρήσεις ναυτικής αποτροπής. Δεν θα ήταν υπερβολή να λέγαμε ότι η Ελλάδα με την δημιουργία και την εξολοκλήρου υποστήριξη αυτού του οργανισμού, δημιουργεί καθημερινά ισχυρές βάσεις που στο μέλλον θα την αναδείξουν ως ισό-

τιμο εκπαιδευτικό φορέα με άλλες χώρες της συμμαχίας. Με δεδομένο ότι το κόστος της εκπαίδευσης είναι πολύ χαμηλό και ότι η Κρήτη βρίσκεται στο στρατηγικό κέντρο των κυρίων θαλασσιών αρτηριών της υφηλίου, δεν θα ήταν ουτοπική η θεώρηση να λέγαμε ότι το ΝΜΙΟΤC μπορεί να αποτελέσει έναν από τους κεντρικούς εκπαιδευτικούς και συμβουλευτικούς κορμούς του ΝΑΤΟ σε θέματα όχι μόνο ναυτικής αποτροπής, αλλά και θαλασσιών επιχειρήσεων γενικότερα.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Υποπλοίαρχος Γεώργιος Μαντζούρης γεννήθηκε στην Αθήνα στις 03-08-1975 και αποφοίτησε από την Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1998 με βαθμολογία πτυχίου Λίαν Καλώς.

Από τον Ιούνιο του 1998 μέχρι και τον Ιούνιο του 2004 υπηρέτησε σε διαφόρους τύπους πολεμικών πλοίων (Φ/Γ τύπου "S" και "ΜΕΚΟ" και Κ/Φ) του Πολεμικού Ναυτικού, ως Αξιωματικός Επικοινωνιακών Συστημάτων, Ηλεκτρονικού Πολέμου, Διευθυντής Επιχειρήσεων και Διευθυντής Ηλεκτρονικών Συστημάτων.

Έχει διέλθει όλα τα σταδιοδρομικά σχολεία του Π.Ν. που μέχρι τώρα προβλέπονταν για τον βαθμό του ενώ έχει συμμετάσχει σε εκπαιδεύσεις σε θέματα Επικοινωνιών / ΣΝ, Ηλεκτρονικού Πολέμου και Καθηγεσίας στην Αγγλία. Από τον Ιούνιο του 2004 και μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2006 σπούδασε στο Naval Postgraduate School (Monterey, California) όπου απέκτησε με διάκριση δύο τίτλους μεταπτυχιακών σπουδών, έναν στο Systems

Engineering (Electronic Warfare) και έναν στο Space Systems Engineering αντίστοιχα. Κατά την διάρκεια των σπουδών του και μέχρι σήμερα έχει συμμετάσχει σε προγράμματα κατασκευής δορυφόρων που σήμερα βρίσκονται σε τροχιά.

Είναι υποψήφιος διδάκτωρ του Πολυτεχνείου Ξάνθης στο τμήμα Ηλεκτρολόγων Μηχανολόγων και Μηχανικών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών, με κατεύθυνση στην κατασκευή μικροδορυφόρων και γενικότερα στην διαστημική τεχνολογία.

Έχει συγγράψει σειρά άρθρων, μελετών και επιστημονικών πραγματειών σε διεθνή και Ελληνικά περιοδικά και ομιλεί Αγγλικά και Γαλλικά.

Από τον Φεβρουάριο του 2009 μέχρι και σήμερα υπηρετεί ως επιτελής του Κέντρου Ναυτικής Αποτροπής, σε θέματα εκπαίδευσης.

Είναι έγγαμος με την Οικονομολόγο Αργυρώ Βεργετάκη με την οποία έχει δύο υιούς και μια κόρη.

**Φωτογραφία επομένης σελίδος: Β' ΧΡΗΜΑΤΙΚΟ ΒΡΑΒΕΙΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ 2009: Ανθυπασιστής (ΗΝ/ΔΒ) Ευάγγελος Πουλάκης.**





**Πειρατεία και θαλάσσιες  
μεταφορές:  
Μια διαχρονική σχέση  
με καταλυτική επίδραση  
στη Μεσόγειο θάλασσα**

Του Πλωτάρχου Δημ. Δαλακλή Π.Ν. και  
Πλωτάρχου Αθ. Κασίκη Π.Ν.

Α΄ Έπαινος διαγωνισμού μελετών 2009

## I. Εισαγωγή

Η προσπάθεια αναζήτησης αγαθών που εκλείπουν για διάφορους λόγους<sup>1</sup> από μια συγκεκριμένη περιοχή –και τα οποία μπορούν με σχετική ευκολία να παραχθούν/κατασκευασθούν σε κάποια άλλη απομακρυσμένη γεωγραφική τοποθεσία– μπορεί να θεωρηθεί ως ένα από τα πλέον βασικά κίνητρα για την επικοινωνία μεταξύ πληθυσμών εγκατεστημένων σε διαφορετικά σημεία του πλανήτη<sup>2</sup>. Υπό την έννοια αυτή, η εμπορική δραστηριότητα συνέβαλε τα μέγιστα στην εισαγωγή, καθιέρωση και ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς, ενώ υπήρξε σε κάθε εποχή η αφετηρία και το υπόβαθρο για την οικονομική και πνευματική πρόοδο του ανθρώπου<sup>3</sup>. Την τρέχουσα χρονική περίοδο, που οδεύουμε προς τη συμπλήρωση της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, το διεθνές εμπόριο αποτελεί πέραν κάθε αμφιβολίας το θεμελιώδη λίθο της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Επισημαίνεται ότι η συντριπτική πλειονότητα των χωρών που συμμετέχουν στο σύγχρονο οικονομικό σύστημα διαθέτουν πρόσβαση σε θαλάσσιο χώρο, επομένως η ανάπτυξη των παραλιών και του θαλασσιού εμπορίου αποτελεί μια φυσική κατάληξη. Μόνο μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), σχεδόν το 90% του εξωτερικού και το 40% του εσωτερικού εμπορίου διεξάγεται διά θαλάσσης. Για την περίπτωση της Ελλάδας το ποσοστό της συνολικής εμπορικής κίνησης που χρησιμοποιεί –είτε αποκλειστικά, είτε σε συγκεκριμένο τμήμα

μόνο της μεταφορικής αλυσίδας και στο πλαίσιο των επονομαζόμενων «συνδυασμένων μεταφορών»– τα πλωτά μέσα είναι μεγαλύτερο από το 90%. Η ηγετική θέση της Ευρώπης στον τομέα της ναυτιλίας είναι αδιαμφισβήτητη, καθώς οι χώρες της ΕΕ κατέχουν λίγο παραπάνω από το 41% του παγκόσμιου στόλου. Από τους ευρωπαϊκούς θαλάσσιους λιμένες διέρχονται ετησίως 3,5 δις τόνοι φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ 350.000 περίπου άτομα εργάζονται σε λιμένες και συναφείς υπηρεσίες που παράγουν από κοινού προστιθέμενη αξία 20 περίπου δις €<sup>4</sup>.

Η επιστήμη της Γεωγραφίας δεν πρέπει να περιορίζεται σε μια απλή, ασύνδετη περιγραφή της θέσεως των διαφόρων τόπων και των στοιχείων τους. Το τελικό ζητούμενο είναι να προσδιορίσει και να εξηγήσει τα φαινόμενα που συμβάλλουν στη δημιουργία των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των διαφόρων περιοχών της γης και της δραστηριότητας των κατοίκων στους τόπους αυτούς<sup>5</sup>. Το πιο χαρακτηριστικό ίσως παράδειγμα για το πώς τα γεωγραφικά μεγέθη επιδρούν στην ανθρώπινη εξέλιξη και πολιτισμό αποτελεί η Μεσόγειος Θάλασσα, η οποία διαχρονικά έχει κυριαρχο ρόλο στην εξέλιξη της ιστορίας και τη διαμόρφωση των διεθνών σχέσεων. Ειδικά κατά την αρχαιότητα, όλα τα μεγάλα γεγονότα έλαβαν χώρα γύρω από τη θάλασσα αυτή<sup>6</sup>. Αλλά και στην σύγχρονη εποχή η Μεσόγειος παραμένει στην επικαιρότητα, ως το φυσικό σύνορο της Ευρωπαϊκής ηπείρου σε

1. Αρκούντως εύκολα κατανοητά παραδείγματα μπορούν να εντοπισθούν στις γενικότερες κλιματικές συνθήκες και τη διαθεσιμότητα «φθνίου» εργατικού δυναμικού. Είναι ιδιαίτερο γνώρισμα των γνωστών και ως «αφιλόξενων» περιοχών του πλανήτη –όπως για παράδειγμα οι παγωμένοι πόλοι και οι έρημοι– ότι δεν είναι δυνατό να ευδοκμήσει σχεδόν καμιά ανθρώπινη δραστηριότητα. Το καλό κλίμα και γόνιμο έδαφος αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την οποιαδήποτε πετυχημένη προσπάθεια αγροτικής παραγωγής, ενώ η αφθονία πρώτων υλών είναι απαραίτητη για την δημιουργία εμπορικής ή/και μεταποιητικής δραστηριότητας.
2. Ας σημειωθεί ότι το δυσπρόσιτο μιας περιοχής, συνήθως επιδρά ανασταλτικά στην γενικότερη ανάπτυξη της ή στο ενδεχόμενο δημιουργίας εμπορικών δεσμών.
3. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (1997), σελ. 34.
4. Βλ. *Πράσινη Βίβλος, προς μία Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες*, COM (2006) 275 τελικό. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν καταλύτη ανάπτυξης και για άλλους τομείς όπως τα ναυπηγεία και τον ναυτιλιακό εξοπλισμό. Η ναυτιλία και όλοι οι συναφείς κλάδοι αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην ΕΕ. Για παράδειγμα οι ασφάλειες, οι τραπεζτικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες μεσίτη, νηογνώμονα και συμβούλου, αποτελούν σαφέστατα τομείς στους οποίους η Ευρώπη πρέπει να διατηρήσει την ηγετική της θέση.
5. Βρεττός Θ. Ε. και Αγαλιανού-Βρεττού Α., (1993), σελ. 1.
6. Ο αρχαίος κόσμος γνώριζε μόνο τρεις από τις πέντε Ηπείρους του πλανήτη: εκείνες που περιβάλλουν την Μεσόγειο Θάλασσα και συναντιούνται στο ανατολικό της τμήμα. Ποτέ κανένας άλλος γεωγραφικός παράγοντας δεν έπαιξε ρόλο τόσο μεγάλης σημασίας για την ανθρώπινη ιστορία και πολιτική εξέλιξη, όσο η Μεσόγειος. Η κοινή μεσογειακή ιστορία, γεμάτη από πολυπληθούς μετασχηματισμούς και αλλαγές είναι ένα αποτέλεσμα τόσο της Ανατολής με την Δύση όσο και του

συνδυασμό με την μοναδική της ιδιότητα να αποτελεί έναν εξαιρετικά πολυσύχναστο θαλάσσιο διάδρομο, απαραίτητο για τη διεκπεραίωση του παγκόσμιου εμπορίου. Επισημαίνεται ότι η ΕΕ, λόγω της γεωγραφικής μορφολογίας της κατατάσσεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά στην θαλάσσια επικράτεια της. Επομένως, τα 70.000 χιλιόμετρα των Ευρωπαϊκών ακτών<sup>7</sup> και ο εξαιρετικά υψηλός αριθμός λιμένων που προσφέρουν ανεμπόδιστη πρόσβαση στο εσωτερικό της ηπείρου μας αναδεικνύουν τη θάλασσα ως το καταλληλότερο πεδίο για μεταφορές. Ταυτόχρονα, οι θάλασσες που την περιβάλλουν, με πολύ χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Βορείου Θάλασσας<sup>8</sup>, αλλά και συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές με παγκόσμια εμβέλεια που διέρχονται από τη Μεσόγειο Θάλασσα διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο για την ΕΕ. Τα φτηνά κινεζικά προϊόντα για να φτάσουν στον ευρωπαϊκό καταναλωτή θα διασχίσουν αρχικά τον Ινδικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο, ενώ και το πετρέλαιο του Περσικού Κόλπου μεταφέρεται στη Δύση χρησιμοποιώντας παραπλήσια διαδρομή. Στον τομέα της ενέργειας, με αφετηρία τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες του Κόλπου, τον Κόλπο του Άντεν/Διώρυγα του Σουέζ και είσοδο στη Μεσόγειο σχηματίζεται μια κρίσιμη μεταφορική αλυσίδα που εξυπηρετεί ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό του πετρελαίου και του φυσικού αερίου που καταναλώνεται στην Ευρώπη.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σε όλη τη διάρκεια της καταγεγραμμένης ανθρώπινης ιστορίας το βασικό μηχανισμό με τον οποίο εξυπηρετείται το συντριπτικό ποσοστό της παγκόσμιας κίνησης αγαθών και ανθρώπων<sup>9</sup>. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές σε συνδυασμό με τις αερομεταφορές και τις χερσαίες (δηλαδή οδικές και σιδηροδρομικές) μεταφορές αποτελούν το παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών. Η έλευση της παγκοσμιοποίησης, η σχεδόν διαρκής ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και η συνυφασμένη άνοδος των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών, έχει επίσης έντονα τροφοδοτήσει τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών<sup>10</sup>. Είναι γεγονός εξαιρετικής σημασίας ότι τα τέσσερα πέμπτα περίπου του συνολικού όγκου των εμπορικών πράξεων διεκπεραιώνονται μέσω θαλάσσης. Σε αυτό, πέρα από την φυσική γεωγραφική διαμόρφωση του πλανήτη μας –τα τρία τέταρτα περίπου της επιφάνειας της γης καλύπτονται από θάλασσες και λίμνες, ενώ με εξαίρεση τις περιοχές των δύο γεωγραφικών πόλων, είναι δυνατή η θαλάσσια μεταφορά επιβατών και αγαθών από και προς οποιοδήποτε σημείο της υδρογείου– συμβάλλει και το γεγονός ότι η Ναυτιλία διατηρεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέναντι στις αεροπορικές ή διά μέσου ξηράς συγκοινωνίες<sup>11</sup>. Πρέπει σαφώς να επισημανθεί ότι για μια σημαντική χρονική περίοδο –που αντιστοιχεί σε περίπου 200 χρόνια και σχεδόν στο σύνολο του 20ού αιώ-

---

Βορρά με τον Νότο. Για περισσότερες λεπτομέρειες και την αντίστοιχη γεωπολιτική ανάλυση βλ. Δαλακλής Δ. και Σιούσιουρας Π., (2006), σελ. 258-262.

7. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 10ης Οκτωβρίου 2007, Μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό, σελ. 4
8. Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί την τέταρτη μεγαλύτερη πηγή πετρελαίου και φυσικού αερίου παγκοσμίως, μετά τις Ρωσία, ΗΠΑ και Σαουδική Αραβία.
9. Για την Ελλάδα, η ναυτιλία υπήρξε διαχρονικά ένα από τα βασικά εφαλτήρια για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία της. Ταυτόχρονα, τόσο για τη χώρα μας όσο και για τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της ΕΕ, ο συγκεκριμένος κλάδος και οι συνυφασμένες με τις θαλάσσιες μεταφορές δραστηριότητες αποτελούν το πεδίο απασχόλησης και δραστηριοποίησης ενός αρκετά μεγάλου αριθμού εργαζομένων.
10. Είναι γεγονός ότι για την χρονική περίοδο από τα τέλη του 2008 και μετά, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία είναι επίσης αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα. Ως αποτέλεσμα υφίσταται ανάγκη για συντονισμένη δράση και δημιουργία κατάλληλης πολιτικής, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι συνεχείς επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή του στην ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, της 21ης Ιανουαρίου 2009, Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018, COM (2009) 8 τελικό, σελ. 2.
11. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (2002), σελ. 51.

να— το φαινόμενο της πειρατείας είχε σχεδόν εξαφανιστεί από τον πλανήτη μας και είχε μόνο οπιο-ραδική και πολύ περιορισμένη εμφάνιση σε περιοχές που ανήκουν στον επονομαζόμενο αναπτυσσόμενο κόσμο. Όμως τα τελευταία τρία χρόνια η πειρατεία έχει σαφώς εκ νέου αναδειχθεί σε κίνδυνο που απασχολεί έντονα τόσο την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, όσο και τους διάφορους οργανισμούς που έχουν εμπλοκή με τη ναυτιλία και τις χώρες που έχουν έντονα συμφέροντα στον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τα στατιστικά στοιχεία που καταγράφουν την αλματώδη αύξηση των περιστατικών πειρατείας στη θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν (Gulf of Aden) και της Σομαλικής Λεκάνης (Somali Basin) στο Ινδικό Ωκεανό, είναι αδιάψευστοι μάρτυρες ότι δεν υπάρχουν άλλα περιθώρια εφησυχασμού. Ιδιαίτερα, η δραστηριότητα των Σομαλών πειρατών στον Κόλπο του Άντεν έχει άμεσες επιπτώσεις στα δρομολόγια που κινούνται προς τη Μεσόγειο και τη Δύση χρησιμοποιώντας τη διώρυγα του Σουέζ, αναγκάζοντας τις διάφορες κυβερνήσεις και την ΕΕ να καταφύγουν στις περιπολίες πολεμικών πλοίων, προκειμένου να διασφαλιστεί η ζωτική αυτή διαδρομή για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Μάλιστα, στην περίπτωση της χώρας μας, τα ερωτήματα γύρω από την ραγδαία ανάπτυξη των περιστατικών του είδους αυτού είναι έντονα και ουσιαστικά, δεδομένου ότι ο εμπορικός μας στόλος, ελληνικός και ελληνόκτητος, συγκροτεί σήμερα την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου. Σκοπός της παρούσας ανάλυσης είναι να καταδείξει σαφώς το γεγονός της διαχρονικής παρουσίας παράνομων δραστηριοτήτων στη θάλασσα και να παρουσιάσει τη διαλεκτική σχέση μεταξύ πειρατείας και θαλασσίων μεταφορών, με έμφαση τη Μεσόγειο Θάλασσα. Ταυτόχρονα, θα αναδείξει την καταλυτική επίδραση του φαινομένου της πειρατείας στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς η ομαλή διέλευση των εμπορικών πλοίων από τη Διώρυγα του Σουέζ είναι απολύτως αναγκαία για την ομαλή λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου. Τέλος, αναζητώντας λύσεις για την οριστική επίλυση του ζητήματος της πειρατείας, θα εξηγήσει γιατί η χρήση των πολεμικών πλοίων και μόνο είναι

αδύνατο να εξαλείψει οριστικά και αμετάκλητα το φαινόμενο αυτό στις περιοχές με άμεση γειτνίαση με τη Σομαλία και θα προτείνει λύσεις προς την κατεύθυνση αυτή.

## II. Ο Ορισμός του φαινομένου της πειρατείας

Η εννοιολογική προέλευση των λέξεων «πειρατεία» και «πειρατής» εντοπίζεται στο αρχαίο ελληνικό ρήμα πειράω-ῶ, το οποίο σημαίνει προσπαθώ, δοκιμάζω. Η πρώτη γραπτή εμφάνισή του όρου (τοῖς πειραταῖς) γίνεται σε ένα αθηναϊκό ψήφισμα της ελληνιστικής περιόδου, προς τιμήν του στρατηγού Επιχάρους, ο οποίος κατά τον Χρμεωνίδειο πόλεμο διακρίθηκε στη φύλαξη των ακτών της πόλης. Το προαναφερθέν γεγονός δε σημαίνει φυσικά ότι η πειρατική δραστηριότητα ήταν ανύπαρκτη πριν τα ελληνιστικά χρόνια. Αντιθέτως, από την πρώτη χρονική στιγμή που καταγράφεται η ανθρώπινη ιστορία, η πειρατεία είχε ενδημικό χαρακτήρα σε πολλά μέρη της Μεσογείου Θάλασσας. Η αρχαία ελληνική γραμματεία βρίθει αναφορών από τα ομηρικά έπη, για ομάδες που εκτελούσαν επιδρομές από θαλάσσης εναντίον ξένων πλοίων ή παραλιακών πόλεων με σκοπό τον προσηγορισμό πλούτου και σκλάβων. Γίνονταν όμως χρήση της λέξης «ληστής», τόσο για την κατάληξη όσο και για την κατά θάλασσα παρανομία. Κατά το μεσαίωνα εμφανίστηκε στη Δυτική Ευρώπη ένας νέος εννοιολογικός διαχωρισμός, όσον αφορά το ηθικό και νομικό περιεχόμενο της πειρατείας. Ως πειρατής περιγραφόταν πια ο παράνομος που λήστευε πλοία τόσο σε καιρό ειρήνης όσο και πολέμου, ενώ ως κουρσάρος (από τη γαλλική λέξη corsaire) αποδίδονταν ο ιδιώτης που εξουσιοδοτούνταν από τις αρχές ενός κράτους να διαπράττει πειρατικές ενέργειες εναντίον εχθρικών πλοίων και πόλεων σε καιρό πολέμου («κούρσα»—«κουρσεύω»). Σε κάθε περίπτωση, ο κουρσάρος της μιας αντιμαχόμενης πλευράς, όσες εξουσιοδοτήσεις κι αν διέθετε, συνέχιζε να θεωρείται ως απλός πειρατής για την άλλη<sup>12</sup>.

Η πειρατεία είναι ληστεία στη θάλασσα και

12. Με την εμφάνιση των εναερίων μεταφορικών μέσων κατά τον 20ό αιώνα δημιουργήθηκε ακόμα ένας όρος: η «αεροπειρατεία». Τέλος, τα τελευταία χρόνια η λέξη «πειρατεία» χρησιμοποιείται για να περιγράψει διάφορες παράνομες ενέργειες, που δεν έχουν σχέση με το κυριολεκτικό νόημά της. Πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πειρατεία λογισμικού, δηλαδή η παράνομη χρήση, αντιγραφή ή διάδοση με ψηφιακό τρόπο υλικού που προστατεύεται από πνευματικά δικαιώματα.

απειλεί την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, αφού στρέφεται εναντίον όλων των πλοίων αδιακρίτως της σημαίας νηολογίου. Είναι λοιπόν το αδίκημα της πειρατείας «Διεθνές Έγκλημα» (crime against the law of nations), έγκλημα *jure gentium* και οι πειρατές θεωρούνται «εχθροί της ανθρωπότητας» (*hostes humani generis*). Σε κάθε περίπτωση, η πειρατεία νομικά παραμένει μία δυσχερής και πολύπλοκη έννοια καθώς αποτελεί αδίκημα τόσο για την διεθνή όσο και για την εσωτερική έννομη τάξη. Όσον αφορά το Διεθνές Δίκαιο<sup>13</sup> τα κράτη απολαμβάνουν «οικουμενική δικαιοδοσία»<sup>14</sup> και δικαιολογείται εξαίρεση από την αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας νηολογίου, καθώς τα πειρατικά δεν έχουν σημαία αλλά και αν την έχουν ενεργούν αντίθετα από αυτό που απαιτεί η κατοχή και η χρήση της σημαίας. Έτσι οι πειρατές και το πλοίο που αυτοί χρησιμοποιούν συλλαμβάνονται από οποιασδήποτε σημαίας πολεμικά πλοία ή πλοία που είναι προορισμένα για δημόσια υπηρεσία [τα πλέον γνωστά στον αναγνώστη αποτελούν το Λιμενικό Σώμα ή Ακτοφυλακή (*Coast Guard*)] ή άλλα πλοία κατάλληλα και τα οποία είναι εξουσιοδοτημένα να προβούν σε τέτοιες ενέργειες<sup>15</sup>. Διευκρινίζεται ότι οι πειρατές δικάζονται από δικαστήρια του οποιοδήποτε κράτους το οποίο αντιστοιχεί στη σημαία του πλοίου που προέβη στη σύλληψη. Στην περίπτωση της πειρατείας σε ζώνη κυριαρχίας ενός κράτους οι αρχές που προέβησαν στη σύλληψη ενεργούν σύμφωνα με την εσωτερική νομοθεσία τους. Το τελευταίο αυτό γεγονός όμως, στην άναρχη και χωρίς κατάλληλους μηχανισμούς επιβολής της έννομης τάξης της Σομαλίας είναι τελείως ανέφικτο και επομένως μόνο η συνδρομή της διεθνούς κοινότητας μπορεί να βοηθήσει στην απομάκρυνση της πειρατικής απειλής για τα εμπορικά πλοία που κινούνται πλησίον της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιφέρειας.

Τόσο στη Σύμβαση της Γενεύης για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958 (§15), όσο και στη Σύμβαση του Montego Bay του 1982 (§101) το ίδιο κείμενο αναφέρει ότι λέγοντας πειρατεία εννοούμε:

- 1) Κάθε αθέμιτη/παράνομη πράξη βίας, κατοχής ή λεηλασίας/διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους (Α/Φ) και που στρέφονται:
  - (α) Στην ανοικτή θάλασσα εναντίον άλλου πλοίου ή Α/Φ ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας/μεταφερόμενων εμπορευμάτων που επιβαίνουν/βρίσκονται πάνω σε τέτοιο πλοίο ή Α/Φ
  - (β) Εναντίον πλοίου ή Α/Φ προσώπου ή περιουσίας/εμπορευμάτων σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους.
- 2) Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στην λειτουργία ενός πλοίου ή Α/Φ, εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το σκάφος πειρατικό.
- 3) Κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρότρυνση ή την διευκόλυνση για τη διάπραξη των αδικημάτων που αναφέρονται στις πιο πάνω υποπαραγράφους του Άρθρου.

Συμφώνα δε με το Άρθρο 103 της Σύμβασης του Montego Bay, Πειρατικό θεωρείται κάθε πλοίο ή Α/Φ όταν τα πρόσωπα που το κυβερνούν σκοπεύουν να το χρησιμοποιήσουν για να διαπράξουν μία από τις ενέργειες που αναφέρονται στο § 101 της Σύμβασης.

### III. Ιστορική αναδρομή

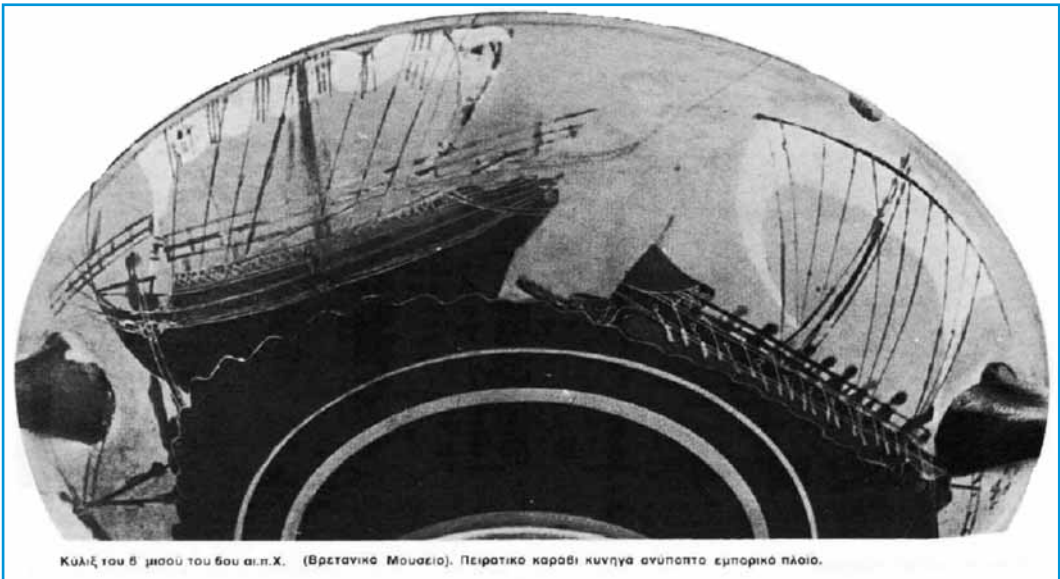
#### A. Ομηρική εποχή

Αναφορές για πειρατεία υπάρχουν για την περίοδο αρκετά πριν από τον 13ο αιώνα π.Χ. στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, όπου οι διάφοροι λαοί της ευρύτερης περιοχής παραμόνευαν τα εμπορικά πλοία στις θαλάσσιες δια-

13. Σάλας Γ. και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ. (2003) σελ. 364.

14. Στη Σύμβαση του 1982, στο §110 προβλέπεται ότι επέμβαση κατά αλλοδαπού εμπορικού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα αναγνωρίζεται όταν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία οπότε και δίνεται το δικαίωμα σε πολεμικό πλοίο/αεροσκάφος ή κατάλληλα εξουσιοδοτημένο πλοίο/αεροσκάφος να ασκήσει έλεγχο είτε αρχικά με εξακρίβωση στοιχείων από απόσταση (π.χ. Ρ/Τ ή οπτικά ή διά ζώσης) ή εν συνεχεία με λεπτομερή επιθεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου αλλά και του ίδιου του πλοίου ή/και του φορτίου του. Ο έλεγχος αυτός είναι το λεγόμενο «δικαίωμα ελέγχου της σημαίας» (*right of approach* ή *droit d' enquete* ή *verification du pavillon*) ή αλλιώς το «δικαίωμα επίσκεψης» (*right of visit*) όπως είναι ο πιο σύγχρονος και προτιμώμενος όρος. Το δικαίωμα της νηοψίας είναι πράξη που διενεργείται σε περίπτωση εμπόλεμης κατάστασης και πρέπει να διαχωρίζεται από το δικαίωμα επίσκεψης.

15. Βαμβούκος Α. (1985) σελ. 295.



Κυλίξ του 6 μισού του 6ου αι.π.Χ. (Βρετανικό Μουσείο). Πειρατικό καραβί κυνηγά ανύποπτα εμπορικό πλοίο.

Σχήμα 1: Η πειρατεία στην αρχαιότητα.

δρομές του Αιγαίου και πλησίον της Κύπρου-Αιγύπτου. Η εμφάνιση της πειρατείας σχεδόν ταυτόχρονα με την εμφάνιση των εμπορικών συναλλαγών και την ολοένα διογκούμενη ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές υπήρξε τροχοπέδη στην ανάπτυξη του Αιγαικού πολιτισμού. Ο Θουκυδίδης (Α, 3-9), αναφέρει ότι όταν άρχισε να αναπτύσσεται η ναυτιλία, οι Κάρες και οι Φοίνικες ασχολήθηκαν με την πειρατεία. Ο Μίνωας περί το 1450 π.Χ. συγκρότησε το πρώτο στην ιστορία πολεμικό ναυτικό με τη βοήθεια του αδελφού του Ραδάμανθυ και τους έδωσε από τις Κυκλάδες που τις είχαν κάνει λημέρια τους. Αποτέλεσμα ήταν ο ίδιος να αποκτήσει θαλασσοκρατία και από την άλλη να ελευθερωθούν οι θαλάσσιοι διάδρομοι και έτσι οι Έλληνες να μπορέσουν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, να ασχοληθούν με ναυτικές εργασίες, να πλουτίσουν, να αποκτήσουν πόλεις (μόνιμη κατοικία που πρώτα δεν τους άφηναν οι ληστρικά και πειρατικά διαβιούντες Κάρες και Φοίνικες).

#### *Β. Κλασική Αρχαιότητα-Ρωμαϊκά χρόνια*

Στην Κλασική Εποχή, οι Ιλλυριοί και οι Τυρρήνιοι ήταν διάσημοι πειρατές, ενώ σε ανάλογα εγχειρήματα συμμετείχαν και πολλοί Έλληνες και Ρωμαίοι. Περιβόητοι πειρατές ήταν οι Θράκες, οι οποίοι με βάση τους τη Λήμνο λυμαινόταν

όλο το Αιγαίο. Πειρατές κατά περιόδους υπήρξαν και οι Φοίνικες, οι οποίοι εκτός από τα εμπορικά αγαθά, μετέφεραν σκλάβους, κυρίως μικρά παιδιά, τα οποία άρπαζαν από παράκτιες περιοχές και στη συνέχεια τα πουλούσαν. Ωστόσο, ο 1ος αιώνας π.Χ. ήταν η κατεξοχήν περίοδος της πειρατείας, καθώς μέσα στην αναταραχή και τον πολιτικό κατακερματισμό της εποχής, δημιουργήθηκαν πολλά μικρά πειρατικά κράτη, κυρίως στις ακτές της νότιας Μικράς Ασίας. Μάλιστα, θύμα των πειρατών έπεσε και ο Ιούλιος Καίσαρας σε ταξίδι του στο Αιγαίο το 75 π.Χ. Οι πειρατές τον κράτησαν φυλακισμένο στο Φαρμακονήσι και χωρίς να γνωρίζουν την πολιτική του αξία, τον απελευθέρωσαν αφού έλαβαν ως λύτρα 50 τάλαντα χρυσού. Ο Ιούλιος Καίσαρας επέστρεψε στη Ρώμη και αφού συγκέντρωσε στρατό και στόλο, πήρε την εκδίκησή του καθώς αποβιβάστηκε στο Φαρμακονήσι, όπου κατέστρεψε τη βάση τους.

Το 68 π.Χ. οι Ρωμαίοι καταλαμβάνουν την Ιλλυρία και παράλληλα καταστρέφουν τις βάσεις των Ιλλυρίων πειρατών εκεί, απαλλάσσοντας την Αδριατική από την δράση τους. Το 67 π.Χ. η ρωμαϊκή σύγκλητος οργάνωσε εκστρατεία υπό την ηγεσία του Πομπήιου, ο οποίος ύστερα από τρεις μήνες πολέμου κατατρόπωσε τους πειρατές στη Μεσόγειο. Η «Mare Nost-



rum» και το μεγαλείο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας έγινε εφικτή με την πάταξη της πειρατείας σε όλη τη Μεσόγειο. Για λίγους αιώνες η ευρύτερη περιοχή στο σύνολό της ησύχασε από την δράση των πειρατών. Ωστόσο, τον 3ο αιώνα μ.Χ. Γότθοι πειρατές αρχίζουν επιθέσεις στις παράκτιες πόλεις και χωριά στη θάλασσα του Μαρμαρά και τη Μαύρη Θάλασσα και από το 264 μ.Χ. κατεβαίνουν στο Αιγαίο. Οι Γότθοι αιχμαλώτισαν χιλιάδες ανθρώπους τους οποίους και έσυραν στα σκλαβοπάζαρα.

#### Γ. Μεσαιωνικά- Αναγεννησιακά χρόνια

Τον 5ο-6ο αιώνα μ.Χ. οι Σλάβοι που κατέβηκαν στη Βαλκανική Χερσόνησο αναβίωσαν το πειρατικό παρελθόν της Ιλλυρίας και ξεκίνησαν τη ληστρική τους δράση στην Αδριατική. Με την πάροδο των χρόνων, οι πειρατές επέκτειναν τη δράση τους, φτάνοντας στις αρχές του 9ου αιώνα έως τη Σικελία, απειλώντας ακόμη και την ίδια τη Βενετία. Ήταν τόσο έντονη η δράση τους, ώστε το εμπόριο και τα ταξίδια στην Αδριατική έγιναν επικίνδυνα και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες παρέλυσαν. Τελικά, η Βυζαντινή αυτοκρατορία έστειλε μεγάλο στόλο κατακτώντας τους πειρατές και φέροντας την ηρεμία στην περιοχή. Εν τω μεταξύ, η πειρατεία εξαπλώθηκε πλέον σε συστηματική βάση σε όλη την ευρωπαϊκή ήπειρο. Στη Βόρεια Ευρώπη, οι Βίκινγκ του Βορρά γίνονται από τον 8ο αιώνα μ.Χ. ο τρόμος και ο φόβος πόλεων, χωριών και εμπορών, καθώς καταστρέφουν και ληστεύουν ότι βρίσκονται στο διάβα τους και σέρνουν μαζί τους χιλιάδες αιχμαλώτους. Νοτιότερα, στην περιοχή της Μεσογείου, οι Άραβες ξεκίνησαν την πειρατεία τρομοκρατώντας τις παράλιες περιοχές. Κατέλαβαν μάλιστα την Κρήτη και τη Σικελία, οι οποίες έγιναν και οι βάσεις τους. Οι Σαρακηνοί Άραβες ήταν ιδιαίτερα δραστήριοι ως

πειρατές και παράτολμοι στις πράξεις τους. Μάλιστα, δεν φοβήθηκαν να πολιορκήσουν το 905 μ.Χ. τη Θεσσαλονίκη την οποία κατέλαβαν και λεηλάτησαν, ενώ πούλησαν αρκετές χιλιάδες κατοίκους της πόλης ως σκλάβους. Σημαντική πειρατική δράση είχαν επίσης οι Μανιάτες και αργότερα οι Τούρκοι και οι Αλγερινοί, ειδικότερα με τον Μπαρμπαρόσα, ο οποίος έγινε ο φόβος και ο τρόμος του Αιγαίου και της Μεσογείου γενικότερα τον 16ο αιώνα μ.Χ.

#### Δ. Οθωμανική κατοχή και Νεώτερη Ελλάδα<sup>16</sup>

Τον 16ο και ιδιαίτερα τον 17ο αιώνα, η πειρατεία είναι αναπόσπαστο τμήμα στην καθημερινότητα των κατοίκων του Ελλαδικού χώρου. Από το Βόρειο Αιγαίο ως το Μυρτώ και το Λιβυκό πέλαγος, τα πειρατικά και κουρσάρικα καράβια εκμεταλλεύονται την ιδιαίτερη μορφολογία των ελληνικών ακτών, τους βράχους, τις σπηλιές και τους πάμπολλους κρυφούς και βαθύς όρμους που σχηματίζει η έντονη ακτογραμμή και τα οποία αποτελούν τα ιδανικά κρησφύγετα. Ο περιηγητής Deshayes συμβουλεύει τους ταξιδιώτες με προορισμό την Κωνσταντινούπολη να αποφεύγουν το ταξίδι με πλοίο, διότι οι πειρατές караδοκούν ανάμεσα στην Κρήτη και την Πελοπόννησο (κυρίως στον κάβο Μαλέα). Οι πειρατές ορμούν από την χερσόνησο της Γραμβούσας στην δυτική Κρήτη, το Σαρακηνικό της Μήλου, από το Σαρακηνικό της Ελαφονήσου και το Μαραθιά, από τον Γέρακα (Πόρτο Καδένα) και από άλλα πολλά μικρότερα ορμητήρια. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον κατά την περίοδο της πειρατείας παρουσιάζει η νήσος Κίμωλος, η οποία έχει ένα ιδιότυπο είδος ασυλίας από πειρατές και κουρσάρους καθώς φιλοξενεί μόνο περί τις πεντακόσιες γυναίκες και έξι με οκτώ καθολικούς ιερείς για τις ανάγκες των πειρατών του Αιγαίου. Τα ελληνικά πλοία που επιδίδονταν σε

16. Αν και σαφώς εκφεύγει του σκοπού της παρούσας ανάλυσης, η μεγάλη ακμή της πειρατείας προέκυψε μετά την ανακάλυψη της Αμερικής και την ισπανική κατάκτησή της. Οι πειρατές έδρασαν κυρίως στην Καραϊβική, τις δυτικές ακτές της Αμερικής και στον Ατλαντικό Ωκεανό από το 1620 έως το 1730. Στόχος τα γεμάτα χρυσό και εμπορεύματα πλοία των Ισπανών, οι οποίοι κατείχαν το μεγαλύτερο μέρος της Καραϊβικής. Οι πειρατές ήταν κυρίως Άγγλοι, Ολλανδοί και Γάλλοι, που είχαν έρθει στη Νέα Γη για να αναζητήσουν την τύχη τους και να κάνουν μία νέα αρχή ή συμμετείχαν στους ναυτικούς πολέμους των αποικιοκρατικών χωρών. Με το τέλος των πολέμων, πολλοί από αυτούς τους ναύτες ακολούθησαν αυτό το μονοπάτι της παρανομίας το οποίο ήταν ιδιαίτερα επικερδές. Οι κυρίες βάσεις των πειρατών της Καραϊβικής ήταν το Νιου Πρόβιντενς στις Μπαχάμες και το Πορτ Ρόυαλ. Οι μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της εποχής χρησιμοποίησαν τους πειρατές, προκειμένου να προωθήσουν τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα στην περιοχή, παρέχοντας κάλυψη και βοήθεια σε οπλισμό. Ο πιο γνωστός πειρατής της περιόδου αυτής ήταν ο Έντουαρτ Τίτς ή αλλιώς «Μαυρογένης», ο Χένρι Μόργκαν και η Άνν Μπόνεϊ, οι οποίοι έγιναν λαϊκοί ήρωες.

πειρατεία είχαν συνήθως στα πληρώματά τους ορθόδοξους ιερείς, όπου για τα πειρατικά της Μάνης ήταν ένας απαράβατος κανόνας.

Ο Ιούλιος Βερν το 1884 γράφει το βιβλίο «Το Αρχιπέλαγος στις Φλόγες» (επίσης γνωστό και ως «Οι Πειρατές του Αιγαίου») όπου περιγράφει πως στη Μάνη στις αρχές του 19ου αιώνα, οι μοναχοί ήταν ουσιαστικά βιγλάτορες που караδοκούσαν να φανεί κάποιο πλοίο και με τεχνάσματα να το οδηγήσουν στα βράχια ή σε κάποιο ύφαλο. Έτσι λοιπόν μπορούσαν οι ντόπιοι να προβούν σε λαφυραγώγηση χωρίς κινδύνους. Την ίδια εποχή ο αριθμός των ελληνικών πλοίων που επιδίδονται σε πειρατικές επιδρομές αυξάνεται σταθερά εξαιτίας της δυσμενούς τροπής που παίρνει ο Αγώνας της Παλιγγενεσίας. Στις αρχές του 1828 ήταν περί τα 1.500 πλοία και 50.000 ναύτες που ασχολούνται συστηματικά με την πειρατεία και λυμαίνονται το Αιγαίο. Από τον Ελλήσποντο ως τη Ρόδο και τα ανατολικά παράλια της Πελοποννήσου οι πειρατές προκαλούν με τη δράση τους πάμπολλα προβλήματα<sup>17</sup>.

Αυτός που τελικά κατόρθωσε να ελέγξει την κατάσταση, ήταν ο Καποδίστριας όταν ήρθε τον Ιανουάριο του 1828 στην Ελλάδα, για να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας. Η καταστολή της πειρατείας, η οποία βασάνιζε την ελληνική κυβέρνηση αφού η Ελλάδα γι' αυτό το θέμα γινόταν συχνά στόχος των εφημερίδων στο εξωτερικό, υπήρξε άμεση και εντυπωσιακή. Με τον ερχομό του Καποδίστρια, ο Μιαούλης αντικατέστησε τον Κόχραν, ο οποίος είχε φύγει κρυφά για το Λονδίνο. Η πειρατεία εκριζώθηκε με τη σύσταση δύο ελληνικών μοιρών υπό τον Ανδρέα Μιαούλη και τον Κωνσταντίνο Κανάρη. Επίσης ο Μιαούλης κατάφερε να πείσει τους οπλαρχηγούς του Ολύμπου να σταματήσουν την πειρατεία και να υπακούσουν στην ανώτατη αρχή. Οστόσο η δολοφονία του Καποδίστρια (1831) και η αναρχία που ακολούθησε, αναζωπύρωσε τη δραστηριότητα των πειρατών, μολονότι η Ελλάδα από το 1830 ήδη άρχισε τον ελεύθερο πολιτικό της βίο, που δεν της εξασφαλίζει όμως και την ανάλογη ευνομία. Η εμφάνιση πειρατικών πλοίων στην ελληνική θάλασσα διακόπηκε οριστικά το 1850, όταν το Πολεμικό

Ναυτικό ανέλαβε την καταδίωξή τους με την παράλληλη δράση και ξένων πολεμικών πλοίων καταστρέφοντας οριστικά τα πειρατικά ορμητήρια του Αιγαίου.

### III. Περιοχές που εκδηλώνονται οι πειρατικές επιθέσεις στον 21ο αιώνα

Η πειρατεία είναι διεθνές έγκλημα, το οποίο είχε διαρκή παρουσία στα ναυτιλιακά δρώμενα σε όλη τη χρονική περίοδο του προηγούμενου αιώνα, με ιδιαίτερα γνωστές τις περιπτώσεις των περιοχών της Άπω Ανατολής και ιδίως της Θάλασσας της Νότιας Κίνας και τα Στενά της Μάλακκα. Στα τέλη του 20ου αιώνα, η πειρατεία έκανε δυναμικά την επανεμφάνισή της στην Ασία. Τα στενά της Μάλακκα, μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας έγιναν το επίκεντρο της πειρατικής δράσης από τη δεκαετία του 1980 και ύστερα, με αποκορύφωμα το 2005<sup>18</sup>. Στη βάση της αυξημένης μεταφορικής κίνησης που έπρεπε να χρησιμοποιήσει τη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, λόγω της ανάπτυξης των Ασιατικών οικονομιών και κυρίως της Κίνας, αρκετοί πρώην ναυτικοί μετέτρεψαν τις παλαιές τους ψαρόβαρκες σε κατάλληλους μηχανισμούς επιβίβασης στα κινούμενα με χαμηλή ταχύτητα εμπορικά πλοία. Η περιοχή ήταν γνωστή για τους πειρατές της από το 16ο αιώνα μ.Χ. έως τα μέσα του 19ου αιώνα μ.Χ. οπότε και το ναυτικό του Ηνωμένου Βασιλείου (Βρετανία) την πάταξε για να προστατέψει τους εμπορικούς δρόμους της Ινδίας και της τότε Ινδοκίνας. Η στενή λωρίδα θάλασσας μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας είναι ο συντομότερος δρόμος μεταφοράς αγαθών από την Κίνα προς την Ινδία και την Ευρώπη. Με μήκος 885 χιλιομέτρων είναι, από γεωγραφικής άποψης, το ιδανικό σημείο επιθέσεων. Τα στενά περιέχουν χιλιάδες νησάκια, τις εκβολές πολλών ποταμών, ναυαγία και συχνά έχουν μειωμένη ορατότητα λόγω πυρκαγιών στη Σουμάτρα. Σε κάθε περίπτωση, σήμερα πλέον η συντονισμένη δράση των ναυτικών δυνάμεων της Σιγκαπούρης και της Μαλαισίας έχει σαφώς μετριάσει τις επιπτώσεις του φαινομένου.

17. Βλ. <http://www.elafonissos.gr/el/piracy.php>, επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.

18. Το 2005, η Lloyd's Market Association ανακήρυξε την περιοχή εμπόλεμη ζώνη αυξάνοντας τα ασφάλιστρα στα επίπεδα των εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στο Ιράκ.



Σχήμα 2: Η Πειρατεία στην σύγχρονη εποχή.

Επίσης περιστατικά πειρατείας –σχεδόν κατά παράδοση θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί– ελάμβαναν χώρα στη Νότια Αμερική και την Καραϊβική, τα οποία μέχρι και σήμερα συνεχίζονται σε χαμηλό βέβαια αριθμό. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έξαρση του συγκεκριμένου φαινομένου στις ακτές της ανατολικής<sup>19</sup> και δυτικής Αφρικής, ενώ πλέον πρόσφατα τα ΜΜΕ έχουν έντονα εστιάσει στον Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Άντεν, καθιερώνοντας τον όρο «Σομαλική Πειρατεία», λόγο της γειτνίασης της πολύπαθης αυτής χώρας με τη συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια. Επισημαίνεται ότι ο τρόπος δράσης των σύγχρονων πειρατών δεν έχει αλλάξει δραματικά σε σχέση με το παρελθόν, καθώς ουσιαστικά εφαρμόζουν την ιδιαίτερα γνωστή στον αναγνώστη καταδρομική ενέργεια που στην ελληνική γλώσσα επίσης αποδίδεται και ως ρεσάλτο. Η σύγχρονη τεχνολογία τους παρέχει τον αναγκαίο εξοπλισμό για να ολοκληρώσουν με ευκολία το εγχείρημά τους. Δρουν σε ολιγο-

μελεις ομάδες και κινήσεις στρατιωτικής ακρίβειας προσεγγίζουν τα εμπορικά πλοία με μικρά γρήγορα σκάφη, ώστε να έχουν υψηλό πλεονέκτημα ταχύτητας. Φυσικά εκμεταλλεύονται στο έπακρο τις σύγχρονες ευκολίες τόσο σε θέματα οπλισμού όσο και σε τεχνολογικά μέσα που τους επιτρέπει να συντονίζουν τις κινήσεις τους στην ανοιχτή θάλασσα, όπως δορυφορικά τηλέφωνα και δορυφορικά συστήματα προσδιορισμού στίγματα όπλα υψηλής απόδοσης –όπως τα AK47 και M16– και εκτοξευτές βομβίδων RPG, με συνέπεια οι επιθέσεις να είναι πιο βίαιες από ποτέ. Η έξαρση της σχετικά πρόσφατης χρονικής περιόδου, οδήγησε στη δημιουργία μίας διεθνούς ναυτικής δύναμης, η οποία περιπολεί στα νερά της Ανατολικής Αφρικής και στα Στενά του Άντεν, προκειμένου να περιορίσει τη δράση των πειρατών. Η ευρωπαϊκή επιχείρηση «ATALA-

19. Η Νιγηρία έχει κάνει σημαντικές προσπάθειες για τη μείωση της πειρατείας, αλλά ακόμα ευθύνεται για ένα αρκετό υψηλό ποσοστό των περιστατικών παγκοσμίως.



Σχήμα 3: Η διώρυγα του Σουέζ.

ΝΤΑ» –η οποία βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη από τον Δεκέμβριο του 2008– έχει οδηγήσει στη σύλληψη δεκάδων πειρατών<sup>20</sup>.

Με ακτογραμμή που ξεπερνά τα 3 χιλιάδες χιλιόμετρα και πολύ κοντά σε κομβικές θαλάσσιες αρτηρίες, η Σομαλία είναι ένα από τα ιστορικά κέντρα πειρατείας στην Αφρική. Οι Σομαλοί πειρατές, χρησιμοποιούν μια ιδιαίτερη στρατηγική καταλαμβάνοντας τα πλοία-στόχους και οδηγώντας τα σε ομηρία σε σημεία που είναι πιο εύκολη η διατήρησή τους σε αιχμαλωσία. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούν και μεγαλύτερα πλοία από τα οποία εφορμούν μικρότερα σκάφη επεκτείνοντας την ακτίνα δράσης τους. Ασφαλώς η κατάσταση στη Σομαλία απειλεί το διεθνές εμπόριο, ενώ τους τελευταίους μήνες είχε επικεντρωθεί το πλείστον των πειρατικών ενεργει-

ών στην περιοχή Puntland και έναντι της Υεμένης, δηλαδή στον Κόλπο του Άντεν, όπου και λόγω γεωγραφικών συνθηκών, τα πλοία είναι πιο ευπαθή. Η Υεμένη χωρίζεται από τη Σομαλία από τον Κόλπο του Άντεν, όπου το ευρύτερο σημείο προσεγγίζει τα 170 ν. μ., ενώ τα στενότερα σημεία είναι τα 100 ν. μ. Οι επιθέσεις των πειρατών εκεί είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες και μπορούν να προκαλέσουν αλυσιδωτές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς. Οι πειρατικές επιθέσεις σε αυτή την περιοχή έχουν αυξηθεί σημαντικά, και αυτό συμβαίνει για πολλούς λόγους, οι πιο σημαντικοί των οποίων είναι το ασταθές πολιτικό περιβάλλον στην Ανατολική Αφρική, η διαλυμένη οικονομία της Σομαλίας, καθώς και η παρουσία ακραίων Ισλαμικών και τρομοκρατικών οργανώσεων στο Κέρας της Αφρικής. Η ανυπαρξία κράτους στη Σομαλία και η αδυναμία σύστασης κυβερνήσεων, καθώς και η φτώχεια που είναι εκρηκτικών διαστάσεων στην περιοχή έχουν ως αποτέλεσμα, οι πειρατικές ενέργειες να προσφέρουν υπολογίσιμα έσοδα.

#### IV. Επίδραση των πειρατικών επιθέσεων στην ναυτιλιακή βιομηχανία

Σημαντικό ρόλο στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου διαδραματίζει η Μεσόγειος Θάλασσα η οποία αποτελεί τον κοινό τόπο τριών ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας, Αφρικής). Στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων, η επικοινωνία μεταξύ δύο διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών εξασφαλίζεται από την ύπαρξη θαλάσσιων οδών που έχουν δημιουργηθεί φυσικά, δηλαδή χωρίς την οποιαδήποτε ανθρώπινη παρέμβαση<sup>21</sup>. Τόσο οι στενά ναυτιλιακού ενδιαφέροντος όσο και οι διώρυγες, είναι οδοί ναυτικής επικοινωνίας που ενώνουν δύο θάλασσες (βλ. σχήμα 3 διώρυγα Σουέζ). Η βασική όμως διαφορά τους είναι ότι τα πρώτα αποτελούν φυσικές θαλάσ-

20. Η εμπάθυνση στη συγκεκριμένη ναυτική επιχείρηση ξεφεύγει από τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης.

21. Με την βοήθεια της τεχνολογίας, και προκειμένου να διευκολυνθεί η ναυσιπλοία σε συγκεκριμένα σημεία που η πρόσβαση σε πλοία είναι απαγορευτική, η ανθρωπότητα δημιούργησε τεχνητές υδάτινες αρτηρίες που ονομάζονται κανάλια ή διώρυγες. Δηλαδή, η Διώρυγα είναι μια τεχνητή (artificial) υδάτινη διαδρομή (δίαυλος) που χρησιμεύει ώστε τα πλοία να κινούνται προς το εσωτερικό του χερσαίου χώρου ή σαν διασύνδεση μεταξύ δύο θαλασσίων περιοχών. Οι διώρυγες συνήθως συνδέονται με φυσικές συγκεντρώσεις νερού (ωκεανούς, θάλασσες, ποτάμια, κ.λπ.) ή με άλλες διώρυγες και σχηματίζουν ένα πολυδαίδαλο πλέγμα υδάτινων διαδρομών, με τεράστια σημασία για τη ναυσιπλοία. Για τα πλήρη στοιχεία και λεπτομέρειες σχετικά με την κυρίαρχη θέση του Σουέζ στις θαλάσσιες μεταφορές βλ. Δ. Δαλακλής, «Διώρυγες και Θαλάσσιες Συγκοινωνίες στον 21ο Αιώνα», Ναυτική Επιθεώρηση, τευχ. 568 και 569, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 2009.

σιες διόδους, που χωρίζουν δύο ξηρές και ενώ-  
νουν δύο θάλασσες, ενώ οι δεύτερες έχουν κα-  
τασκευασθεί με ανθρώπινη παρέμβαση στο έδα-  
φος ενός κράτους και υπόκεινται, κατ' αρχήν  
στην κυριαρχία αυτού του κράτους. Η διώρυγα  
του Σουέζ θεωρείται η πιο σύντομη σύνδεση με-  
ταξύ της Ανατολής και της Δύσης, λόγω της μο-  
ναδικής γεωγραφικής θέσης της, και δημιουργή-  
θηκε για να αποφευχθεί ο υποχρεωτικός περί-  
πλους της Αφρικής από τα πλοία που ξεκινού-  
σαν από τη Μεσόγειο με προορισμό τις περιοχές  
της Ασίας. Το επίτευγμα αυτό της επιστήμης της  
μηχανικής μπορεί να θεωρηθεί ως ο συνδετικός  
κρίκος μεταξύ Ατλαντικού και Ινδικού Ωκεανού,  
καθώς οι μέσω Μεσογείου Θάλασσας μεταφο-  
ρές έχουν καταστεί συντομότερες. Αν θεωρή-  
σουμε την κίνηση ενός εμπορικού πλοίου εντός  
της διώρυγας, από την κατεύθυνση του Βορρά  
προς το Νότο, σημείο εκκίνησης είναι ο Μεσο-  
γειακός λιμένας του Πορτ Σάιτ. Στη συνέχεια  
μια σειρά από ενδιάμεσες λίμνες (Μαντζάλα, Τι-  
σμέ και Πικρές) ενώνονται με ευμεγέθη κανάλια,  
τα οποία και επιτρέπουν την ανεμπόδιστη ναυσι-  
πλοΐα, προκειμένου να είναι δυνατόν η πλεύση  
μέχρι τον λιμένα Σουέζ που βρίσκεται στο βορει-  
ότερο τμήμα της Ερυθράς θάλασσας. Επομένως  
μέσω της διώρυγας του Σουέζ, η Μεσόγειος  
αποκτά μια πολύ γρήγορη πρόσβαση στον Περ-  
σικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό, αποτελώντας  
έτσι έναν αναντικατάστατο κρίκο στη μεταφορι-  
κή αλυσίδα και ανεφοδιασμό της δύσης με τα  
πετρέλαια της περιοχής του Περσικού Κόλπου  
και αγαθά που προέρχονται από τις περιοχές της  
Ασίας και της ανατολικής Αφρικής (βλ. σχήμα 4).

Ένα από τα σημαντικότερα αγαθά, αλλά και  
απαραίτητο στοιχείο για την πρόοδο της παγκό-  
σμιας βιομηχανίας είναι το πετρέλαιο. Το πετρέ-  
λαιο αποτελεί από μόνο του ένα ρυθμιστικό πα-  
ράγοντα για την παγκόσμια οικονομία αλλά και  
ένα πολύ σημαντικό μέσο για την διαμόρφωση  
των εξελίξεων στην πολιτική σκακιέρα παγκο-  
σμίας. Η επιρροή της αγοράς του πετρελαίου  
στους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας είναι  
ουσιώδης, ενώ είναι σημαντικό να υποδείξουμε  
την συνεχή και αδιάκοπη μάχη που γίνεται στο



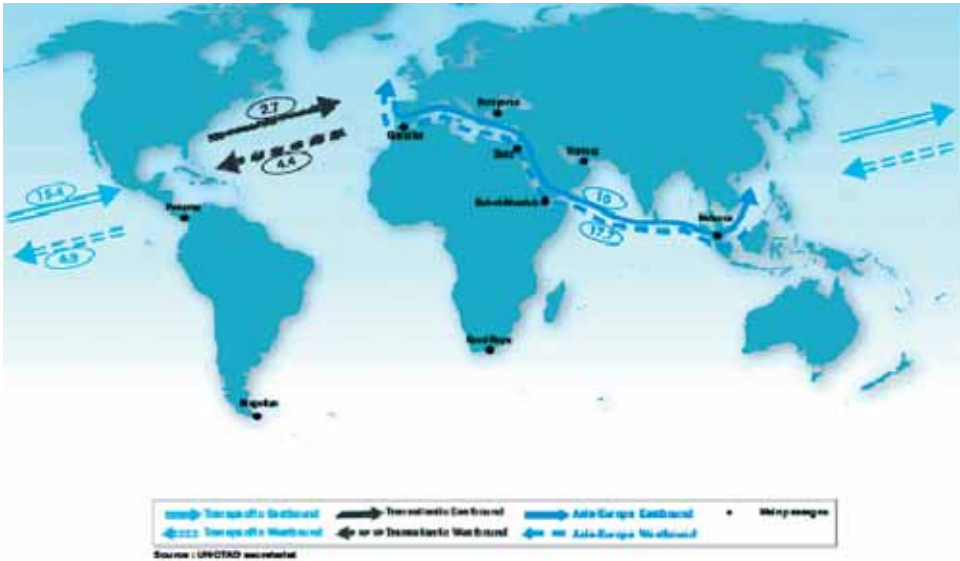
Σχήμα 4: Συγκρίνοντας τις διαφορετικές διαδρομές<sup>22</sup>.

παγκόσμιο πολιτικό σκηνικό για τον έλεγχο της  
αγοράς αυτής. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι οι  
διάφορες κρίσεις που πέρασε η παγκόσμια οικο-  
νομία είναι άμεσα συνδεδεμένες με το διεθνές  
εμπόριο πετρελαίου. Όπως γίνεται αντιληπτό,  
είναι πολύ σημαντικό για κάθε χώρα να μπορεί  
να έχει πρόσβαση στην αγορά πετρελαίου,  
ώστε να εξασφαλίζει μια συνέχεια και μια στα-  
θερότητα στην ανάπτυξη της βιομηχανίας και  
της οικονομίας της. Είναι προφανές λοιπόν, ότι  
ένα σημαντικό θέμα το οποίο τίθεται και το  
οποίο ίσως παίζει και τον ουσιαστικότερο ρόλο  
στην αγορά πετρελαίου, είναι η μεταφορά του  
από τις πηγές παραγωγής στις εστίες (χώρες)  
κατανάλωσης. Επομένως είναι θέμα μείζονος  
σημασίας η διατήρηση μιας ομαλής ροής του  
πετρελαίου και των παραγωγών του, ώστε να  
υπάρχει πολιτική και οικονομική σταθερότητα.  
Η μεταφορά μέσω θαλάσσης αποτελεί το πιο  
σύνηθες αλλά και το σημαντικότερο μέσο μετα-  
φοράς πετρελαίου αφού το 62% του διεθνώς  
παραγόμενου πετρελαίου μεταφέρεται μέσω  
των θαλάσσιων οδών. Υπολογίζεται ότι 100 εκ  
τόνοι πετρελαίου μεταφέρονται από δεξαμενό-  
πλοια (tankers) καθημερινά<sup>23</sup>.

Επομένως, ανάμεσα στις πλέον κρίσιμες πε-  
ριοχές του πλανήτη από πλευράς θαλασσίων  
μεταφορών κατατάσσεται η γεωγραφική περιο-

22. Τα πνευματικά δικαιώματα για το σχέδιο (Drawing Copyrights ©) ανήκουν στον Ieuan Dolby, (2006).

23. Η μεταφορά πετρελαίου μέσω δεξαμενοπλοίων χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένη εξειδίκευση, αφού τόσο οι ανάγκες για επαρκή κάλυψη της αγοράς πετρελαίου, όσο και η ίδια η φύση του φορτίου επιτάσσουν τον συνεχή έλεγχο και τη διαρκή εξέλιξη της συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίων.



Σχήμα 4: Οι θαλάσσιοι δρόμοι του παγκόσμιου εμπορίου<sup>26</sup>.

χή της Μέσης Ανατολής η οποία πέραν του γεγονότος ότι κατέχει το 75% των παγκοσμίων αποθεμάτων πετρελαίου, παρουσιάζει το χαμηλότερο κόστος εξόρυξης στον κόσμο. Εάν επιχειρήσουμε λοιπόν μια σύντομη καταγραφή των σπουδαιότερων θαλασσίων διαδρομών στον 21ο αιώνα, πέραν της Κίνας η οποία αναμφισβήτητητα έχει πλέον ρυθμιστικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο λόγω της ραγδαίας αύξησης στη μεταπρατική δραστηριότητα και αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική αφετηρία των θαλασσίων μεταφορών, ο Περσικός Κόλπος αποτελεί τη δεύτερη σημαντική αφετηρία θαλασσίων μεταφορών. Άλλα, σημεία εκκίνησης με υψηλή σπουδαιότητα για τις θαλάσσιες μεταφορές πλην της Αραβικής Χερσονήσου (ιδίως για πετρέλαιο) αποτελούν η Νότια Αφρική και Αυστραλία (για πρώτες ύλες όπως μεταλλεύματα) οι οποίες καταλήγουν στην Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική αλλά και την Ιαπωνία<sup>24</sup>. Επίσης, το απευθείας ΗΠΑ-ΕΕ εμπόριο, διεξάγεται μέσω του Ατλαντικού Ωκεανού και καταλήγει στη δυτική πλευρά

της Ευρώπης. Εκεί ενδιαφέρον παρουσιάζει το λιμάνι του Ρότερνταμ το οποίο διαχειρίζεται παγκοσμίως τον μεγαλύτερο όγκο φορτίων<sup>25</sup>.

Είναι ολοφάνερο ότι η πειρατεία απειλεί τις ναυτιλιακές εταιρίες και τη μεταφορά των εμπορευμάτων από τη θάλασσα. Το 20% του παγκοσμίου εμπορίου, καθώς και το 12% του αργού πετρελαίου μεταφέρονται μέσω της περιοχής Υεμένης-Σομαλίας (εκτιμάται ότι περίπου 20-28 χιλιάδες πλοία διέρχονται από την περιοχή ετησίως). Το 2008 καταγράφηκαν σε όλο τον κόσμο περισσότερα από 300 περιστατικά πειρατείας. Τα 135 από αυτά καταγράφηκαν στο Κέραρ της Αφρικής και του κόλπου του Άντεν, με 44 συνολικά από αυτά να καταλήγουν σε ομηρία παραπάνω από 600 ναυτικών<sup>27</sup>. Μπορεί αριθμητικά τα προαναφερθέντα περιστατικά πειρατείας να είναι ελάχιστα απέναντι στον αριθμό των πλοίων που χρησιμοποίησαν την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή για το προηγούμενο έτος (2008), όμως το φαινόμενο πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με τα συνολικά λύτρα που κατεβλήθησαν, τη

24. Βλ Boniface. P., (2001), σελ.176.

25. Βλ. [http://www.portofrotterdam.com/en/about\\_port/port\\_description/index.jsp](http://www.portofrotterdam.com/en/about_port/port_description/index.jsp), Μάιος 2009.

26. Βλ. [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2008_en.pdf), Αύγουστος 2009, *Review of Maritime Transport 2008*, σελ. 24.

27. <http://www.imo.org> (piracy of the coast of Somalia), επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.

διογκούμενη ανάγκη για επαύξηση της ασφάλειας των εταιριών, την απειλή για την ομαλή ροή πετρελαίου προς την Ευρώπη (ενεργειακή ασφάλεια), καθώς και τη σχετική αύξηση των κομιστών και του χρόνου παράδοσης του φορτίου για τα πλοία που πρέπει να περάσουν ανοικτά του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας/Ν. Αφρική, εφόσον γίνει η επιλογή αλλαγής δρομολογίου προκειμένου να αποφύγουν την επικίνδυνη για πειρατείες περιοχή. Ας μην υποβαθμίζουμε το γεγονός ότι στην ευρύτερη περιοχή Ανατολικά της Σομαλίας, για την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2009, έχουν ήδη καταγραφεί περίπου 200 προσπάθειες πειρατείας. Με τη βοήθεια των ναυτικών δυνάμεων που περιπολούν στη περιοχή και με την τήρηση των θεσπισμένων μέτρων αυτοπροστασίας των πλοίων, η συντριπτική πλειονότητα από αυτές έχουν αποκρουστεί, ωστόσο 20 περίπου πλοία τελικά κατελήφθησαν και παραπάνω από 250 ναυτικοί παραμένουν ακόμα σε ομηρία.

## V. Σύνοψη-Συμπεράσματα

Αδιαμφισβήτητα, ο γεωγραφικός παράγοντας έχει παίξει σημαντικό ρόλο σε κάθε πτυχή της ανθρώπινης ιστορίας. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, τα γεωγραφικά δεδομένα επιδρούν καταλυτικά αφενός μεν στην δημιουργία και ανάπτυξη της γενικότερης οικονομικής δραστηριότητας, αφετέρου δε στα πολιτικά αλλά και πολιτιστικά δρώμενα της ανθρωπότητας<sup>28</sup>. Το φαινόμενο της πειρατείας άρχισε να εμφανίζεται μαζί με τις πρώτες προσπάθειες του ανθρώπου να εκμεταλλευτεί τη θάλασσα και τους ωκεανούς προκειμένου να διεκπεραιώσει τις μεταφορικές δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για το εμπόριο. Η πειρατική δραστηριότητα στο

Κέρας της Αφρικής και ιδιαίτερα στον Κόλπο του Άντεν που την τρέχουσα χρονική περίοδο προβάλλεται αρκετά έντονα στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ) δεν είναι κάτι καινούργιο για τους ενασχολούμενους με τα ναυτιλιακά δρώμενα. Αν και το πρόβλημα της πειρατείας μπορεί να θεωρηθεί ως περιφερειακό, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO<sup>29</sup>), αλλά και τα NATO-ΕΕ εκτιμούν ότι σταδιακά τα πράγματα οδεύουν προς το χειρότερο. Η θάλασσα έχει έναν υψηλής σπουδαιότητας ρόλο στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και αειφορία, αλλά όσον τα ζητήματα της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού και η διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας στα παγκόσμια οικονομικά δρώμενα, τόσο η απόλυτη ελευθερία των θαλάσσιων διαδρομών και η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα μετατρέπονται σε ζωτικά συμφέροντα της ΕΕ. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η πειρατική δραστηριότητα πλησιάζει ή ακόμα και σε αποστάσεις που ξεπερνούν τα 300 ν.μ. από τις Σομαλικές ακτές έχει εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στη θαλάσσια μεταφορική διαδρομή που χρησιμοποιεί τη δώρυγα του Σουέζ και αυξάνοντας τα μεταφορικά κόστη στα πλαίσια –είτε των επιπλέον ασφαλιστών των πλοίων, είτε στη διαδικασία λήψης διαφόρων μέτρων αυτοπροστασίας που η παρουσίασή τους και μόνο απαιτεί μια πλήρη και διαφορετική από την παρούσα ανάλυση– εμποδίζει τη γρήγορη ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας.

Η θαλάσσια μεταφορά είναι απαραίτητη σε ένα πολυδιάστατο θεματικό πεδίο, από την αγορά πρώτων υλών έως την παράδοση έτοιμων προϊόντων<sup>30</sup>. Μόνο χάρις στην ύπαρξη του εμπορικού πλοίου είναι τεχνικά και οικονομικά δυνατή η μαζική μεταφορά αγαθών σε μια κοι-

28. Για παράδειγμα, το καλό κλίμα και γόνιμο έδαφος αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την οποιαδήποτε πετυχημένη προσπάθεια αγροτικής παραγωγής, ενώ η αφθονία πρώτων υλών είναι απαραίτητη για την δημιουργία εμπορικής ή/και μεταποιητικής δραστηριότητας. Βλ. Δαλακλής Δ., (2009), Αρκτική: Οι Πάγοι Λειώνουν, οι Σχέσεις Ψυχραίνονται, *Ελληνική Άμυνα και Ασφάλεια*, τεύχ. 45, Νοέμβριος, σελ. 102.

29. Ο ευρύτερος κλάδος της Ναυτιλίας αποτελεί μια κατεξοχήν παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία που ρυθμίζεται κυρίως από κανονιστικές συνθήκες του IMO και το νομοθετικό πλαίσιο σε παγκόσμιο επίπεδο βρίσκεται σε διαρκή εξέλιξη. Εξαιτίας της διεθνούς φύσης της ναυτιλιακής οικονομίας, έχει γίνει πλήρως κατανοητό ότι η δράση για τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες δραστηριότητες θα ήταν πιο αποτελεσματική αν εκτελούνταν σε συλλογικό επίπεδο παρά από ξεχωριστές χώρες να δρουν μονόπλευρα και χωρίς συντονισμό με άλλες. Επίσης βλ. [www.imo.org](http://www.imo.org) (About IMO), επισκεπτόμενο Νοέμβριο 2009.

30. World Trade Statistics 2007, [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/its2004\\_e/its2007\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2007_e.pdf), επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2008.

νωνία που επιδεικνύει ολοένα και μεγαλύτερη δίψα για καταναλωτικά αγαθά και πρώτες ύλες. Η παγκοσμιοποιημένη ναυτιλιακή βιομηχανία λειτουργεί κάτω από συνθήκες εξαιρετικά έντονης ανταγωνιστικότητας, όπου το ζήτημα της έγκαιρης παράδοσης του φορτίου είναι πρωταρχικής σημασίας για την οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρία και ταυτόχρονα η σύγχρονη τάση στην οικονομική διαχείριση των πλοίων είναι να αποδίδεται ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση στο ζήτημα της επίτευξης ελκυστικότερων ναύλων μίσθωσης. Για την ευρύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο ρόλος της διώρυγας του Σουέζ –και κατά συνέπεια η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα στον Κόλπο του Άντεν– είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας γιατί κάνουν εφικτή τη συντόμευση ενός ταξιδιού κατά ιδιαίτερα μεγάλα χρονικά διαστήματα, ενώ επιτρέπουν την επίτευξη διαφόρων οικονομικών, όπως για παράδειγμα στα καύσιμα. Επισημαίνεται ότι με τη μείωση του συνολικού χρόνου ταξιδιού, μειώνεται το συνολικό κόστος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων και, κατ' επέκταση μειώνεται η τελική τιμή των προϊόντων για τον καταναλωτή. Επομένως, η εκτροπή των θαλασσιών μεταφορών γύρω από την Αφρική είναι ένα ιδιαίτερα αρνητικό ενδεχόμενο που εάν γίνει πραγματικότητα θα έχει αρνητική επίπτωση στην παγκόσμια κατανάλωση και ταυτόχρονα θα δημιουργήσει απαιτήσεις για επιπλέον μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου και θα προβληματίσει ως προς το ακριβές χρονοδιάγραμμα της παράδοσης προϊόντων και πρώτων υλών στους τελικούς τόπους προορισμού.

Στην αυγή του 21ου αιώνα δεν υφίσταται σχεδόν καμία σύγκριση στο επίπεδο ασφαλείας του πλοίων σε σχέση ακόμα και με το πολύ πρόσφατο παρελθόν<sup>31</sup>. Από την άλλη μεριά όμως, την ώρα που γίνονταν η τελική επεξεργασία του παρόντος κειμένου διάφοροι αναλυτές επί θεμάτων ασφαλείας και δημοσιογράφοι εξακολουθούσαν να εστιάζουν την προσοχή τους στην πολυποίκιλη δράση των Σομαλών πειρατών. Καθώς οι συνθήκες στις οποίες ο σύγχρονος ναυτικός καλείται να ανταποκριθεί είναι ξεκάθαρα ολοένα πιο πολύπλοκες και απαιτητικές, κάθε δυνατή βοήθεια είναι ευπρόσδεκτη –ακόμα και αν αυτή προέρχεται από τη χρήση στρατιωτικής βίας– προκειμένου να ελαττωθεί ο κίνδυνος για τα φορτία και τα πληρώματα των πλοίων. Το φαινόμενο της πειρατείας στη θάλασσα πάντα ήταν παρόν και δυστυχώς πάντα θα υπάρχει, επομένως όλοι οι εμπλεκόμενοι με τις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να καταβάλουν συνεχώς προσπάθειες προκειμένου να εξασφαλίσουν την διεκπεραίωση των θαλασσιών μεταφορών και τη διασφάλιση όλων των ανθρωπίνων ζώων, ναυτικών ή επιβατών. Προς αυτήν την κατεύθυνση, η ρύθμιση της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια και με αυστηρά τηρούμενο χρονοδιάγραμμα διέλευσης –προκειμένου οι εμπλεκόμενες ναυτικές δυνάμεις να βελτιστοποιήσουν την προστασία που παρέχουν στα πλοία που απειλούνται κατά την κίνησή τους σε γειτνίαση με τη Σομαλία– είναι ένα μέτρο απαραίτητο, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι περιορίζει την παραδοσιακή ελευθερία

31. Οι σημερινοί ναυτικοί βρίσκονται σε εξαιρετικά πλεονεκτική θέση σε σχέση με τους παλαιότερους. Για παράδειγμα, η ευρύτερη τεχνολογική ωρίμανση της ανθρωπότητας βοήθησε στο να εξελιχθεί η ναυπηγική και κατέστησε τα μοντέρνα σκάφη ικανά να ανταπεξέλθουν σε αντιξοότητες –όπως η άσχημες καιρικές συνθήκες– που παλαιότερα θα οδηγούσαν με κάθε βεβαιότητα στη βύθισή τους. Σαν φυσικό επακόλουθο της εξελικτικής πορείας των τεχνολογικών επιτευγμάτων που διευκολύνουν την ανθρώπινη περιπλάνηση στο υγρό στοιχείο, έχει γίνει πλέον εφικτός ο εξοπλισμός των πλοίων με εξαιρετικά αξιόπιστα ηλεκτρονικά όργανα και συσκευές, ενώ πληθώρα ηλεκτρονικών συστημάτων –με τεράστια ποικιλία δυνατοτήτων– εξυπηρετούν κάθε πτυχή του πολυδαίδαλου έργου του ναυτικού επαγγέλματος. Βλ. Π. Σιούσιουρας και Δ. Δαλακλής, *Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος: Υποστηρικτικές Υπηρεσίες από την Ξηρά*, σελ. 1, από το συνέδριο «Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές, σε Αναζήτηση μιας Βιώσιμης Προσέγγισης – Σχεδιασμός και Υλοποίηση Παρεμβάσεων για τις Θαλάσσιες Μεταφορές και την Προστασία του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Μεσόγειο και τη Νότιο-Ανατολική Ευρώπη», Χίος, 19-22 Απριλίου 2007. Επίσης βλ. Laurie Tetley and David Calcutt, (2001), *Electronic Navigation Systems*, Oxford, Butterworth-Heinemann. Για την πλήρη εμπάθυνση στις τεχνολογίες και τα συστήματα που εξοπλίζουν στον 21ο αιώνα τα πλοία βλ. Παλληκάρης Α. Η., Κατσούλης Γ. και Δαλακλής Δ., *Ηλεκτρονικά Ναυτικά Όργανα*, (2009), Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδου.



που ήταν μέχρι τώρα το κυρίαρχο στοιχείο του ναυτικού επαγγέλματος.

Τέλος, είναι απαραίτητο να αναδειχθεί σαφώς το γεγονός ότι λόγω της τεράστιας γεωγραφικής περιοχής μέσα στην οποία λαμβάνουν χώρα οι καταλήψεις των εμπορικών πλοίων από τους Σομαλούς –η οποία ουσιαστικά υπερκαλύπτει συνολικά τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα– είναι πρακτικά αδύνατο ένας σχετικά μικρός αριθμός πλοίων –δηλαδή τα 20 έως 25 πολεμικά πλοία που είναι σήμερα εντεταλμένα από τα διάφορα κράτη να περιπολούν στην περιοχή του Κόλπου του Άντεν και της Σομαλικής Λεκάνης– να είναι ανά πάσα στιγμή κοντά στο οποιοδήποτε εμπορικό πλοίο γίνεται στόχος τέτοιων πειρατικών εξορμήσεων και να προλάβουν κάθε δυσάρεστο περιστατικό. Ως προς την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία, η ΕΕ και τα κράτη-μέλη πρέπει να προβάλουν σθεναρή αντίδραση και να συμβάλουν με κάθε δυνατό τρόπο, ώστε να γίνει ασφαλέστερη η ναυσιπλοΐα στις περιοχές που πλήττονται. Η Ευρώπη πρέπει να διαδραματίσει ρόλο στην ανάπτυξη και σταθεροποίηση των χωρών από τις οποίες προέρχονται αυτές οι επιθέσεις. Καθώς η συνεχιζόμενη αστάθεια στην Αφρικανική Ήπειρο μπορεί να θεωρηθεί ως δεδομένο, η πείνα και το εύκολο κέρδος θα δημιουργούν συνεχώς ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό προθύμων να αναλάβουν το επικίνδυνο εγχείρημα της πειρατείας. Επομένως, η σταθεροποίηση της Κεντρικής κυβέρνησης της Σομαλίας προβάλλει σαν ζήτημα προτεραιότητας, καθώς μόνο έτσι οι ένοπλες συμμορίες θα αποστραθθούν τα αναγκαία λιμάνια-καταφύγια για την υποστήριξη των παράνομων δραστηριοτήτων τους. Μόνο με την δημιουργία των καταλλήλων δομών και συνθηκών για την αποτελεσματική αστυνόμευση σε ξηρά και θάλασσα από τους ίδιους τους Σομαλούς θα είναι δυνατή η αποφυγή δυσάρεστων καταστάσεων κάθε μορφής και η ομαλή λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου.

*Ευχαριστίες: Οι συγγραφείς του παρόντος άρθρου οφείλουν ευχαριστίες στον Επίκουρο Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου Πέτρο Π. Σιούσιουρα για τις πολύτιμες συμβουλές του σε θέματα που άπτονται στις πολυδαίδαλες πτυχές του Διεθνούς Δικαίου και του Δικαίου της Θάλασσας.*

## Βιβλιογραφία

### Ελληνική

1. Βαμβούκος Α., (1985), *Το Σύγχρονο Δίκαιο της Θάλασσας*, Εκδόσεις Σάκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
2. Βλάχος Γ. Π., (2000), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
3. Φωκάς Δ., (1923), *Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού*, Έκδοση Γενικού Επιτελείου ΒΝ, Αθήνα.
4. Χαρλαυτή Τ., (2001), *Ιστορία και Ναυτιλία*, Εκδόσεις Στάχου, Αθήνα.
5. Βλάχος Γ. Π. και Νικολαΐδης Εμ., (1999), *Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
6. Βλάχος Γ. Π. και Νικολαΐδης Εμ., (2002), *Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
7. Βρεττός Θ. Ε. και Αγαλιανού-Βρεττού Α., (1993), *Οικονομική Γεωγραφία – Διεθνείς Εμπορικές Σχέσεις*, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα.
8. Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ. Π., (1997), *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς.
9. Μυλωνόπουλος Δ., Αλεξόπουλος Α. και Μυλωνοπούλου-Μοίρα Π., (2002) *Ναυτιλιακές Γνώσεις*, Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων-Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, Αθήνα.
10. Τσάλτας Γ. και Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ. (2003) *Το διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των ωκεανών*, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα.
11. Παλληκάρης Α. Η., Κατσούλης Γ. και Δ. Δαλακλής, (2009), *Ηλεκτρονικά Ναυτικά Όργανα*, Αθήνα, Ίδρυμα Ευγενίδη.
12. Boniface P., (2001), *Άτλας Διεθνών Σχέσεων*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.

### Ξενόγλωσση

1. Celerier P., (1969), *Géopolitique et Géostratégie*, PUF, Paris.
2. Ifestos P., (1988), *Nuclear Strategy and European Security Dilemmas: Towards an Autonomous European Defence System?*, Aldershot, Gower.
3. Laurie Tetley L. and Calcutt D., (2001), *Electronic Navigation Systems*, Butterworth-Heinemann, Oxford.
4. GMDSS Handbook – (Handbook on the Global Maritime Distress and Safety System), 3rd Edition, (2001), London, International Maritime Organization.

### Επιστημονικές δημοσιεύσεις, άρθρα και περιοδικές εκδόσεις

1. Δαλακλής Δ., (2009), *Αρκτική: Οι Πάγοι Λειώνουν, οι Σχέσεις Ψυχραίνονται*, «Ελληνική Άμυνα και Ασφάλεια», τεύχ. 45, Νοέμβριος.
2. Δ. Δαλακλής, (2009) *Διώρυγες και Θαλάσσιες Συγκοινωνίες στον 21ο Αιώνα*, «Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχ. 568 και 569, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

3. Δαλακλής Δ. και Π. Σιούσιουρας, (2006), *Γεωπολιτικές Επιδιώξεις και Στρατηγικές Ασφαλείας στη Μεσόγειο: ο Ιδιαίτερος Ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, «Ναυσιβιος Χώρα», Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Πειραιάς.
  4. Σιούσιουρας Π. και Δαλακλής Δ., *Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος: Υποστηρικτικές Υπηρεσίες από την Ήρα*, από το συνέδριο «Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές, σε Αναζήτηση μιας Βιώσιμης Προσέγγισης – Σχεδιασμός και Υλοποίηση Παρεμβάσεων για τις Θαλάσσιες Μεταφορές και την Προστασία του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Μεσόγειο και τη Νότιο – Ανατολική Ευρώπη», Χίος, 19-22 Απριλίου 2007.
- Ηλεκτρονικά βοηθήματα και Διαδίκτυο**
1. Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια ΤΟΜΗ (CD-ROM)
  2. *Πράσινη Βίβλος, προς μία Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό Όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες*, COM (2006) 275 τελικό.
  3. *Μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, COM (2007) 575 τελικό.
  4. *Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018*, COM (2009) 8 τελικό.
  5. <http://www.econews.gr/print.php?itemid=42&skinid=6>, επισκεπτόμενο Ιούνιο 2008.
  6. World Trade Statistics 2007, [http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/its2004\\_e/its2007\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2004_e/its2007_e.pdf), επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2008.
  7. <http://www.imo.org> (Piracy of the coast of Somalia), επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.
  8. [www.imo.org](http://www.imo.org) (About IMO), επισκεπτόμενο Νοέμβριο 2009.
  9. <http://underblackflag.blogspot.com>, επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.
  10. <http://www.elafonissos.gr/el/piracy.php>, επισκεπτόμενο Οκτώβριο 2009.

## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Δημήτριος Δαλακλής γεννήθηκε στην Αθήνα το 1969. Αποφοίτησε το 1992 από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και υπηρέτησε σε διάφορες μονάδες του στόλου, με επιστέγασμα την εκτέλεση καθηκόντων Υπάρχου στη Φρεγάτα ΥΔΡΑ την περίοδο 2004-2006 και Κυβερνήτου στην Κανονιοφόρο ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ την περίοδο 2006-2008. Την τρέχουσα χρονική περίοδο είναι σπουδαστής στην ΑΔΙΣΠΟ. Είναι απόφοιτος της ΣΔΙΕΠΝ, ενώ κατέχει δύο μεταπτυχιακές εξειδικεύσεις επιπέδου Μάστερ, στην τεχνολογία διαχείρισης πληροφοριών και στην ανάλυση θεμάτων αμύνης με έμφαση στις πληροφοριακές επιχειρήσεις. Επιπρόσθετα, είναι υποψήφιος Διδάκτορας της Επιστήμης της Διοικητικής στο τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου του Αιγαίου. Έχει συγγράψει σειρά άρθρων στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, ενώ αποτέλεσε μέλος συγγραφικής ομάδας διδακτικού βιβλίου για τις ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Ομιλεί αγγλικά, γαλλικά και ιταλικά. Είναι παντρεμένος και πατέρας δύο τέκνων.



Ο Πλωτάρχης Αθανάσιος Κατσίκης γεννήθηκε στην Αλεξανδρούπολη το 1971. Αποφοίτησε το 1992 από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ) και υπηρέτησε στην Φ/Γ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ και εν συνεχεία στα Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ, Φ/Γ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, Υ/Β ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ. Διετέλεσε Υπάρχος στο Υ/Β ΠΡΩΤΕΥΣ στο διάστημα 2002-2004 και Κυβερνήτης στο Υ/Γ-Ω/Κ ΝΑΥΤΙΛΟΣ στο διάστημα 2007-2008 καθώς και στο ΑΣ ως Επιτελής Υπαρχηγού ΑΣ και στο Τμήμα Ασκήσεων και Επιχειρησιακής Εκπαιδύσεως. Την τρέχουσα χρονική περίοδο είναι Εκπαιδευτής στην ΑΔΙΣΠΟ στην Έδρα Επιχειρήσεων-Ασκήσεων. Έχει εξειδίκευση στον Ανθυποβρυχιακό Πόλεμο και είναι απόφοιτος ΣΕΑΝ και ΑΔΙΣΠΟ. Ομιλεί αγγλικά και ισπανικά. Είναι παντρεμένος και πατέρας ενός τέκνου.



**Πόντος:**  
**Μία σύντομη αναδρομή**

Της Υποπλοιάρχου (ΠΥ-ΤΗΛ) Σοφ. Μιχαηλίδου ΠΝ

Όταν οι Έλληνες πέτυχαν την εγκατάσταση τους στις ακτές του Ευξείνου Πόντου κατά τη διάρκεια του 8ου π.Χ. αιώνα, μια σειρά από ελληνικές αποικίες ξεφυτρώνουν στις παραλίες του τόπου. Πρώτη η Ηράκλεια αποικία των Μεγαρέων, έπειτα η Σινώπη, αποικία των Ιώνων της Μιλήτου, κατόπιν τα Κοτύωρα (η σημερινή Ορντού), η Κερασούντα, η Τραπεζούντα, αποικίες των Σινωπέων δηλαδή, Ιωνικές κι αυτές και στη συνέχεια, πιο πέρα, μια αλυσίδα από ελληνικές πόλεις όπως η Φάσις, η Διοσκουριάς, το Παντικάπαιον, η Όλβια, η Θεοδοσία, η Οδησσός κλπ. Τέλος το 562 π.χ. οι Ιώνες της Φώκαιας ίδρυσαν την Αμισό (Σαμφούντα).

Μ' αυτόν τον τρόπο, η ελληνική φυλή απόχτησε μια δεσπόζουσα παρουσία ανάμεσα στις άλλες φυλές του τόπου, τις ντόπιες, τις "βαρβαρικές" όπως τις ονομάζουν οι άποικοι, και η ελληνική δραστηριότητα ρίζωσε στη μακρινή χώρα της βόρειας Μ. Ασίας.

Στα κατοπινά χρόνια, οι άποικοι συνέχισαν να επικοινωνούν με τη μητροπολιτική Ελλάδα, ιδιαίτερα με το Ιωνικό στοιχείο της Μιλήτου, από όπου καταγόταν. Συνέχισαν να τροφοδοτούνται πνευματικά από τη μητέρα πατρίδα και, σε αντάλλαγμα οι ίδιοι προσέφεραν σ' αυτήν τον πλούτο τον υλικό και την άνεση της ναυσιπλοΐας, τα κέρδη της ναυτιλίας και τις ωφέλιμες εμπορικές συναλλαγές. Στο μεταξύ, δούλεψαν σκληρά, πολέμησαν με τους ντόπιους στον περίγυρό τους, έχτισαν οικοδομήματα, ναούς, πρόκοψαν και αναπτύχθηκαν. Επιπλέον ως ξενιτεμένοι που ήταν, είχαν κουβαλήσει μαζί τους ολόκληρο κόσμο από παραδόσεις, θρύλους, έθιμα, θεσμούς, θρησκεία και πολιτισμό. Η νοσταλγία, όπως συμβαίνει σ' όλους τους ξενιτεμένους, τους έφερνε νοερά πιο κοντά στην παλιά πατρίδα και, καθώς διέστελλαν τον εαυτό τους από τους ντόπιους, δημιουργούσαν έντονη συνείδηση της ελληνικότητάς τους και της εθνικής τους ενότητας με τους Ελλαδίτες, συνείδηση που παρέμεινε αναλλοίωτη, αν όχι επαυξημένη, σ' όλη τη διάρκεια των κατοπινών αιώνων ως την ύστερη ώρα του ξεριζωμού, το 1922.

Έτσι γεννήθηκαν οι πρώτοι Πόντιοι. Έτσι δημιουργήθηκε ο Ποντιακός Ελληνισμός των 26 αιώνων ζωής στη Μαύρη Θάλασσα. Έτσι το ελληνικό δαιμόνιο έβαλε τα θεμέλια μιας καινούριας Ελλάδας στην Ανατολή, όπως συνέβηκε να δημιουργήσει με τις αποικίες στη Σικελία και κάτω Ιταλία, τη Μεγάλη Ελλάδα στη Δύση. Έτσι μεταφέρθηκε στην Ανατολή, εκτός από τα ήθη

και έθιμα των Ελλήνων, το ελληνικό πνεύμα, η ελληνική σκέψη, η ελληνική δημοκρατική οργάνωση των πόλεων-κρατών, οι ελληνικοί νόμοι, η ελληνική γλώσσα και θρησκεία.

Για αιώνες ολόκληρους, οι ελληνικές αποικίες στον Ευξείνο Πόντο θα ακμάζουν και θα ανθούν, χωρίς να επηρεάζονται ακόμη και από την Περσική κυριαρχία που θα έχει επιβληθεί στην περιοχή από τον 6ο αιώνα π.χ. Κι αυτό γιατί η κυριαρχία των Αχαιμενιδών θα είναι χαλαρή και ασθενική, και οι ελληνικές πόλεις θα είναι αυτόνομες, αυτοδιοικούμενες και ανεξάρτητες. Σ' αυτή την κατάσταση θα τις συναντήσουν το 401 π.χ. οι Μύριοι του Ξενοφώντα, έπειτα από πολύμηνη, πολύμοχθη και πολύπαθη πορεία στο εσωτερικό της εχθρικής Μικρασίας. Εκεί στην Τραπεζούντα, καθώς και στις άλλες ελληνικές πόλεις του Ευξείνου Πόντου, θα βρουν φιλοξενία και ανακούφιση. Εκεί θα αναπνεύσουν με ασφάλεια και θα δεχτούν για ένα περίπου μήνα την περιποίηση των πατριωτών τους, θα κάνουν θυσίες στους κοινούς Θεούς, και θα οργανώσουν αθλητικούς αγώνες, θα ξεκουραστούν, θα νιώσουν σα στο σπίτι τους, θα κινηθούν ελεύθερα σαν να πατάνε σε ελληνικό έδαφος, και θα εφοδιαστούν με τρόφιμα και πλωτά μέσα, για να μπορέσουν να γυρίσουν στην πατρίδα.

Αλλά και αντίστροφα, με τις αποικίες στον Ευξείνο Πόντο οι Έλληνες εκτός από τα οικονομικά, δημογραφικά και κοινωνικά οφέλη, είχαν και πνευματικά. Εκεί γνώρισαν τους μεγάλους πολιτισμούς της Ανατολής, πήραν πολλές γνώσεις απ' αυτούς, άνοιξε ο ορίζοντας τους και αγκάλιασε καινούργιους κόσμους. Με την αφομοίωση των στοιχείων αυτών, ο ελληνισμός δημιούργησε μια νέα πολιτιστική σύνθεση, που θα βάλει σε λίγο τα θεμέλια του κλασικού ελληνικού πολιτισμού με τη φιλοσοφία, την ιστορία, τις τέχνες, την ποίηση και το θέατρο.

Την εποχή του Μεγάλου Κωνσταντίνου ο Πόντος αποκτά ιδιαίτερη σημασία για το ανατολικό κράτος και για ολόκληρο τον ελληνισμό, παίζοντας τον ρόλο του προπυργίου και του φάρου της Ανατολής.

Ο Ιουστινιανός χωρίζοντας τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία σε Θέματα (διοικητικές επαρχίες), δημιουργεί και το Θέμα της Χαλδίας, με πρωτεύουσα την Τραπεζούντα. Έτσι ο Πόντος γίνεται η ασπίδα του Βυζαντίου από τις βαρβαρικές επιδρομές των Περσών, των Αράβων και αργότερα των Τούρκων. Εκεί έδρασαν οι Ακρίτες, δημιουργώντας τους θρύλους της λαϊκής παράδο-



σης του Πόντου, με κορωνίδα όλων το λόγιο έπος του “Βασιλείου Διγενή Ακρίτα”, που αποτελεί το νεότερο έπος του ελληνισμού, το πρώτο χειρόγραφο του οποίου ανακαλύφθηκε το 1873 στο μοναστήρι της Παναγίας Σουμελά.

Στο ποντιακό αυτό κράτος άνθησαν οι τέχνες και οι επιστήμες. Αξιόλογη είναι η αρχιτεκτονική που αναπτύχθηκε στις διάφορες πόλεις και ιδιαίτερα στην Τραπεζούντα, με το χτίσιμο πολλών φρουριών, εκκλησιών, δημοσίων κτιρίων και ανακτόρων. Μεγάλη ανάπτυξη παρουσίασαν η αστρονομία, η φυσική, και τα μαθηματικά. Στη σχολή της Τραπεζούντας των θετικών επιστημών σπούδαζαν μαθητές που έρχονταν ακόμα και από την Κωνσταντινούπολη, όπως και από την Αρμενία. Η ζωγραφική πάλι έφτασε σε μεγάλη ακμή, όπως δείχνουν ιδιαίτερα οι τοιχογραφίες στην εκκλησία της Αγίας Σοφίας Τραπεζούντας, η οποία αποτελεί μικρογραφία της Αγίας Σοφίας Κωνσταντινούπολης. Στην εποχή των Μεγάλων Κομνηνών χτίστηκαν στον Πόντο 3000 χριστιανικές εκκλησίες περίπου. Μικροί και μεγάλοι ναοί είχαν ωραίες τοιχογραφίες, αγιογραφίες και διακόσμηση, μωσαϊκά και καλλιτεχνικές μικρογραφίες. Πολλά από τα εικονογραφημένα χειρόγραφα ποντιακής τέχνης σώζονται στο Άγιο Όρος, σε διάφορα ελληνικά και ξένα μουσεία, και ιδιαίτερα στο Βυζαντινό Μουσείο Αθηνών και στο Μουσείο Μπενάκη.

Τα μοναστήρια του Πόντου εξάλλου τον 13ο

και 14ο αιώνα ήταν σχολεία σοφίας. Εκεί καλλιεργούνταν τα μαθηματικά και η αστρονομία, γιατί η εκκλησία θεωρούσε τις επιστήμες αυτές, πριν ακόμη από την αναγέννηση στη Δύση, βοηθητικές στη θεολογία και τη φιλοσοφία.

Άραβες γεωγράφοι ακόμη από το 10ο αιώνα, αναφέρουν την Τραπεζούντα ως ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα της Ανατολής.

Η άλωση της Τραπεζούντας από τους Τούρκους σήμανε βέβαια για τον Ελληνισμό του Πόντου το τέλος της πολιτικής ελευθερίας και ανεξαρτησίας του, αλλά όχι και της εθνικής του συνείδησης. Η τελευταία δε χάθηκε, δεν έσβησε, γι αυτό και ο Ποντιακός Ελληνισμός δεν εξαφανίστηκε, όπως συνέβη με δεκάδες φυλές και εθνότητες της Μικρασίας που τούρκεψαν, που εξισλαμίσθηκαν και έλειψαν για πάντα από το πρόσωπο της ιστορίας. Οι Έλληνες του Πόντου συντηρώντας τη λαϊκή και λόγια παράδοσή τους, παρόλο που είχαν χάσει την εθνική τους ανεξαρτησία, συνέχισαν να διατηρούν, κάτω από την οθωμανική κατάκτηση τη συνείδηση της ελληνικότητάς τους.

Διατήρησαν τη γλώσσα και τη θρησκεία τους: Στον ανατολικό και στον κεντρικό Πόντο, ιδίως στον παραλιακό, φύλαξαν στη μεγάλη πλειοψηφία τους, την ορθόδοξη πίστη τους. Στο δυτικό Πόντο, ένα μεγάλο μέρος του Ελληνισμού δεν άντεξε στη βία και την καταπίεση και εξαφανίσθηκε για πάντα από τον κορμό του Έθνους,



οι οποίοι κατοικούσαν κυρίως στα αστικά κέντρα. Ο ποντιακός ελληνισμός που ζούσε στις αρχές του 20ου αιώνα στις περιοχές Σινώπης, Αμάσειας, Τραπεζούντας, Σαμψούντας, Λαζικής, Αργυρούπολης, Σεβάστειας, Τοκάτης, και Νικόπολης της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, αριθμούσε σύμφωνα με υπολογισμούς του Οικουμενικού Πατριαρχείου και των Οθωμανικών αρχών, περίπου 600.000 άτομα. Οι Πόντιοι διέθεταν τυπογραφεία, περιοδικά, εφημερίδες, λέσχες, και θέατρα, με τα οποία έκαναν αισθητό τόσο το υψηλό πνευματικό τους επίπεδο, όσο και το εθνικό τους φρόνημα.

Όλα τα παραπάνω, μέχρι το 1915 που είναι μια χρονιά ορόσημο για τον Ποντιακό Ελληνισμό της Μικράς Ασίας.

Τη χρονιά εκείνη, και ενώ όλα τα ευρωπαϊκά κράτη είχαν εμπλακεί στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι Τούρκοι εκπόνησαν ένα σχέδιο εξόντωσης των χριστιανικών πληθυσμών της Μικράς Ασίας. Τον Ιούνιο πραγματοποιήθηκε η εξορία και στη συνέχεια η σφαγή των Αρμενίων, ενώ αρχίζουν οι πρώτες βιαιοπραγίες εναντίον του ποντιακού στοιχείου.

Τον Δεκέμβριο του 1916 εκπονήθηκε από τους Τούρκους σχέδιο εξόντωσης του άμαχου ελληνικού πληθυσμού του Πόντου και εφαρμόστηκε κυρίως στις περιοχές της Σαμψούντας και της Πάφρας. Η περιοχή της Τραπεζούντας είχε γλυτώσει από τη μανία των Τούρκων διότι είχε καταληφθεί τον Απρίλιο του 1916 από τον ρωσικό στρατό. Όταν όμως οι Ρώσοι εγκατέλειψαν την πόλη τον Φεβρουάριο του 1918, τότε ο μισός περίπου πληθυσμός της περιοχής εγκατέλειψε τις εστίες του και ακολούθησε τον ρωσικό στρατό κατά την υποχώρησή του.

Οι Πόντιοι πίστευαν ότι το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου θα έφερνε και οριστικό τέρμα στα δεινά τους, αλλά διαψεύστηκαν. Οι εκκλήσεις τους για να συμπεριληφθούν στο ελλη-

νικό κράτος δεν εισακούστηκαν από την τότε πολιτική ηγεσία της Ελλάδος, διότι θεωρήθηκε ότι ο Πόντος ήταν πολύ απομακρυσμένος από τις υπόλοιπες ελληνικές περιοχές με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η υπεράσπισή του από τις τουρκικές επιδρομές.

Μέχρι τον Αύγουστο του 1922 ο Κεμάλ, έχοντας εκκαθαρίσει τα δευτερεύοντα μέτωπα στη Μικρά Ασία, προχώρησε ανενόχλητος στη σταδιακή εξόντωση του Ποντιακού Ελληνισμού.

Οι πόλεις και τα χωριά κήκαν, οι χωρικοί σφαγιάστηκαν, ατιμάστηκαν, εξορίστηκαν ή έφευγαν ομαδικά στα δάση και στα βουνά. Όσοι άνδρες συλλαμβάνονταν προωθούνταν στο εσωτερικό της Μικράς Ασίας. Υπολογίζεται ότι στο διάστημα 1915-1922 εξοντώθηκαν περίπου 200.000 Πόντιοι.

Τον Οκτώβριο του 1922 με μεσολάβηση των συμμαχικών δυνάμεων η ελληνική κυβέρνηση και ο Κεμάλ συμφώνησαν να μεταφερθούν οι Έλληνες του Πόντου με τουρκικά καράβια στην Κωνσταντινούπολη και από εκεί με ελληνικά στην Ελλάδα.

Τα ποντιακά σωματεία υπολογίζουν ότι περίπου 400.000 Πόντιοι εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα, εντασσόμενοι στην ελληνική κοινωνία και διατηρώντας μέχρι σήμερα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, τη γλωσσική τους ιδιομορφία, τα ήθη και έθιμά τους αλλά και την αστείρευτη νοσταλγία του ξεριζωμένου λαού με βαθείς τις ελληνικότερες ρίζες του.

Όμως, είναι τόσο μεγάλη και μακράιωνη η ιστορία αυτού του λαού, ώστε δε φτάνουν πολλές σελίδες για να καταγραφεί. Σ' αυτήν την αναδρομή επιχειρήθηκε μια συνοπτική αναφορά, με την ευκαιρία της ημέρας μνήμης της 19ης Μαΐου, θυμίζοντας στους νεότερους: "η Ρωμανία αν πέρασαν, η Ρωμανία αν' πάρθεν, ανθει και φέρει κι άλλο".

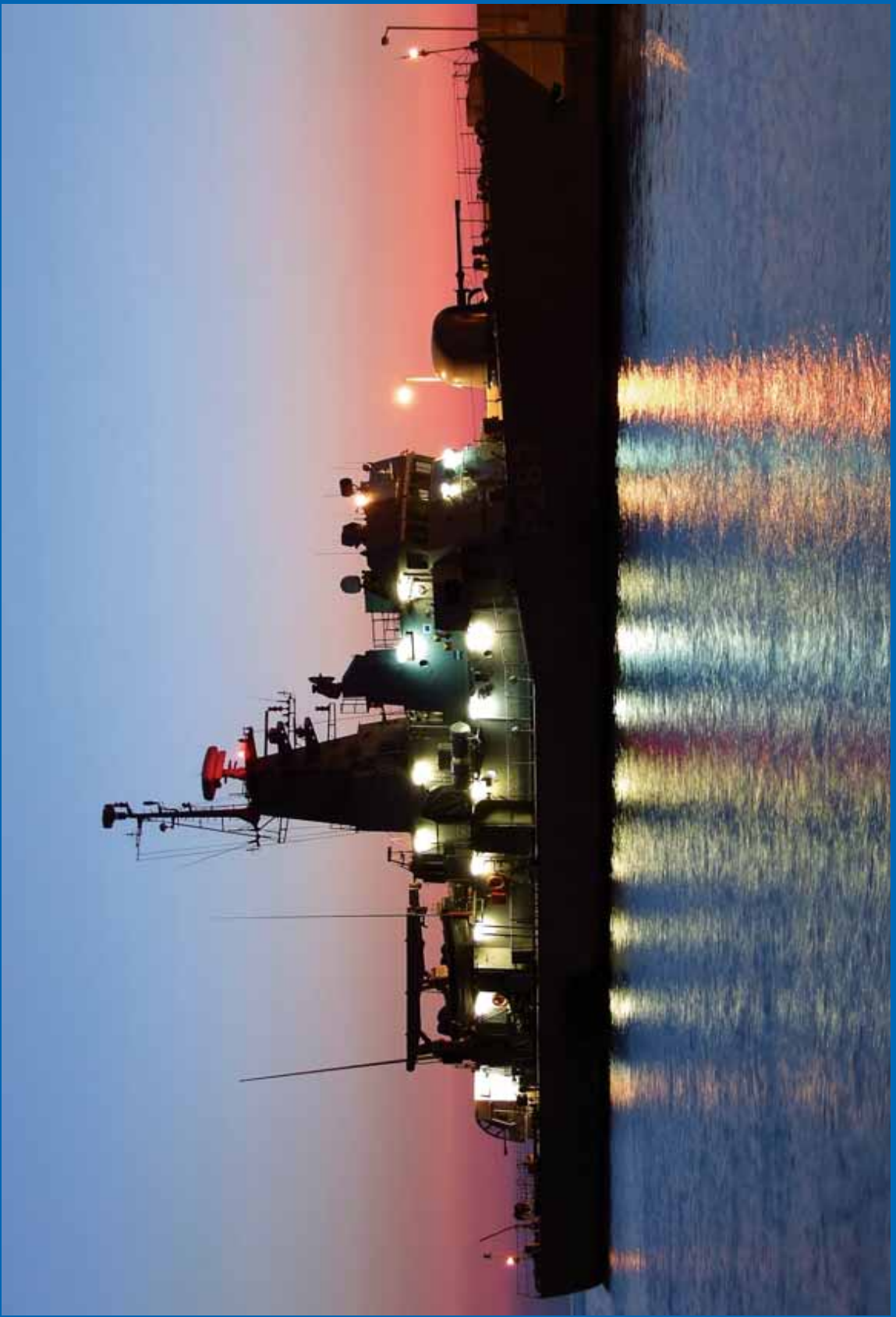
## ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Υποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) Σοφία Μιχαηλίδου ΠΝ γεννήθηκε στο Μπαμπαλιό Αιτωλοακαρνανίας. Κατέχει πτυχίο Ραδιοτηλεγραφητού του Εμπορικού Ναυτικού. Κατετάγη στο

ΠΝ ως πρότακτος με την πρώτη σειρά Γυναικών την 05-02-79. Υπηρέτησε με την ειδικότητα του Τηλεγραφητού σε διάφορες Μάχιμες Υπηρεσίες του ΠΝ και σε Επιτελικές Μονάδες. Σήμερα υπηρετεί στην ΥΙΝ και ανήκει στην ομάδα Σύνταξης του περιοδικού Ν.Ε.

Φωτογραφία επομένης σελίδος: Η κανονιοφόρος "ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ" στον Άγιο Ευστράτιο.







## Δελτίο Ενημέρωσης

## ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

- Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους με το βαθμό του Υποναυάρχου σε αποστρατεία οι παρακάτω Αρχιπλοίαρχοι:  
Μάχιμοι: Νικόλαος Ηλίας, Μάρκος Τσολέκας
- Προήχθησαν στο βαθμό του Υποναυάρχου και τέθηκαν σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους οι παρακάτω Αρχιπλοίαρχοι:  
Οικονομικού: Νικόλαος Βοσδογάννης  
Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Ευαγγελία Κουσκούκη-Καλαντζή
- Προήχθησαν στο βαθμό του Αρχιπλοίαρχου και τέθηκαν σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους οι παρακάτω Πλοίαρχοι:  
Μάχιμοι: Αναστάσιος Κόλλιας, Αδαμάντιος Παΐδας, Γεώργιος Τζιγακίδης, Γεώργιος Ρηγανάκος, Παναγιώτης Καλαμάκης, Παναγιώτης Δάβαρης  
Μηχανικοί: Δημήτριος Βενιζέλος, Διονύσιος Αντωνόπουλος  
Υγειονομικού/Ιατρούς: Εμμανουήλ Χατζόπουλος, Ελευθέριος Κραββαρίτης  
Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Ιουλία Διακοπούλου
- Προήχθησαν στο βαθμό του Αντιπλοίαρχου και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω Πλωτάρχες (ΠΥ-ΠΤ):  
Ευάγγελος Κιτριώτης, Δημήτριος Βαγιώτας, Διονύσιος Γιατράς, Δημήτριος Θεοχαράκης, Δημήτριος Δέδης, Στυλιανός Ζυγιώτης, Βασίλειος Τσακνιάς, Δημήτριος Δουράτσος, Αντώνιος Δήμου, Σταύρος Μπότσης, Δημήτριος Κοσκινάς, Νικόλαος Πουλάκης, Παναγιώτης Δημαράκης, Ανδρέας Χατζηδάκης, Μιχαήλ Χιωτάκης, Ιωάννης Περιστεράκης, Ιωάννης Κονδύλης, Κωνσταντίνος Κουρέλης, Δημήτριος Κόης, Θεόδωρος Παρασκευόπουλος.
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με το βαθμό που φέρει ο Πλωτάρχης Οικονομικού Γεώργιος Τσάλτας
- Προήχθη στο βαθμό του Πλωτάρχη και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο

- Υποπλοίαρχος Μάχιμος Αλέξανδρος Κοντραφούρης
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με το βαθμό που φέρει ο Πλωτάρχης (ΠΤ) Θεόδωρος Μιχαλάκης
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους με το βαθμό που φέρουν ο Πλωτάρχης (ΠΤ) Γρηγόριος Χανιώτης, Κωνσταντίνος Κοκορόσκος
- Προήχθη στο βαθμό του Πλωτάρχη και τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία η Υποπλοίαρχος Μονιμοποιηθείσα Εθελόντρια (ΠΥ) Μαρία Ασράκου προαγωγή λογιζομένη από 10-12-2009, ημερομηνία που είναι η προηγούμενη του θανάτου της.
- Προήχθησαν στο βαθμό του Υποπλοίαρχου και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω Ανθυποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ): Κωνσταντίνος Μεσσήνης, Σταμάτιος Λαμπρινάκος, Ιωάννης Τύτσης, Ανδρέας Γεωργακόπουλος, Γεώργιος Λιοσάτος, Ιωάννης Χαλαστάρας, Εμμανουήλ Γλυνός, Νικόλαος Βουδούρης, Ειρήνη Καλογριδάκη, Αικατερίνη-Κατίνα Κατσικά, Γεώργιος Κουκλάκης, Διονύσιος Παλαδινός, Σπυρίδων Μουμούρης, Ιπποκράτης Αθανασιάδης, Θεόδωρος Καλαϊτζής, Αθανάσιος Ζάχαρης, Κυριάκος Πίκουλας, Γεώργιος Κάντσος, Κωνσταντίνος Κλαμπώνης, Θεόδωρος Μπάρτζος, Αθανάσιος Νικολόπουλος, Βασίλειος Μιχαηλίδης, Μιχαήλ Κομιανός, Ιωάννης Τσιλίκας, Ηλίας Μπούλιας, Βασίλειος Θηβαίος, Πέτρου Πετράκος-Χιούρη, Γεώργιος Καραμέτος, Γεώργιος Πατήθρας, Ανδρέας Τσαγκέτας, Δημήτριος Καρλαύτης, Μιχαήλ Δουμένης, Νικόλαος Βερυκοκίδης, Ιωάννης Στουραϊτης, Αλέξανδρος Μπελεσάκος, Στυλιανός Παπαδάκης, Θεόδωρος Παχής, Σπυρίδων Σόνιος, Αλέξανδρος Τσάκαλος, Εμμανουήλ Ζαρίφης, Δημήτριος Μενέγας, Δημήτριος Βαλελής, Ευάγγελος Τζάνος, Γεράσιμος Δαύρης.
- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του με το βαθμό που φέρει ο Ανθυποπλοίαρχος Οικονομικού Γεώργιος Ζιώγκος
- Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι

παρακάτω Ανθυποπλοίαρχοι Φάρων οι οποίοι κρίθηκαν στο βαθμό του Σημαιοφόρου ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους: Ελευθέριος Βουτηράκης, Δημήτριος Καρλής, Ιωάννης Μερτζάνης, Πρόδρομος Κουκούλιας, Ευστάθιος Γεραλέξης.

- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του με το βαθμό που φέρει ο Σημαιοφόρος (ΠΤ) Ιωάννης Οικονομίδης

## ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

- Προήχθησαν στο βαθμό του Αρχιπλοίαρχου οι παρακάτω Πλοίαρχοι:  
*Μάχιμοι:* Κωνσταντίνος Βουλγαράκης, Πλάτωνας Αντωνίου, Αναστάσιος Κάτσαρης, Αλέξανδρος Θεοδοσίου, Γεώργιος Μαρκουλάκης, Βελισάριος Παππάς, Γεώργιος Γιακουμάκης, Ιωάννης Λεοντακιανάκος, Γεώργιος Μπάκος, Αθανάσιος Μακρής  
*Μηχανικοί:* Αναστάσιος Μιχάλαρος, Φανούριος Διαμαντόπουλος, Ηλίας Δημόπουλος, Βασίλειος Παπαφακλής, Ιωάννης Γαλάνης, Γεώργιος Μπουγιούκος  
*Οικονομικού:* Αθανάσιος Λαγκώνας, Δημήτριος Γιαννηλόης

*Υγειονομικού/Ιατρό:* Μιχαήλ Μπουρούνη  
*Υγειονομικού/Νοσηλευτικής:* Ελένη Ρέγκλη-Μποκαούρη.

- Προήχθησαν στο βαθμό του Πλοίαρχου οι παρακάτω Αντιπλοίαρχοι:  
*Μάχιμοι:* Μενέλαος Κόντης, Παναγιώτης Σινάνογλου, Πέτρος Μαραβελάκης, Γεώργιος Πελεκανάκης, Περικλής Ρουκάς, Στυλιανός Πετράκης, Νικόλαος Πατρίκιος, Πέτρος Νασόπουλος, Σπυρίδων Σταυρόπουλος, Αναστάσιος Ξύγκης, Γεώργιος Γατζούνης, Σταύρος Μπάνος, Ιωάννης Παξιβανάκης, Λουκάς Κάτσακας  
*Μηχανικοί:* Νικήτας Θεοδοσίου, Ηρακλής Κωνσταντίνου-Φωτάκης, Βασίλειος Παπανικολόπουλος, Ιωάννης Κομιώτης, Γεώργιος Μπαμπλένης, Στέφανος Μπάτσικας, Δημήτριος Σούφρας, Ιωάννης Αγγελόπουλος, Χαρίλαος Παπαδημητρίου  
*Οικονομικού:* Λάζαρος Καραβάς  
*Υγειονομικού/Νοσηλευτικής:* Αικατερίνη Οικονόμου, Βασιλική Βουτσινού-Παπαδοπούλου

### Επίτιμος Αντιναύαρχος και πρώην Πρωθυπουργός

#### Τζαννετάκης Τζαννήμπεης ΠΝ

Απεβίωσε την 1η Απριλίου 2010. Γεννήθηκε το 1927 στο Γύθειο Μεσσηνίας. Το 1945 εισήλθε στη ΣΝΔ ως Ν. Δόκιμος Μάχιμος, το 1949 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1952 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1956 σε Υποπλοίαρχο, το 1961 σε Πλωτάρχη το 1967 λόγω τις αντίθεσης την οποία εκδήλωσε προς το καθεστώς της δικτατορίας, αμέσως μετά το πραξικόπημα της 21η Απριλίου αποστρατεύθηκε. Το 1974 κατά τη διάρκεια της επιστράτευσης μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, ανακλήθηκε στη ενέργεια με το βαθμό του Πλωτάρχη. Το 1975, ύστερα από τη αποκατάσταση της Δημοκρατίας ανακλήθηκε η αποστρατεία του που οφειλόταν στην αντίθεση του προς το δικτατορικό καθεστώς, προήχθη αναδρομικά σε Αντιπλοίαρχο από το 1967, σε Πλοίαρχο από το 1972, και η αποστρατεία του λογίστηκε από το 1975 στο αυτό βαθμό. Το 1984 ανακλήθηκε η αποστρατεία του, προήχθη αναδρομικά σε Αρχιπλοίαρχο από το 1977, σε Υποναύαρχο από το 1981, και σε Αντιναύαρχο από το 1982 όπου και λογίστηκε η αποστρατεία του στον αυτό βαθμό. Παράλληλα του απονεμήθηκε ο τίτλος του Επίτιμου Αντιναυάρχου για την αντιστασιακή δράση του, τη φυλάκιση και την εκτόπισή του στη διάρκεια της δικτατορίας 1967-1974. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Ανώτερος Ταξίαρχης του Τάγματος της Τιμής, Χρυσός Σταυρός του Γεωργίου, Ανώτερος Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ', και Γ', τάξεως.

### Υποναύαρχος (Ο) ε.α

#### Νικόλαος Κοκλάδης ΠΝ

Απεβίωσε την 4η Μαΐου 2010. Γεννήθηκε το 1935 στο Παλαιοχώρι Αρκαδίας. Το 1961 εισήλθε στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος, το 1962 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1964 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1969 σε Υποπλοίαρχο, το 1973 σε Πλωτάρχη, το 1981 σε Αντιπλοίαρχο, το 1986 σε Πλοίαρχο, το 1992 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1993 σε Υποναύαρχο, και το 1995 αποστρατεύθηκε. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Ανώτερος Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξίαρχης της Τιμής.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ', Β', και Α', τάξεως.

**ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ:** Ηγεσίας Σχηματισμού Μεγάλης Μονάδος Γ', τάξεως, Ευδοκίμου Διοικήσεως Β', τάξεως, Υπηρεσίας σε Επιτελείο Α', τάξεως.

### Αρχιπλοίαρχος (Μ) ε.α

#### Νικόλαος Παπαλιάκος ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1933 στην Αθήνα. Το 1951 εισήλθε στη ΣΝΔ ως Ν. Δόκιμος Μηχανικός, το 1956 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μηχανικός, το 1959 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1963 σε Υποπλοίαρχο, το 1968 σε Πλωτάρχη, το 1973 σε Αντιπλοίαρχο, το 1979 σε Πλοίαρχο, το 1982 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ', και Γ', τάξεως

### Αρχιπλοίαρχος (Ο) ε.α

#### Ιωάννης Παπαδόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 30η Μαΐου 2010. Γεννήθηκε το 1922 στο Δερβένη Κορινθίας. Το 1947 εισήλθε στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος, το 1948 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1950 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1954 σε Υποπλοίαρχο, το 1959 σε Πλωτάρχη, το 1963 σε Αντιπλοίαρχο, το 1967 σε Πλοίαρχο, το 1975 σε Αρχιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Αργυρός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου, Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ', και Γ' τάξεως, Ελληνοϊταλογερμανικού πολέμου 1940-1941, Ελληνοϊταλογερμανικού πολέμου 1941-1945.

### Πλοίαρχος ε.α

#### Παναγιώτης Δρακόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 30η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1933 στη Χώρα Τριφυλίας Μεσσηνίας. Το 1953 κατετάγη στο Ναυτικό ως μόνιμος Αρχικελευστής Διδάσκαλος, το 1962 προήχθη σε Σημαιοφόρο, το 1965 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1969 σε Υποπλοίαρχο, το 1978 σε Πλωτάρχη, το 1982 σε Αντιπλοίαρχο, το

1984 σε Πλοίαρχο, και το 1986 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του.

**Αντιπλοίαρχος (ΠΥ) ε.α**  
**Αθανάσιος Μήλακας ΠΝ**

Απεβίωσε την 9η Απριλίου 2010. Γεννήθηκε το 1936 στην Βόνιτσα Αιτωλίας. Το 1952 κατετάγη στη Σχολή Ναυτοπαίδων ως ναυτόπαις, το 1955 ονομάσθηκε ναύτης Β΄, το 1956 ναύτης Α΄, και τον ίδιο χρόνο προήχθη σε Δίοπο, το 1959 σε Υποκελευστή Β΄, το 1963 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Κελευστή, το 1971 σε Αρχικελευστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1982 σε Υποπλοίαρχο, το 1986 σε Πλωτάρχη, το 1987 σε Αντιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του.

**Αντιπλοίαρχος (ΠΤ) ε.α**  
**Ιωάννης Γκέκας ΠΝ**

Απεβίωσε την 25η Μαΐου 2010. Γεννήθηκε το 1937 στο Αρτεμίσιον Ιστιαίας Ευβοίας. Το 1953 κατετάγη στο Ναυτικό ως ναύτης μαθητής τεχνίτης λεβητοποιός, το 1955 ονομάσθηκε ναύτης Α΄, το 1957 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1961 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1964 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Αρχικελευστή, το 1973 σε Ανθυπασιπιστή, το 1978 σε Σημαιοφόρο, το 1981 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1985 σε Υποπλοίαρχο, το 1987 σε Πλωτάρχη, το 1988 σε Αντιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του.

**Αντιπλοίαρχος (ΠΤ) ε.α Σταμάτιος Σιτζίμης ΠΝ**

Απεβίωσε την 21η Απριλίου 2010. Γεννήθηκε το 1956 στην Ελευσίνα Αττικής. Το 1972 κατετάγη στη ΣΔΥΤΕΝ ως μαθητής τεχνίτης, το 1975 ονομάσθηκε Δόκιμος Κελευστής, το 1977 προήχθη σε Κελευστή, το 1980 σε Επικελευστή, το 1983 σε Αρχικελευστή, το 1989 σε Ανθυπασιπιστή, το 1993 σε Σημαιοφόρο, το 1996 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2000 σε Υποπλοίαρχο, το 2005 σε Πλωτάρχη, το 2007 σε Αντιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του.

**Πλωτάρχης (ΠΤ) ε.α**

**Δημήτριος Πέππας ΠΝ Παλαίμαχος Β΄, ΠΠ**

Απεβίωσε την 4η Απριλίου 2010. Γεννήθηκε το 1909 στο Αγκίστρι Αιγίνης. Το 1930 κατετάγη στο Ναυτικό ως Ναύτης στρατεύσιμος, το 1931 προήχθη σε ναύτη Α΄, το 1933 σε Δίοπο, το 1938 σε Υποκελευστή Β΄, το 1941 σε Υποκελευστή Α΄, το

1943 σε Κελευστή, το 1945 σε Αρχικελευστή, το 1961 σε Σημαιοφόρο, το 1964 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1967 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με το βαθμό του Πλωτάρχη. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Α Τάξεως

**Πλωτάρχης (ΠΤ) ε.α**

**Νικόλαος Τζάνος ΠΝ, Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ**

Απεβίωσε την 31η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1917 στην Αργολίδα. Το 1938 κατετάγη στο Ναυτικό ως Ναύτης στρατεύσιμος, το 1943 προήχθη σε Δίοπο, το 1944 σε Υποκελευστή Β΄, το 1952 σε Υποκελευστή Α΄, το 1959 σε Κελευστή, το 1964 σε Αρχικελευστή, το 1969 σε Σημαιοφόρο (αναδρομικά από το 1958), το 1963 σε Ανθυποπλοίαρχο το 1965 σε Υποπλοίαρχο, και το 1972 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με το βαθμό του Πλωτάρχη.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Εξαιρέτων πράξεων

**Πλωτάρχης (ΠΤ) ε.ε**

**Νικόλαος Ρόης ΠΝ**

Απεβίωσε την 8η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1960 στην Κέρκυρα. Το 1979 κατετάγη στη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Ηλεκτρονικών Ναυτικού ως Δίοπος. Το 1982 προήχθη σε Κελευστή, το 1985 σε Επικελευστή, το 1988 σε Αρχικελευστή, το 1994 σε Ανθυπασιπιστή, στο 1998 σε Σημαιοφόρο, το 2001 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2007 σε Υποπλοίαρχο, και το 2008 σε Πλωτάρχη.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Ευδοκίμου υπηρεσίας Β΄, και Α΄ τάξεως.

**Υποπλοίαρχος (ΠΥ) ε.α**

**Δημήτριος Μητρούσιος ΠΝ**

Απεβίωσε την 14η Απριλίου 2010. Γεννήθηκε το 1964 στο Νέο Ψυχικό Αθηνών. Το 1982 κατετάγη στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Κελευστής, το 1985 προήχθη σε Κελευστή, το 1988 σε Επικελευστή, το 1991 σε Αρχικελευστή, το 1997 σε Ανθυπασιπιστή, το 2003 σε Σημαιοφόρο, το 2006 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2009 σε Υποπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

**Ανθυποπλοίαρχος (ΦΑΡ) ε.α**

**Σπυρίδων Βώσσης ΠΝ**

Απεβίωσε τη 5η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1927 στις Βαλίμες Ζακύνθου. Το 1953 κατετάγη στο Σχολή Διόπων Φάρων, το 1959 προήχθη σε Υποκελευ-

στή Β΄, το 1963 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Κελευστή, το 1968 σε Αρχικελευστή, το 1970 σε Ανθυποασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1985 σε Ανθυποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

**Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ) ε.α  
Κωνσταντίνος Τούσης ΠΝ**

Απεβίωσε την 19η Απριλίου 2010. Γεννήθηκε το 1931 στον Αυλώνα Αττικής. Το 1948 κατετάγη ως Ναύτης τεχνίτης Λεβητοποιός, μετέπειτα Συγκολλητής, το 1951 ονομάστηκε Ναύτης Α΄, το 1953 προήχθη σε Δίοπο, το 1956 σε Υποκελευστή Β΄, το 1959 σε Υποκελευστή Β΄, το 1964 σε Κελευστή, το 1967 σε Ανθυποασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1979 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

**Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ) ε.α  
Ερμής Γαλανόπουλος ΠΝ**

Απεβίωσε την 30η Μαΐου 2010. Γεννήθηκε το 1931 στους Γαργαλιάνους Μεσσηνίας. Το 1950 κατετάγη ως Ναύτης τεχνίτης Λεβητοποιός, το 1952 ονομάστηκε Ναύτης Α΄, το 1954 Δίοπος, το 1958 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1961 σε Υποκελευστή Α΄, το 1964 σε Κελευστή, το 1968 σε Ανθυποασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1980 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

**Σημαιοφόρος (ΠΤ) ε.α  
Αθανάσιος Σιάφακας ΠΝ**

Απεβίωσε την 7η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1911 στο Κεραμίδιο Λάρισας. Το 1931 ετάχθη στο Κ.Π ως Ναύτης εθελοντής τορπιλομηχανικός. Το 1932 ονομάστηκε Ναύτης Α΄, το 1943 κατετάγη στην Αλεξάνδρεια ως Ναύτης τορπιλητής, το 1944 προήχθη σε Δίοπο, το 1945 σε Υποκελευστή Α΄, το 1955 σε Κελευστή, το 1963 σε Αρχικελευστή, το 1958 (αναδρομικά) σε Σημαιοφόρο και το 1966 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

**Ανθυποασπιστής (ΑΡΧ) ε.α  
Νικόλαος Κωνσταντινίδης**

Απεβίωσε την 26η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1933 στην Αθήνα. Το 1953 κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ ως Υποκελευστής Β΄, το 1958 προήχθη σε Υποκελευστή Α΄, το 1962 σε Κελευστή, το 1966 σε Αρχικελευστή, το 1969 σε Ανθυποασπιστή, και απολύθηκε το 1979 με το βαθμό του Ανθυποασπιστή.

**Αρχικελευστής (ΔΙΑΧ-Χ/Τ) ε.ε  
Μαρία Γιαννοπούλου**

Απεβίωσε την 19η Απριλίου 2010. Γεννήθηκε το 1972 στην Καλαμάτα. Το 1990 κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ ως Δίοπος ΕΠΥ, το 1992 προήχθη σε Κελευστή, το 2000 σε Επικελευστή, και το 2008 σε Αρχικελευστή. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΠΟΝ.

**Επικελευστής (ΑΡΜ) ε.ε Γεράσιμος Τσιριμώκος**

Απεβίωσε την 10η Μαΐου 2010. Γεννήθηκε το 1986 στην Πάτρα Αχαιίας. Το 2003 κατετάγη στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Κελευστής, το 2005 προήχθη σε Κελευστή, και το 2008 σε Επικελευστή. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο Υ/Β Πόντος.

**Κελευστής ΕΠ.ΟΠ (ΗΝ/ΣΝ) ε.ε  
Ιωάννης Τσεκμές**

Απεβίωσε την 31η Μαρτίου 2010. Γεννήθηκε το 1982 στην Χρυσούπολη Καβάλας. Το 2003 κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ ως Ναύτης ΕΠ.ΟΠ, το 2004 προήχθη σε Δίοπο, και το 2009 σε Κελευστή. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο Α/Γ ΡΟΔΟΣ.

**Ναύτης ΕΠ.ΟΠ (Τ/ΟΠΑ) ε.ε  
Αθανάσιος Γιαννακόπουλος**

Απεβίωσε την 14η Μαΐου 2010. Γεννήθηκε το 1987 στην Αθήνα. Την 19η Απριλίου 2010 κατετάγη στη Ν.Β ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ως Ναύτης ΕΠ.ΟΠ, και ορκίστηκε την 13η Μαΐου 2010.

Εκ μέρους του Πολεμικού Ναυτικού εκφράζονται τα πιο ειλικρινή συλλυπητήρια προς τις οικογένειες και τους συγγενείς των εκλιπόντων.  
Ευχόμεθα ο Πανάγαθος να τους προσφέρει παρηγορία και δύναμη ψυχής.

1. Από 14 Ιαν. 10, η Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ συμμετέχει στη μόνιμη δύναμη του NATO SNMG2 (Standing NATO Maritime Group 2), ενώ από 15 Ιαν. 10, αποτελεί έδρα του Νατοϊκού Διοικητή SNMG2. Η συμμετοχή του πλοίου στην εν λόγω δύναμη πρόκειται να ολοκληρωθεί τον 31 Μαΐου 2010.
2. Από 01 Φεβ. 10, το Ναρκοθηρευτικό ΚΑΛΥΨΩ συμμετέχει στη μόνιμη δύναμη του NATO SNMCMG2 (Standing NRF Mine-Counter Measures Group 2). Η συμμετοχή του πλοίου στην εν λόγω δύναμη πρόκειται να ολοκληρωθεί την 02 Ιουλίου 2010.
3. Από 16 Φεβ 2010 έως 21 Μαρ. 2010, το ΤΠΚ ΣΤΑΡΑΚΗΣ συμμετέχει στην επιχείρηση UNIFIL στην περιοχή του Λιβάνου.
4. Την 01 Μαρ. 10, επέβησαν στη Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ εν όρμω λιμένα Βικτωρίας Σευχελλών, δύο (2) δημοσιογράφοι της τοπικής εφημερίδας «SEYCHELLES NATION» για λήψη φωτογραφιών και συνεντεύξεως από Κυβερνήτη πλοίου.
5. Την 02 Μαρ. 10, Κυβερνήτης της Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ, εκτέλεσε εθιμοτυπική επίσκεψη σε Αρχηγείο Ακτοφυλακής Σεϋχέλλων, όπου συζητήθηκαν θέματα αμοιβαίου επιχειρησιακού ενδιαφέροντος.
6. Την 02 Μαρ. 10, Κυβερνήτης και πλήρωμα της Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ, συμμετείχαν σε δεξίωση επί του Αμερικάνικου πολεμικού πλοίου USS SWIFT HSV-2.
7. Την 06 Μαρ. 10, εκτελέστηκε επίσκεψη στη Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ από τον πρέσβη της Ελλάδος στην Ιορδανία και τον ΑΚΑΜ Ιορδανίας στη Ναυτική Βάση AQABA Ιορδανίας.
8. Από 9 έως 17 Μαρ 10 Στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων Ανατολικού Αιγαίου-Δωδεκανήσου διατέθηκε η Κ/Φ ΚΡΑΤΑΙΟΣ με διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από καρδιολόγο, και ορθοπεδικό. Την 10 Μαρ.10, εξετάστηκαν στη ν. Ανάφη, συνολικά (15) δεκαπέντε κάτοικοι. Την 11 και 12 Μαρ.10, εξετάστηκαν στη ν. Ψαρά, συνολικά πέντε (5) κάτοικοι και την 13 Μαρ.10, στην ν. Αγ. Ευστράτιο πέντε (5) κάτοικοι.
9. Από 9 έως 17 Μαρ 10 στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων Ανατολικού Αιγαίου-Δωδεκανήσου η Κ/Φ ΚΡΑΤΑΙΟΣ διατέθηκε με διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από καρδιολόγο, και ορθοπεδικό.
10. Την 11 Μαρ. 10, εκτελέστηκε επίσκεψη στη Φ/Γ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ εν όρμω Ναυστάθμου Σαλαμίνας από πενήντα (50) μαθητές και τρεις (3) συνοδούς καθηγητές του 4ου γυμνασίου Νίκαιας.
11. Από 15 Μαρ. έως 29 Μαρ. 10, Ναρκοθηρευτικό ΚΑΛΥΨΩ συμμετείχε με υπόλοιπα πλοία της δύναμης NATO SNMCMG2 από 01 Φεβ. 10 (Standing NRF Mine-Counter Measures Group 2) στην άσκηση ITALIAN MINEX 10, Η συμμετοχή του πλοίου στην εν λόγω δύναμη ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο 2010.
12. Την 15 Μαρ. 10 προσωπικό Ν/Α ΑΗΔΩΝ, προσέφερε υγειονομικό υλικό και τρόφιμα σε Ιερά Μονή ν. Στροφάδων.
13. Την 16 Μαρ. 10 ένας (1) ανώτερος Αξιωματικός και δεκαπέντε (15) εκπαιδευόμενοι Αξιωματικοί της Σχολής Τεθωρακισμένων, επισκέφθηκαν τη Φ/Γ ΕΛΛΗ και το Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ στο ΝΣ.
14. Την 18 Μαρ 10, η Κ/Φ ΚΡΑΤΑΙΟΣ διατέθηκε για μεταφορά σωματείου «Ανοιχτή Αγκαλιά» από λιμένα Αλεξανδρούπολης σε λιμένες Καμαριώτισσας της ν.Σάμοθράκης και Μύρινας της ν. Λήμνου.
15. Την 21 Μαρ 10, η Κ/Φ ΚΑΣΟΣ διατέθηκε για μεταφορά σωματείου «Ανοιχτή Αγκαλιά» από λιμένα Καμαριώτισσας της ν. Σάμοθράκης σε λιμένα Αλεξανδρούπολης.
16. Την 21 Μαρ. 10, η Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ παρείχε βοήθεια σε μικρό Σομαλικό αλιευτικό σκάφος, το οποίο εντοπίστηκε με βλάβη στην εξωλέμβια μηχανή στις βόρειες ακτές Σομαλίας. Κατόπιν εγκρίσεως του Διοικητή της Δύναμης, προσωπικό πλοίου επιβιβάστηκε στο σκάφος και αποκατέστησε τη βλάβη ενώ στους αιλιείς δόθηκε μικρή ποσότητα τροφίμων (φρούτα) και πόσιμο νερό.
17. Την 24 Μαρ. 10, η Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ υποδέχθηκε τον Διοικητή της Ιαπωνικής Δύναμης 6ΕΔ Πλοίαρχο ΤΑΚΑΝΟΒU ΜΙΝΑΜΙ συνοδευόμενο από δύο (2) επιτελείς, εν όρμω λιμένα Djibouti. Σκοπός της επίσκεψης πέραν της εθιμοτυπίας, η συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων επί θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα αποτροπής της πειρατείας.
18. Την 26 και 27 Μαρ. 10 το Ν/Α ΑΗΔΩΝ κατέπλευσε στον λιμένα Μεσολογγίου όπου συμμετείχε στις εορταστικές εκδηλώσεις 184ης «ΕΠΕΤΕΙΟΥ ΕΞΟΔΟΥ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ».
19. Από 28 Μαρ. 2010 έως 17 Απρ. 2010, η Κ/Φ ΑΗΤΗΤΟΣ συμμετείχε στην επιχείρηση UNIFIL στην περιοχή του Λιβάνου.
20. Την 31 Μαρ. 2010 ο Αρχηγός ΓΕΝ μετέβη στην ν. Χίο για ανταλλαγή ευχών με προσωπικό Ν. Παρατηρητηρίου, Ν. Σταθμού Χίου και ΠΠ ΣΤΑΜΟΥ εν όψει ΠΑΣΧΑ.
21. Την 03 Απρ. 10, το Ε/Π ΠΝ-59 διατέθηκε για μεταφορά Αγίου Φωτός στους νήσους Πάτμου, Λέρου, Λειψών, Σάμου και Κέας.
22. Την 04 Απρ. 10, το προσωπικό της Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ συμμετείχε στη Θεία Λειτουργία που πραγματοποιήθηκε σε ορθόδοξη κοινότητα Σευχελλών.

23. Την 04 Απρ. 10, η Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ περέθεσε γεύμα στον αναπληρωτή πρόξενο και μέλη της Ελληνικής Κοινότητας των Σευχελλών.
24. Την 05 Απρ. 10, ο Κυβερνήτης της Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ επισκέφθηκε τον Υποδιοικητή ακτοφυλακής Σευχελλών και συζητήσαν θέματα σχετικά με τις αντιπειρατικές επιχειρήσεις.
25. Την 08 Απρ. 10, η Φ/Γ ΕΛΛΗ απέπλευσε από ΝΣ για συμμετοχή στην επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης «EUNAVFOR Somalia – Operation ATALANTA», με αποστολή την προστασία της ανθρωπιστικής βοήθειας, την μείωση της παρανόχλησης των θαλασσίων οδών ναυσιπλοΐας και της αποσταθεροποίησης του θαλάσσιου χώρου στην περιοχή της Σομαλίας. Το πλοίο έπλευσε στην περιοχή του κόλπου του ADEN για παραλαβή καθηκόντων την 15 Απρ. 10. Η συμμετοχή του πλοίου στην εν λόγω δύναμη πρόκειται να ολοκληρωθεί τον Αύγουστο 2010.
26. Την 08 Απρ. 10, ο Κυβερνήτης του ΤΠΚ ΣΑΚΙΠΗΣ συνοδεύομενος από τον Υποδιοικητή Ναυτικού Σταθμού Ρόδου πραγματοποιήσε εθμοτυπική επίσκεψη στο Διοικητή 95 ΑΔΤΕ.
27. Την 13 Απρ. 10 εκτελέστηκε προγραμματισμένη επίσκεψη Ναυάρχου Διοικητή Νάπολης σε δύναμη SNMCMG-2 στην περιοχή CASABLANCA ΜΑΡΟΚΟΥ.
28. Την 13 Απρ. 10, η Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ δέχθηκε σύντομη επίσκεψη από τον CTF 508 ανοιχτά της Σομαλίας. Ο CTF 508 συνεχάρει προσωπικά Αξιωματικούς και πλήρωμα της Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ για τις τελευταίες επιτυχίες του πλοίου κατά των πειρατών.
29. Την 13 Απρ. 10, το Ναρκοθηρευτικό ΚΑΛΥΨΩ δέχθηκε ανεπίσημη επίσκεψη από τον Πρέσβη της Ελλάδος στο Μαρόκο καθώς και την Πρόξενο της Ελλάδος στην CASABLANCA.
30. Από 14 έως 23 Απρ. 10 στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων Ανατολικού Αιγαίου-Δωδεκανήσου, διατέθηκε η Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ με διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από παθολόγο και ωτορινολαρυγγολόγο. Στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος την 15 και 16 Απρ.10, εξετάστηκαν στη ν. Ανάφη, συνολικά είκοσι δύο (22) κάτοικοι. Την 19 Απρ. 10, εξετάστηκαν στη ν. Ψαρά, συνολικά τέσσερις (4) κάτοικοι. Την 21 και 22 Απρ. 10, εξετάστηκαν στη ν. Αγ.Ευστάτιο, συνολικά δεκαεννέα (19) κάτοικοι.
31. Την 15 Απρ. 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη πενήντα έξι (56) μαθητών και τριών (3) συνοδών καθηγητών του 3ου Γυμνασίου κορυδαλλού στη Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ.
32. Από 152145B έως 170810B ΑΠΡ10 η ΤΠΚ ΡΟΥΣΣΕΝ διατέθηκε για παροχή συνδρομής σε επιχείρηση έρευνας και διάσωσης σε κινδυνεύων αλιευτικό σκάφος στη θαλάσσια περιοχή 5 Ν.Μ. δυτικά Μεστών ν. Χίου.
33. Την 17 Απρ. 10, η Κ/Φ ΑΗΤΗΤΟΣ στα πλαίσια συμμετοχής της, στην επιχείρηση UNIFIL στην περιοχή του Λιβάνου, από 28 Μαρ. έως 17 Απρ 10. αντικαταστάθηκε από την ΤΠΚ ΛΑΣΚΟΣ, της οποίας η συμμετοχή ολοκληρώθηκε την 17 Μαΐ 2010.
34. Την 19 Απρ. 10, ο Διοικητής Ιαπωνικού GROUP συνοδεύει ο οποίος επιβαίνει επί του JDS OHNAMI που επιχειρεί στην περιοχή Λεκάνης Σομαλίας και κόλπο του ADEN επισκέφθηκε τη Φ/Γ ΕΛΛΗ στο λιμένα του DJIBOUTI.
35. Την 20 Απρ. 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη κ. Α/ΓΕΝ στο ΝΚ και στα ελλειμνιζόμενα πλοία για ενημέρωση επί θεμάτων αρμοδιοτήτων τους. Την 22 Απρ. 10 παρίστατο στην αλλαγή Διοικητού ΚΕΝΑΠ.
36. Την 20 Απρ 10 πραγματοποιήθηκε επίσκεψη εν πλω στην Φ/Γ ΕΛΛΗ, από Διοικητή Ναυτικής Δύναμης ATALANTA Υποναύαρχου JAN THRNQVIST του Σουηδικού Ναυτικού και με συνοδεία επιτελών, όπου του έγινε παρουσίαση δυνατοτήτων του πλοίου.
37. Την 20 Απρ. 10, εκτελέστηκε επίσκεψη στη Φ/Γ ΑΔΡΙΑΣ από εκατό (100) μαθητές και έξι (6) συνοδούς καθηγητές του 5ου Γυμνασίου Αγίου Δημητρίου.
38. Την 26 Απρ. 10, διατέθηκαν από ΝΣ, ένα (1) Τζιπ, ένα (1) πυροσβεστικό όχημα, τρεις (3) αξιωματικοί και έντεκα (11) υπαξιωματικοί για παροχή συνδρομής σε κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή Γυάλα – Σαλαμίνας.
39. Από 27 έως 30 Απρ. 10, εκτελέστηκε επίσημη επίσκεψη αντιπροσωπείας ΓΕΝ στην Τουρκία από τον Διευθυντή Αε Κλάδου και επιτελής του (Διευθυντή Α1 και τμημάτάρχη Α1-1) , στο πλαίσιο υλοποίησης των ΜΟΕ Ελλάδος-Τουρκίας για το έτος 2010.
40. Από 28 έως 29 Απρ. 10, η Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ διατέθηκε για παροχή συνδρομής σε κινδυνεύον φορτηγό πλοίο (λόγω ακυβερνησίας) στη θαλάσσια περιοχή βόρεια ν. Άνδρου.
41. Την 29 Απρ. 10, εκτελέστηκε επίσκεψη στη Φ/Γ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας, από ενενήντα (90) μαθητές και έξι (6) συνοδούς καθηγητές του 2ου Γυμνασίου Πετρούπολης.
42. Από 10 έως 23 Μαΐ 10 διεξήχθη στις εγκαταστάσεις του ΚΕΝΑΠ και 115 ΠΜ στην ν. Κρήτη η άσκηση “PHOENIX EXPRESS 10” η οποία περιλάμβανε εκπαίδευση ομάδων Ναυτικής Αποτροπής συμμετεχόντων κρατών και από 24 έως 30 Μαΐ 10 εν πλώ εκπαίδευση στην εκτέλεση νηοψιών, Ναυτικής Αποτροπής και σύνθεση ναυτικής εικόνας. Το ΠΝ συμμετείχε στην άσκηση με την Φ/Γ ΣΠΕΤΣΑΙ ένα (1) Ε/Π S-70 και ομάδα Υποβρύχιων Καταστροφών.
43. Την 11 Μαΐ 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη τριάντα οχτώ (38) μαθητών και τριών (3) συνοδών καθηγητών του 13ου Δημοτικού σχολείου Αθηνών στη Φ/Γ ΣΠΕΤΣΑΙ στο ΝΣ.
44. Την 11 Μαΐ 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη ογδόντα(80) μαθητών Γυμνασίου Μύρινας στη Συστοιχία Κατευθυνόμενων Βλημάτων Ν. Λήμνου.
45. Από 12 έως 21 Μαΐ. 10 στο πλαίσιο Εφαρμογής του προγράμματος Προληπτικής Ιατρικής σε κατοίκους νήσων



- Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, διατέθηκε η Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ με διακλαδική ομάδα ιατρών αποτελούμενη από καρδιολόγο, νευροχειρουργό και νοσηλεύτρια .Την 12 Μαΐ το πλοίο μετέφερε το σωματείο <<Ανοιχτή Αγκαλιά >> από τον λιμένα Ν. ΚΩ στην Ν. Νίσυρο. Από 16 έως 17 Μαΐου πλοίο μετέφερε προσωπικό σωματείου <Ανοιχτή Αγκαλιά > από λιμένα Ν.Νίσυρου στον λιμένα Πηγάδια Ν. Καρπάθου. Την 19 Μαΐ εκτελέστηκε προληπτικός ιατρικός έλεγχος είκοσι (20) κατοίκων ν. Ανάφης από προσωπικό διακλαδικής ιατρικής ομάδας. Την 20 Μαΐ μετέφερε προσωπικό σωματείου «Ανοιχτή Αγκαλιά» από το λιμένα ν. Κάσου, και την αποβίβασε στο λιμένα ν.Ρόδου.
46. Από 12 έως 15 Μαΐ 10 η Κ/Φ ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ διατέθηκε με ετοιμότητα παροχής συνδρομής κατά τη διάρκεια διεξαγωγής ιστιοδρομίας "Ιστορικές θάλασσες" στο Κεντρικό και Βόρειο Αιγαίο.
47. Την 14 Μαΐου 2010, εκτελέστηκε επίσκεψη τοπικών αρχών, (δέκα (10) ατόμων) της πόλης QANDALLA της Σομαλίας στη Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ όπου τους έγινε ενημέρωση για την αποστολή των πλοίων στην επιχείρηση «OCEAN SHIELD»
48. Την 17 Μαΐ 10 προσωπικό του Ναυστάθμου Σαλαμίνας, τρεις (3) Αξιωματικοί, έντεκα (11) Υπαξιωματικοί με δύο (2) πυροσβεστικά οχήματα και ένα (1) τζιπ, συμμετείχαν σε κατάσβεση πυρκαγιάς, που εκδηλώθηκε στην περιοχή της Φανερωμένης Δ. Σαλαμίνας, κατόπιν αιτήσεως κέντρου επιχειρήσεων ΠΥ.
49. Την 17 Μαΐ 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη σαράντα (40) μαθητών και δύο (2) συνοδών καθηγητών του 3ου και του 15ου Δημοτικών σχολείων Χαλανδρίου στη Φ/Γ ΚΑΝΑΡΗΣ στο ΝΣ.
50. Από 17 Μαΐ 10, η Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ συμμετέχει στην επιχείρηση UNIFIL στην περιοχή του Λιβάνου, η συμμετοχή της οποίας αναμένεται να ολοκληρωθεί την 17 Ιουν 2010.
51. Την 18 Μαΐου 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στο συγκρότημα ΑΣ από τον υπουργό Εθνικής Άμυνας, συνοδευόμενο από κ. Α/ΓΕΕΘΑ κ. Α/ΓΕΝ και επιτελείς.
52. Την 18 Μαΐ 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη εβδομήντα δύο (72) μαθητών και τεσσάρων (4) συνοδών καθηγητών του 2ου Δημοτικού σχολείου Χαλανδρίου Μεταμόρφωσης στη Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ στο ΝΣ.
53. Την 19 Μαΐ 10, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη σαράντα δύο (42) σπουδαστών και δύο (2) συνοδών καθηγητών από το Εθνικό Καποδιστριακό πανεπιστήμιο Αθηνών στη Φ/Γ ΝΑΒΑΡΙΝΟ στο ΝΣ.
54. Την 19 Μαΐ 10, πραγματοποιήθηκε επιμνημόσυνη δέηση στο μνημείο γενοκτονίας του ποντιακού ελληνισμού στην πλατεία Αγ. Σοφίας του δήμου Θεσσαλονίκης με συμμετοχή αντιπροσωπείας του Π.Ν από τη ΝΔΒΕ.
55. Την 19 Μαΐ 2010 διατέθηκε το ΠΠ ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ για τη μεταφορά των Ιερών λειψάνων του Αγίου Νικολάου από το λιμάνι της Μυτιλήνης Ν.Λέσβου στο λιμάνι του Πλωμαρίου.
56. Την 20 Μαΐου διατέθηκε η Υ/Φ ΔΟΪΡΑΝΗ για υδροδότηση της ν. Ιθάκης.
57. Την 28 Μαΐ 2010 ο Διοικητής της δύναμης OCEAN SHIELD (CTF-508) επισκέφτηκε τη Φ/Γ ΛΗΜΝΟΣ στα πλαίσια αποχαρτισμού, λόγω αποδέσμευσης της Φ/Γ από τη δύναμη με προβλεπόμενο κατάπλου στο Ν.Σ την 7 Ιουνίου 2010.
58. Από 25 έως 29 Μαΐ. 10, διεξήχθη η άσκηση ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ στην θαλάσσια περιοχή Νοτίως Κύπρου, με συμμετοχή της Κ/Φ ΜΑΧΗΤΗΣ και Ε/Π του Βρετανικού Ναυτικού.
59. Την 31 Μαΐ 2010 πραγματοποιήθηκε εθιμοτυπική επίσκεψη στο ΑΣ από τον ΑΚΑΜ της Γαλλίας στην Αθήνα.

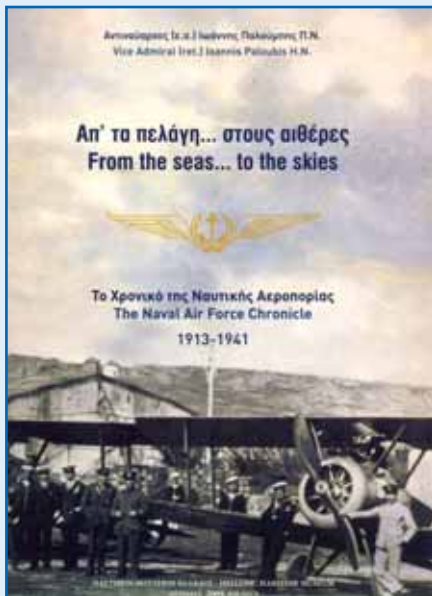
## ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΥΚ (ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΣΕ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ (4) ΣΤΗΛΕΣ)

1. Την 29 Απρ. 10, εκτελέσθηκε εξουδετέρωση νάρκης στην περιοχή της ν. Κω.
2. Την 29 Απρ. 10, εκτελέσθηκε εξουδετέρωση πυρομαχικού στην περιοχή της ν. Πλατειάς.
3. Από 08 έως 11 Απρ. 10, εκτελέσθηκε εξουδετέρωση νάρκης και πυρομαχικών στην περιοχή Ύψος ν. Κέρκυρας

**Η εταιρεία Johnson & Johnson Hellas AEBE, μετά σχετική απόφαση, παρήσχε δωρεά συντηρήση αεροσυμπιεστή κλιθάνου Πλάσματος Sterrad 100S, για κάλυψη αναγκών χειρουργίων NNA**

## Παρουσίαση βιβλίου

**«Απ' τα πελάγη ... στους αιθέρες. Το χρονικό της Ναυτικής Αεροπορίας. 1913-1941»**



Την Δευτέρα 19 Απριλίου στο Ζάππειο Μέγαρο παρουσία του Υπουργού Εθνικής Αμύνης κ. Ε. Βενιζέλου, του Αρχηγού ΓΕΕΘΑ, Πτεράρχου (Ι) Ι. Γιάγκου, του Αρχηγού ΓΕΑ, Αντιπτεράρχου (Ι) Β. Κλόκοζα, του Αρχηγού Στόλου, Αντιναυάρχου Γ. Δημητριάδη, του Γενικού Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ) κ. Ε. Μητρόπουλου, του Νομάρχη Πειραιώς Γ. Μίχα, του βουλευτή Πειραιώς Δ. Καρύδη, άλλων βουλευτών, πρώην υπουργών, πρέσβων πολλών άλλων επισήμων και πλήθους μελών και φίλων του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος παρουσιάστηκε το νέο βιβλίο:

**«Απ' τα πελάγη ... στους αιθέρες. Το χρονικό της Ναυτικής Αεροπορίας. 1913-1941»**

Την έκδοση παρουσίασαν οι κ.κ. Παύλος Ιωαννίδης, Επίτιμος Αντιπρόεδρος Κοινωφελούς Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» και Σπήλιος Χαραμής, Γενικός Διευθυντής του Ομίλου ANTENNA. Δυστυχώς ο κ. Πάνος Λασκαρίδης, Πρόεδρος του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη και Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος, ο οποίος ήταν προγραμματισμένο να μιλήσει και αυτός για την έκδοση, δεν κατάφερε να παρευρεθεί αφού αποκλείστηκε στο Λονδίνο λόγω της απαγόρευσης των αεροπορικών πτήσεων εκείνων των ημερών εξαιτίας της ηφαιστειακής τέφρας στην ατμόσφαιρα από την έκρηξη ηφαιστείου της Ισλαν-

δίας. Το βιβλίο αποτελεί έκδοση του Ναυτικού Μουσείου και το συνέγραψε ο Αντιναύάρχος (εα) Ιωάννης Παλούμπης Π.Ν. ο οποίος και παρεχώρησε όλα τα πνευματικά του δικαιώματα στο Μουσείο.

Πρόκειται για την ιστορία του ενός των δύο κλάδων της Ελληνικής Αεροπορίας που αναπτύχθηκε στις αρχές του 20ου αιώνα και πλέον συγκεκριμένα αυτής του Ναυτικού. Το φωτογραφικό αρχείο του Μουσείου αποτέλεσε τη βάση και έδωσε το ερέθισμα γι αυτή την περιπλάνηση στο παρελθόν σε μια; Ιστορική πτυχή ελάχιστα ιστορημένη και ως εκ τούτου άγνωστη στο ευρύ κοινό.

Ακολούθησε εκτεταμένη έρευνα στα αρχεία και τις πηγές των Υπηρεσιών Ιστορίας Ναυτικού και Αεροπορίας αλλά και προσφυγή σε ιδιωτικά αρχεία συλλεκτών και απογόνων των ανδρών που ανήκαν στη Ναυτική Αεροπορία.

Το σώμα αυτό που ιδρύθηκε το 1914 εκπαιδεύθηκε στις αεροπορικές εγκαταστάσεις της Βρετανικής Ναυτικής Αεροπορικής Υπηρεσίας (R.N.A.S.) της Αιγύπτου και αποτέλεσε μια αξιόμαχη μονάδα που έλαβε μέρος πολύ επιτυχώς στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό των συμμάχων της Entente.

Αργότερα πολέμησε για περισσότερο από τρία χρόνια στην Μικρασιατική εκστρατεία υποστηρίζοντας την προώθηση και στην συνέχεια την υποχώρηση του Ελληνικού Στρατού στην προσπάθειά του να απελευθερώσει τις αλύτρωτες πατρίδες του Ελληνισμού.

Η έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε την Αεροπορία Ναυτικής Συνεργασίας, τμήμα της δημιουργηθείσας στο μεταξύ Πολεμικής Αεροπορίας, μονάδα αξιόμαχη που αντιπαρατέθηκε στον άνισο αγώνα με τις υπέρτερες αεροπορικές δυνάμεις του Άξονα.

Το βιβλίο παραθέτει ένα πλήθος φωτογραφιών απ' όλες τις φάσεις της ιστορικής διαδρομής της Ναυτικής Αεροπορίας. Είναι δίγλωσσο Ελληνικά, Αγγλικά. Περιέχει ένα πλούσιο πληροφοριακό υλικό για το προσωπικό που υπηρέτησε στη Ναυτική αεροπορία, τους τύπους των αεροσκαφών της, τα βασικότερα νομοθετήματα και Βασιλικά ή Προεδρικά διατάγματα που προσδιόρισαν τη διαδρομή της και τέλος σύντομο ιστορικό όλων των ηρωικών νεκρών της στα πεδία των μαχών.

Το βιβλίο διατίθεται στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος και σε επιλεγμένα βιβλιοπωλεία των Αθηνών και του Πειραιά.



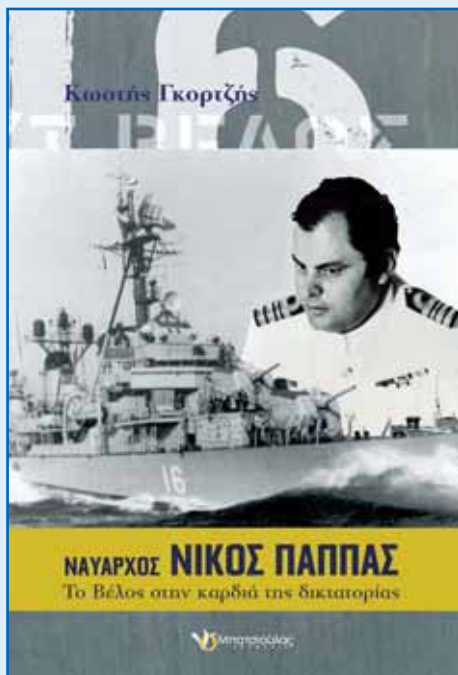
**Από την επίσημη παρουσίαση του βιβλίου «Απ' τα πελάγη ... στους αιθέρες. Το χρονικό της Ναυτικής Αεροπορίας. 1913-1941», στο Ζάππειο Μέγαρο την 19η Απριλίου 2010**



**Ο συγγραφέας Αντιναύαρχος ε.α. Ιωάννης Παλούμης Π.Ν.**

## Παρουσίαση βιβλίου

### «Ναύαρχος Νίκος Παππάς, το Βέλος στην καρδιά της δικτατορίας»



Στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών έγινε στις 17 Μαΐου 2010 η παρουσίαση του βιβλίου “Ναύαρχος Νίκος Παππάς, το Βέλος στην καρδιά της δικτατορίας” που έγραψε ο Αντιναύαρχος ε.α. Κωστής Γκορτζής. Στην εκδήλωση παραβρέθηκε όλη η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία. Τον σχολιασμό του βιβλίου έκαναν ο Υφυπουργός Μεταφορών κ.Νίκος Σηφουνάκης, ο πρόεδρος επί τιμή κ.Γεώργιος Σέκερης, η τ.βουλευτής δημοσιογράφος κ.Σοφία Βούλτεψη και ο δημοσιογράφος κ.Πάυλος Νεράντζης. Τον συντονισμό είχε ο Δημοσιογράφος κ.Γιώργος Τετράδης-Παπαδόπουλος. Το βιβλίο γράφτηκε ως αφήγηση των νεανικών βιωμάτων του συγγραφέα κατά τα γεγονότα του Κινήματος του Ναυτικού το 1973. Δεν είναι, όμως, μια τυπική παράθεση ιστορικών γεγονότων και ντοκουμέντων που βρίσκονται σε αφθονία στο κείμενο. Οι αλήθειες των περιγραφόμενων, οι αναλύσεις, τα συμπεράσματα και οι προτάσεις του, καθιστούν τα γραφόμενα άκρως επίκαιρα και δίνονται από τον συγγραφέα ως παρακαταθήκη στους νεότερους, και ιδίως τους ένστολους, για να προβληματιστούν στην έννοια του καθήκοντος προς την πατρίδα και στα χαρακτηριστικά του ηγέτη που πρέπει να ενστερνιστούν.



Από την επίσημη παρουσίαση του βιβλίου στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών την 17η Μαΐου 2010

# ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ



Ετήσια Εσωτερικού

- Στρατιωτικό προσωπικό ε.ε., ε.α. και πολιτικό προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού 10 €
- Ιδιώτες & νομικά πρόσωπα 12 €

Ετήσια Εξωτερικού 40 Δολ. ΗΠΑ

Η εγγραφή των νέων στελεχών του Π.Ν. διενεργείται σύμφωνα με το έγγραφο ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Φ.800/05/05 από 6 Σεπτεμβρίου 2005. Η εγγραφή ιδιωτών, νομικών προσώπων και πολιτικού προσωπικού Π.Ν. υλοποιείται ως ακολούθως: Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να καταθέσουν την ετήσια συνδρομή τους στον λογαριασμό 83737115 της Εμπορικής Τράπεζας (χωρίς χρέωση εξόδων κατάθεσης) IBAN GR 970120030000000083737115, δηλώνοντας στην κατάθεση αυτή τα στοιχεία τους και να αποστείλουν την παρακάτω αίτηση επισυνάπτοντας την απόδειξη της κατάθεσης συνδρομής τους, στην ακόλουθη διεύθυνση, ΦΑΞ και e-mail της YIN.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

«ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ»

ΜΑΡΚΟΝΙ 20 – ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ

104 47 ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ: 210 3484233 ΦΑΞ: 210 3484234

e-mail: yin\_ne@hellenicnavy.gr • ne\_yin@otenet.gr

Η επανεγγραφή/διαγραφή των συνδρομητών υλοποιείται κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων στην YIN εντός του μηνός Οκτωβρίου, για τη συνδρομή του επόμενου έτους.

## ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ: .....

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: .....

ΙΔΙΟΤΗΤΑ: .....

ΟΔΟΣ: ..... ΑΡΙΘΜΟΣ: ..... Τ.Κ.: .....

ΠΟΛΗ: .....

ΤΗΛ.: .....

E-MAIL: .....

ΑΡ. ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ: .....



Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. Ο χώρος του αναγνωστηρίου τού Ιστορικού Αρχείου, μετά την αναβάθμισή του.

Ενωθείτε με τον Υπέροχο  
Κόσμο των Νικητών!



Special Olympics  
World Summer Games  
Athens 2011

XIII ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΘΕΡΙΝΟΙ ΑΓΩΝΕΣ SPECIAL OLYMPICS ΑΘΗΝΑ 2011

Πόλις-Αμφιπόρων	20-24 Ιουνίου 2011
Τελετή Έναρξης	25 Ιουνίου Ολυμπιακό Στάδιο
Τελετή Λήξης	4 Ιουλίου Καλλιμάρμαρο Παναθηναϊκό Στάδιο
Αθλήματα	22
Εγκαταστάσεις	30
Αθλητές	7.500
Προπονητές	2.500
Κριτές/Διαιτητές	3.000
Εθελοντές	25.000
Οικογένειες S.O.	40.000
Media	3.000
Χωριά S.O.	Άγιος Ανδρέας, Νέα Μάκρη, Μαραθώνας



Special Olympics  
WORLD SUMMER GAMES  
ATHENS 2011

[www.athens2011.org](http://www.athens2011.org)

## Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΥΙΝ

A/A	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ/ΤΙΤΛΟΣ	ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ	ΤΙΜΗ
1.	<b>Η αναβίωση της θαλάσσιας μας δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατία</b> ..... Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν.	1960	2,93€
2.	<b>Τα πορίσματα του ναυτικού πολέμου της Μεσογείου 1939-45</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν.	1961	2,93€
3.	<b>Τα νέα όπλα και η στρατηγική και τακτική χρησιμοποίηση των</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν.	1959	2,93€
4.	<b>Ιστορικό περί φάρων των Ελληνικών ακτών</b> ..... Σ. Λυκούδη		5,50€
5.	<b>Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας</b> ..... Υποναυάρχου (ο) ε.α. Ν. Γ. Τσαπράζη Π.Ν.	1992	4,40€
6.	<b>Ανθολογία Θαλασσινής Ποίησης</b> ..... Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν.	1996	11,74€
7.	<b>Το Πολεμικό Ναυτικό στην Ελληνική Τέχνη</b> ..... Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν.	1996	11,74€
8.	<b>Θαλασσινά Χαρακτικά</b> ..... Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν.	1996	5,87€
9.	<b>Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού 1833 – 1873</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Δ.. Φωκά Π.Ν.	1923/2007	7,00€
10.	<b>Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας</b> ..... Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν.	1957/2006	9,00€
11.	<b>Η ρίμα του παλιού ναυτικού</b> ..... Υποναυάρχου ε.α. Μ. Πέρρα Π.Ν.	1970/2006	3,50€
12.	<b>Ο Στόλος του Αιγαίου 1912 – 13. Έργα και ημέραι</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Φωκά Π.Ν.	940/2006	7,00€
13.	<b>Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων (4τομο)</b> ..... Αρχιπλοίαρχου (ο) ε.α. Μ. Σίμψα Π.Ν.	1982/2007	73,00€
14.	<b>Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ</b> Τόμοι 1-2, οι τάξεις Εισόδου 1884-1950 ..... Τόμος 3, οι τάξεις Εισόδου 1951-1973 ..... Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου Π.Ν.	2006 2006	15,00€ 8,50€
15.	<b>Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων</b> ..... <b>ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000</b> Ε. Σφακτού	2007	8€
16.	<b>Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Λισμάνη Π.Ν.	2008	7€
17.	<b>«Εχθρός εν' όψει»</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Ι. Τούμπα Π.Ν.	1954/2008	15€
18.	<b>Θ/Κ Γ. ΑΒΕΡΩΦ Χρονικό του θωρηκτού της νίκης του</b> ..... Νίκου Α. Σταθάκη	Β' Εκδ. 1999	15€
19.	<b>Λεύκωμα φωτογραφιών των Αποφοίτων της</b> ..... <b>Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (1884-1973)</b> Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου Π.Ν.	2009	8,50€
20.	<b>Υποβρύχιον «Υ-1 Α. Κατσώνης»</b> ..... Πλοίαρχου Ηλία Τσουκαλά	Ε' Εκδ.	4,00€
21.	<b>Η Μεσόγειος και η στρατηγική της σημασία</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν.	1957	2,93€
22.	<b>«Τα Ελληνικά Υποβρύχια»</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Τιμόθεου Γ. Μασούρα και Θωμά Π. Κατωπόδη Π.Ν., Επίτιμων Αρχηγών Στόλου	2010	70€

**Σημ:** Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με **ΥΙΝ (τηλ. 210-3484151-149-239, fax 210-3484234 και email yin\_ne@hellenicnavy.gr • ne\_yin@otenet.gr)**. Οι εκδόσεις με **α/α 1,4,6** διατίθενται και από το **ΤΕΣ (τηλ: 210-3829575)**.

## Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΠΟΝ

Α/Α	ΤΙΤΛΟΣ .....	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ .....	ΤΙΜΗ
1.	Θωρηκτό Αβέρωφ .....	Ν. Σταθάκης.....	15€
2.	Η δράση του Π.Ν. κατά ..... τον Πόλεμο του 1940-44 (Δίτομο)	Δ. Φωκάς .....	15€
3.	Ο Ναύαρχος Δ. Κακουλίδης Π.Ν.....	Ν. Νικολαΐδης.....	10€
4.	Ναβαρίνον.....	Μ. Σίμφας .....	3€
5.	Το Π.Ν. στη δικτατορία (1967-1974).....	Α. Κακαράς.....	7€
6.	3000 χρόνια ελληνική ..... Ναυτική Ιατρική (πανόδετο)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής .....	29€
7.	3000 χρόνια ελληνική ..... Ναυτική Ιατρική (κανονική έκδοση)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής .....	20€
8.	Αμόνι και αρμύρα .....	Ν. Σταθάκης.....	15€
9.	Βότσαλα - I .....	Ν. Σταθάκης.....	12€
10.	Βότσαλα - II .....	Ν. Σταθάκης.....	12€
11.	Βότσαλα - III .....	Ν. Σταθάκης.....	12€
12.	Βότσαλα - IV .....	Ν. Σταθάκης.....	15€
13.	Πορτραίτα.....	Ν. Σταθάκης.....	16€
14.	«Εχθρός εν' όψει».....	Ι. Τούμπα .....	15€
15.	Επιστροφή .....	Ν. Σταθάκης.....	12€
16.	Πολιτιστική Οδύσσεια στην Κίνα το 1994.....	Ν. Σταθάκης.....	12€
17.	Βαλκανικοί Πόλεμοι, ..... ο Ναυτικός Αγώνας 1912-13 .....	Ι. Παλουμπής..... (Ναυτ. Μουσείο Ελλάδας)	70€
18.	Ελληνικά φτερά στην Κύπρο .....	Γ. Δ. Μήτσαινας .....	20€
19.	Λεύκωμα στολών Π.Ν. ....	ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ .....	1,5€
20.	Λεύκωμα ΣΜΥΝ .....	ΣΜΥΝ .....	17€
21.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού .....	Δ. Φωκάς .....	7€
22.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ..... ιστορία της Βυζ. Αυτοκρατορίας	Κ. Α. Αλεξανδρής.....	9€
23.	Η ρίμα του παλιού ναυτικού .....	Μ. Πέρρας.....	3,5€
24.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. .... Έργα και ημέραι	Δ. Φωκάς .....	7€
25.	Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων (4τομο) .....	Μ. Σίμφας .....	73€
26.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ .....	Α. Δημητράκοπουλος	
	Τόμοι 1-2, οι Τάξεις Εισόδου 1884 – 1950.....		15€
	Τόμος 3, οι Τάξεις Εισόδου 1951 – 1973 .....		8,50€
27.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής..... Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	Ε. Σφακτός .....	8 €
28.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21 .....	Δ. Λισμάνης.....	7 €
29.	Αρμενίζοντας τα πέλαγα των ναυτικών ..... αναμνήσεων	Μ. Μάστρακας .....	20 €
30.	Ιστορικών περι Φάρων των Ελληνικών Ακτών.....	Σ. Λυκούδης .....	5,50 €

**Σημ:** Η έκδοση με α/α 24, 26, 27, 28 διατίθεται και από το Παράρτημα ΠΟΝ Κρήτης και ΕΑΑΝ και η έκδοση α/α 22, 25 και από το Παράρτημα ΠΟΝ Κρήτης. Η έκδοση με α/α 27 διατίθεται και στο Σ.Α./ΣΜΥΝ. Το α/α 4 διατίθεται και από το ΤΕΣ.



## ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ – ΙΟΥΛΙΟΥ – ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

- 2 Ιουνίου 1825** Ναυμαχία της Σούδας. Ο Ελληνικός Στόλος, υπό τον Α. Μιαούλη, κατάστρεψε την κορβέτα “Ντζεϊλάν Μπαϊν”. Ο υπόλοιπος τουρκοαιγυπτιακός στόλος υποχώρησε προς νότο.
- 2 Ιουνίου 1943** Το Αντιτορπιλικό «ΟΛΓΑ», με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Γ. Μπλέσσα, μαζί με το αγγλικό «JERVIS» καταστρέφουν εχθρική νηοπομπή στο ακρωτήριο Spartivento της Σικελίας.
- 5 Ιουνίου 1942** Στο σκοπευτήριο της Καισαριανής, εκτελούνται από τους Γερμανούς, οι Πλωτάρχες του Λιμενικού Σώματος Γεώργιος Κωτούλας και Ηλίας Καζάκος. Κατά την διάρκεια της Κατοχής ο Κωτούλας μαζί με τον Καζάκο οργάνωσαν φυγαδεύσεις προς την Μ. Ανατολή στρατιωτικών για να συνεχίσουν εκεί τον αγώνα.
- 6 Ιουνίου 1944** Απόβαση της Νορμανδίας. Η μεγαλύτερη συμμαχική στρατιωτική δύναμη της ιστορίας αποβιβάζεται για την απελευθέρωση της Ευρώπης από τους Γερμανούς. Στην απόβαση μετέχουν οι Κορβέτες «ΚΡΙΕΖΗΣ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Δ. Κισσέ, και «ΤΟΜΠΑΖΗΣ» με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Γ. Παναγιωτόπουλο, το Αντιτορπιλικό «ΣΑΛΑΜΙΣ» με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Ε. Γεωργακόπουλο και Εμπορικά Πλοία.
- 7 Ιουνίου 1822** Ο Κ. Κανάρης με τα πυρπολικά του πυρπολεί την οθωμανική ναυαρχίδα του Αλβανού Αλή Ζαδέ, του αποκαλούμενου και Καρά Αλή. Ο ωμότατος στόλαρχος είχε προχωρήσει σε εκτεταμένες σφαγές και λεηλασίες στο νησί της Χίου.
- 7 Ιουνίου 1824** Καταστροφή της Κάσου. Ο αιγυπτιακός στόλος αποβίβασε υπό τον Ισμαήλ-Γιβραλτάρ 3000 Αλβανούς, οι οποίοι την ερήμωσαν.
- 11 Ιουνίου 1835** Απεβίωσε ο Θρυλικός Ναύαρχος Α. Μιαούλης το απόγευμα της Κυριακής της 11ης Ιουνίου του 1835 στην οδό Αιόλου 9, κοντά στην εκκλησία της Αγίας Ειρήνης σε ακτή του Πειραιά, η οποία από τότε ονομάστηκε «Ακτή Μιαούλη».
- 11 Ιουνίου 1943** Κατάληψη των νησιών της Παντελαρίας και της Λαμπιδούσας από τους συμμαχούς. Στην αγγλική δύναμη συμμετείχε και το Αντιτορπιλικό «Β.ΟΛΓΑ». Ο Μουσολίνι θεωρούσε αυτά τα δύο νησιά προπύργια της ιταλικής θαλάσσιας κυριαρχίας.
- 12 Ιουνίου 1825** Θάνατος του Αθ. Κριεζή από ανατίναξη της πυριτιδαποθήκης του πλοίου του “ΝΗΡΕΥΣ”, στα Βάτικα.
- 17 Ιουνίου 1771** Επέτειος θανάτου ήρωα Δασκαλογιάννη, όπου ήταν ο σημαντικότερος αρχηγός της επανάστασης των Σφακιανών κατά των Τούρκων.
- 21 Ιουνίου 1824** Το ολοκαύτωμα των Ψαρών. Οι Οθωμανοί έπλευσαν προς το νησί, αποβιβάστηκαν στο βόρειο τμήμα του και κατευθύνθηκαν στην πόλη των Ψαρών, όπου έγινε και η ηρωική ανατίναξη της πυριτιδαποθήκης στη χερσόνησο Παλαιόκαστρο την αποκαλούμενη έκτοτε και «Μαύρη Ράχη». Ακολούθησαν σφαγές και λεηλασίες στο νησί.
- 26 Ιουνίου 1913** Απελευθέρωση της πόλης της Καβάλας. Το Αντιτορπιλικό «ΔΟΞΑ» καταπλέει στον όρμο της Καβάλας και καταλαμβάνει την πόλη. Καταλυτικό ρόλο έπαιξε το τέχνασμα του Ναυάρχου Π. Κουντουριώτη όπου παραπλάνησε τους Βουλγάρους ότι προετοιμάζει αποβίβαση με την προ ημερών παρουσία του Αντιτορπιλικού «ΥΔΡΑ» και άδειων μεταγωγικών τρέποντας έτσι σε φυγή τον βουλγαρικό στρατό από την Καβάλα.
- 3 Ιουλίου 1824** Ναυμαχία στα ανοικτά της Χίου όπου ο ελληνικός στόλος υπό τον Ναύαρχο Α. Μιαούλη νίκησε τον οθωμανικό στόλο. Σκοπός του ελληνικού στόλου ήταν η ανακατάληψη των Ψαρών, η οποία απέτυχε λόγω οργανωτικών λαθών. Το νησί θα παραμείνει υπό τούρκικη κυριαρχία μέχρι το 1912.
- 5 Ιουλίου 1821** Δύναμη 36 τουρκικών πλοίων κανονιοβολεί τη Σάμο και επιχειρεί απόβαση. Η δύναμη αποβάσεως των Τούρκων από 300 άντρες, υφίσταται πανωλεθρία.
- 10 Ιουλίου 1943** Η πρώτη συμμαχική απόβαση στη Σικελία. Στην κατεχόμενη από τους Γερμανοϊταλούς Ευρώπη. Συμμετέχουν όλα σχεδόν τα Ελληνικά Αντιτορπιλικά της Μεσογείου.
- 11 Ιουλίου 1913** Το θωρηκτό «ΑΒΕΡΟΦ» μαζί με το Αντιτορπιλικό «ΙΕΡΑΞ» απελευθερώνουν την Αλεξανδρούπολη (Δεδέαγατς).
- 12 Ιουλίου 1943** Το Αντιτορπιλικό «ΚΑΝΑΡΗΣ» εισπλέει πρώτο στο λιμάνι της Αυγούστας, το οποίο ήταν το πρώτο λιμάνι των Ιταλών που καταλήφθηκε από τους συμμαχούς.
- 19 Ιουλίου 1942** Βασανίζεται και εκτελείται από τις γερμανοϊταλικές δυνάμεις κατοχής, ο Λιμενάρχης Υποπλοίαρχος Σ. Αρβανιτάκης.
- 20 Ιουλίου 1974** Ο Τουρκικός στρατός εισέβαλε στην Κύπρο. Οι δυνάμεις εισβολής αποβιβάστηκαν στη βόρεια ακτή του νησιού κοντά στην Κερύνεια. Όταν επιτεύχθηκε η συμφωνία κατάπαυσης του πυρός, τρεις μέρες μετά την εισβολή, τα Τουρκικά στρατεύματα κατείχαν το 3% του εδάφους της Κύπρου. Επίσης πέντε χιλιάδες Ελληνοκύπριοι είχαν εγκαταλείψει τα σπίτια τους. Τις πρώτες βραδινές ώρες της 20ης Ιουλίου 1974 στην Κύπρο, το Αρματωγώ «ΛΕΣΒΟΣ» με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Ε. Χανδρινό στο οποίο επέβαινε τμήμα της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛ.ΔΥ.Κ), αποβίβασε τα μεταφερόμενα στρατεύματα πλησίον της Πάφου, ενώ με τα πυρά των πυροβόλων του συντέλεσε αποτελεσματικά στην παράδοση των

## ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ – ΙΟΥΛΙΟΥ – ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

- Τουρκοκυπρίων που ήταν οχυρωμένοι στο εγγυς παλαιό φρούριο Μουταλος. Αυτή η ενέργεια ενίσχυσε την εντύπωση της Τουρκικής στρατιωτικής ηγεσίας ότι στα ανοιχτά της Κύπρου επιχειρούσαν Ελληνικές Ναυτικές δυνάμεις, Τουρκικά δε αεροσκάφη, εκλαμβάνοντας Τουρκικές Ναυτικές μονάδες ως Ελληνικές, βύθισαν το Αντιτορπιλικό «ΚΟCATEPE» και προκάλεσαν ζημιές στα Αντιτορπιλικά «ADATEPE» και «CΑΚΜΑΚ».
- 22 Ιουλίου 1974** Με απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ επέρχεται συμφωνία καταπαύσεως του πυρός στην Κύπρο, η οποία παραβιάστηκε αμέσως από τους Τούρκους.
- 29 Ιουλίου 1825** Απόπειρα του Κ. Κανάρη να καταστρέψει τον τουρκοαγυπτιακό στόλο στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας.
- 6 Αυγούστου 1824** Στο Πυθαγόρειο της Σάμου λαμβάνει χώρα η «Ναυμαχία της Μυκάλης». Κ. Κανάρης και Γ. Βατικιώτης πυρπολούν 2 τουρκικές Φρεγάτες.
- 8 Αυγούστου 1884** Εγκαίνια της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Έπειτα από πολλές περιπέτειες, το Πολεμικό Ναυτικό αποκτά μία σταθερή Σχολή Παραγωγής Αξιωματικών. Ο κανονισμός λειτουργίας της Σχολής καταρτίστηκε από τον Πλωτάρχη Η. Κανελλόπουλο. Η Σχολή λειτούργησε επί του πλοίου «ΕΛΛΑΣ».
- 9 Αυγούστου 1944** Το Υποβρύχιο «ΠΙΠΙΝΟΣ» (με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Κ. Λούνδρα) στην περιοχή της Σάμου, εντοπίζει και βυθίζει το πρώην Ιταλικό, υπό Γερμανική σημαία, Αντιτορπιλικό «CALATAFIMI», και το μικρό Ελληνικό φορτηγό «ΩΡΙΩΝ» που το είχαν καταλάβει οι Γερμανοί.
- 10 Αυγούστου 1913** Υπογραφή της Συνθήκης του Βουκουρεστίου με την οποία λήγει ο Β΄ Βαλκανικός Πόλεμος. Μεγάλη χαμένη η Βουλγαρία, καθώς μέρος της Μακεδονίας προσαρτάται στην Ελλάδα.
- 10 Αυγούστου 1920** Ο Σουλτάνος Μεχμέτ ο ΣΤ΄ υπογράφει τη συνθήκη των Σεβρών που βάζει οριστικό τέλος στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η Ελλάδα κερδίζει εδάφη και γίνεται «η χώρα των δυο ηπείρων και των πέντε θαλασσών» σύμφωνα με τον Ελευθέριο Βενιζέλο.
- 14 Αυγούστου 1974** Παρά το ότι συνεχίζονταν οι συνομιλίες στη Γενεύη ο Τουρκικός στρατός ξεκίνησε μια δεύτερη πλήρους κλίμακας επίθεση, καταρρακώνοντας η ίδια το επιχείρημα της ότι δήθεν είχε εισβάλει για να αποκαταστήσει την συνταγματική τάξη, μιας και η συνταγματική τάξη είχε ήδη αποκατασταθεί με την ανάληψη της εξουσίας από τον Πρόεδρο της Βουλής των Αντιπροσώπων κ. Γλαύκο Κληρίδη. Μετά το τέλος της δεύτερης φάσης της εισβολής αύξησε τα εδάφη που είχε θέσει υπό τον έλεγχό της, περιλαμβανομένης της περιοχής της Αμμοχώστου και της περιοχής της Μόρφου. Συνολικά 36% σχεδόν του εδάφους της Κυπριακής Δημοκρατίας περιήλθε υπό στρατιωτική κατοχή, μία περιοχή που η Τουρκία εξακολουθεί να κατέχει μέχρι σήμερα παρά τη διεθνή καταδίκη.
- 15 Αυγούστου 1940** Ο Τορπιλισμός της «ΕΛΛΗΣ». Ανήμερα του εορτασμού της Παναγίας, το Καταδρομικό «ΕΛΛΗ», με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Α. Χατζόπουλο που βρισκόταν στο λιμάνι της Τήνου για να συμμετάσχει στους επίσημους εορτασμούς, δέχεται επίθεση με τορπιλλή από το Ιταλικό Υποβρύχιο «DELFINO» και βυθίζεται λίγο αργότερα.
- 15 Αυγούστου 1944** Αποβατικές επιχειρήσεις στη Νότιο Γαλλία. Τα Ελληνικά Αντιτορπιλικά «NABAPINON» (με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Χ. Νεόφυτο), «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» (με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Ν. Σαρρή), «ΚΡΗΤΗ» (με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Ι. Θεοφανίδη), «ΠΙΝΔΟΣ» (με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Δ. Φοίφα) καθώς και τα Αρματαγωγά «ΣΑΜΟΣ» (με Κυβερνήτη τον Πλοίαρχο Π. Λάππα), «ΛΗΜΝΟΣ» (με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Μ. Λέστο) και «ΧΙΟΣ» (με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Α. Τετμπίλη), συμμετέχουν στις αποβατικές επιχειρήσεις των Συμμάχων στη Νότιο Γαλλία.
- 22 Αυγούστου 1943** Το Αντιτορπιλικό «ΠΙΝΔΟΣ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Δ. Φοίφα, βυθίζει το γερμανικό Υποβρύχιο U 458 στην Παντελαρία στην Κεντρική Μεσόγειο, κατά τη διάρκεια συνοδείας από τη Μάλτα στις Συρακούσες και ρυμουλκεί το βρετανικό Αντιτορπιλικό «EASTON» το οποίο είχε υποστεί σημαντικές βλάβες.
- 24 Αυγούστου 1824** Ναυμαχία στο στενό ΚΩ - ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΥ, μεταξύ Τούρκικου και Ελληνικού Στόλου, υπό το Ναύαρχο Α. Μιαούλη και Μοιράρχους τους Γ. Σαχτούρη, Α. Πιπίνο, Α. Ρομπότση, Γ. Θεοχάρη, Δ. Παπανικολή, Α. Καστελιώτη και Α.Γ. Βούρλο.
- 29 Αυγούστου 1824** Στα ανοιχτά της Λέρου λαμβάνει χώρα η «Ναυμαχία του Γέροντα» μεταξύ του Ελληνικού Στόλου υπό την αρχηγία του Ναυάρχου Α. Μιαούλη και του Τουρκοαγυπτιακού στόλου υπό τον Χοσρέφ Πασά. Ο Μιαούλης έκανε εκτεταμένη χρήση πυρπολικών, η οποία οδήγησε στην ανατίναξη ενός Ορικίου των 20 πυροβόλων και μιας τυνησιακής φρεγάτας των 54 πυροβόλων και τον εχθρικό στόλο σε άτακτη φυγή. Ήταν η μεγαλύτερη ναυμαχία της Ελληνικής Επανάστασης.
- 31 Αυγούστου 1922** Η καταστροφή της πόλης της Σμύρνης. Οι Τούρκοι καταλαμβάνουν την πόλη την οποία καίει και λεηλατούν. Η σφαγή των κατοίκων και ο μαρτυρικός θάνατος του Μητροπολίτη Χρυσοστόμου προκάλεσαν την παγκόσμια συγκίνηση.



