



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**

**ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑΣ  
ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ**

**ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ &  
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ**

**Αθήνα, 4-3-2025**

**Αριθ. Πρωτ.: 8315/24**

**Αριθ. Εγκυκλίου: 4**

**Προς**  
**τους κ.κ. Εισαγγελείς Εφετών της Χώρας**  
**και δι' αυτών**  
**στους κ.κ. Εισαγγελείς Πρωτοδικών της Περιφέρειάς τους**

**ΘΕΜΑ: «Εφαρμογή διατάξεων για την ασφάλεια των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών»**

Ενόψει της επερχόμενης θερινής τουριστικής περιόδου και της αναμενόμενης αύξησης των ακτοπλοϊκών μεταφορών αλλά και της περιόδου της εορτής του Πάσχα κατά την οποία ταξιδεύει μεγάλος αριθμός μαθητών στα πλαίσια των σχολικών εκδρομών τους, σας επισημαίνουμε τα εξής σχετικά με την ασφαλή εκτέλεση των πλόων και την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας στα πλαίσια της αρμοδιότητας σας, σε συνεργασία με τις κατά τόπον αρμόδιες Λιμενικές Αρχές.

**I. Η ασφαλής ναυσιπλοΐα διέπεται κυρίως από τα παρακάτω νομοθετήματα:**

I. Τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος (ISM CODE) (όπως τροποποιήθηκε και έγινε αποδεκτός με την υπ' αριθ. 2341.4-2/36381/15.6.2020 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ΦΕΚ Β'2621/29.6.2020 ) ο οποίος Κώδικας καθιερώνει ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με στόχο τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, την πρόληψη ανθρώπινου

τραυματισμού ή απώλειας ζωής και την αποφυγή βλάβης στο περιβάλλον (αρθ. 1.2.1), ενώ οι απαιτήσεις του εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία (αρθ. 1.3), προβλέπει δε μεταξύ άλλων ότι κάθε εταιρεία πρέπει να αναπτύσσει, εφαρμόζει και να διατηρεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ) (...) το οποίο μεταξύ άλλων διασφαλίζει ότι ο πλοίαρχος: 1) διαθέτει κατάλληλα προσόντα για διοίκηση, 2) έχει πλήρη γνώση του ΣΑΔ της εταιρείας, 3) έχει την απαιτούμενη υποστήριξη έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του με ασφάλεια (αρθ. 6.1), καθώς και ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με ναυτικούς που έχουν τα κατάλληλα προσόντα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά και είναι υγιείς, σύμφωνα με τις διεθνείς και εθνικές απαιτήσεις (αρθ. 6,2).

2. Τον Κανονισμό 17-1 «Περισυλλογή ανθρώπων από τα ύδατα» του Κεφαλαίου III της Διεθνούς Σύμβασης «για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974» (SOLAS 1974), (που κυρώθηκε με την υπ' αριθ. 2222.1-1.2/90195/7.12.2018 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ΦΕΚ Β 5750/20.12.2018), σύμφωνα με τον οποίο, όλα τα πλοία πρέπει να διαθέτουν σχέδια και διαδικασίες για την περισυλλογή ανθρώπων από τα ύδατα, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που εκπόνησε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός( ΙΜΟ).

3. Τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου ΝΔ 187/1973 (ΦΕΚ Α'261/Ι 973) στον οποίο προβλέπεται ιδίως ότι:

- απαγορεύεται η παραλαβή και μεταφορά με επιβατηγό πλοίο αριθμού επιβατών μεγαλύτερου του αναγραφόμενου στο οικείο πιστοποιητικό της Λιμενικής ή Ελληνικής Προξενικής Αρχής υποχρεούμενης να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου (αρθ. 44 )

- ο πλοίαρχος έχει την εν γένει διοίκηση του πλοίου και ασκεί, εξουσία επί των επιβαινόντων, λαμβάνοντας κάθε αναγκαίο μέτρο, εντός των υφισταμένων κανονισμών, προς τον σκοπό τήρησης της τάξης, της πειθαρχίας και της υγιεινής και για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου (αρθ. 104),

- προ του απόπλου ο πλοίαρχος βεβαιούται περί του ότι το πλοίο είναι ικανό για τον επιχειρούμενο πλου. ότι φέρει τα απαραίτητα εφόδια, τα προβλεπόμενα από τους υφιστάμενους κανονισμούς ή διαταγές της αρμόδιας αρχής, ότι το πλήρωμα είναι νομίμως συντεθειμένο και ότι το φορτίο είναι κανονικώς και καλώς στοιβαγμένο, προκειμένου δε περί επιβατηγού πλοίου ότι τούτο δεν παρέλαβε πέραν του επιτρεπόμενου ανώτατου αριθμού επιβατών (αρθ. 106),

- ο πλοίαρχος έχει την κυβέρνηση του πλοίου, τηρώντας τους κανονισμούς προς αποφυγή συγκρούσεως πλοίων και τις αναφερόμενες στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

εν γένει διατάξεις, διευθύνει δε αυτοπροσώπως το πλοίο κατά τον είσπλουν εις τους λιμένας και όρμους και κατά τον έκπλουν εξ αυτών, κατά την διέλευση διά διωρύγων και στενών και κατά πάσαν γενικούς περίπτωση ιδιαιτέρως δυσχερούς πλου (αρθ. 113) και

- ο πλοίαρχος παρέχει πάσαν δυνατή βοήθεια σε πλοία ή αεροσκάφη ή πρόσωπα κινδυνεύοντα στη θάλασσα, εφ' όσον δε δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο ή τους επιβαίνοντα (αρθ. 120).

- ειδικές ποινικές διατάξεις για την παράβαση του κανονισμού περί αποφυγής συγκρούσεων (αρθ. 225), για την παράλειψη βοήθειας σε κινδυνεύοντα πρόσωπα (αρθ. 227), για τον πλου υπό ελλιπή σύνθεση (αρθ. 229), για τον απόπλου πλοίου άνευ ελέγχου της λιμενικής αρχής (αρθ. 234), και για την παράβαση υπηρεσιακών υποχρεώσεων του πλοίαρχου και του πληρώματος (αρθ. 235).

4. Το ΠΔ 177/2000 «περί κανονισμού καταλληλόλητας οχηματαγωγών πλοίων» (ΦΕΚ Α1 64/14.7.2000) στο οποίο προβλέπεται ιδίως ότι η παραμονή επιβατών κατά τη διάρκεια του πλου σε παντός είδους οχήματα (αυτοκινούμενα ή μη) απαγορεύεται (αρθ. 7), ότι οι υπεύθυνοι φόρτωσης του πλοίου δεν πρέπει να επιτρέπουν την επιβίβαση των οχημάτων που το βάρος τους, όπως αυτό προκύπτει από τα επίσημα στοιχεία ή από τις φορτωτικές του, υπερβαίνει την αντοχή του καταστρώματος (αρθ. 17 παρ. 6-7), ότι όλοι οι καταπέλτες πρέπει να κλείνουν και καιροστεγώς, στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου εφόσον υπάρχει καταπέλτης στην πλώρη, πρέπει να υπάρχει και θύρα, τόσον ο καταπέλτης όσο και η θύρα πρέπει να είναι εξ ανθεκτικού υλικού, καιροστεγείς και ασφαλείς, στα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, εσωτερικά του καταπέλτη, πρέπει να υπάρχει θύρα ασφαλείας ύψους τουλάχιστον 1,20 μέτρα εγκεκριμένη από τον Κ.Ε.Ε.Π., σκοπός της οποίας είναι η παρεμπόδιση εισόδου θαλασσινού νερού μέσα στο χώρο οχημάτων σε περίπτωση θραύσης ή απώλειας του καταπέλτη και η ασφάλιση του καταπέλτη και της θύρας ασφαλείας, πρέπει να γίνεται πριν τον απόπλου του πλοίου με ευθύνη του πλοίαρχου (αρθ. 22 παρ. 841), ότι η λειτουργία των ψυκτικών μηχανημάτων των αυτοκινήτων ψυγείων ή εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS), στους κλειστούς χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων κατά την διάρκεια του πλου, επιτρέπεται εφόσον είναι απαραίτητη και υπό προϋποθέσεις (...),

5. Το ΒΔ 683/1960 «περί κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας επί ελληνικών επιβατηγών πλοίων» (ΦΕΚ Α'158/1960) στο οποίο προβλέπεται ιδίως ότι 1. ο πλοίαρχος είναι ο κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου. 2. Έχει εξουσία επί παντός επιβαίνοντος. 3. Είναι υπεύθυνος για την καλή διοίκηση και την ασφάλεια του πλοίου,

των επιβαινόντων και του φορτίου, ως και διά την εν αυτώ ευταξία δικαιούμενος χάριν της ασφαλείας τούτων ή εν περιπτώσει ανάγκης όπως εν παντί χρόνω διατάξει και επιβάλει παν ότι η ναυτική τέχνη ή ειδική αυτού πείρα και οι Νόμοι και οι Κανονισμοί επιβάλλουν. Οφείλει να εξασφαλίζει την τήρηση των Νόμων, Διαταγμάτων και Κανονισμών και την εκτέλεση των διαταγών των αρμόδιων αρχών και των διαταγών του, υπέχων ευθύνη εάν παραλείψει να δώσει τις επιβαλλόμενες εις εκάστην περίσταση διαταγές (αρθ. 4), καθώς και ότι είναι υπεύθυνος για την ακριβή τήρηση των διατάξεων "περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα" και "περί γραμμής φόρτωσης" ως και των ισχυόντων σχετικών Κανονισμών και συμμορφούται απολύτως προς τις σχετικές διατάξεις και τις διαταγές της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και των αρμοδίων Αρχών.(...) Η μεγαλύτερη φροντίδα και επαγρύπνηση και πάντα τα ενδεικνυόμενα μέτρα τάξεως και ασφαλείας πρέπει να λαμβάνονται απαραίτητως εκ μέρους του Πλοίαρχου και των αρμοδίων Αξιωματικών, Υπαξιωματικών και Ναυτών του πλοίου προ του απόπλου αυτού και κατά τον κατάπλου, κατά τις επιβιβάσεις και φορτοεκφορτώσεις, συμφώνως προς την ναυτική εμπειρία και τέχνη, και προς τους κανονισμούς και τις διαταγές της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και Λιμενικών και Προξενικών Αρχών (αρθ. 159)

6. Το Γενικό Κανονισμό Λιμένα (ΓΚΛ) με αριθμό 14 «περί φόρτωσης οχημάτων στα οχηματαγωγά πλοία» (ΦΕΚ. Β '5/14.1.1997) στον οποίο προβλέπεται ιδίως ότι ο πλοίαρχος έχει την ευθύνη για την εποπτεία, την παρακολούθηση και τον έλεγχο για τη φόρτωση, τη στοιβασία, την ασφαλή τοποθέτηση, τη στερέωση και έχμαση των οχημάτων και για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου γενικά.(...).

III. Περαιτέρω , σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 291 ΠΚ όπως ισχύει μετά την τροποποίηση του με άρθρο 60 του Ν. 4855/2021 (ΦΕΚ Α' 215/12.11.2021 )και την αντικατάσταση της παραγράφου 1 με το άρθ. 67 Ν.5039/2023, με τίτλο «Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών», το οποίο προβλέπει ότι «1. Όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας μέσων σταθερής τροχιάς, πλοίων ή αεροσκαφών: α) με καταστροφή, βλάβη ή μετακίνηση εγκαταστάσεων ή συγκοινωνιακών μέσων, β) με τοποθέτηση ή διατήρηση εμποδίων, γ) με αλλοίωση σημείων ή σημάτων ή με τοποθέτηση ή διατήρηση εσφαλμένων σημείων ή σημάτων, δ) με παραβίαση των κανόνων τεχνικού ελέγχου ή ασφαλούς φόρτωσης των συγκοινωνιακών μέσων, ε) με παραβίαση των κανόνων λειτουργίας συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, στ) με άλλες, εξίσου επικίνδυνες, για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις τιμωρείται: αα) με φυλάκιση αν από την πράξη μπορεί να

προκόψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα, ββ) με κάθειρξη έως δέκα (10) έτη αν από την πράξη μπορεί να προκόψει κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε σημαντική βλάβη σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα (10) ετών αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη. 2. Με τις ίδιες ποινές κατά τις διακρίσεις των στοιχείων αα' έως δδ' της προηγούμενης παραγράφου τιμωρείται, εάν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις σε άλλες διατάξεις, όποιος οδηγεί όχημα σταθερής τροχιάς ή κυβερνά πλοίο ή αεροπλάνο ή χειρίζεται εξ αποστάσεως σύστημα μη επανδρωμένου αεροσκάφους χωρίς να είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινοπνεύματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης. 3. Όποιος στις περιπτώσεις των προηγούμενων παραγράφων από αμέλεια προκαλεί τη διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας ή οδηγεί επικίνδυνα και από την πράξη του αυτή μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή κίνδυνος για άνθρωπο, τιμωρείται με φυλάκιση έως τρία (3) έτη». Κατά συνέπεια κάθε πράξη από τις αναφερόμενες στο άρθρο αυτό, κάθε άλλη πράξη εξίσου επικίνδυνη με αυτές αλλά και κάθε άλλη αμελής συμπεριφορά εκ μέρους του Πλοιάρχου κατά παράβαση των κανόνων της ναυσιπλοΐας, όπως αυτοί ορίζονται ιδίως στο ανωτέρω πλέγμα νομοθετημάτων, τιμωρείται κατά τις ανωτέρω διακρίσεις (Ολ ΑΠ 4/2010, ΑΠ 761/2024, ΑΠ 515/2016).

IV. Πέραν τούτων, σύμφωνα με το άρθρο 417 Κ.Ποιν.Δ., αν ο δράστης οποιουδήποτε πλημμελήματος έχει συλληφθεί επ' αυτοφώρω ακολουθείται η διαδικασία που αναφέρεται στα επόμενα άρθρα, εκτός αν ο εισαγγελέας κρίνει ότι συντρέχουν λόγοι να μην εφαρμοστεί αυτή η διαδικασία.

Έτσι λοιπόν, σύμφωνα με την ως άνω διάταξη, η εφαρμογή της αυτόφωρης διαδικασίας, η οποία οδηγεί στην άμεση αποκατάσταση της προσβολής της εννόμου τάξεως και στην ικανοποίηση των παθόντων (όταν υπάρχουν) θα πρέπει να αποτελεί τον κανόνα για τους εισαγγελικούς λειτουργούς των Εισαγγελιών Πρωτοδικών και η μη εφαρμογή της την εξαίρεση. Ως λόγοι που μπορούν να στηρίξουν την αρνητική κρίση του Εισαγγελέα Πρωτοδικών για την εφαρμογή της αυτόφωρης διαδικασίας δύνανται να είναι α) εάν η πράξη για την οποία γίνεται η σύλληψη έχει την μορφή ήπιας βαρύτητας β) η ίδια πράξη απαιτεί διαλεύκανση μέσω της προδικασίας και γ) ο δράστης έχει μόνιμη και σταθερή διαμονή στην χώρα, χωρίς εγκληματικό παρελθόν (Α. Καρράς «Ο νέος ΚΠΔ 2024 σελ. 648, Γ. Καλφάλης «Αυτόφωρο έγκλημα και αυτόφωρη διαδικασία» 1987

σελ. 116, Ε. Αποστολόπουλος « Αυτόφωρο πλημμέλημα » 1982 σελ. 22 ). Ως ήπια πράξη νοείται αυτή που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Μονομελούς Πλημμελειοδικείου, και δεν έχει στοιχεία από τα οποία προκύπτει επικινδυνότητα του δράστη ή ροπή αυτού σε αντίστοιχες αξιόποινες πράξεις σε σχέση με αυτή που έχει τα στοιχεία του αυτοφώρου .

Συνεπώς στις περιπτώσεις διατάραξης από αμέλεια της ασφάλειας της συγκοινωνίας με πλοία (άρθρο 291παρ. 3 του ΠΚ) από τον Πλοίαρχο και το πλήρωμα αυτού, σύμφωνα με το ανωτέρω νομοθετικό πλαίσιο, πρέπει να ακολουθείται η αυτόφωρη διαδικασία σε σοβαρές περιπτώσεις ή όταν ο δράστης δεν έχει μόνιμη και σταθερή διαμονή στην χώρα ή όταν αυτός έχει αντίστοιχο εγκληματικό παρελθόν. Εξάλλου σε κάθε περίπτωση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ταλαιπωρία των επιβατών, που πολλές φορές είναι αρκετές εκατοντάδες, συνεπεία της συλλήψεως του Πλοίαρχου και της τήρησης της αυτόφωρης διαδικασίας σε βάρος του (σχετικό το υπ' αριθμ. πρωτ. 8315/25-11-2024 έγγραφο προς την υπηρεσία μας του Προέδρου της Πανελληνίας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού – Π.Ε.Π.Ε.Ν με σχετικές αναφορές ) . Τέλος η επικοινωνία των Λιμενικών Αρχών με τον αρμόδιο Εισαγγελέα σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση είναι απαραίτητη και χρήσιμη , ώστε αυτός να κρίνει αν πρέπει να τηρηθεί η αυτόφωρη διαδικασία για μία συμπεριφορά που ενδεχομένως είναι εξαιρετικά ελαφράς μορφής και δεν διαταράσσει σοβαρά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ειρηνική κοινωνική διαβίωση .

**V.** Οι Εισαγγελίες Πρωτοδικών, θα πρέπει να ενημερώσουν καταλλήλως για το ως άνω θέμα τις Λιμενικές Αρχές της περιφέρειας τους που επιλαμβάνονται της αυτεπάγγελτης αστυνομικής προανάκρισης, ώστε να ενεργούν κάθε φορά τα δέοντα, λαμβανομένων υπ' όψη των ανωτέρω και να προβαίνουν στην τήρηση της αυτόφωρης διαδικασίας πάντα κατόπιν προηγούμενης συνεννόησης με τον αρμόδιο εισαγγελέα.

**Η Αντεισαγγελέας του Αρείου Πάγου**



**Αικατερίνη Ψύρη**