



**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΟΥ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ  
ΛΗΔΑΣ ΚΟΥΡΣΟΥΜΠΑ  
ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ  
ΜΕ ΣΧΟΛΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑ ΛΑΡΝΑΚΑΣ  
ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΘΕΣΗ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ**

**Αποτέλεσμα διερεύνησης παραπόνων**

**Λευκωσία, Μάρτιος 2018**

Γωνία Απελλή και Παύλου Νιρβάνα 5<sup>ος</sup> Όροφος, 1496 Λευκωσία

Τηλ. +357 22873200, Φαξ +35722872365

Ιστοσελίδα: [www.childcom.org.cy](http://www.childcom.org.cy), Ηλ. Διεύθυνση: [childcom@ccr.gov.cy](mailto:childcom@ccr.gov.cy)

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ

<b>ΓΕΠ</b>	Γραφείο Επιτρόπου Προστασίας των Δικαιωμάτων του Παιδιού
<b>ΥΜΕΕ</b>	Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων
<b>ΥΠΠ</b>	Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού
<b>ΓΔ</b>	Γενική Διευθύντρια / Γενικός Διευθυντής

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
<b>A. Εισαγωγή</b> .....	4
<b>B. Ιστορικό παραπόνων και ενέργειες για διερεύνηση</b> .....	4
B.1 Ιστορικό παραπόνων.....	4
B.2 Παρεμβάσεις Επιτρόπου.....	7
B.3 Απαντήσεις αρμόδιων Υπουργείων.....	10
<b>Γ. Νομικό Πλαίσιο</b> .....	14
Γ.1 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα του Παιδιού .....	14
Γ.1.1 Αρχή της Μη Διάκρισης .....	14
Γ.1.2 Αρχή της Διασφάλισης του Συμφέροντος του Παιδιού .....	15
Γ.2 Εθνική Νομοθεσία .....	16
Γ.3 Ευρωπαϊκά πρότυπα τεχνικού ελέγχου οχημάτων.....	17
<b>Δ. Διαπιστώσεις Επιτρόπου</b> .....	18
<b>Ε. Εισηγήσεις Επιτρόπου</b> .....	25
<b>Στ. Κατακλείδα</b> .....	28

## A. Εισαγωγή

1. Η παρούσα Έκθεση συντάχθηκε στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων που μου παρέχονται από τους περί Επιτρόπου Προστασίας των Δικαιωμάτων του Παιδιού Νόμους του 2007 και 2014 [Ν.74(Ι)/2007 και Ν.44(Ι)/2014] και, ιδιαίτερα, τα άρθρα 4(1)(δ), 4(1)(ε), 4(2)(δ) και 4(2)(ι), στη βάση διερεύνησης παραπόνων.
2. Οι περιπτώσεις αφορούν παράπονα μαθητών και γονέων, σε σχέση με την εκτέλεση δρομολογίων σχολικών λεωφορείων στην Επαρχία Λάρνακας, καθώς, επίσης, δημοσιεύματα σε σχέση με το θέμα της ασφάλειας στη διακίνηση των μαθητών με σχολικά λεωφορεία από/προς τα σχολεία τους.
3. Σκοπός της παρούσας Έκθεσης είναι να **εντοπίσει**, μέσα από τη διερεύνηση και παρουσίαση των περιπτώσεων, **κενά και παραλείψεις σε επίπεδο διαδικασιών και διοικητικών πρακτικών**, και να **υποβάλει εισηγήσεις**, βασισμένες στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα του Παιδιού, **ώστε να διασφαλίζονται τα δικαιώματα και το συμφέρον του παιδιού** σε κάθε απόφαση που σχετίζεται με τη διακίνηση με λεωφορεία από/προς τα σχολεία των μαθητών.

## B. Ιστορικό παραπόνων και ενέργειες για διερεύνηση

### B.1 Ιστορικό παραπόνων

4. Αναφέρομαι σε τρεις ξεχωριστές παρεμβάσεις μου σε σχέση με παράπονα που μου υποβλήθηκαν και τα οποία αφορούν τις συνθήκες διακίνησης μαθητών κατά τη μετάβασή τους με λεωφορεία από/προς τα σχολεία τους στην Επαρχία Λάρνακας.
5. Στην πρώτη περίπτωση, το παράπονο υποβλήθηκε από ομάδα μαθητών Λυκείου στη Λάρνακα (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.015.25) και περιλάμβανε ισχυρισμούς σε σχέση με την ακαταλληλότητα σχολικού λεωφορείου. Σύμφωνα με τους μαθητές, το λεωφορείο ήταν προβληματικό διότι: α) έγερνε επικίνδυνα στις στροφές, β) περιλάμβανε ένα διθέσιο κάθισμα το οποίο δεν ήταν καλά στερεωμένο και κουνιόταν, γ) οι έξοδοι κλιματισμού ήταν σφραγισμένες με θήκες και ως εκ τούτου στο λεωφορείο επικρατούσε αποπνικτική ατμόσφαιρα και δ) κατά τις βροχερές μέρες εισερχόταν νερό από διάφορα σημεία εντός του λεωφορείου και επί των καθισμάτων, γεγονός που ανάγκαζε τους μαθητές να μένουν όρθιοι στη διάρκεια των διαδρομών. Περαιτέρω, οι μαθητές διαμαρτυρήθηκαν για το γεγονός ότι, σε μία περίπτωση που η διεύθυνση του σχολείου ανακοίνωσε διαφοροποίηση στην ώρα λήξης των μαθημάτων, η εταιρεία λεωφορείων αρνήθηκε να διενεργήσει το δρομολόγιο την ώρα που εισηγήθηκε το σχολείο και, ως

εκ τούτου, οι μαθητές ταλαιπωρήθηκαν κατά την αναμονή τους στη στάση, λόγω αντίξωων καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν.

6. Στη δεύτερη περίπτωση (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.07.07.64), η παρέμβασή μου αφορούσε σε παράπονο που υποβλήθηκε με επιστολή, ημερομηνίας 9/9/2016, από πατέρα παιδιών που φοιτούν σε δημόσιο νηπιαγωγείο της Επαρχίας Λάρνακας («πατέρας Α»), σε σχέση με την ασφάλεια κατά τη διακίνηση των μαθητών με σχολικό λεωφορείο, και σε άρθρο που δημοσίευσε η εφημερίδα «Πολίτης» στις 6/3/2017, με τίτλο «Κινδυνεύουν μαθητές», σύμφωνα με το οποίο οι πρόεδροι επτά Κοινοτικών Συμβουλίων της Επαρχίας Λάρνακας απηύθυναν έκκληση προς τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, να επιληφθεί του προβλήματος της ακαταλληλότητας λεωφορείων που διεξάγουν μαθητικά δρομολόγια σε κοινότητες της Επαρχίας Λάρνακας.
7. Το παράπονο του πατέρα Α αναφερόταν: α) στο γεγονός ότι το συγκεκριμένο σχολικό λεωφορείο δεν διέθετε ικανοποιητικό αριθμό ζωνών ασφάλειας, γεγονός που φαίνεται να ήταν εις γνώσιν των αρμόδιων Αρχών και β) στην ανεπαρκή επίβλεψη των μικρότερων παιδιών από τη συνοδό εντός του λεωφορείου, λόγω του ότι κάθονταν σκορπισμένα ανάμεσα σε μεγαλύτερα παιδιά. Σύμφωνα με τον παραπονούμενο, κατόπιν δικών του πιέσεων προς την εταιρεία λεωφορείων, το «προβληματικό» λεωφορείο αντικαταστάθηκε με καινούριο που φαίνεται να πληρούσε τις προδιαγραφές.
8. Σε μεταγενέστερο στάδιο, ο πατέρας Α επανήλθε εκ νέου, με επιστολή ημερομηνίας 29/8/2017, την οποία απηύθυνε σε πολλούς αποδέκτες, διατυπώνοντας παράπονο σε σχέση με απόφαση του Υπουργείου Παιδείας και Πολιτισμού (ΥΠΠ) να μην αναθέσει συνοδό στο συγκεκριμένο σχολικό λεωφορείο κατά τη σχολική χρονιά 2017-2018 διότι, όπως πληροφορήθηκε, για τα τετράχρονα παιδιά που εγκρίθηκε η κατ' εξαίρεση δωρεάν μεταφορά με σχολικό λεωφορείο, δεν προνοείται η παρουσία συνοδού, αφού η φοίτησή τους δεν είναι υποχρεωτική. Από τη στιγμή που δεν υπάρχουν στο λεωφορείο παιδιά ηλικίας προδημοτικής (πεντάχρονα), δεν προνοείται από το ΥΠΠ η παρουσία συνοδού στο λεωφορείο (ακόμη κι αν επιβαίνουν, κατ' εξαίρεση, αν και μετά από έγκριση, μικρότερα παιδιά). Όπως ανέφερε ο παραπονούμενος, σε τηλεφωνική επικοινωνία με λειτουργό του Γραφείου μου, για να επιλύσει το πρόβλημα ζήτησε από τα μεγαλύτερα παιδιά (δωδεκάχρονα) που επιβαίνουν στο σχολικό λεωφορείο να επιβλέπουν τα μικρότερα παιδιά, τα οποία χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής, και, επίσης, ανάθεσε ιδιωτικά σε άτομο που πληρώνει ο ίδιος, να παρευρίσκεται καθημερινά στο περιφερειακό σχολείο ημιορεινού χωριού (όπου μεταβαίνουν τα παιδιά του για φοίτηση) και να αναλαμβάνει την ευθύνη της αποβίβασης των παιδιών του από το σχολικό λεωφορείο μέχρι την προσέλευσή τους στην τάξη του νηπιαγωγείου (ευθύνη που, υπό κανονικές συνθήκες, θα ανατίθετο στη/στο συνοδό του λεωφορείου). Ο

παραπονούμενος ανέφερε, επίσης, ότι μετά την παρέλευση κάποιου χρονικού διαστήματος από την υποβολή του παραπόνου του, επανήλθε το προηγούμενο λεωφορείο που δεν διαθέτει ζώνες ασφαλείας στα πίσω καθίσματα.

9. Επιπλέον, από το δημοσίευμα της εφημερίδας «Πολίτης», ημερομηνίας 6/3/2017, προέκυψαν οι εξής πληροφορίες:

- i. Οι μαθητές επτά κοινοτήτων της Επαρχίας Λάρνακας φέρονταν να επηρεάζονται, λόγω της ακαταλληλότητας των λεωφορείων που χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά τους σε σχολεία των Λευκάρων.
- ii. Οι πρόεδροι των Κοινοτικών Συμβουλίων Μαρωνίου, Ψεματισμένου, Αγίου Θεοδώρου Λάρνακας, Χοιροκοιτίας, Κοφίνου, Σκαρίνου και Τόχνης, θεωρούσαν ότι τα λεωφορεία που χρησιμοποιούνταν ήταν πεπαλαιωμένα, παρουσίαζαν μηχανικές βλάβες, δεν διέθεταν θέρμανση, ενώ κάποια καθίσματα ήταν φθαρμένα, ανεπαρκώς στερεωμένα και κουνιούνταν. Υπό τέτοιες συνθήκες, η καθημερινή μεταφορά των μαθητών καθίστατο επικίνδυνη, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες που συνέτειναν οι άσχημες καιρικές συνθήκες.

10. Παρά την ασάφεια ή/και ανεκτικότητα που φαίνεται να παρατηρείται, σε σχέση με το κατά πόσο επιβάλλεται η αναγκαστική χρήση ζώνης ασφαλείας σε όλα τα καθίσματα στις διαδρομές που διεξάγονται με λεωφορεία από/προς τον τόπο διαμονής των μαθητών, εντούτοις, για τις περιπτώσεις που πραγματοποιούνται σχολικές διαδρομές ή/και επισκέψεις σε διδακτικό χρόνο («έκτακτα δρομολόγια»), δόθηκαν ρητές και απαρέγκλιτες οδηγίες από το ΥΠΠ προς τις Διευθύνσεις των Σχολείων όλων των βαθμίδων της εκπαίδευσης, με σχετική εγκύκλιο, ημερομηνίας 19/7/2016, με τίτλο «Χρήση λεωφορείων εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας που εκτελούν έκτακτα δρομολόγια». Η εν λόγω εγκύκλιος παραπέμπει στον περί Οδικής Ασφάλειας (Τροποποιητικό) Νόμο του 2007 και παραθέτει τις εξής οδηγίες:

*«Αναφορικά με το πιο πάνω θέμα και σύμφωνα με τον περί Οδικής Ασφάλειας Νόμο του 2007, κάθε πρόσωπο το οποίο επιβαίνει καθισμένο σε οποιοδήποτε κάθισμα οχήματος κατηγορίας M2 και M3 (σε αυτά συμπεριλαμβάνονται και τα λεωφορεία για 'έκτακτα δρομολόγια – εκδρομές') υποχρεούται να χρησιμοποιεί τα συστήματα ασφαλείας με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα οχήματα αυτά, ή και τη ζώνη ασφαλείας.*

*Ως εκ τούτου, οι Διευθύνσεις των σχολείων από τη σχολική χρονιά 2016-17 κατά την προκήρυξη των προσφορών για ενοικίαση λεωφορείων για 'έκτακτα δρομολόγια', θα πρέπει να συμπεριλάβουν στους όρους των προσφορών τον πιο*

*πάνω όρο, έτσι ώστε τα λεωφορεία να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας σε όλα τα καθίσματα.*

*Ο υπεύθυνος εκπαιδευτικός του λεωφορείου ο οποίος θα ορίζεται από τη Διεύθυνση του σχολείου θα πρέπει να ελέγχει το λεωφορείο πριν τη χρήση και να βεβαιώνεται ότι όλοι οι μαθητές και εκπαιδευτικοί συνοδοί έχουν προσδεθεί με τη ζώνη ασφαλείας. Αυτό θα διασφαλίζει πρωτίστως την ασφάλεια όλων, αλλά και θα συμβάλει σημαντικά στην καλλιέργεια οδικής συνείδησης.»*

11. Στην τρίτη περίπτωση (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.15.26), η παρέμβασή μου αφορούσε παράπονο που υποβλήθηκε από πατέρα μαθητή που φοιτά σε γυμνάσιο της Λάρνακας («πατέρας Β»). Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του πατέρα Β, από την αρχή της σχολικής χρονιάς 2017-2018, μαθητές που χρησιμοποιούν σχολικό λεωφορείο μόλις σχολάσουν για μετάβαση στον τόπο κατοικίας τους, ενημερώθηκαν από τον οδηγό ότι το λεωφορείο θα αναχωρεί από τη στάση νωρίτερα από την καθορισμένη ώρα λήξης των μαθημάτων, ώστε να παραλαμβάνει, χωρίς καθυστέρηση, τους μαθητές άλλου σχολείου. Προειδοποίησε, επίσης, ότι η διαφοροποίηση της ώρας αναχώρησης θα τηρείται αυστηρά και όποιος καθυστερήσει δεν θα παραλαμβάνεται από το λεωφορείο. Σε συνέχεια τούτου, οι μαθητές ζήτησαν άδεια να αποχωρούν από τα μαθήματα καθημερινά 10 λεπτά πριν την καθορισμένη ώρα λήξης των μαθημάτων, ώστε να επιβιβάζονται έγκαιρα στο λεωφορείο. Για την υλοποίηση της πιο πάνω απόφασης, ο Διευθυντής του Γυμνασίου ζήτησε τη γραπτή συγκατάθεση των γονέων των επηρεαζόμενων μαθητών, οι οποίοι, σύμφωνα με τον ισχυρισμό του πατέρα, εξαναγκάστηκαν να υποβάλουν ενυπόγραφο αίτημα, θεωρώντας ότι δεν υπάρχει εναλλακτική λύση για την επιστροφή των παιδιών τους στο σπίτι. Εντούτοις, ο παραπονούμενος ανέφερε ότι, μετά την πάροδο μερικών βδομάδων, δημιουργήθηκαν ανησυχίες για τη μείωση του διδακτικού χρόνου, απόφαση που επηρέαζε σε συστηματική βάση μια μερίδα μαθητών, και για τις συνεπακόλουθες συνέπειες στην επίδοσή τους.

## **B.2 Παρεμβάσεις Επιτρόπου**

12. Στην πρώτη περίπτωση, αναφορικά με την καταγγελία μαθητών για την ακαταλληλότητα του σχολικού λεωφορείου (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.015.25), παρενέβηκα προς τη Γενική Διευθύντρια (ΓΔ) του ΥΠΠ, τον Γενικό Διευθυντή (ΓΔ) του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ) και τον Διευθυντή της Εταιρείας Λεωφορείων 'Ζήνων', με επιστολή ημερομηνίας 12/1/2017. Στην εν λόγω παρέμβαση, έθεσα τα πιο κάτω ερωτήματα:

*ί. «Αν ευσταθούν οι ισχυρισμοί των παραπονούμενων μαθητών.*

- ii. Σε ποια κατάσταση βρίσκονται τα σχολικά λεωφορεία που πραγματοποιούν διαδρομές από το συγκεκριμένο Λύκειο προς την κοινότητα όπου διαμένουν οι μαθητές και αντίστροφα.
- iii. Ποιος καθορίζει τις προδιαγραφές των σχολικών λεωφορείων και ποιος εποπτεύει τις εταιρείες που διενεργούν σχολικά δρομολόγια (από/προς τον τόπο κατοικίας των μαθητών);
- iv. Τι γίνεται σε περιπτώσεις που διαφοροποιείται η ώρα λήξης των μαθημάτων για οποιονδήποτε λόγο; Δεσμεύονται οι εταιρείες να διενεργήσουν τα δρομολόγια σε ώρα που διαφέρει από την καθορισμένη; Αν ναι, τότε γιατί η εταιρεία 'Ζήνων' αμέλησε να πραγματοποιήσει έγκαιρα το δρομολόγιο στις 23/12/2016; Αν όχι, τότε πώς διασφαλίζεται η προστασία και ασφάλεια των μαθητών καθ' όλη τη διάρκεια αναμονής τους (από την ώρα που σχολάνουν μέχρι την άφιξη του λεωφορείου που τους παραλαμβάνει);
- v. Με ποιους τρόπους τυγχάνουν χειρισμού οι καταγγελίες των μαθητών προς τις εταιρείες λεωφορείων; Στην προκειμένη περίπτωση, γιατί αμέλησαν να λύσουν έγκαιρα το πρόβλημα οι Αρμόδιοι;
- vi. Ποια μέτρα προτίθεται να λάβει ο κάθε αρμόδιος Φορέας στην περίπτωση της συγκεκριμένης καταγγελίας των μαθητών και με βάση ποιο χρονοδιάγραμμα αναμένεται η υλοποίηση των οποιωνδήποτε μέτρων;»

13. Για την παρέμβασή μου αυτή, λήφθηκαν απαντήσεις από τον ΓΔ ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 6/2/2017 (Αρ.Φακ.: ΥΜΕΕ16.19.70.03) και από τη ΓΔ ΥΠΠ, ημερομηνίας 26/6/2017 (Αρ.Φακ.: 16.4.02.4/2), ενώ από τον Διευθυντή της Εταιρείας Λεωφορείων 'Ζήνων' δεν λήφθηκε καμία απάντηση. Το περιεχόμενο των απαντήσεων παρατίθεται στις παραγράφους 18-19 πιο κάτω.

14. Στη δεύτερη περίπτωση (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.07.07.64), σε σχέση με το δημοσίευμα στην εφημερίδα «Πολίτης» και την περίπτωση του παραπονούμενου πατέρα Α, παρενέβηκα προς τη ΓΔ ΥΠΠ και τον ΓΔ ΥΜΕΕ, με επιστολή ημερομηνίας 17/3/2017, στην οποία έθεσα τα εξής ερωτήματα:

«Καθόσον αφορά το Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού (ΥΠΠ):

- i. Κατά πόσο ευσταθούν οι ισχυρισμοί των παραπονούμενων για την ακαταλληλότητα των λεωφορείων. Με ποιο τρόπο το Υπουργείο προέβη σε διερεύνηση των ισχυρισμών;
- ii. Ποιες ελλείψεις/ βλάβες έχουν εντοπιστεί στα λεωφορεία που εκτελούν τις εν λόγω διαδρομές; Ποια διορθωτικά μέτρα εφαρμόστηκαν/ ποιες ενέργειες προγραμματίζονται και στη βάση ποιου χρονοδιαγράμματος;
- iii. Με ποιο τρόπο τυγχάνουν χειρισμού οι καταγγελίες των μαθητών ή των γονέων προς το ΥΠΠ, σε σχέση με την καταλληλότητα των σχολικών λεωφορείων;



- iv. Ποια η θέση του ΥΠΠ σε σχέση με την αναγκαιότητα της χρήσης ζωνών ασφάλειας σε όλα ανεξαιρέτως τα λεωφορεία που εκτελούν μαθητικά δρομολόγια; Γιατί παρατηρείται διαφοροποίηση στους όρους που τηρούνται κατά την εκτέλεση δρομολογίων από/προς τα σπίτια των μαθητών, σε σχέση με τα δρομολόγια που εκτελούνται σε διδακτικό χρόνο;
- v. Σε περίπτωση που οι υφιστάμενες διατάξεις του Νόμου δεν υποχρεώνουν όλες τις εταιρείες που εκτελούν μαθητικά δρομολόγια να διαθέτουν ζώνες ασφάλειας, τότε με ποιους τρόπους το ΥΠΠ διασφαλίζει το δικαίωμα όλων των παιδιών για ασφαλή διακίνηση;
- vi. Η μεταφορά μικρότερων παιδιών (στα οποία παραχωρείται, κατ' εξαίρεση, δωρεάν μετάβαση με λεωφορείο, εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις, παρόλο που ηλικιακά δεν εμπίπτουν στα πλαίσια της υποχρεωτικής εκπαίδευσης), δεν υπόκειται στους ίδιους κανόνες ασφάλειας, σύμφωνα με τις πρόνοιες της Νομοθεσίας; Η παραχώρηση που τους δίνεται δεν προϋποθέτει την παράλληλη τήρηση όλων των προδιαγραφών που ισχύουν για τα μεγαλύτερα παιδιά;
- vii. Σε σχέση με τις Συμβάσεις που υπογράφονται μεταξύ του Κράτους και των Ανάδοχων Εταιρειών για διεξαγωγή μαθητικών δρομολογίων, το ΥΠΠ έχει οποιοδήποτε ρόλο στον καθορισμό του περιεχομένου των Συμβάσεων ή στην εποπτεία της εφαρμογής των όρων που περιλαμβάνουν;

Καθόσον αφορά το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ):

- i. Κατά πόσο ευσταθούν οι ισχυρισμοί των παραπονούμενων για την ακαταλληλότητα των λεωφορείων. Με ποιο τρόπο το Υπουργείο προέβη σε διερεύνηση των ισχυρισμών;
- ii. Ποιες ελλείψεις/ βλάβες έχουν εντοπιστεί στα λεωφορεία που εκτελούν τις εν λόγω διαδρομές; Ποια διορθωτικά μέτρα εφαρμόστηκαν/ ποιες ενέργειες προγραμματίζονται και στη βάση ποιου χρονοδιαγράμματος;
- iii. Ποια η θέση του ΥΜΕΕ σε σχέση με την αναγκαιότητα της χρήσης ζωνών ασφάλειας σε όλα ανεξαιρέτως τα λεωφορεία που εκτελούν μαθητικά δρομολόγια;
- iv. Ποιες οι υφιστάμενες διατάξεις του Νόμου σε σχέση με την υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφάλειας σε όλα τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας; Ισχύουν οποιεσδήποτε μεταβατικές διατάξεις, σε περίπτωση που ο Νόμος δεν έχει αναδρομική ισχύ; Υπάρχει οποιαδήποτε διαφοροποίηση σε σχέση με τις Συμβάσεις των Εταιρειών που εκτελούν μαθητικά δρομολόγια; Με ποιους τρόπους το ΥΜΕΕ διασφαλίζει το δικαίωμα όλων των παιδιών για ασφαλή διακίνηση;
- v. Τι περιλαμβάνουν οι προδιαγραφές των Συμβάσεων που υπογράφονται ανάμεσα στο Κράτος και τις Ανάδοχες Εταιρείες, για εκτέλεση μαθητικών δρομολογίων; Πώς εποπτεύονται οι Ανάδοχες Εταιρείες και πώς διασφαλίζεται

*από το ΥΜΕΕ η τήρηση των προδιαγραφών σε όλη τη διάρκεια κάθε Σύμβασης;»*

15. Για την παρέμβασή μου αυτή, λήφθηκαν απαντήσεις από τον ΓΔ ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 31/03/2017 (Αρ.Φακ.: ΥΜΕΕ16.19.70.03) και από τη ΓΔ ΥΠΠ, ημερομηνίας 28/07/2017 (Αρ.Φακ.:16.04.13/5), οι οποίες παρατίθενται στις παραγράφους 22-23 πιο κάτω.

16. Στην τρίτη περίπτωση, σε σχέση με τη διαφοροποίηση της ώρας που αποχωρεί από τα μαθήματα μερίδα μαθητών Γυμνασίου και την πρόωρη αναχώρηση του σχολικού λεωφορείου, ώστε να εξυπηρετείται συγκεκριμένο δρομολόγιο (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.15.26), παρενέβηκα προς τον ΓΔ ΥΜΕΕ και τη ΓΔ ΥΠΠ, με επιστολή ημερομηνίας 27/10/2017. Στην εν λόγω παρέμβαση, έθεσα τα πιο κάτω ερωτήματα:

- i. «Κατά πόσο ευσταθούν οι ισχυρισμοί του παραπονούμενου. Αν ναι, τότε ποια αρμόδια Αρχή αποφάσισε τη διαφοροποίηση της ώρας αναχώρησης του λεωφορείου από το Γυμνάσιο και πώς τεκμηριώνεται ότι αυτή η απόφαση λήφθηκε στη βάση του συμφέροντος του παιδιού;*
- ii. Ποιες εναλλακτικές λύσεις υπήρχαν, ώστε να αποφευχθεί η καθημερινή αποχώρηση των μαθητών νωρίτερα από την καθορισμένη ώρα λήξης των μαθημάτων; Γιατί δεν υλοποιήθηκε οποιαδήποτε εναλλακτική λύση;*
- iii. Πώς αναπληρώνεται ο χαμένος διδακτικός χρόνος των μαθητών και ποιες οδηγίες δόθηκαν για αναπροσαρμογή της τελευταίας περιόδου των μαθημάτων; (π.χ. Τι γίνεται σε περιπτώσεις που οι μαθητές έχουν διαγώνισμα την τελευταία περίοδο; κ.λπ.)*
- iv. Γενικότερα, σε ποιες περιπτώσεις επιτρέπεται η παρέκκλιση από το θεσμοθετημένο ωράριο λειτουργίας των σχολείων και ποιοι φορείς είναι εξουσιοδοτημένοι να επιβάλλουν/ αποφασίζουν διαφοροποίηση στο ωράριο;»*

17. Για την παρέμβασή μου αυτή, λήφθηκαν απαντήσεις από τον ΓΔ ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 23/11/2017 (Αρ.Φακ.: ΥΜΕΕ16.19.70.03) και από τη ΓΔ ΥΠΠ, ημερομηνίας 3/1/2018 (Αρ.Φακ.:ΥΠΠ7.12.23.4), οι οποίες παρατίθενται στις παραγράφους 24-25 πιο κάτω.

### **B.3 Απαντήσεις αρμόδιων Υπουργείων**

18. Στην επιστολή του ΓΔ ΥΜΕΕ, ημερομηνίας 6/2/2017 (Αρ.Φακ.: ΥΜΕΕ16.19.70.03, για την περίπτωση του παραπόνου που υποβλήθηκε από ομάδα μαθητών Λυκείου στη Λάρνακα - Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.015.25), ανάμεσα σε άλλα, αναφέρονται τα εξής:

- i. «Οι ισχυρισμοί των μαθητών ευσταθούν σε μεγάλο βαθμό καθώς είναι πολύ πιθανόν στις μεταφορές να προκύπτουν βλάβες [...]»*

- ii. «Οι μαθητικές διαδρομές εμπíπτουν στις Συμβάσεις οι οποίες έχουν υπογραφεί μεταξύ του Κράτους και των Ανάδοχων εταιρειών [...]. Τα λεωφορεία κατέχουν έγκυρο πιστοποιητικό επιτυχούς Τεχνικού Ελέγχου [...].»
- iii. «Οι προδιαγραφές των λεωφορείων του στόλου των Ανάδοχων Εταιρειών καθορίζονται από τις Συμβάσεις [...]. Οι εταιρείες εποπτεύονται από προσωπικό του Υπουργείου, ως η Αναθέτουσα Αρχή, το οποίο προσωπικό χειρίζεται μεταξύ άλλων, τα παράπονα που λαμβάνονται [...].»
- iv. «Η δέσμευση των εταιρειών αφορά την καθορισμένη ώρα έναρξης και λήξης των μαθημάτων. Αν το επιτρέπει η διάθεση του στόλου των εταιρειών να εξυπηρετήσουν τα σχολεία σε διαφορετικές ώρες τότε αυτό γίνεται. Σε περίπτωση που μια σχολική διαδρομή καλύπτεται από υπερβολαβία είναι πιο δύσκολο να εξυπηρετηθεί η οποιαδήποτε αλλαγή.»
- v. «Στην προκειμένη περίπτωση το Υπουργείο έλυσε άμεσα το θέμα με την λήψη του παραπόνου, επιβάλλοντας περιορισμό στην χρήση του λεωφορείου αυτού και διευθέτησε όπως διεξαχθεί ξανά τεχνικός έλεγχος στο συγκεκριμένο όχημα για να διαπιστωθεί η καταλληλότητα του.»

19. Η ΓΔ ΥΠΠ, στην απάντησή της, ημερομηνίας 26/6/2017 (Αρ.Φακ.: 16.4.02.4/2, για την ίδια περίπτωση - Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.015.25), επισύναψε σχετική επιστολή της Διευθύντριας του υπό αναφορά Λυκείου, η οποία αναφέρει επιγραμματικά τα εξής:

- i. Μόλις κοινοποιήθηκε στη Διευθύντρια η επιστολή παραπόνου των μαθητών, η ίδια επικοινωνήσε με το Τμήμα Οδικών Μεταφορών και την Εταιρεία 'Ζήνων', στην οποία έγινε η ανάλογη παρατήρηση, και τα λεωφορεία αντικαταστάθηκαν άμεσα.
- ii. «Το σχολείο πάντοτε ενημέρωνε γραπτώς την εταιρεία Ζήνων για τυχόν διαφοροποίηση της ώρας λήξης των μαθημάτων καθώς και για το πρόγραμμα των εξετάσεων.»

20. Όπως έχω προαναφέρει, δεν έλαβα καμία απάντηση από τη Διεύθυνση της Εταιρείας 'Ζήνων' σε σχέση με την υπό αναφορά περίπτωση (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.015.25).

21. Στην απάντηση της ΓΔ ΥΠΠ προς τον παραπονούμενο πατέρα Α (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.07.07.64), ημερομηνίας 10/10/2016, την οποία μου κοινοποίησε ο παραπονούμενος, αναφέρεται ότι:

- i. «Παιδιά με ηλικία μικρότερη από αυτήν της προδημοτικής εκπαίδευσης (δηλαδή παιδιά μικρότερα των 4 χρονών και 8 μηνών) δεν είναι δικαιούχα δωρεάν μεταφοράς. Ωστόσο, μεταφέρονται δωρεάν κατ' εξαίρεση, εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις σε μεταφορικά μέσα που εξυπηρετούν δικαιούχους μαθητές, για διευκόλυνση των γονέων.»

- ii. «Στην περίπτωση που στο λεωφορείο επιβαίνουν μαθητές προδημοτικής εκπαίδευσης, θα πρέπει να υπάρχει συνοδός.»
- iii. Σε σχέση με το θέμα της συνοδού στο σχολικό λεωφορείο, «έγιναν συστάσεις προς την ανάδοχο εταιρεία λεωφορείων που πραγματοποιεί την εν λόγω διαδρομή, για διασφάλιση αριθμού κενών θέσεων στο λεωφορείο, κατά τρόπο που η συνοδός να έχει κοντά της και υπό άμεση εποπτεία τα μικρότερα παιδιά που επιβαίνουν σε αυτό [...]»
- iv. «Αναφορικά με το θέμα των ζωνών ασφαλείας, επισημαίνεται ότι η σχετική νομοθεσία επιτρέπει, κατά περίπτωση, τη χρήση λεωφορείων που δεν φέρουν ζώνες ασφαλείας στα πίσω καθίσματα. Συνεπώς, το αίτημα για χρήση λεωφορείου που φέρει ζώνες ασφαλείας, θα εξεταστεί στα πλαίσια των δυνατοτήτων της αναδόχου εταιρείας, η οποία πραγματοποιεί το εν λόγω δρομολόγιο.»

22. Στην περίπτωση της δεύτερης παρέμβασής μου, σε σχέση με το δημοσίευμα της εφημερίδας «Πολίτης» και το παράπονο του πατέρα Α (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.07.07.64), η απάντηση που έλαβα από τον ΓΔ ΥΜΜΕ, ημερομηνίας 31/3/2017 (Αρ.Φακ.: ΥΜΕΕ16.19.70.03), ανάμεσα σε άλλα, αναφέρει τα εξής:

- i. Τα λεωφορεία που εξυπηρετούν συγκεκριμένη κοινότητα της Επαρχίας Λάρνακας, ως επί το πλείστον, έχουν «ημερομηνία πρώτης εγγραφής μετά το 1999 με μοναδική εξαίρεση ένα λεωφορείο με ημερομηνία πρώτης εγγραφής εντός του 1986». Παρόλα αυτά, το Τμήμα Οδικών Μεταφορών διαβεβαιώνει την «καλή κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο εξοπλισμός των λεωφορείων».
- ii. «Η εταιρεία Ζήνων έχει πρόσφατα λάβει έγκριση από το Υπουργείο για να ανανεώσει το στόλο της με καινούρια λεωφορεία».
- iii. Αναφερόμενος στο σχετικό Διάταγμα για τη χρήση ζώνης ασφάλειας, διευκρινίζει ότι τα οχήματα κατηγορίας Μ2 [στα οποία συμπεριλαμβάνονται και σχολικά λεωφορεία] τα οποία ενεγράφησαν πριν τις 28.12.2007 εξαιρούνται από την υποχρέωση να φέρουν ζώνες ασφάλειας ή συστήματα συγκράτησης στα πίσω καθίσματα.

23. Στην απάντηση της ΓΔ ΥΠΠ, ημερομηνίας 28/6/2017, περιλαμβάνονται οι εξής πληροφορίες:

- i. Το ΥΠΠ διαβίβασε τα παράπονα στο ΥΜΕΕ, το οποίο προέβηκε σε χειρισμούς, λόγω αρμοδιότητας στα πλαίσια σχετικής νομοθεσίας.
- ii. «Ο καθορισμός του περιεχομένου των Συμβάσεων και η εποπτεία εφαρμογής των όρων που περιλαμβάνουν αποτελεί αρμοδιότητα του ΥΜΕΕ.»
- iii. Θέση του ΥΠΠ είναι ότι τα λεωφορεία που εκτελούν «έκτακτα δρομολόγια» (σχολικές εκδρομές κι επισκέψεις) πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφάλειας.

- iv. *«Σε περιπτώσεις που κρίθηκε αναγκαίο, το ΥΠΠ κάλυψε το κόστος κατ' εξαίρεση εργοδότησης συνοδού ή προέβη σε άλλες ρυθμίσεις, σε στόχο την ασφαλή διακίνηση των μαθητών από και προς το σχολείο.»*
- v. *«Η κατ' εξαίρεση μεταφορά μικρότερων παιδιών με λεωφορείο, σε περιπτώσεις που σε αυτά υπάρχουν διαθέσιμες κενές θέσεις, υπόκειται στους ίδιους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν για όλα τα παιδιά.»*

24. Στην περίπτωση της τρίτης παρέμβασής μου, σε σχέση με το παράπονο του πατέρα Β για την πρόωρη αναχώρηση του σχολικού λεωφορείου (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.15.26), η απάντηση που έλαβα από τον ΓΔ ΥΜΜΕ, ημερομηνίας 23/11/2017 (Αρ.Φακ.: ΥΜΕΕ16.19.70.03), αναφέρει τα εξής:

- i. Οι ισχυρισμοί του παραπονούμενου σχετικά με την πρόωρη αναχώρηση των μαθητών ευσταθούν.
- ii. *«Οι γονείς έκριναν ως προτιμητέα την πρόωρη αποχώρηση των μαθητών από το σχολείο, ως τη λιγότερο χρονοβόρα λύση για μετάβαση των μαθητών από το σχολείο στα σπίτια τους, σε σύγκριση με τις υφιστάμενες αστικές διαδρομές.»*
- iii. *«Μετά τη λήψη του παραπόνου και την ενημέρωση του προσωπικού του ΥΜΕΕ, έγιναν άμεσες ενέργειες σε συνεργασία με την Ανάδοχο Εταιρεία, ώστε το ζήτημα να επιλυθεί και τα λεωφορεία από τις 23/10/2017 να αναχωρούν κανονικά με τη λήξη των μαθημάτων και όχι πρόωρα.»*

25. Για την ίδια περίπτωση, στην απάντηση της ΓΔ ΥΠΠ, ημερομηνίας 3/1/2018 (ΥΠΠ7.12.23.4), δεν απαντώνται τα ερωτήματα που έθεσα στη σχετική παρέμβαση (ΓΕΠ11.17.15.26, ημερομηνίας 27/10/2017). Αντίθετα, παρατίθεται επιγραμματικά μόνο η αιτιολόγηση για το πώς προέκυψε η διαφοροποίηση στο ωράριο. Σύμφωνα με την απάντηση της ΓΔ ΥΠΠ:

*«Η δεκάλεπτη αποχώρηση των μαθητών διευθετήθηκε κατόπιν εισηγήσεως και γραπτής αίτησης των γονιών και κηδεμόνων των παιδιών προς τη Διεύθυνση του σχολείου προκειμένου να εξυπηρετηθούν με λεωφορείο σε σχέση με τις ώρες παραλαβής τους από το σχολείο. Αυτή η διευκόλυνση είχε διαρκέσει περίπου ένα μήνα, αφού κάποιοι γονείς, ενώ το ζήτησαν, είχαν αντιδράσει και δεν επιθυμούσαν τα παιδιά τους να χάνουν διδακτικό χρόνο από ουσιώδη μαθήματα. Έτσι, κατόπιν συνεννοήσεως και πάλι με τους γονείς, όλα τα παιδιά σχολάνουν στη 1:35μ.μ.»*

## Γ. Νομικό Πλαίσιο

### Γ.1 Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα του Παιδιού<sup>1</sup>

26. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα του Παιδιού (εφεξής «Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού») συνιστά τη θεμελιώδη διεθνή νομική πράξη κατοχύρωσης των δικαιωμάτων του παιδιού. Αποτελεί, παράλληλα, ένα χρήσιμο αναλυτικό εργαλείο για την ανάπτυξη, το συντονισμό, την εποπτεία και την αξιολόγηση των πολιτικών που αφορούν τα παιδιά. Τα άρθρα της εν λόγω Σύμβασης διασφαλίζουν μια ισορροπία ανάμεσα στην αυτονομία και αυτοτέλεια του παιδιού και, παράλληλα, στην προστασία και φροντίδα του.

#### Γ.1.1 Αρχή της Μη Διάκρισης

27. Με βάση την **Αρχή της Μη Διάκρισης**, η οποία ορίζεται στο **Άρθρο 2** της Σύμβασης για τα Δικαιώματα του Παιδιού<sup>2</sup>, τα Συμβαλλόμενα Κράτη υποχρεούνται να σέβονται τα δικαιώματα που αναφέρονται στη Σύμβαση **«και να τα εξασφαλίζουν σε κάθε παιδί που υπάγεται στη δικαιοδοσία τους, χωρίς καμία διάκριση»**.

28. Η Αρχή της Μη Διάκρισης **δεν σημαίνει και ίδια μεταχείριση**. Η διασφάλιση, σε όλα τα άτομα, ισότιμων ευκαιριών και δίκαιων προοπτικών πρόσβασης σε όλα τα επίπεδα της κοινωνίας προβλέπει, αφενός, **«ότι τα πρόσωπα που βρίσκονται σε όμοιες καταστάσεις πρέπει να τυγχάνουν όμοιας μεταχείρισης και να μην υφίστανται δυσμενέστερη μεταχείριση λόγω κάποιου ιδιαίτερου «προστατευόμενου» χαρακτηριστικού το οποίο διαθέτουν»<sup>3</sup>**, και αφετέρου, ότι **«...τα πρόσωπα που βρίσκονται σε διαφορετικές καταστάσεις πρέπει να τυγχάνουν διαφορετικής μεταχείρισης στον βαθμό που αυτό απαιτείται προκειμένου να τους επιτρέπεται η αξιοποίηση συγκεκριμένων πρακτικών σε ισότιμη βάση με άλλα άτομα. Ως εκ τούτου, κατά την εφαρμογή συγκεκριμένων πρακτικών ή τη θέσπιση συγκεκριμένων κανόνων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ίδια ακριβώς προστατευόμενα χαρακτηριστικά»<sup>4</sup>**. Ως εκ τούτου, διακρίσεις μπορούν να προκύψουν, όχι μόνο λόγω της διαφορετικής μεταχείρισης προσώπων που βρίσκονται σε όμοιες καταστάσεις, **αλλά και λόγω της ίδιας μεταχείρισης προσώπων που βρίσκονται σε διαφορετικές καταστάσεις**.

---

<sup>1</sup> Convention on the Rights of the Child (CRC), New York, 20 November 1989 (Η Κύπρος κύρωσε τη Σύμβαση στις 7 Φεβρουαρίου 1991).

<sup>2</sup> CRC Committee (2003), General Comment No.5: General Measures of Implementation of the Convention of the Rights of the Child, para.12

<sup>3</sup> Οργανισμός Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εγχειρίδιο Σχετικά με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία Κατά των Διακρίσεων. Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2010) σελ. 25

<sup>4</sup> ο.π.π. σελ. 26.

29. Σύμφωνα με την Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών:

*«Η δέσμευση της Μη Διάκρισης, απαιτεί από τα Κράτη να εντοπίζουν, κατά τρόπο ενεργό, τα μεμονωμένα παιδιά και τις ομάδες παιδιών, των οποίων η υλοποίηση των δικαιωμάτων δυνατόν να απαιτεί τη λήψη ειδικών μέτρων [...] Η αντιμετώπιση των διακρίσεων δυνατόν να απαιτεί αλλαγές στη νομοθεσία, στον τρόπο διαχείρισης και κατανομής των πόρων, όπως και τη λήψη εκπαιδευτικών μέτρων για την αλλαγή στάσεων».*<sup>5</sup>

### Γ.1.2 Αρχή της Διασφάλισης του Συμφέροντος του Παιδιού

30. Η **Αρχή της Διασφάλισης του Συμφέροντος του Παιδιού** ως διακριτής προσωπικότητας<sup>6</sup> ορίζεται στο **Άρθρο 3 (1)** της Σύμβασης για τα Δικαιώματα του Παιδιού και καθορίζει ότι, σε όλες τις αποφάσεις που αφορούν παιδί, είτε αυτές λαμβάνονται στη σφαίρα της δημόσιας είτε της ιδιωτικής ζωής, το παιδί έχει δικαίωμα, κατά πρώτο, **να αξιολογείται το συμφέρον του** και, κατά δεύτερο, **η διασφάλιση του συμφέροντος του να έχει πρωταρχική σημασία.**

31. Το συμφέρον του παιδιού πρέπει να αξιολογείται στη βάση της συγκεκριμένης κατάστασης στην οποία βρίσκεται, του περιβάλλοντος και των αναγκών του, με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η σωματική, ψυχολογική, ηθική και πνευματική του ακεραιότητα, καθώς, επίσης, η ανθρωπινή του αξιοπρέπεια.

32. Σε κάθε απόφαση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη **«πρωτίστως το συμφέρον του παιδιού»**, με τρόπο, δηλαδή, που να του προσδίδεται προτεραιότητα έναντι άλλων παραγόντων που πιθανόν να εμπλέκονται σε μια απόφαση/δράση. Η έμφαση που δίνεται στο συμφέρον του παιδιού στηρίζεται στο ότι, το παιδί βρίσκεται σε μια ιδιαίτερα ευάλωτη κατάσταση, λόγω της εξάρτησής του από τους ενήλικες και του γεγονότος ότι οι δεξιότητες και ο βαθμός ωριμότητάς του βρίσκονται ακόμα σε εξέλιξη.

33. Η **αξιολόγηση και ο καθορισμός του τι, τελικά, είναι προς το συμφέρον ενός παιδιού προϋποθέτει ότι, μέσα στη διαδικασία υπάρχουν εγγυήσεις** οι οποίες διασφαλίζουν ότι, πράγματι, έγινε σωστή αξιολόγηση και ότι λήφθηκε η καλύτερη δυνατή απόφαση για το παιδί, **τεκμηριώνοντας με ποιο τρόπο δόθηκε προτεραιότητα στο συμφέρον του παιδιού, έναντι άλλων παραγόντων.**

---

<sup>5</sup> CRC Committee (2003), General Comment No. 5: General Measures of Implementation of the Convention on the Rights of the Child, para. 12.

<sup>6</sup> Committee on the Rights of the Child (2013): General comment No.14 on the right of the child to have his or her best interest taken as a primary consideration (art.3, para.1).

## Γ.2 Εθνική Νομοθεσία

Σύμφωνα με τον περί Οδικής Ασφάλειας Νόμο (Ν.174/1986, όπως τροποποιήθηκε)<sup>7</sup>, ισχύουν τα εξής:

34. Το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, στο οποίο προεδρεύει ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και το οποίο απαρτίζεται από εκπροσώπους διαφόρων Υπουργείων, συμπεριλαμβανομένου του ΓΔ ΥΜΕΕ και της ΓΔ ΥΠΠ, μελετά τις διαδικασίες του υπό αναφορά Νόμου και την αναγκαιότητα υιοθέτησης νέων θεσμικών ή πρακτικών μέτρων για βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των πολιτών. Επίσης, προτείνει εισηγήσεις ως προς την αναγκαιότητα τροποποίησης, κατάργησης ή/και εισαγωγής νέων διατάξεων σε σχέση με τη νομοθεσία που αφορά στην οδική ασφάλεια [Άρθρο 4(1)(α)(β)(γ) και (2)].

35. Σε σχέση με τον καθορισμό προτύπων για ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης, ο υπό αναφορά Νόμος ορίζει ότι:

*«Ο Υπουργός, με διάταγμά του που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, καθορίζει τα πρότυπα, τις προδιαγραφές των οποίων πρέπει να πληρούν οι ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκράτησης που χρησιμοποιούνται για σκοπούς εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος Νόμου, καθώς επίσης και τους εθνικούς ή διεθνείς οργανισμούς των οποίων η πιστοποίηση για την τήρηση ή μη των εν λόγω προδιαγραφών σε σχέση με τις εγκεκριμένες ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης θα γίνεται δεκτή στη Δημοκρατία.»* [Άρθρο 12(1)]

*«Ο Υπουργός μπορεί να εκδίδει διατάγματα με τα οποία να ρυθμίζει θέματα εγκατάστασης ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης σε οποιοδήποτε όχημα και θέματα χρήσης τους. Με τα διατάγματα αυτά μπορεί να γίνεται διαφορετική ρύθμιση σε σχέση με διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων, διαφορετικά άτομα ή κατηγορίες ατόμων και διαφορετικές περιστάσεις [...]»* [Άρθρο 12(2)]

*«[...] Νοείται ότι, οποιοδήποτε χρησιμοποιούμενο σύστημα συγκράτησης για παιδιά πρέπει να είναι σύμφωνο με το περί Έγκρισης ΕΚ Τύπου (Ζώνες Ασφαλείας και Συστήματα Συγκρατήσεως Επιβατών των Οχημάτων) Διάταγμα του 2006.»* [Άρθρο 14(3)]

---

<sup>7</sup><http://www.cylaw.org/cgi-bin/sinocgi.pl?searchoption=1&query=%EF%E4%E9%EA%E7+%E1%F3%F6%DC%EB%E5%E9%E1&directories=9&hitsnom=20&nexthit=1c>



36. Το σχετικό Διάταγμα για την υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφάλειας [Κ.Δ.Π.613/2007, ημερομηνίας 28.12.2007], διευκρινίζει ότι «*κανένα μηχανοκίνητο όχημα που καθορίζεται στο άρθρο 2 των Νόμων αυτών δε θα εγγράφεται στη Δημοκρατία, εκτός αν φέρει ζώνες ασφαλείας ή συστήματα συγκράτησης σε όλα τα καθίσματά του*». Το εν λόγω Διάταγμα είναι, εντούτοις, δεσμευτικό μόνο για τα οχήματα που ενεγράφησαν σε ημερομηνία μεταγενέστερη της 28.12.2007 συμπεριλαμβανομένης, ενώ τα παλαιότερα οχήματα εξαιρούνται από την υποχρέωση να φέρουν ζώνες ασφαλείας ή συστήματα συγκράτησης στα πίσω καθίσματα.

### **Γ.3 Ευρωπαϊκά πρότυπα τεχνικού ελέγχου οχημάτων**

37. Κατά καιρούς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε Ανακοινώσεις σε σχέση με την οδική ασφάλεια και την αναγκαιότητα εφαρμογής αυστηρότερων κανόνων τεχνικού ελέγχου των οχημάτων. Ενδεικτικά, σε σχετικό δελτίο τύπου<sup>8</sup> που δημοσιοποιήθηκε το 2012 τονίζεται ότι, ο έλεγχος των οχημάτων είναι θεμελιώδης για την οδική ασφάλεια. Εντούτοις, έχει παρατηρηθεί ότι, στην Ευρωπαϊκή Ένωση κυκλοφορούν πάρα πολλά οχήματα με τεχνικά ελαττώματα. Πολλά από τα τεχνικά ελαττώματα, με σοβαρές συνέπειες στην ασφάλεια, δεν ελέγχονται από τους ισχύοντες κανονισμούς.

38. Η εν λόγω Ανακοίνωση αναφέρει, επίσης, χαρακτηριστικά ότι: «*Οι υφιστάμενοι κανόνες στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθορίζουν ελάχιστα πρότυπα για τους τεχνικούς ελέγχους και χρονολογούνται από το 1977, με ελάχιστες απλώς επικαιροποιήσεις. Έκτοτε, τα αυτοκίνητα, η συμπεριφορά των οδηγών και η τεχνολογία έχουν εξελιχθεί πολύ. [...] Σε όλες τις περιπτώσεις, οι προτάσεις [της Ευρωπαϊκής Επιτροπής] καθορίζουν για τους ελέγχους οχημάτων ελάχιστα κοινά πρότυπα σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δε κράτη μέλη είναι ελεύθερα να καθορίσουν αυστηρότερα πρότυπα.*»

39. Η Οδηγία 2014/45/ΕΕ<sup>9</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η οποία υιοθετήθηκε κι εφαρμόστηκε στα κράτη μέλη της Ε.Ε., παραχωρεί στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να θεσπίζουν αυστηρότερα πρότυπα ελέγχου από εκείνα που απαιτούνται βάσει της εν λόγω οδηγίας (σημείο 4). Επισημαίνει, επίσης, ότι «*οι τεχνικοί έλεγχοι των οχημάτων θα πρέπει να καλύπτουν όλα τα σημεία που αφορούν τον συγκεκριμένο σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό του ελεγχόμενου οχήματος. [...] Τα εν λόγω σημεία θα πρέπει να επικαιροποιούνται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις*

---

<sup>8</sup>[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-780\\_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-780_el.htm)

<sup>9</sup><http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32014L0045>

στην έρευνα και την τεχνολογική πρόοδο στον τομέα της ασφάλειας των οχημάτων.»  
(σημείο 22)

#### **Δ. Διαπιστώσεις Επιτρόπου**

40. Στη βάση της πληροφόρησης που έλαβα, οι διαπιστώσεις μου αναλύονται σε πέντε διαφορετικούς τομείς παραβιάσεων δικαιωμάτων των παιδιών, οι οποίοι αφορούν: α) στην καταλληλότητα των σχολικών λεωφορείων που εκτελούν δρομολόγια από/προς τον τόπο διαμονής των μαθητών, β) στην υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφάλειας σε σχολικά λεωφορεία, γ) στην ανάθεση συνοδού για επίβλεψη μαθητών πολύ μικρής ηλικίας σε σχολικά λεωφορεία που εκτελούν δρομολόγια από/προς τον τόπο διαμονής τους, δ) στην υποχρέωση των Ανάδοχων Εταιρειών να τηρούν συγκεκριμένο ωράριο στην εκτέλεση σχολικών δρομολογίων και ε) σε αποφάσεις που λαμβάνονται από σχολικές μονάδες για διαφοροποίηση του ωραρίου λειτουργίας. Παρακάτω αναφέρομαι στον κάθε τομέα παραβίασης ξεχωριστά.

41. Σε σχέση με την καταλληλότητα των σχολικών λεωφορείων που εκτελούν δρομολόγια από/προς τον τόπο διαμονής των μαθητών:

- i. Από την πληροφόρηση που μου δόθηκε, συμπεραίνω ότι το ΥΜΕΕ είναι ο καθ' ύλην αρμόδιος φορέας που έχει αρμοδιότητα να διεκπεραιώνει και να εποπτεύει την υλοποίηση των σχολικών διαδρομών από/προς τον τόπο διαμονής των μαθητών υπό συνθήκες ασφάλειας. Έχει την ευθύνη εφαρμογής της σχετικής με τα πρότυπα ασφάλειας νομοθεσίας που διέπει τα λεωφορεία και της κατοχύρωσης της ασφάλειας στη διακίνηση των μαθητών, δεδομένου ότι θέτει κι εφαρμόζει σωστές προδιαγραφές στο πλαίσιο των συμβάσεων που συνάπτει με Ανάδοχες Εταιρείες, σε σχέση με τα λεωφορεία που διακινούν τους μαθητές. Από τη στιγμή, όμως, που οι δικαιούχοι αυτής της υπηρεσίας είναι μαθητές, συνεπακόλουθα το ΥΠΠ φέρει μερίδιο της ευθύνης για την ασφάλειά τους.
- ii. Από την πληροφόρηση που μου δόθηκε, δεν είναι σαφές κατά πόσο υπάρχουν τέτοιες συμβάσεις που να περιλαμβάνουν εξειδικευμένους όρους σε σχέση με το πλαίσιο που διέπει την ανάθεση σχολικών δρομολογίων ή αν εφαρμόζονται οι γενικότεροι όροι των συμβάσεων που αφορούν επιβατικές μεταφορές σε τακτικές γραμμές.
- iii. Δεν δόθηκε επαρκής πληροφόρηση σε σχέση με το πλαίσιο συνεργασίας των δύο Υπουργείων (ΥΜΕΕ και ΥΠΠ). Παραμένει αδιευκρίνιστο κατά πόσο το ΥΠΠ θεωρεί τον εαυτό του συνυπεύθυνο σε σχέση με δυσλειτουργίες/προβλήματα που τυχόν προκύπτουν ή αν απλά θεωρεί ότι ο ρόλος του εξαντλείται σε επίπεδο ενημέρωσης και προώθησης των παραπόνων στο ΥΜΕΕ. Επιπλέον,

- είναι ασαφές σε ποιο βαθμό το ΥΜΕΕ ενημερώνει επαρκώς και συστηματικά το ΥΠΠ για τις συμβάσεις που υπογράφει με Ανάδοχες Εταιρείες και υλοποιεί, τους όρους που θέτει ή/και το αποτέλεσμα της εποπτείας που ασκεί.
- iv. Η κατοχή πιστοποιητικού επιτυχούς τεχνικού ελέγχου (ΜΟΤ) φαίνεται να αποτελεί καθοριστικό κριτήριο της καταλληλότητας των οχημάτων που εκτελούν σχολικά δρομολόγια. Όμως, η ηλικία ή/και η γενικότερη λειτουργική κατάσταση των λεωφορείων είναι αβέβαιο κατά πόσο αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες στους όρους των συμβάσεων και στην αξιολόγηση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών. Σαφώς, υπάρχουν σημεία τα οποία σχετίζονται με την κατάσταση ενός οχήματος και την καταλληλότητα οδικής χρήσης του, δεδομένου, ιδίως, ότι μεταφέρει παιδιά, αλλά δεν θεωρούνται ουσιώδη στα πλαίσια του τεχνικού ελέγχου.
- v. Σε περίπτωση διαμαρτυρίας πολιτών για σχολικά λεωφορεία τα οποία θεωρούν «ελαττωματικά», φαίνεται να εφαρμόζεται προσωρινή απόσυρση των συγκεκριμένων λεωφορείων ή/και προσωρινή ανταλλαγή των οχημάτων που δρομολογούνται μεταξύ κοινοτήτων. Είναι ασαφές το πλαίσιο επαναξιολόγησης της κατάστασης των προβληματικών λεωφορείων (πέραν της εκ νέου διενέργειας του τυποποιημένου τεχνικού ελέγχου ΜΟΤ). Ασαφές είναι, επίσης, το πλαίσιο εφαρμογής ποινών στις συμβαλλόμενες Ανάδοχες Εταιρείες, οι οποίες ενδεχομένως να μην ανταποκρίνονται ικανοποιητικά στους όρους των προδιαγραφών το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.
- vi. Υπάρχει μεγάλη ασάφεια σε σχέση με τις προδιαγραφές και την παρακολούθηση των συμβάσεων που έχουν υπογραφεί ανάμεσα στο Κράτος και τις Ανάδοχες Εταιρείες. Δεν μου γνωστοποιήθηκε οποιοδήποτε δείγμα τέτοιας σύμβασης, ούτε το περιεχόμενο των όρων και προδιαγραφών, οπότε η πληροφόρηση σε σχέση με την ανάθεση σχολικών δρομολογίων είναι ελλιπής. Το ΥΜΕΕ αναφέρει μόνο ότι «οι προδιαγραφές των λεωφορείων του στόλου των Ανάδοχων Εταιρειών καθορίζονται από τις Συμβάσεις», όμως δεν φαίνεται να διασφαλίστηκε (μέσα από αυτές τις συμβάσεις) ότι είναι υποχρέωση των Εταιρειών να διαθέτουν σχετικά καινούρια λεωφορεία ή/και να εφαρμόζουν ικανοποιητικά μέτρα ασφάλειας (πέραν της πιστοποίησης του τεχνικού ελέγχου). Ακόμη και σε περιπτώσεις που ο διαθέσιμος στόλος των «κατάλληλων» λεωφορείων, ενδεχομένως, να μην επαρκεί για την κάλυψη των αναγκών, παραμένει αδιευκρίνιστο κατά πόσο το ΥΜΕΕ, ως η αρμόδια Αρχή, προέβηκε σε οποιεσδήποτε ενέργειες, ώστε να διασφαλιστεί από τις Ανάδοχες Εταιρείες η συμμόρφωση με τις προδιαγραφές ασφάλειας, με την εφαρμογή μεταβατικών μέτρων εντός καθορισμένου χρονοδιαγράμματος.
- vii. Στην περίπτωση του παραπόνου που υποβλήθηκε από μαθητές Λυκείου (ΓΕΠ11.17.015.25), το αρμόδιο Υπουργείο (ΥΜΕΕ) παραδέχτηκε μεν ότι «*οι ισχυρισμοί των μαθητών ευσταθούν σε μεγάλο βαθμό καθώς είναι πολύ πιθανόν στις μεταφορές να προκύπτουν βλάβες*». Υπαινίσσεται, όμως, ότι, η κατά τ'

άλλα τραγική κατάσταση που περιγράφουν οι μαθητές δεν είναι κάτι το ανησυχητικό, αλλά είναι αποτέλεσμα φυσικής φθοράς που προκύπτει από τις μεταφορές. Το λεωφορείο εν τέλει αντικαταστάθηκε, περίπου τέσσερις μήνες μετά την έναρξη της σχολικής χρονιάς και αφότου διαμαρτυρήθηκαν έντονα οι επηρεαζόμενοι μαθητές εξαιτίας της καθημερινής ταλαιπωρίας. Προφανώς, όμως, τόσο η Ανάδοχη Εταιρεία, όσο και η αρμόδια εποπτική Αρχή, δεν θεωρούσαν προβληματικό το συγκεκριμένο λεωφορείο, μέχρι τη στιγμή της καταγγελίας. Δόθηκαν μάλιστα διαβεβαιώσεις ότι «θα διεξαχθεί ξανά τεχνικός έλεγχος στο συγκεκριμένο όχημα», ο οποίος πολύ πιθανό να επισφραγίσει την «καταλληλότητα» του οχήματος, από την στιγμή που το περιεχόμενο του τεχνικού ελέγχου εστιάζεται κυρίως σε συγκεκριμένες μηχανικές/ηλεκτρολογικές παραμέτρους (π.χ. έλεγχος φρένων, εξάτμισης, ελαστικών, φώτων, υαλοπινάκων κ.λπ.), χωρίς όμως να εξετάζει όλες τις τεχνικές πτυχές που αναφέρονται στο παράπονο των μαθητών (βλ. παράγραφο 5 πιο πάνω).

- viii. Σε σχέση με την υπό αναφορά περίπτωση, η απάντηση της ΓΔ ΥΠΠ περιορίζεται στην αναφορά ότι η Διευθύντρια του Λυκείου έκανε παρατήρηση στην Εταιρεία 'Ζήνων' και τα λεωφορεία αντικαταστάθηκαν. Δεν γίνεται καμία αναφορά στο θέμα της εποπτείας των εταιρειών, ούτε στον καθορισμό των προδιαγραφών.
- ix. Τα συναρμόδια Υπουργεία (ΥΜΕΕ και ΥΠΠ) απέφυγαν να κάνουν οποιαδήποτε αναφορά κατά πόσο έχει θεσμοθετηθεί οποιαδήποτε μεταξύ τους συνεργασία ως προς το χειρισμό των παραπόνων. Η ασάφεια στην πληροφόρηση δεν επιτρέπει την εξαγωγή οποιωνδήποτε συμπερασμάτων ως προς την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας. Εντούτοις, η ασάφεια στην πληροφόρηση από μόνη της, καταδεικνύει ένα μεγάλο κενό ως προς τον ορθό συντονισμό των αρμόδιων Αρχών με στόχο την ασφαλή διακίνηση των παιδιών.

42. Σε σχέση με την υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφάλειας σε σχολικά λεωφορεία:

- i. Το ΥΜΕΕ ξεκαθαρίζει ότι τα λεωφορεία που «ενεγράφησαν πριν τις 28.12.2007 εξαιρούνται από την υποχρέωση να φέρουν ζώνες ασφάλειας ή συστήματα συγκράτησης στα πίσω καθίσματα». Κάποια από αυτά τα λεωφορεία εκτελούν δρομολόγια από/προς τον τόπο διαμονής των μαθητών, αλλά όχι «έκτακτα δρομολόγια» (σχολικές εκδρομές/επισκέψεις), εφόσον το ΥΠΠ με σχετική εγκύκλιο το απαγορεύει. Είναι παράδοξο το γεγονός ότι, το ΥΠΠ στις περιπτώσεις των «έκτακτων δρομολογίων» θεωρεί επιβεβλημένη τη χρήση ζώνης ασφάλειας, ενώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις (π.χ. καθημερινά δρομολόγια από/προς τον τόπο διαμονής των μαθητών) επιτρέπει την παρέκκλιση από την υποχρέωση των οχημάτων να φέρουν ζώνες ασφάλειας στα πίσω καθίσματα, όταν τα οχήματα είναι «πεπαλαιωμένα» (πέραν των 10 ετών). Η προσέγγιση αυτή αποτελεί διπλή δυσμένεια για τη μερίδα των

μαθητών που διακινούνται με πεπαλαιωμένα λεωφορεία, διότι, αντί να λαμβάνονται ενισχυμένα μέτρα ειδικότερα σε περιπτώσεις που συντρέχουν έντονοι λόγοι ασφάλειας (λόγω της μεγάλης ηλικίας των οχημάτων ή/και δεδομένης της επικινδυνότητας συγκεκριμένων ορεινών/δύσβατων περιοχών), αντίθετα, επιτρέπεται μεγαλύτερη ελαστικότητα/ παρέκκλιση από τις προδιαγραφές ασφάλειας (προαιρετική ύπαρξη ζώνης στα πίσω καθίσματα), παρά το γεγονός ότι από αυτά τα οχήματα εξαρτάται η καθημερινή διακίνηση των μαθητών.

- ii. Το ΥΜΕΕ κάνει γενικές και αόριστες αναφορές σε «προδιαγραφές» που ορίζονται από «Συμβάσεις», χωρίς όμως να παραθέτει οποιαδήποτε παραδείγματα τέτοιων προδιαγραφών.
- iii. Τόσο το ΥΠΠ, όσο και το ΥΜΕΕ, αποφεύγουν να αναφέρουν το βαθμό εμπλοκής εκάστου Υπουργείου ή το επίπεδο συνεργασίας στον καθορισμό των προδιαγραφών.
- iv. Ασαφής παραμένει και ο μηχανισμός εποπτείας της εφαρμογής των όρων κάθε σύμβασης. Δεν δόθηκε καμία λεπτομέρεια κατά πόσο υπάρχει θεσμοθετημένη διαδικασία ελέγχου, ούτε οδηγίες ως προς τη συχνότητα και το είδος της εποπτείας, πόσο μάλλον σε σχέση με την επιβολή ποινών και τις οδηγίες συμμόρφωσης προς τις Εταιρείες που παραβιάζουν τις συμβάσεις.
- v. Έχει παρατηρηθεί ότι, σε κάποιες περιπτώσεις, συγκεκριμένα «προβληματικά» λεωφορεία δεν αποσύρονται, αλλά τοποθετούνται σε διαφορετικές διαδρομές ή απομακρύνονται προσωρινά όταν υπάρξουν διαμαρτυρίες πολιτών και, ακολούθως, επανέρχονται στο αρχικό δρομολόγιο που εκτελούσαν πριν την υποβολή του παραπόνου. Το γεγονός αυτό δημιουργεί στους πολίτες εύλογες υποψίες ότι η αρμόδια Αρχή, επί της ουσίας, δεν υλοποιεί ενέργειες για διευθέτηση της εγκατάστασης ζωνών ασφάλειας ή/και για λήψη άλλων διορθωτικών μέτρων, απλά επιδιώκει να καταλαγιάσει τις αντιδράσεις των πολιτών, ενδεχομένως μεταθέτοντας (προσωρινά ή μόνιμα) το πρόβλημα σε άλλη κοινότητα που αποδέχεται την ίδια κατάσταση, αρχικά τουλάχιστον, αδιαμαρτύρητα.

43. Σε σχέση με την ανάθεση συνοδού για επίβλεψη μαθητών πολύ μικρής ηλικίας σε σχολικά λεωφορεία που εκτελούν δρομολόγια από/προς τον τόπο διαμονής τους:

- i. Η ανάθεση συνοδού για την επίβλεψη μικρών παιδιών εμπίπτει στις αρμοδιότητες του ΥΠΠ. Σύμφωνα με την αναφορά της ΓΔ ΥΠΠ στην επιστολή της, ημερομηνίας 28/6/2017 (Αρ.Φακ.: ΓΕΠ11.17.07.07.64): *«Σε περιπτώσεις που κρίθηκε αναγκαίο, το ΥΠΠ κάλυψε το κόστος κατ' εξαίρεση εργοδότησης συνοδού ή προέβη σε άλλες ρυθμίσεις, με στόχο την ασφαλή διακίνηση των μαθητών από και προς το σχολείο.»* Η ΓΔ επεσήμανε, επίσης, ότι: *«Η κατ' εξαίρεση μεταφορά μικρότερων παιδιών με λεωφορείο, σε περιπτώσεις που σε*

*αυτά υπάρχουν διαθέσιμες κενές θέσεις, υπόκειται στους ίδιους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν για όλα τα παιδιά.»*

- ii. Εντούτοις, οι πιο πάνω αναφορές βρίσκονται σε αντίφαση με την απάντηση της ΓΔ ΥΠΠ προς τον παραπονούμενο πατέρα Α, ο οποίος πληροφορήθηκε ότι για παιδιά μικρότερα της προδημοτικής ηλικίας, εφόσον η εκπαίδευση δεν είναι υποχρεωτική, τότε η δωρεάν μετάβαση παραχωρείται κατ' εξαίρεση, χωρίς όμως να προνοείται, παράλληλα, η παρουσία συνοδού. Αυτή η απόφαση σαφώς συνιστά δυσμενή διάκριση, αφού το κριτήριο για την ανάθεση συνοδού είναι ξεκάθαρα ηλικιακό. Αν για πεντάχρονα παιδιά οι προδιαγραφές ασφαλείας κρίνουν την παρουσία συνοδού ως επιβεβλημένη, το ίδιο ή/και πόσο μάλλον περισσότερο επιβάλλουν οι ανάγκες των τετράχρονων παιδιών, ώστε να «*υπόκεινται στους ίδιους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν για όλα τα παιδιά*», ασχέτως αν μεταφέρονται «*κατ' εξαίρεση*».

44. Σε σχέση με την υποχρέωση των Ανάδοχων Εταιρειών να τηρούν συγκεκριμένο ωράριο στην εκτέλεση σχολικών δρομολογίων:

- i. Για περιπτώσεις έκτακτης διαφοροποίησης στο ωρολόγιο πρόγραμμα των σχολείων, ο ΓΔ ΥΜΕΕ διευκρινίζει ότι «*Η δέσμευση των εταιρειών αφορά την καθορισμένη ώρα έναρξης και λήξης των μαθημάτων*». [Δηλαδή, 7:30 και 13:35 καθημερινά για Γυμνάσια/ Λύκεια/ Τεχνικές Σχολές.] Επιπλέον, η Διευθύντρια του υπό αναφορά Λυκείου δήλωσε ότι «*Το σχολείο πάντοτε ενημέρωνε γραπτώς την Εταιρεία Ζήνων για τυχόν διαφοροποίηση της ώρας λήξης των μαθημάτων καθώς και για το πρόγραμμα των εξετάσεων*». Με βάση αυτές τις αναφορές προκύπτει ότι, παρόλο που η Ανάδοχη Εταιρεία Λεωφορείων συνήθως ειδοποιείται έγκαιρα για τυχόν αλλαγές στο ωράριο λειτουργίας των σχολείων, εντούτοις, η σύμβαση που έχει υπογράψει δεν την υποχρεώνει να υιοθετήσει οποιεσδήποτε οδηγίες για διαφοροποίηση του ωραρίου εκτέλεσης συγκεκριμένου δρομολογίου. Εναπόκειται στη διαθεσιμότητα του στόλου τη δεδομένη χρονική στιγμή και στην κρίση της Εταιρείας κατά πόσο μπορεί να εξυπηρετήσει το δρομολόγιο σε ώρα που διαφέρει από την προκαθορισμένη. Το γεγονός αυτό, σαφώς, αφήνει εκτεθειμένους τους μαθητές, οι οποίοι δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν ικανοποιητικά σε περιπτώσεις που η σχολική μονάδα αποφασίζει και ανακοινώνει την πρόωρη λήξη των μαθημάτων, ούτε καλύπτονται επαρκώς οι ανάγκες τους στη διάρκεια των εξεταστικών περιόδων.
- ii. Με βάση τα πιο πάνω, το ΥΜΕΕ θεωρεί ότι, η άρνηση μιας Εταιρείας να συμμορφωθεί με την εκτέλεση του δρομολογίου σε διαφορετικές ώρες, δεν συνιστά παραβίαση των όρων της σύμβασης που έχει υπογράψει, ενώ το ΥΠΠ θεωρεί ότι εξαντλεί τα όρια της δικής του ευθύνης, με την απλή ενημέρωση της Εταιρείας, ως προς το διαφοροποιημένο πρόγραμμα λήξης των μαθημάτων/ εξετάσεων. Θεωρώ ότι αυτή η προσέγγιση δεν διασφαλίζει ικανοποιητικά το

συμφέρον του παιδιού, διότι προκύπτουν θέματα ασφάλειας στις περιπτώσεις που οι μαθητές, για οποιονδήποτε λόγο, σχολάνουν νωρίτερα από την καθορισμένη ώρα.

- iii. Επιπρόσθετα, στις εξεταστικές περιόδους η ταλαιπωρία των μαθητών αυξάνεται, αφού δεν τους παρέχεται επαρκής εξυπηρέτηση από τα σχολικά λεωφορεία, κυρίως, τις καθορισμένες ώρες λήξης των εξετάσεων. Κατά τη διάρκεια των εξεταστικών περιόδων, οι σχολικές μονάδες εφαρμόζουν διαφοροποιημένο πρόγραμμα προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών, ανάλογα με την ώρα που είναι ορισμένη η κάθε εξέταση (π.χ. κάποιοι μαθητές προσέρχονται στα σχολεία στις 7:30-9:30, κάποιοι άλλοι στις 10:00-12:00 κ.ο.κ.) Φαίνεται ότι δεν λήφθηκαν ικανοποιητικές πρόνοιες, ώστε να εξυπηρετηθεί επαρκώς η διακίνηση των μαθητών, δεδομένης αυτής της ιδιαιτερότητας των εξεταστικών περιόδων. Η ταλαιπωρία έγκειται κυρίως στον αυξημένο χρόνο αναμονής των μαθητών στη στάση του λεωφορείου, λόγω της μη διευθέτησης συχνών δρομολογίων κατά τις εξεταστικές περιόδους. Σαφώς, επηρεάζονται περισσότερο οι μαθητές που κατοικούν σε κοινότητες απομακρυσμένες από το σχολείο, οι οποίοι αναζητούν εναλλακτικούς τρόπους μετάβασης από/προς το σχολείο ή περιφέρονται άσκοπα στο χώρο του σχολείου ή στα περίχωρα μέχρι την άφιξη του λεωφορείου. Επιπλέον, εκ των πραγμάτων, δεν αντιμετωπίζονται όλοι οι μαθητές αξιοκρατικά, σε πλαίσιο ίσης μεταχείρισης, αλλά επηρεάζονται άλλοι περισσότερο και άλλοι λιγότερο, ανάλογα με την ώρα που τυγχάνει να οριστεί η εξέταση των μαθημάτων τους.
- iv. Επομένως, φαίνεται ότι, τα συναρμόδια Υπουργεία δεν προβαίνουν σε έγκαιρη συνεννόηση σε σχέση με τις περιπτώσεις που είναι αναγκαία η διαφοροποίηση του ωραρίου λειτουργίας των σχολείων, ώστε να συνυπολογιστεί αυτός ο περιορισμός στον καταρτισμό του περιεχομένου της κάθε σύμβασης ή/και να περιληφθούν τέτοιες πρόνοιες που να κατοχυρώνουν τόσο την ασφάλεια, αλλά και την επαρκή εξυπηρέτηση των μαθητών.

45. Σε σχέση με αποφάσεις που λαμβάνονται από σχολικές μονάδες για διαφοροποίηση του ωραρίου λειτουργίας:

- i. Στη διάρκεια της κανονικής περιόδου των μαθημάτων, σε κάποιες περιπτώσεις η σχολική μονάδα ανακοινώνει (με μικρή προειδοποίηση) έκτακτη διαφοροποίηση της ώρας λήξης των μαθημάτων (π.χ. την τελευταία εργάσιμη μέρα πριν από διακοπές ή όταν διοργανώνεται κάποια ημερίδα ή όταν υπάρχει προαιρετική εκδήλωση εκτός σχολείου π.χ. διαδήλωση ή για άλλους λόγους). Σε τέτοιες περιπτώσεις η διεύθυνση του σχολείου ενημερώνει την εταιρεία λεωφορείων για την πρόωρη λήξη των μαθημάτων, χωρίς όμως η εταιρεία να δεσμεύεται στην εκτέλεση του δρομολογίου την ώρα που εισηγείται το σχολείο. Με αυτό τον τρόπο, προκύπτει θέμα ασφάλειας των μαθητών που είναι

- αναγκασμένοι να περιφέρονται, χωρίς την αναγκαία επιτήρηση, μέχρι την επιβίβασή τους στο σχολικό λεωφορείο.
- ii. Εξάλλου, ενδεχομένως να προκύπτει και ζήτημα νομιμότητας της έκτακτης απόφασης να σχολάνουν οι μαθητές νωρίτερα σε διάφορες περιπτώσεις. Είναι αδιευκρίνιστο κατά πόσο τέτοιες αποφάσεις εξυπηρετούν ξεκάθαρα τους στόχους της σχολικής μονάδας, χωρίς όμως να λειτουργούν εις βάρος του γενικότερου συμφέροντος των μαθητών, όχι μόνο ως προς την ασφάλειά τους, αλλά και, ευρύτερα, λόγω της μείωσης του διδακτικού χρόνου.
  - iii. Σε σχέση με την περίπτωση που οι γονείς μαθητών Γυμνασίου, με ενυπόγραφο αίτημά τους, ζήτησαν την καθημερινή πρόωρη αποχώρηση των παιδιών τους από το σχολείο, η ρύθμιση αυτή φαίνεται να τέθηκε προς τους γονείς ως προϋπόθεση για την εξυπηρέτησή τους από το σχολικό λεωφορείο. Παρά τους λόγους που προβλήθηκαν για τη συγκεκριμένη πρακτική, εντούτοις, αυτή συνιστά παραβίαση των δικαιωμάτων των παιδιών και του συμφέροντός τους, αφού αναγκάζονταν να φεύγουν νωρίτερα από το σχολείο τους. Από τις απαντήσεις που λήφθηκαν συμπεραίνω ότι, δεν ήταν πρωτοβουλία των γονέων το αίτημα για πρόωρη αναχώρηση του λεωφορείου, αλλά μάλλον υποκινήθηκαν ή αναγκάστηκαν να συναινέσουν με την προειλημμένη απόφαση της αρμόδιας Αρχής για διευκόλυνση του συγκεκριμένου δρομολογίου (εις βάρος, όμως, του διδακτικού χρόνου των μαθητών). Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι, το ΥΜΕΕ παραδέχτηκε ότι οι ισχυρισμοί του παραπνοούμενου πατέρα ευσταθούν, ενώ το ΥΠΠ απέφυγε να τοποθετηθεί επί του θέματος. Σε αυτή την περίπτωση, όπως ανέφερα πιο πάνω, θεωρώ ότι, υπήρξε ξεκάθαρη παραβίαση των δικαιωμάτων των παιδιών (λόγω της στέρησης διδακτικού χρόνου και της άμεσης ή έμμεσης απειλής ότι σε περίπτωση οποιασδήποτε καθυστέρησης δεν θα τους περιμένει το λεωφορείο), ενώ, παράλληλα, έγινε προσπάθεια εναπόθεσης της ευθύνης για αυτή την απόφαση στους ίδιους τους γονείς.
  - iv. Εντούτοις, η ΓΔ ΥΠΠ με την απάντησή της θεωρεί ότι, η έγκριση για παρέκκλιση από το θεσμοθετημένο ωράριο λήξης μαθημάτων (διευθέτηση η οποία εφαρμόστηκε επιλεκτικά για μερίδα μαθητών) στόχευε στη «διευκόλυνση» και «εξυπηρέτηση» των μαθητών, ενώ η προσωρινή εφαρμογή της παρέκκλισης ανατράπηκε στην συνέχεια (κατόπιν παρέμβασης της Επιτρόπου) εφόσον κάποιοι γονείς αντιλήφθηκαν ότι τα παιδιά τους «χάνουν διδακτικό χρόνο από ουσιώδη μαθήματα». Θεωρώ ότι όλα τα μαθήματα είναι ουσιώδη και όλος ο διδακτικός χρόνος είναι εξίσου σημαντικός για όλα τα παιδιά, επομένως, όλοι οι επηρεαζόμενοι μαθητές έχαναν εξαρχής ουσιώδη χρόνο και ουσιώδη μαθήματα, είτε αντέδρασαν για την απόφαση, είτε όχι. Ξεκάθαρα υφίσταται διάκριση, σε σχέση με το διδακτικό χρόνο που λάμβαναν οι υπόλοιποι μαθητές του σχολείου, οι οποίοι παρέμεναν στις τάξεις τους και σχόλαναν την κανονική ώρα. Τονίζω, όμως, ότι, ακόμη κι αν οι γονείς με δική τους πρωτοβουλία είχαν



ζητήσει την εφαρμογή της συγκεκριμένης παρέκκλισης, δεν εξυπακούεται ότι το ΥΠΠ, ως η αρμόδια Αρχή, νομιμοποιείται να εφαρμόσει τέτοια απόφαση. Επιπλέον, προκύπτει θέμα ασυνεννοησίας των συναρμόδιων Υπουργείων σε σχέση με τη σύναψη της συγκεκριμένης συμφωνίας για την παρεχόμενη υπηρεσία.

## **E. Εισηγήσεις Επιτρόπου**

46. Υπό το φως των πιο πάνω, παραθέτω τις ακόλουθες **Βασικές Εισηγήσεις**:

**A. Θα πρέπει να υπάρξει απόλυτη συνεργασία των δύο συναρμόδιων Υπουργείων (ΥΜΕΕ και ΥΠΠ) με στόχο την κατοχύρωση της ασφάλειας των μαθητών, ως υποχρέωση του κράτους που απορρέει από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα του Παιδιού.**

**B. Οι όροι των προσφορών και των συμβάσεων με τις Ανάδοχες Εταιρείες Λεωφορείων θα πρέπει να καταρτιστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να καλύπτουν πλήρως τις ανάγκες κάθε ηλικίας μαθητών που διακινούνται με σχολικά λεωφορεία (π.χ. καταλληλότητα οχήματος από κάθε άποψη και όχι μόνο σε σχέση με τεχνικούς ελέγχους, υποχρεωτική ύπαρξη ζωνών σε όλα τα καθίσματα, δυνατότητα για διαφοροποίηση του ωραρίου στις περιπτώσεις που δίνεται επαρκής ειδοποίηση από τη σχολική μονάδα κ.λπ.)**

**Γ. Το ΥΠΠ έχει υποχρέωση να διασφαλίζει την ύπαρξη συνοδών σε σχέση με όλα τα παιδιά μικρής ηλικίας σε κάθε περίπτωση.** Εάν το ΥΠΠ επιθυμεί τη μετατόπιση της ευθύνης στην Ανάδοχο Εταιρεία, τότε θα πρέπει να προβλεφθεί στους όρους των προσφορών και των συμβάσεων, ως αναφέρεται στην εισήγηση B πιο πάνω.

**Δ. Εάν συγκεκριμένη Εταιρεία Λεωφορείων δεν διαθέτει επαρκή αριθμό λεωφορείων για να καλύπτει τους όρους της προσφοράς, θα πρέπει να θεωρείται ότι δεν πληροί τις προϋποθέσεις και, ως εκ τούτου, να μην κατακυρώνεται η προσφορά της. Σε καμία περίπτωση να μην γίνονται εκπτώσεις εις βάρος της ασφάλειας των μαθητών.**

**Ε. Όπου κριθεί ότι είναι αναγκαία η αλλαγή της νομοθεσίας και/ή η έκδοση διατάγματος, να προωθηθεί άμεσα τέτοια αλλαγή.** Τονίζεται εδώ ότι οι σχετικές με την ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων διατάξεις του δικαίου της Ε.Ε., καθορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα που πρέπει να τηρούνται και δεν αποκλείουν την εισαγωγή αυστηρότερων διατάξεων από τα κράτη μέλη. Εν πάση περιπτώσει, έχω

την άποψη ότι η απαίτηση αυστηρότερων προϋποθέσεων στο πλαίσιο ειδικά των συμβάσεων που συνάπτονται με Ανάδοχες Εταιρείες για ανάθεση διαδρομών σε σχέση με παιδιά, είναι δυνατόν να απαιτηθεί και επιβληθεί με απόφαση πολιτικής.

47. Κατ' επέκταση των Βασικών Εισηγήσεων που παρέθεσα πιο πάνω, επισημαίνω τα εξής:

- i. **Επιβάλλεται η θεσμοθέτηση ενός ξεκάθολου πλαισίου συνεργασίας ανάμεσα στα συναρμόδια Υπουργεία ΥΜΕΕ και ΥΠΠ. Στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας πρέπει: α) Να καταρτιστούν σαφείς όροι προσφορών οι οποίοι να διασφαλίζουν πλήρως τα δικαιώματα των παιδιών σε ό,τι αφορά στην ασφάλειά τους στο πλαίσιο της μεταφοράς τους, β) Να καταρτιστούν συμβάσεις σύμφωνα με τους όρους των προσφορών και γ) Να καταρτιστεί μηχανισμός παρακολούθησης της ορθής εφαρμογής των συμβάσεων.** Πρέπει να υπάρξουν τέτοιες πρόνοιες, ώστε η εποπτεία να είναι συστηματική, να εφαρμόζονται άμεσα μέτρα, όπου είναι αναγκαίο, και να ενημερώνονται για το αποτέλεσμα της εποπτείας όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς.
- ii. Αν δεν υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός «κατάλληλων» λεωφορείων στο διαθέσιμο στόλο των Ανάδοχων Εταιρειών, τότε το Κράτος πρέπει να υιοθετήσει μια ξεκάθαρη πολιτική, ώστε να καλυφθεί άμεσα αυτό το κενό. Πρέπει, δηλαδή, να υπάρξουν **δεσμευτικοί όροι στις συμβάσεις, που να καθορίζουν ξεκάθαρα την υποχρέωση των Εταιρειών να συμμορφωθούν με τα ενδεδειγμένα πρότυπα ασφάλειας εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος**, λαμβάνοντας, παράλληλα, στο άμεσο μέλλον, τα αναγκαία εναλλακτικά μέτρα για κατοχύρωση της ασφάλειας στη διακίνηση παιδιών, μέχρι την πλήρη εναρμόνιση με τα ενδεδειγμένα πρότυπα ασφάλειας.
- iii. Εκεί όπου κρίνεται αναγκαία η νομοθετική ρύθμιση, το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, ως η αρμόδια Αρχή, οφείλει να επανεξετάσει τις πρόνοιες του σχετικού Νόμου και να προβεί στις αναγκαίες ρυθμίσεις, ώστε να εφαρμοστούν **αυστηρότερα πρότυπα ελέγχου**, ειδικότερα στις περιπτώσεις που αφορούν διακίνηση μαθητών. Πρέπει να εφαρμοστούν τέτοιες διατάξεις που να παρέχουν ψηλά επίπεδα ασφάλειας στη διακίνηση των μαθητών, **σε όλες τις περιπτώσεις που εκτελούνται σχολικά δρομολόγια** (όχι μόνο στα «έκτακτα δρομολόγια», αλλά και στις περιπτώσεις καθημερινής διακίνησης από/προς τον τόπο διαμονής των μαθητών).

- iv. Η ανάθεση συνοδού σε σχολικά λεωφορεία αποτελεί απαραίτητο μέτρο ασφάλειας, ειδικά σε ό,τι αφορά τη διακίνηση παιδιών μικρής ηλικίας. Εφόσον το κριτήριο ανάθεσης συνοδού για την επίβλεψη των πεντάχρονων παιδιών που επιβαίνουν σε σχολικά λεωφορεία είναι ξεκάθαρα ηλικιακό, τότε η ρύθμιση αυτή επιβάλλεται να καλύπτει και τις μικρότερες ηλικίες παιδιών, ασχέτως αν η δωρεάν μετάβαση τους παραχωρήθηκε κατ' εξαίρεση. Με αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται το δικαίωμα όλων των παιδιών για ασφαλή διακίνηση σε πλαίσιο μη διάκρισης. Από τη στιγμή που παραχωρείται θέση στο λεωφορείο για τα νήπια, πρέπει να ισχύουν γι' αυτά τα παιδιά όλες οι πρόνοιες που ισχύουν για δικαιούχους μαθητές, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Νοείται ότι, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει τα μεγαλύτερα παιδιά να επιφορτίζονται με την ευθύνη για τη φύλαξη ή/και επίβλεψη των μικρότερων παιδιών.
- v. Σε σχέση με την υποχρέωση των Ανάδοχων Εταιρειών να συμμορφώνονται με πιθανές διαφοροποιήσεις στο ωράριο λειτουργίας μιας σχολικής μονάδας, θεωρώ ότι τα συναρμόδια Υπουργεία (ΥΜΕΕ και ΥΠΠ) πρέπει να καταλήξουν σε τέτοια συμφωνία, ώστε με τις ανάλογες ρυθμίσεις να διευθετείται ανελλιπώς η εξυπηρέτηση των μαθητών. Η οποιαδήποτε απόφαση δεν πρέπει να υπόκειται στη διαθεσιμότητα του στόλου των λεωφορείων τη δεδομένη χρονική στιγμή, αλλά να βασίζεται ξεκάθαρα στο στόχο της εξυπηρέτησης των μαθητών, ώστε να διασφαλίζεται το συμφέρον του παιδιού σε κάθε περίπτωση. Για τούτο, θα πρέπει να υπάρχουν ρητές πρόνοιες στις συμβάσεις που υπογράφουν οι Ανάδοχοι Εταιρείες Λεωφορείων, ώστε να δεσμεύονται στη συμμόρφωση με τις αποφάσεις για διαφοροποίηση του ωραρίου λειτουργίας μιας σχολικής μονάδας (δεδομένου, πάντα, όπως έχω επισημάνει, ότι, τέτοιες αποφάσεις δεν θα λειτουργούν εις βάρος μερίδας ή του συνόλου των μαθητών).
- vi. Η διασφάλιση του συμφέροντος του παιδιού πρέπει να λαμβάνεται πρωτίστως υπόψιν και σε περιπτώσεις που κρίνεται αναγκαίο από τη διεύθυνση μιας σχολικής μονάδας να σχολάσουν οι μαθητές, σε συγκεκριμένη περίπτωση, νωρίτερα από την καθορισμένη ώρα λήξης των μαθημάτων. Αυτή η απόφαση πρέπει να συνοδεύεται με επαρκή τεκμηρίωση ότι εξυπηρετεί τους στόχους της σχολικής μονάδας και ότι, με αυτό τον τρόπο, διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή επιλογή για τους μαθητές. Σε τέτοια περίπτωση, το σχολείο έχει ευθύνη να διασφαλίσει ότι οι μαθητές θα αποχωρούν άμεσα και με ασφάλεια. Αν δεν είναι εφικτή η άμεση αποχώρηση των μαθητών, θεωρώ ότι η σχολική μονάδα έχει ευθύνη να διασφαλίσει την απασχόληση των μαθητών εντός του σχολείου, με την κατάλληλη επίβλεψη, π.χ. με τη διοργάνωση αθλητικών δραστηριοτήτων ή χειροτεχνίας, με τη λειτουργία αναγνωστηρίου κ.λπ. Τέτοιες λύσεις είναι σαφώς πολύ καλύτερες για τους μαθητές, ώστε να απασχολούνται δημιουργικά και να μην περιφέρονται άσκοπα, ούτε να περιμένουν για αδιευκρίνιστο χρονικό

διάστημα και, ενδεχομένως, σε συνθήκες αντιξοότητας, στη στάση του λεωφορείου.

- vii. Θεωρώ σημαντικό, σε όλες τις περιπτώσεις, να δίνεται η δυνατότητα στους μαθητές να εκφέρουν άποψη και να εκφράζουν τις εκτιμήσεις ή/και ανησυχίες τους σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών που τους παρέχονται, όπως, στην προκειμένη περίπτωση, στο θέμα της διακίνησης από/προς τα σχολεία τους με λεωφορεία. Πρέπει να δημιουργηθούν τέτοιες συνθήκες, ώστε οι μαθητές να νιώθουν ότι έχουν ενεργό ρόλο στη λήψη αποφάσεων γύρω από τα θέματα που τους αφορούν, και οι οποιοσδήποτε δικές τους αντιδράσεις να μην ερμηνεύονται από τους αρμόδιους φορείς είτε με καχυποψία, είτε με επιφύλαξη. Το δικαίωμα των παιδιών για συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων, όχι μόνο δεν πρέπει να αμφισβητείται, αλλά, αντίθετα, επιβάλλεται να ενθαρρύνεται.

## **Στ. Κατακλείδα**

48. Η παρούσα Έκθεση διαβιβάζεται στην Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και τον Υπουργό Παιδείας και Πολιτισμού, για δικές τους ενέργειες στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους. Για τον ίδιο λόγο, διαβιβάζεται στον ΓΔ ΥΜΕΕ, τη ΓΔ ΥΠΠ, τον Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών ΥΜΕΕ, τον Διευθυντή Μέσης Εκπαίδευσης ΥΠΠ και τον Διευθυντή Δημοτικής Εκπαίδευσης ΥΠΠ. Παράλληλα, κοινοποιείται στον Πρόεδρο και Μέλη της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, τον Πρόεδρο και Μέλη της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Παιδείας και Πολιτισμού και την Πρόεδρο και Μέλη της Κοινοβουλευτικής Επιτροπής Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και Ίσων Ευκαιριών μεταξύ Ανδρών και Γυναικών, για σκοπούς κοινοβουλευτικού ελέγχου. Κοινοποιείται, επίσης, στους παραπονούμενους μαθητές και γονείς, τη Διευθύντρια του υπό αναφορά Λυκείου, τον Διευθυντή του υπό αναφορά Γυμνασίου και τον Διευθυντή της Εταιρείας 'Ζήνων', για σκοπούς ενημέρωσης.<sup>10</sup>

Λήδα Κουρσουμπά  
Επίτροπος Προστασίας των  
Δικαιωμάτων του Παιδιού

---

<sup>10</sup> Η παρούσα Έκθεση βρίσκεται αναρτημένη στην ιστοσελίδα της Επιτροπής Προστασίας των Δικαιωμάτων του Παιδιού [www.childcom.org.cy](http://www.childcom.org.cy) στο σύνδεσμο «Επίσημες Θέσεις, Εκθέσεις και Πορίσματα της Επιτροπής».

Λευκωσία, Μάρτιος 2018

Αρ. Φακ.: Γ.Ε.Π. 11.17.07.015.25  
Γ.Ε.Π. 11.17.07.07.64  
Γ.Ε.Π. 11.17.15.26

ΧΚ/ΓΧ