

ΕΝΤΥΠΟ ΠΕΡΙΛΗΨΕΩΝ - ABSTRACTS

6^ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΑΣ
Σύλλογος Αρχαίας Ελληνικής Φιλοσοφίας
«σὺν Ἀθηνᾶ»

19-21 Δεκεμβρίου 2025, διαδικτυακά

**Επιστημολογικά ζητήματα
στην Ασφάλεια των
Μεταφορών**



philosophia.ancilla@gmail.com, synathena.gr

Κεντρικές εισηγήσεις - Keynote speakers

*Έννοια της (αν)ασφάλειας σε αστεακό περιβάλλον, **Χριστίνα Ζαραφωνίτου**, Καθηγήτρια Εγκληματολογίας στο Τμήμα Κοινωνιολογίας της Σχολής Κοινωνικών Επιστημών του Παντείου Πανεπιστημίου, Διευθύντρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Εγκληματολογία» και του Εργαστηρίου Αστεακής Εγκληματολογίας του Παντείου Πανεπιστημίου*

*Roles of change rates on the emergence of interdisciplinary Public health Physical biological-scurge vectors, environmental-tree rings, **Jeffrey Levet**, Honorary President, World Philosophical Forum, Athens, International Gusi Peace Prize Laureate, Professor of Public Health & Health Diplomacy, European Center of Peace & Development*

*Ο δρόμος του μεταξιού: στάδια εξέλιξης της χαρτογραφίας, **Ξενοφών Διον. Μουσάς**, Καθηγητής Φυσικής Διαστήματος, Τομέας Αστροφυσικής, Αστρονομίας και Μηχανικής, ΕΚΠΑ*

Παρουσιάσεις - Presentations

*Ο ρόλος των κοινωνικών συστημάτων στην ασφάλεια των μεταφορών μέσα από την προσέγγιση των ατυχημάτων στην καθημερινή ζωή, **Χρυσούλα Κοτίνη**, Δικηγόρος, κάτοχος ΠΜΣ Εγκληματολογικές και Ποινικές Προσεγγίσεις της Διαφθοράς, του Οικονομικού και του Οργανωμένου Εγκλήματος*

*Αρχαία ναυπηγική και ναυσιπλοΐα, **Δημήτρης Ναλμπάντης**, Χημικός Μηχανικός*

*Χρόνος - Σώμα - Κίνηση: Φιλοσοφικές και επιστημονικές προσεγγίσεις για την ευαλωτότητα και την ασφάλεια των μεταφορών, **Θωμάς Ράγια**, Δρ Φιλοσοφίας ΑΠΘ*

*Β' Παγκόσμιος Πόλεμος: πρώτη απόδραση κρατουμένου - έμμετρη μαρτυρία, **Σταύρος Ράγιας**, Απόστρατος Ανώτατος Αξιωματικός Λ.Σ.*

*Δίοικος: μείζον έργο υποδομής από τον Περίανδρο τον Κορίνθιο, **Σουσάνα Σεϊτανίδου**, Πολιτική Επιστήμων*

*The platonic Republic as first known text on societal engineering - a State where laws will be unnecessary, **Katerina Chatzopoulou**, PhD, Lecturer, Pasco Hernando State College, Florida*

*Rule of Law: State responsibility and dysfunction of the political system according to the Constitution in the field of transport safety in Greece, **Vassiliou-Damvergis Alexander-Nectaros**, PhD Lecturer, University of Crete*

*The illusion of safety, **Nikolaos Divinis**, PhD, Founder & CEO ENSyntropy AB*

*From control to readiness: reaching sophistication in high-risk sociotechnical systems, **Maria Papanikou**, Associate Professor of Human Factors, University of Amsterdam*

Έννοια της (αν)ασφάλειας σε αστεακό περιβάλλον

Χριστίνα Ζαραφωνίτου, Καθηγήτρια Εγκληματολογίας στο Τμήμα Κοινωνιολογίας της Σχολής Κοινωνικών Επιστημών του Παντείου Πανεπιστημίου, Διευθύντρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Εγκληματολογία» και του Εργαστηρίου Αστεακής Εγκληματολογίας του Παντείου Πανεπιστημίου

Οι κοινωνικοπολιτικές αλλαγές που χαρακτήρισαν τη δεκαετία του '60 δεν άφησαν ανεπηρέαστο το συνολικό εγκληματικό φαινόμενο. Οι πρώτες έρευνες στάσεων¹ σε ΗΠΑ και Καναδά κατέγραψαν για πρώτη φορά την έντονη ανησυχία των πολιτών για το έγκλημα καθώς και την αμφισβήτηση των κρατικών υπηρεσιών στη διασφάλιση των πολιτών. Οι έρευνες αυτές εξειδικεύθηκαν στη συνέχεια και το ερευνητικό αντικείμενο συγκεκριμενοποιήθηκε και τελειοποιήθηκε μεθοδολογικά, έτσι ώστε να γίνεται σαφής αναφορά στο φόβο του εγκλήματος ως «φυσικό αντικείμενο εγκληματολογικής μελέτης και κυβερνητικής ρύθμισης»² και ένα νέο εγκληματολογικό τομέα έρευνας και προβληματισμού, ο οποίος εκτός από την επιστημονική του υπόσταση διαθέτει, επίσης, μια υπόσταση πολιτική και μια λαϊκή³.

Η επιστημονική του οριοθέτηση προέκυψε μέσα από ορισμένες 'αντιφάσεις' ή κατ' άλλους 'παράδοξα'⁴, όπως η αναντιστοιχία μεταξύ εγκληματικότητας και φόβου του εγκλήματος ή η ευμετάβλητη και ασταθής σχέση μεταξύ εμπειρίας θυματοποίησης και ανασφάλειας. Ταυτόχρονα, η ερευνητική εμπειρία κατέστησε σαφές ότι στη δημιουργία του αισθήματος του φόβου του εγκλήματος παρεμβάλλονται και μια σειρά άλλοι παράγοντες εκτός από εκείνους που συνδέονται με τις 'αντικειμενικές' διαστάσεις της εγκληματικότητας.⁵

Αποτέλεσμα των παραπάνω αποτελεί η ευρύτατα διαδεδομένη τάση ταύτισης των ατομικών και συλλογικών ανασφαλειών με το φόβο του εγκλήματος, κατά τρόπο ώστε το σχετικό με το έγκλημα αίσθημα ανασφάλειας να μην περιορίζεται στην εντύπωση πως «το έγκλημα αποτελεί μια απειλή πραγματική και δεόντως σοβαρή, ώστε να επηρεάζει τη διαχείριση της καθημερινότητας σε ατομικό επίπεδο»⁶ αλλά να αντανακλά τις γενικότερες ανασφάλειες των πολιτών οι οποίες συνδέονται τόσο με την ποιότητα ζωής και τους πραγματικούς κινδύνους όσο και με την αμφισβήτηση της ικανότητας των αρμοδίων υπηρεσιών για παροχή αποτελεσματικής προστασίας⁷. Η τάση αυτή οδηγεί, συχνά, σε υπερβολικές εκτιμήσεις αναφορικά με τις διαστάσεις του εγκληματικού φαινομένου καθώς και σε λανθασμένες αξιολογήσεις των συνδεομένων με αυτό

¹ Ζαραφωνίτου Χ., Εμπειρική Εγκληματολογία, Νομική Βιβλιοθήκη, Γ' Έκδ., Αθήνα, 2023, σ.221 επ.

² Lee M., "The genesis of 'fear of crime'", *Theoretical Criminology*, vol.5(4), 2001, 467-485(481).

³ Το ίδιο.

⁴ Tremblay P., Cordeau G., Kaczorowski J., « La peur du crime et ses paradoxes : cartes mentales, écologie criminelle et sentiment d'insécurité », *Revue Canadienne de Criminologie*, Janvier 1993, 1-18.

⁵ Box St., Hale C., Andrews G., Explaining fear of crime, *British Journal of Criminology*, Vol.28, 1988, 340-356(341).

⁶ Σύμφωνα με τον ορισμό του M. Killias, *Précis de criminologie*, Staempfli Editions SA Berne, 2001, 399.

⁷ Forum Européen pour la Sécurité Urbaine, *Outils pour l'action*, Paris, 1996, 19.

‘απειλών’, και μπορεί να επηρεάσει τόσο τις ατομικές αντιδράσεις απέναντι στο έγκλημα όσο και τη ‘διαχείρισή’ του, αλλά και την αντεγκληματική πολιτική⁸.

Η σύνδεση του φόβου του εγκλήματος με το περιβάλλον των μεγάλων κυρίως πόλεων είναι αδιαμφισβήτητη⁹. Σ’ αυτήν συντελούν σημαντικά οι διάφορες όψεις της εγκληματικότητας που συχνά εμφανίζονται στην πιο ακραία μορφή τους αλλά και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η οποία παρά το γενικευμένο χαρακτήρα της, γίνεται εντονότερη στις περιοχές όπου συγκεντρώνονται τα σοβαρότερα κοινωνικά προβλήματα. Η μελέτη της ενδοαστιακής κατανομής του φόβου του εγκλήματος αναδεικνύει, επιπλέον, το σημαντικότερο ρόλο της απουσίας άτυπου κοινωνικού ελέγχου¹⁰, ως συνέπεια της χαλάρωσης των κοινωνικών δεσμών και της κοινωνικής συνοχής. Τα στοιχεία αυτά εντείνουν την ανασφάλεια που απορρέει από την πρόσληψη του εγκλήματος ως σοβαρής κοινωνικής απειλής και εφ’ όσον συμπέσουν και με προσωπικά περιστατικά όπως είναι η εμπειρία θυματοποίησης, συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση του φόβου του εγκλήματος¹¹.

Η διεθνής ερευνητική εμπειρία θεμελιώνει τη συσχέτιση της κατάστασης αυτής με το έγκλημα, θεωρώντας την ‘αταξία’ ως «ένδειξη του τρόπου χρήσης της περιοχής και της αποτελεσματικότητας των κατοίκων στη βελτίωση του περιβάλλοντός τους»¹². Η προσέγγιση αυτή παραπέμπει σε «εμφανή υποβάθμιση του περιβάλλοντος μιας περιοχής και της κοινωνικής συμπεριφοράς στο εσωτερικό της»¹³. Στη βάση αυτού του προβληματισμού η Οικολογική Σχολή του Σικάγο συνέδεσε μέσα από το κλασικό έργο των Clifford Shaw και Henry McKay, *Juvenile delinquency in urban areas*¹⁴, τα υψηλά ποσοστά εγκληματικότητας σε ορισμένες περιοχές των μεγαλουπόλεων με την αποτυχημένη ‘κοινοτική κοινωνικοποίηση’ και λειτουργία του άτυπου κοινωνικού ελέγχου. Η πολυετής έρευνά τους κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν περιοχές στην πόλη, όπου η εγκληματικότητα αναπτύσσεται με τη μορφή «κοινωνικής παράδοσης», αδιαχώριστης από τη ζωή της τοπικής κοινωνίας. Η έννοια της *κοινωνικής αποδιοργάνωσης*¹⁵

⁸ Ζαραφωνίτου Χ., *Ο φόβος του εγκλήματος. Ανάλεκτα*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2023.

⁹ Βλ. Αντί άλλων Killias M. & Riva G., “Crime et insécurité : un phénomène urbain?”, *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique*, 2, 1984, 165-180, καθώς και Ζαραφωνίτου Χ., “Πόλη και φόβος του εγκλήματος: παραγοντικές εμπειρικές προσεγγίσεις και τοπικές πολιτικές πρόληψης”, Ν.Κουράκης (Επιμ.) *Μνήμη II: Ι.Δασκαλόπουλου, Κ.Σταμάτη, Χ.Μπάκα*, Τόμος Γ’, Α.Σάκκουλας, Αθήνα, 1996, 801-818.

¹⁰ Boggs S., “Formal and informal control: An explanatory study of urban, suburban and rural orientations”, στο *The Sociological Quarterly*, 12, 1971, 319-327.

¹¹ Box St., C.Hale, G.Andrews, “Explaining fear of crime”, *British Journal of Criminology*, Vol.28, 1988, 340-356 (352).

¹² Skogan W.G., *Disorder and Decline*, Free Press, New York, 1990, Wikstrom P.-O., and Dolmen L., “Urbanisation, neighbourhood social integration, informal social control, minor social disorder, victimisation and fear of crime”, *International Review of Victimology*, 8, 2001, 163-182.

¹³ Wikstrom P.-O., Oberwittler D., Treiber K. and Hardie B., *Breaking Rules. The Social and Situational Dynamics of Young People’s Urban Crime*, United Kingdom: Oxford University Press, 2012, 186.

¹⁴ Shaw C., McKay H., *Juvenile Delinquency and Urban Areas*, University of Chicago Press, 1942.

¹⁵ Sutherland Ed., *Principles of Criminology*, Philadelphia, Lippincott Co, 1934, Wirth L., “Urbanism as a way of life”, *American Journal of Sociology*, 44/1938, 1-24, Kubrin C. E. and Weitzer D., “New Directions on Social Disorganization Theory”, *Journal of Research in Crime and Delinquency*, Vol. 40, 2003, 374.

παραπέμπει, άλλωστε, σε εικόνες έντονου αστεακού διαχωρισμού και πολιτισμικής διαφοροποίησης, με πιο ενδεικτική μορφή τα ghettos¹⁶.

Μια κριτική ανάγνωση της γενίκευσης των πορισμάτων στα οποία στηρίζονται οι παραπάνω συσχετισμοί οδηγεί, ωστόσο, στο σχετικό με την εννοιοδότηση των όρων της 'αταξίας' και των 'αντικοινωνικοτήτων' προβληματισμό. Προς την κατεύθυνση αυτή αναπτύσσεται η τάση συνδυασμού των ποσοτικών με τις ποιοτικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις στη διερεύνηση του σύνθετου φαινομένου του φόβου του εγκλήματος και διαπιστώνεται ότι η ανησυχία για το έγκλημα «μορφοποιείται» και μέσα από μια σειρά υποκειμενικές παραμέτρους.

¹⁶ Ζαραφονίτου Χ. και Ε. Χρυσοχόου, *Υπάρχουν ghettos στο κέντρο της Αθήνας; Εγκληματολογική διερεύνηση των κοινωνικών στάσεων και αναπαραστάσεων*, Τ.1 σειράς *Εγκληματολογικές Μελέτες/Criminological Studies*, (Χ.Ζαραφονίτου, Δ/νση Έκδ.), Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Εγκληματολογίας, Πάντειο Πανεπιστήμιο, εκδ. Διόνικος, Αθήνα, 2015.

Roles of change rates on the emergence of interdisciplinary Public health Physical- $\delta x/\delta t$ - $\delta v/\delta t$, biological-scurge vectors, environmental-tree rings

Jeffrey Levet, Honorary President, World Philosophical Forum, Athens, International Gusi Peace Prize Laureate, Professor of Public Health & Health Diplomacy, European Center of Peace & Development

Public health's social function has a long history and its concerns go back to the Code of Hammurabi, the Asclepiads of ancient Greece and can be found in the Holy Bible and the Quran as well as along the Silk Road that connected China and Europe and now require additional thinking with the Belt and Road network. It served the needs of agricultural workers of fixed abode and travellers moving from one place to another by road and by water. At any age, in any setting and in both conditions health can be compromised, individually and collectively. From birth to death, life unfolds in various settings environmental, social, and settled (urban and countryside).

Today, some thinkers view public health or the health of the public as a catalyst for peace and development. Today its absent catalytic role stares the world in the face. It was the realization of the varied hazards to population health that lead to the first steps in its protection with developments in public health (from miasma to sanitation) and the related International Health Commissions (Cholera, Yellow fever), National Centers (France) and Schools (England, Holland, Greece) that in turn helped reduce the risk of damage and mitigate impact both by accentuating population resilience and reducing vulnerability.

In Greece this trajectory is clearly delineated from Capodistria who developed related policy as a social equalizer for which he was assassinated to Venizelos who spawned a short lived public health revolution as dengue fever infiltrated Greece from Syria and created a much battered institution (1929-2019) that helped place Greece in the category of a developed nation after having attained a democratic degree of equality. On the road to ecumenical equality the investigation of accidents (workplace, domestic, leisure) within the growing role of social systems of a welfare oriented state which got underway as a result of the poor health of BRITISH soldiers in war required a much better marriage between public health and disaster health management (super interdisciplinary). As public health developed it improved transportation safety, by sea, on land, and by air. Later it would cover the needs of shipping, rail and air.

Consequently, public health was called upon to serve colonialism as well as in the support of industrial development. In the colonial setting its main focus was on the control of scourges an earlier term for infectious disease whereas in the transition from agriculturally based society to industrial the focus was on sanitation. In between the two eras came bacteriology and policy based interventional based public health. A partial focus will be placed on the development of Schools of Public Health with respect to rail transportation in Austria, the welfare of sailors in American shipping and to Britain's colonial needs in hot climates. It will use the life-journey of the Athens School of Public Health as a platform.

Ο ρόλος των κοινωνικών συστημάτων στην ασφάλεια των μεταφορών μέσα από την προσέγγιση των ατυχημάτων στην καθημερινή ζωή

Χρυσούλα Κοτίνη, Δικηγόρος, κάτοχος ΠΜΣ Εγκληματολογικές και Ποινικές Προσεγγίσεις της Διαφθοράς, του Οικονομικού και του Οργανωμένου Εγκλήματος

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (Π.Ο.Υ.) οι τροχαίες συγκρούσεις (Awal, 2018, p. 2) αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου ανά τον κόσμο με μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις (Κυριακίδης, 2015, σ. 47), καθώς και σημαντικό κοινωνικό κόστος (Matthewman, 2012, p. 210). Το οδικό δίκτυο μιας χώρας αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο για τη μεταφορά των ανθρώπων και τη διακίνηση των αγαθών ακώλυτα και ελεύθερα με τον τομέα των μεταφορών να αποτελεί αναμφίβολα καίρια συνιστώσα της οικονομικής ανάπτυξης, της γεωγραφικής οικονομίας και κατ' επέκταση της κοινωνικής ευημερίας και προόδου (Μπακογιάννη, 2023, σ. 25).

Παρόλο ότι η τεχνολογική ανάπτυξη και ο ψηφιακός μετασχηματισμός θα μπορούσαν να είχαν οδηγήσει στην μείωση του ποσοστού των οδικών ατυχημάτων, ωστόσο παρατηρούνται ατυχήματα τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Καθιερώθηκε έτσι η ανάλυση του κινδύνου των ατυχημάτων μέσα από θεωρίες και μοντέλα (π.χ. θεωρία του ντόμινο, επιδημιολογική θεωρία της αιτιότητας των ατυχημάτων) προσέγγισης των αιτιών των ατυχημάτων και μεθοδολογικής έρευνας των τρόπων που αυτά συμβαίνουν (Awal, 2018, p. 3).

Η κοινωνιολογική διερεύνηση των ατυχημάτων δεν περιορίζεται όμως μόνο στην αναγνώριση των τεχνικών ή ατομικών σφαλμάτων (Barkhordari et al, 2019, p. 206) μέσα από τα σχετικά μοντέλα προσέγγισης (Porter et al, 2025, p. 1), αλλά στρέφεται και στην κατανόηση του ρόλου των κοινωνικών συστημάτων (οργανωτικών, πολιτισμικών, θεσμικών) στον περιορισμό και την πρόληψη των ατυχημάτων. Για το λόγο αυτό ο ρόλος της Πολιτείας στην ορθή σήμανση της οδοποιίας, της συντήρησης του οδοστρώματος αλλά και στο γενικότερο έλεγχο των μεταφορών είναι καίριος παράγοντας της ομαλής λειτουργίας των μεταφορών (Κυριακίδης, 2015, σ. 56). Αρκετές χώρες μάλιστα έχουν δημοσιεύσει νέες στρατηγικές οδικής ασφάλειας στα πλαίσια του Παγκόσμιου Σχεδίου για τη Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030 με στόχευση στη μείωση των ατυχημάτων (ITF, 2024, p. 55). Μέσα από τα συστήματα ευφυών μεταφορών (Intelligent Transport Systems - ITS) (π.χ. προγραμματιστές ταξιδιού, αυτοματοποιημένη οδήγηση, υπηρεσία έκτακτης ανάγκης Ecall κτλ) η κινητικότητα γίνεται ασφαλέστερη, αποδοτικότερη και βιώσιμη μέσα από το συνδυασμό της πληροφορικής και των επικοινωνιών. Εμπεδώνεται με αυτόν τον τρόπο το τρίπτυχο Ασφάλεια- Κινητικότητα- Περιβάλλον και προωθείται η κυκλοφοριακή άνεση (ride comfort) και ασφάλεια (road safety).

Το δικαίωμα της κινητικότητας μέσα στο κοινωνικό γίγνεσθαι κατοχυρώνει την ουσιαστική συμμετοχή των πολιτών στα κοινωνικά δρώμενα με ελευθερία και αυθυπαρξία στις επιλογές μετακίνησης (Σορώκος, 1990, σ. 204). Η συνεργασία όλων για τη χάραξη βιώσιμης πολιτικής και τη δημιουργία αποδοτικών και ασφαλών συστημάτων δημόσιων μεταφορών είναι προαπαιτούμενο για τη συνδεσιμότητα των χωρών και των ανθρώπων. Μέσα από συνεχείς

στατιστικές αναλύσεις και μελέτες (Μπακογιάννη, 2023, σ. 38) μπορούν να καταγράφονται συστηματικά οι λόγοι που οδηγούν στα ατυχήματα και μέσα από μεθοδολογία να βρίσκονται τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος (Elvik, 2024, p. 5). Προκειμένου όμως η κινητικότητα να είναι βιώσιμη και να προωθεί τον ποιοτικό τρόπο ζωής, είναι απαραίτητη η καλλιέργεια μιας κουλτούρας πρόληψης (Kleiner et al, 2015, p. 635), καθώς και η ορθή εκπαίδευση των πολιτών για το σωστό τρόπο μεταφορά τους (Oswald et al, 2015, p. 1794). Η συνεχής ενημέρωση των πολιτών με δράσεις, ημερίδες και σεμινάρια μπορεί να αποτελέσει αφετηρία για τη βελτίωση των συνθηκών της κίνησης (mobility) των πολιτών αλλά και της εφοδιαστικής αλυσίδας προϊόντων και αγαθών (Κυριακίδης, 2015, σ. 56).

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Κυριακίδης Π. Α. (2015). Ψυχοκοινωνική άποψη για τα τροχαία ατυχήματα. Επιστημονική Επετηρίδα Παιδαγωγικού Τμήματος Νηπιαγωγών Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, 2, 45–57. <https://doi.org/10.12681/jret.949>
- Μπακογιάννη, Μ. (2023). City logistics (Εφοδιαστική πόλεων): σύγχρονα συστήματα εφοδιασμού αστικών κέντρων και κινητικότητας στο πλαίσιο της βιωσιμότητας και των «Έξυπνων Πόλεων». Διαθέσιμο στο: Εθνικό Αρχείο Διδακτορικών Διατριβών.
- Σορώκος, Σ. (1990). Κοινωνικός καταμερισμός και κοινωνικά συστήματα. Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 76, 201-208.
- Awal, Z. I., Seraj, M., & Hasegawa, K. (2018). Accidents in engineering and socio-technical systems: The science and recent advances. *Advances in Automobile Engineering*, 7 (2), 187. <https://doi.org/10.4172/2167-7670.1000187>
- Barkhordari, A., Malmir, B., & Malakoutikhah, M. (2019). An analysis of individual and social factors affecting occupational accidents. *Safety and Health at Work*, 10 (2), 205–212. <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2019.01.002>
- Elvik, R. (2024). Risk factors as causes of accidents: Criterion of causality, logical structure of relationship to accidents and completeness of explanations. *Accident Analysis & Prevention*, 197, Article 107469. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457524000149?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=9896ff45ac35f4fa
- ITF (2024), Road Safety Annual Report 2024, OECD Publishing, Paris.
- Kleiner, B. M., Hettinger, L. J., DeJoy, D. M., Huang, Y.-H., & Love, P. E. D. (2015). Sociotechnical attributes of safe and unsafe work systems. *Ergonomics*, 58 (4), 635–649. <https://doi.org/10.1080/00140139.2015.1009175>
- Matthewman, S. (2012). Accidentology: Towards a Sociology of accidents and disasters. *International and Multidisciplinary Journal of Social Sciences*, 1(2), 193215. doi: 10.4471/rimcis.2012.09
- Oswald, D., Smith, S., & Sherratt, F. (2015). Accident investigation on a large construction project: An ethnographic case study. *Procedia Manufacturing*, 3, 1788–1795. <https://doi.org/10.1016/j.promfg.2015.07.211>
- Porter, J. E., Dabkowski, E., Smith, W., Fernando, A., & Seaward, L. (2025). *An analysis of systemic incident investigation methodologies applied in serious injury or fatality events: A rapid systematic review*, *Public Health in Practice*, 9, Article 100598, <https://doi.org/10.1016/j.pubip.2025.100598>

Χρόνος - Σώμα - Κίνηση: Φιλοσοφικές και επιστημονικές προσεγγίσεις για την ευαλωτότητα και την ασφάλεια των μεταφορών

Θωμάη Ράγια, Δρ Φιλοσοφίας ΑΠΘ

Χρόνος και κίνηση, δύο έννοιες οι οποίες απαντώνται ως διανυσματικά μεγέθη στη φυσική δηλώνοντας τις τροπικότητες της μετατόπισης αναφορικά με την ταχύτητα και την απόσταση. Τι συμβαίνει όμως όταν ο κοινός παρονομαστής τους είναι το υπαρκτικό σώμα; Μήπως τότε δε συνιστούν απλώς διανυσματικά μεγέθη αλλά βιωμένα συμβάντα της ανθρώπινης ύπαρξης κατά τη μεταφορά; Ο χρόνος βιώνεται υποκειμενικά, η κίνηση γίνεται αντιληπτή μέσα από το σώμα, και η ασφάλεια κάθε διαδρομής εξαρτάται από την αρμονία αυτών των τριών στοιχείων. Όταν αυτή η ισορροπία διαταράσσεται, όπως στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, η ξαφνική απώλεια ανθρώπινων ζώων διαταράσσει όχι μόνο τη φυσική ροή των μεταφορών, αλλά και την ψυχοσωματική εμπειρία των επιβατών και της κοινωνίας, αφήνοντας ένα συλλογικό τραύμα που υπερβαίνει την τεχνική διάσταση του γεγονότος.

Η υποκειμενική αντίληψη του χρόνου αποτελεί κρίσιμο παράγοντα στην εμπειρία της μετακίνησης. Ο Henri Bergson, φιλόσοφος του 20ού αιώνα που διερεύνησε τις τροπικότητες βίωσης του χρόνου από το άτομο διακρίνοντας τον μετρήσιμο χρόνο από τη διάρκεια του βιωμένου χρόνου που ενσωματώνει μνήμη και προσδοκία. Ένας ακόμη σπουδαίος φιλόσοφος του 20^{ου} αιώνα, ο Edmund Husserl, θεμελιωτής της φαινομενολογίας, δείχνει ότι το παρόν ενσωματώνει παρελθόν και μέλλον. Αυτή η αντίληψη καθιστά τις διακοπές της ροής, όπως στο δυστύχημα των Τεμπών, οδυνηρά εμφανείς προτρέποντάς μας να προβληματιστούμε πάνω στη σχέση κίνησης – χρόνου όχι μόνο ως διανυσματικών μεγεθών, αλλά ως ανθρώπινων εμπειριών.

Το τριπλό: Χρόνος- Σώμα- Κίνηση επανεπινοείται μέσα από τη φαινομενολογική σκέψη του Γάλλου φιλοσόφου του 20^{ου} αιώνα, Maurice Merleau-Ponty ο οποίος αναδεικνύει το βιωμένο σώμα ως φορέα αντίληψης και δράσης. Η διαλεκτικο-φαινομενολογική του σκέψη αποτέλεσε βάση του σύγχρονου κλάδου της νευρο-φαινομενολογίας που έφερε στην επιφάνεια τη βιωμένη διάσταση των μεταφορών. Η νευρο-φαινομενολογία ενισχύει αυτή την κατανόηση, δείχνοντας ότι η αντίληψη της κίνησης και της ταχύτητας εξαρτάται από την αλληλεπίδραση εγκεφάλου και αισθητηριακών συστημάτων, εξηγώντας γιατί οι ψυχοσωματικές αντιδράσεις σε κρίσιμες καταστάσεις ποικίλλουν και γιατί η εμπειρία του σώματος είναι κεντρική για την ασφάλεια. Το ταξιδιωτικό μέσο, είτε είναι λεωφορείο, είτε πλοίο, είτε αεροπλάνο, είτε εξυπηρετεί κοντινές, ή μακρινές αποστάσεις, μετατρέπεται σε έναν αμφίσημο χώρο-χρόνο κίνησης- στάσης, εγγύτητας – απόστασης, με την ασφάλεια να αποτελεί το κορυφαίο διακύβευμα στη συνθήκη των μεταφορών αφ' ης στιγμής μικρές αδυναμίες που συσσωρεύονται μπορούν να οδηγήσουν σε μεγάλα δυστυχήματα.

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η διαλεκτικο-φαινομενολογική προσέγγιση της ασφάλειας στα μέσα μεταφοράς εστιάζοντας στον χρόνο και στη κίνηση ως βιώματα, στη συστημική προσέγγιση των μεταφορών, στη θεσμοθέτηση βιοηθικής ευθύνης και τέλος στην αναγκαιότητα

της κατάλληλης εκπαίδευσης πάνω στις σύγχρονες τεχνολογίες των μεταφορικών μέσων με σκοπό τη δημιουργία λειτουργικών συστημάτων, ασφαλών και ανθρώπινων, όπου εμπιστοσύνη και ευθύνη συνυπάρχουν με την τεχνική αξιοπιστία.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Δεληβογιατζής Σ., *Ζητήματα Διαλεκτικής*, 4η έκδοση, εκδ. Ερωδιός, Θεσσαλονίκη 2010.

Μαρκόπουλος, Ι., (2021), «Η Τεχνοεπιστήμη στο πλανητικό σκηνικό», *Έθνος*, <https://www.ethnos.gr/opinions/article/163176/htexnoepisthmhstoplanhtikoskhniko>.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ/ ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΕΝΗ

Bergson H., *Η δημιουργική εξέλιξη*, (μτφρ. Κωστής Παπαγιώργης- Γιάννης Πρελορέτζος), εκδ. Πόλις, (1η εκδ. 2005, 2η 2006, ανατύπωση 2021), Αθήνα, (*L' Evolution Creatrice*, 1941, Presses Universitaires de France).

Husserl E., *Για τη Φαινομενολογία της συνείδησης του εσωτερικού χρόνου*, (μτφρ. Νίκος Σουελτζής), εκδ. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2020, Τίτλοι πρωτότυπων κειμένων: *Husserliana* 10, σ. 3-134, «Zur Phänomenologie des inneren Zeitbewusstesens (1893- 1917)» [« The Phenomenology of internal time-consciousness (1893-1917)»], επιμ. Rudolf Boehm. Χάγη, Ολλανδία: Martinus Nijhoff, 1969. *Husserliana* 33, σ. 3-49, «Die 'Bernauer Manuskripte' über das Zeitbewußtsein (1917/1918)» [The 'Bernauer Manuscripts' on Time – Consciousness], επιμ. Rudolf Bernet & Dieter Lohmar, Ντόρντρεχτ, Ολλανδία: Kluwer Academic Publishers, 2001.

Ponty, M.M. *Φαινομενολογία της Αντίληψης*, (*Phenomenologie de la perception*), (μτφρ. Κική Καψαμπέλη), εκδ. Νήσος, 2016, Αθήνα (Gallimard, 1945).

The platonic *Republic* as first known text on societal engineering: a State where laws will be unnecessary

Katerina Chatzopoulou, PhD, Lecturer, Pasco Hernando State College, Florida

The Boston University College of Engineering describes societal engineering as the multidisciplinary field that aims towards the improvement of society and quality of life. The improvement of quality of life for the individual and the community has been a goal and a direction of human societies since antiquity in several cultures. The reduction of intercommunal violence (Pinker 2011), the substitution of physical violence with verbal violence (Progovac & Benítez-Burraco), the subsequent desire and training towards the reduction of verbal violence as well (Lakoff 1973), consist the path towards what we call civilization, seen always as a collective task. First known text that provides an analytical plan on how to improve society and quality of life is the platonic *Republic*, composed around the notion of justice. It is noteworthy that such is the trust in the education system in the *Republic* that laws would be unnecessary. Key point regarding the particular societal engineering plan is that the communities be ruled by a group of both natural gifted and extensively trained individuals, women and men. These are called the philosophers. (ἐὰν μη [...] ἢ οἱ φιλόσοφοι βασιλεύσωσιν ἐν ταῖς πόλεσιν ἢ οἱ βασιλεῖς τε νῦν λεγόμενοι καὶ δυνάσται φιλοσοφήσωσι γνησίως τε καὶ ἱκανῶς [...] οὐκ ἔστι κακῶν παῦλα [...] ταῖς πόλεσι, δοκῶ δ' οὐδὲ τῷ ἀνθρωπίνῳ γένει. "Unless [...] either philosophers become kings in our states or those whom we now call our kings and rulers take to the pursuit of philosophy seriously and adequately, [...] there can be no cessation of troubles [...] for our states, nor, I fancy, for the human race either." Plato, *Republic* V 473c-d). A society based on strict division of labor and justice, fighting against both excessive wealth and excessive poverty, against unnecessary geographical expansion, also with types of societal mobility. Similar and in some cases identical thoughts are expressed and supported in Confucianism (論語- *The Analects*), in particular regarding how the only way for societal progress is for rulers to be virtuous.

This presentation briefly examines key notions on societal engineering, in the spirit of the platonic *Republic*, with an understanding of ideology as a type of immaterial technology in the sense of Arthur (2009) that aids the improvement of quality of life and identifies the causes of distress and potential solutions. The destination may be known from antiquity. It is the path, the way, the *Tao*, both in Christianity and in philosophical systems of the East (Laozi, *Tao Te Ching*) that remains a challenge.

REFERENCES

- Arthur, W. Brian. 2009. *The nature of technology: what it is and how it evolves*. New York: Free Press.
- Lakoff, Robin. 1973. The logic of politeness. *Papers from the 9th regional meeting of the Chicago Linguistic Society*, 292-305. Chicago: Chicago Linguistic Society.
- Pinker, Steven. 2011. *The Better Angels of our Nature: Why Violence Has Declined*. New York: Viking Press.
- Progovac, Ljiljana & Antonio Benítez-Burraco. 2019. From physical aggression to verbal behavior: language evolution and self-domestication feedback loop. *Frontiers in Psychology* 10.2807.

Rule of Law: State responsibility and dysfunction of the political system according to the Constitution in the field of transport safety in Greece

Vassiliou-Damvergis Alexander-Nectarios, PhD Lecturer, University of Crete

The aim of this paper is to investigate the dysfunctions of the political system in cases of investigation of major accidents, such as the tragic Tempi train accident in 2023, and to identify the weaknesses of the state in properly handling the event and shedding light on the causes of the accident. The inherent weaknesses are related, in our opinion, to the weakness of the opposition and the absence of another institutional or political body that could timely control the procedures that take place in such an unpleasant case of loss of so many human lives. The principles of the constitution, the exercise of powers and duties of public officials must be based on principles of law, as Kant explains in the Theory of Ethics and Law in the Metaphysics of Morals. Many factors contribute to the dysfunction of the Greek political system, which, although it claims to operate constitutionally, in practice gives the impression of being arbitrary.

From the very beginning, the state apparatus, impersonally and through summary procedures, decided to close the issue. It took about two years to create a collective of citizens, the parents and relatives of the Tempi victims themselves, who investigated the issue and brought to light information that seems to have been diligently concealed from the official state. In no other period of post-political Greece has there been such a collective, that is, to do the work of the government, the forensic doctors, the security forces, the judiciary and in general the government and the state in this matter.

In an effort to understand how and why the Greek government gave the impression of being covert and arbitrary, we must examine the dysfunctions of the regime, which are largely due to the Greek constitution. The problems it presents are many. While the initiators of constitutionalism in the sense of the Social Contract, representatives of the Enlightenment, spoke of the separation of powers since the 17th and 18th centuries, and the constitutions of the American and French Revolutions explicitly apply this principle, the Greek constitution provides that the government is part of the Parliament and the prime minister is a member of parliament, while it should not be. The phrase “the legislative work of the government” in political theory is factually incorrect. The second problematic element in the Greek constitution is that the supreme ruler of the state, the president of the republic, is elected by the Parliament and not by the people through elections, carries out only legal procedures, and cannot intervene in the sphere of public life. Another problem is that the idea of the thinkers about balancing the three powers with checks and balances (institutional counterweights), as is the case in the American constitution, does not seem to exist and play an organic role in the Greek constitution, while no Greek court has the power of the US Supreme Court.

The result of the above seems to be, in combination with the obsolete principle of the declaratory, that any Greek government can very easily abuse power, as long as it has a "governmental", i.e. parliamentary majority. The aim of this proposal is to identify the dysfunctions of the political system in cases of investigation of major accidents, such as the tragic Tempi railway accident in 2023.

REFERENCES

- Αλιβιζάτος Ν., *Πολιτική και Συνταγματική ιστορία της Ελλάδας, 1821-1941*, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Σάκκουλας 1981.
- Αλιβιζάτος Ν., *Το Σύνταγμα και οι εχθροί του στη νεοελληνική ιστορία, 1800-2010*, Αθήνα: Πόλις 2011 Αναστασιάδης Γ., *Πολιτική και Συνταγματική ιστορία της Ελλάδας, 1821-1941*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας 2001.
- Avramidis, A., & Misinas, S. (2023). Greece train crash: families of victims grieve as protests grow. Reuters, March 4, 2023. URL: <https://www.reuters.com/world/europe/strike-protests-greece-angergrows-over-train-crash-2023-03-03/>
- Βενιζέλος Ε., *Μαθήματα Συνταγματικού Δικαίου*, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Σάκκουλας 2008.
- Δημητρόπουλος Α., *Σύστημα Συνταγματικού Δικαίου*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας 2011
- Efsyn.gr (2024). Τέμπη: Σε κυβερνητική σύσκεψη αποφασίστηκε το μπάζωμα του χώρου του δυστυχήματος, Η Εφημερίδα των Συντακτών, 29.05.24. URL: <https://www.efsyn.gr/ellada/dikaiosyni/434527-tempi-se-kybernitiki-syskepsi-apofasistike-mpazomatoy-horoy-toy>
- Ηλιοπούλου-Στράγγα Τζ., *Ελληνικό Συνταγματικό Δίκαιο και Ευρωπαϊκή Ενοποίηση. Κριτική θεώρηση των σχέσεων πριν και μετά το Μάαστριχτ*, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Σάκκουλας 1996
- Κοντιάδης Ξ., *Δεσμεύσεις και αυτοπεριορισμός της δεύτερης αναθεωρητικής Βουλής, ΤοΣ 1999*, 1064επ Καμτσίδου Ιφ., *Πρακτικά Συνταγματικού Δικαίου*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας 2004.
- Καμτσίδου Ιφ., *Το κοινοβουλευτικό σύστημα, Δημοκρατική αρχή και κυβερνητική ευθύνη*, Αθήνα: Σαββάλας 2011
- Μάνεσης Α., *Αι Εγγυήσεις τηρήσεως του Συντάγματος Ι*, Θεσσαλονίκη: Το Νομικόν, Ηλία Σάκκουλα 1956 Μάνεσης Αριστόβουλος, *Αι εγγυήσεις τηρήσεως του Συντάγματος ΙΙ*, Αθήνα: Σάκκουλας 1965
- Μάνεσης Α., *Συνταγματικό Δίκαιο Ι*, Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας 1980
- Μανιτάκης Α., *Ελληνικό Συνταγματικό Δίκαιο, Θεμελιώδεις έννοιες*, Τόμος Ι, Αθήνα – Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας 2004
- Μανιτάκης Α., Το 'δικαίωμα' αντίστασης κατά το [άρθρο 120 παρ. 4 Σ.](#) μεταξύ ηθικο-πολιτικού δικαιώματος, πραγματικού γεγονότος και εκδήλωσης συνταγματικού πατριωτισμού), *Νομικό Βήμα* 2004, 905 επ.
- Μαυριάς Κώστας, *Συνταγματικό Δίκαιο*, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλα 2004
- Newsroom (2023). Τι είναι η Σύμβαση 717 που αν είχε ολοκληρωθεί, μπορεί να απέτρεπε την τραγωδία στα Τέμπη. Reader, 12.12.2023. URL: <https://www.reader.gr/ellada/ti-einai-i-symbasi-717-poy-eihe-oloklirothei-den-tha-ginotan-pote-i-tragodia-sta-tempi>
- Newsroom (2024). Τέμπη: Στον εισαγγελέα 7 άτομα για διαρροή ηχητικού υλικού. Huffpost Greece, 05/10/2025. URL: <https://www.huffingtonpost.gr/entry/tempe-ston-eisayyelea-7-atoma-yia-diarroecheitokoe-elikoe-gr-6687b506e4b0971108c2c244>
- Παντελής Α., *Εγχειρίδιο Συνταγματικού Δικαίου*, Αθήνα: Α. Α. Λιβάνης 2007
- Παπαδοπούλου Λίνα, [Η 'δημιουργική αυτοκαταστροφή' του Συντάγματος. Ή, πώς το Σύνταγμα υποδέχεται το κοινωνικό φαινόμενο](#), σε: ΕΝΕΕΣ (επιμ.), *20 χρόνια από την ένταξη της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες*, Αθήνα – Κομοτηνή 2002.
- Παπαδημητρίου, Η συνταγματική θεμελίωση της προσχώρησης στις ευρωπαϊκές κοινότητες, *ΕΔΔ* 1985.
- Παπαδημητρίου Γ., *Η αργόσυρτη πορεία προς την ευρωπαϊκή ομοσπονδίαση*, Αθήνα-Κομοτηνή: Σάκκουλας 1997.

Παπαδοπούλου Λίνα, [Εθνικό Σύνταγμα και Κοινοτικό Δίκαιο: το ζήτημα της 'υπεροχής'](#), Κέντρο Ευρωπαϊκού Συνταγματικού Δικαίου - Ίδρυμα Θεμιστοκλή και Δημήτρη Τσάτσου, Σειρά: Ευρωπαϊκό Δίκαιο στην Ευρώπη - Μελέτες 16, Διεύθυνση Δημ. Θ. Τσάτσου, Αθήνα-Κομοτηνή: [Αντ. Σάκκουλα 2009](#)

Παραράς Π., Οι περιορισμένες εξουσίες της αναθεωρητικής Βουλής, ΤοΣ 1993, 311επ

Σαρίπολος Ι. Ν., *Πραγματεία του Συνταγματικού Δικαίου*, Αθήναι: τυπ. Χ. Νικολαΐδου 1851

Σπυρόπουλος Φ., *Το δικαίωμα αντίστασης κατά το 120 παρ. 4 του Συντάγματος*, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Σάκκουλας 1987.

Σπυρόπουλος Φ., *Εισαγωγή στο Συνταγματικό Δίκαιο*, Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλας 2006

Τέμπη 2023 Σύλλογος Πληγέντων Δυστυχήματος (2024). URL: <https://tempi2023.gr/>

Τσάτσος Δ., *Συνταγματικό Δίκαιο, Οργάνωση και Λειτουργία της Πολιτείας*, Τόμος Β', Αθήνα-Κομοτηνή 2023.

Χρυσόγονος Κ., *Συνταγματικό Δίκαιο*, (με συνδρομή Στυλιανού-Ιωάννη Κουτνατζή), Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας 2014.

The illusion of safety

Nikolaos Divinis, PhD, Founder & CEO ENSyntropy AB

We are not safe. And yet, we live as if we are. Safety is often defined as protection from harm—a measurable state, ensured by rules, redundancy, and engineering precision. In aviation, spaceflight, and transport systems, safety is quantified through statistics, protocols, and accident-free records. We trust these metrics, believing that careful design and human diligence can eliminate risk. But this belief is an illusion. Human perception is limited, instruments are imperfect, and complex systems cannot be fully modeled. What we call safety is not a fixed property—it is a momentary balance between knowledge, action, and the underlying order of the environment. Near misses, anomalies, and unexpected events reveal the limits of our understanding and the fragility of our constructs.

Drawing on parabolic flight experiences, analogue astronaut missions, and aerospace engineering, this presentation argues that safety is meaningful only when coupled with audacity and epistemic alignment. Audacity allows us to act decisively under uncertainty; epistemic alignment ensures those actions resonate with the inherent coherence of complex systems. Safety, therefore, is not guaranteed by control or chance—it is emergent, arising from the interplay between human judgment, technical design, and the synchrony of natural and engineered processes.

To this end, we have employed an interpretivist epistemological lens that challenges existing (positivist) risk management and systemic proactive safety management in transportation. Interpretivism assumes that access to reality (given or socially constructed) is performed only through social constructions such as language, consciousness, shared meanings, and instruments. Thus, safety and risk management cannot be understood solely in terms of causal relationships. They need to be studied from the inside by focusing on subjective experiences, meanings, and social constructions of safety.

Accidents and anomalies are not failures of luck—they are signposts highlighting gaps in perception, modeling, and understanding. True safety emerges through continuous learning, reflective action, and respect for the systems in which we operate. It requires courage that is disciplined, initiative that is informed, and trust that is directed toward nature and its laws.

Ultimately, *The Illusion of Safety* reframes safety as a dynamic, relational achievement rather than a static state. It is a philosophy for high-stakes environments: one that combines technical rigor with human judgment, boldness with insight, and action with alignment. To navigate uncertainty responsibly is to acknowledge the limits of knowledge, embrace the patterns of the world, and act with attuned audacity—this is where real safety lives.