

A XXI. SZÁZADI HAJÓKATASZTRÓFÁK HATÁSA AZ ÉLET VÉDELME NEK NEMZETKÖZI SZABÁLYOZÁSÁRA

THE EFFECT OF MARITIME DISASTERS IN THE 21th CENTURY ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS OF THE PROTECTION OF LIFE AT SEA

Udvarhelyi Bence* – Hudák Tünde**

Abstract

Nowadays, the sea has become an important platform of the world economy. There were a number of major shipwrecks in the 20th century, which affected the development of an effective and strict system of international rules. After the catastrophe of the Titanic in 1912, an intensive international legislation began, which resulted in the so-called SOLAS-conventions. However, it cannot be stated that maritime shipwrecks would have completely disappeared in the 21th century. The accidents of the Costa Concordia and the MV Sewol clearly shows us that an appropriate international framework alone is not enough, we must pay attention to its enforcement as well.

Keywords: maritime catastrophes, SOLAS-conventions, International Maritime Organization, Titanic, Costa Concordia, MV Sewol

Kulcsszavak: tengeri hajókatasztrófák, SOLAS-egyezmények, Nemzetközi Tengerészeti Szervezet, Titanic, Costa Concordia, MV Sewol

1. Bevezető gondolatok

Napjainkra a tenger a világgazdaság fontos színterévé vált. A hajózás jelentős szerepet kap a kereskedelemben, az utasszállításban, a szórakoztató iparban és a vendéglátásban is. Azonban az iparágat katasztrófák és balesetek árnyékkolták be, ezért elengedhetetlen volt kialakítani egy nemzetközi szintű szabályrendszert, amely biztosítja az élet tengeren történő védelmét.

A XX. században számos jelentős hajókatasztrófa történt, amelyek hatást gyakoroltak egy rendezett és egyre szigorúbb nemzetközi szabályrendszer kialakulására, amire már régóta nagy szükség volt. A világtörténelem legismertebb hajójának szerencsétlen története például többek között egy végzetes jogi hibára következtethető vissza. Ugyanis a *Titanic* első és egyben utolsó útja idején egy *1894-es brit törvény*¹ volt hatályban, amely a technikai fejlődés miatt már rég elavultnak számított. Az *1894. évi Kereskedelmi Hajózás Törvény* értelmében, minden 10.000

* Dr. Udvarhelyi Bence PhD, egyetemi tanársegéd, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Európai és Nemzetközi Jogi Intézet jogbence@uni-miskolc.hu

** Hudák Tünde ötödéves nappali tagozatos joghallgató, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, hudaktunde97@gmail.com

¹ Az 1894. évi törvény mellett 1906-ban is született egy hasonló tárgyú törvény, amely a *Titanic* katasztrófája ideje alatt szintén hatályban volt. Lásd: Merchant Shipping Act of 1894 and Merchant Shipping Act of 1906.

tonnát meghaladó hajónak 16 mentőcsónakkal kellett rendelkeznie.² A Titanic a kötelezően előírt mennyiségnél néggyel többet szállított a fedélzetén, azonban azt senki sem vette figyelembe, hogy a szabályozásban feltüntetett méretnél a Titanic több mint négyszer nagyobb volt.³

A tragédiát követően az államok nemzetközi szinten szabályozásba kezdtek. A Titanic katasztrófájának legjelentősebb eredményeképp 1914-ben az államok egy nemzetközi egyezményt írtak alá *Életbiztonság a tengeren (SOLAS)*⁴ címmel. A *Safety of Life at Sea* nemzetközi konferenciát Londonban, 1913. november 23. és 1914. január 20. között tartották, és számos tengerrel rendelkező ország képviseltette magát, mind például Németország, Osztrák-Magyar Monarchia, Amerikai Egyesült Államok és az Egyesült Királyság. A bonyolult biztonsági kérdések kezelése érdekében, a konferencia munkáját megkönnyítve, hat bizottságra osztottak fel a szakértőket, akik a következő területeket szabályozták: rádiótávírat, navigációs biztonság, tanúsítványok, konstrukció, felülvizsgálat és életmentő eszközök. Ennek megfelelően az egyezmény meghatározta a hatálya alá tartozó hajók számára a mentőcsónakok és egyéb életmentő eszközök kötelező minimumát, valamint részletes előírásokat tartalmazott a hajók rádiókapcsolatát érintően. Az egyezményt végül 1914 januárjában 13 ország írta alá, azonban közülük csak 5 ország ratifikálta azt. Bár az első SOLAS-egyezmény az I. világháború kitörése miatt soha nem lépett hatályba, de a témában született későbbi egyezmények alapjául szolgált. Az első egyezményt 1929-ben⁵, 1948-ban⁶ és 1960-ban⁷ újabb SOLAS-egyezmények követték, amelyek már hatályba is léptek. A jelenleg hatályos – többször átdolgozott és kiegészített – *SOLAS-egyezményt* 1974-ben⁸ írták alá.⁹

A Titanic elsüllyedését követően számos más törvény és előírás is napvilágot látott, ami miatt általánosságban elmondható, hogy soha egyetlen másik hajószerencsétlenség sem váltott ki ilyen mértékű nemzetközi szabályozási lázat, amivel már a meglévő problémákat igyekeztek orvosolni. Sajnálatos módon azonban nem lehet azt mondani, hogy a nemzetközi szintű szabályozás felgyorsulása a tengeri hajókatasztrófákat teljes egészében kiküszöbölte volna. A XX. században számos súlyos tengeri tragédia következett be, amelyek egy része szintén a nemzetközi jogi szabályrendszer változását vonta maga után. Így például a *Morro Castle*, *Yarmouth Castle* és *Scandinavian Star* hajókon bekövetkezett tüzesetek a tűzvédelmi jellegű szabályozások szigorítását eredményezték, a katasztrófákat követően alkalmazott új rendelkezések ezenkívül biztonsági ellenőrzéseket és az új hajók szerkezeti változtatásait is előírták. Az *Andrea Doria* és a *Stockholm* ütközése következtében módosultak a rádiózással kapcsolatos előírások, és a *Herald of Free Enterprise* és az *Estonia* tragédiája pedig további tervezési és mentőcsónakokkal és mentőtutajokkal kapcsolatos szabályozásokhoz vezetett.¹⁰

² Kelly BUCHANAN: Failure to Update the Law a Titanic Mistake. <https://blogs.loc.gov/law/2012/04/failure-to-update-the-law-a-titanic-mistake/> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

³ Anton GILL: Titanic: the real story of the construction of the world's most famous ship, Channel 4 Books, London, 2010, 170.

⁴ Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London, on the 20th January 1914.

⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London, on the 31st May 1929.

⁶ International Regulations for Preventing Collisions at Sea, signed at London, on the 10th June 1948.

⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London, on the 17th June 1960.

⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea, signed at London, on the 1st November 1974. A jelenleg hatályos SOLAS-egyezményt Magyarország a 2001. évi XI. törvénnyel ültette át a belső jogába.

⁹ Bővebben lásd: <https://www.wmo.int/pages/prog/amp/mmop/documents/solas.html> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

¹⁰ Bővebben lásd: R.W. JOUGHIN: The Revised SOLAS Regulations for Ro-Ro Ferries, Warsaw Maritime Centre, 2008; Tareklo WIESLAW: Origins of ship safety requirements formulated by International Maritime Organization, *Procedia Engineering*, Vol. 45, 2012, 849.

A XX. században bekövetkezett hajószerencsétlenségek tehát komoly változásokat hoztak a nemzetközi szabályrendszerbe. A *Nemzetközi Tengerészeti Szervezet*¹¹ működésének megkezdésével ellenőrizhetőbbé vált hajózás, valamint lehetőség lett a SOLAS-egyezmények állandó fejlesztésére és egyéb biztonsági szabályok bevezetésére. Azonban a XXI. század első két évtizede se telt el jelentősebb hajókatasztrófa nélkül.

2. A XXI. század nagyobb hajókatasztrófái

2.1. *Costa Concordia* katasztrófája

Majdnem pontosan 100 évvel a Titanic katasztrófáját követően, újabb, az egész világot megrázó tengeri tragédiáról lehetett a hírekben hallani. 2012. január 13-án, pénteken az olasz *Costa Concordia* hajó zátonyra futott, felborult, majd később a sekély vizekben elsüllyedt, miután a toszkánai *Isola del Giglio* mellett egy víz alatti szikla felhasította a hajó bal oldalát. A balesetben a hajó több mint 4.200 utasából 32 személy vesztette életét.¹²

A tragédiát egy, a hajótársaság által jóváhagyott eljárás az ún. „*sail-by salute*” okozta, mivel a hajó mintegy 8 km-rel eltért a kijelölt hajózási útvonaltól, annak érdekében, hogy így a szigethez minél közelebb haladjon el. 2011-ben a *Costa Concordia* ezt az eljárást sikeresen végre hajtotta, 2012-ben viszont végzetes tragédiához vezetett. Francesco Schettino a hajó kapitánya azt mondta, hogy mielőtt a szigethez ért volna, kikapcsolta a hajó számítógépes navigációs rendszeréhez tartozó riasztórendszert. Állítása szerint a manővert már többször is sikeresen végre hajtotta, ezért látásból navigált, mert ismerte a terepet.¹³ A hajó bal oldala helyi idő szerint 21:42-kor zátonyba ütközött. Az utasok az ebédlőben voltak, amikor hirtelen, nagy csattanás hallatszott, amelyet egy személyzeti tag (a hangosbemondó rendszeren keresztül beszélve) elektromos hibának nevezett. 22:12-kor a pánikba esett, mentőmellényt viselő utasokkal közölték, hogy megoldották a problémát, ezért mindenki visszatérhet a kabinjába. Az utasok egy részének, akik aznap szálltak hajóra, még nem tartottak biztonsági gyakorlatot, akik így nem is tudták, hogy melyik gyülekező ponthoz kell menniük, hogy és mit kell tenniük a hajó riasztó rendszerének megszólalása esetén. A kikötői hatóságok az esetről körülbelül egy órával az ütközést követően értesültek.

Mivel a hajó egész 23:15-ig nem kezdett dőlni, mindenki megmenekülhetett volna és a mentés rendezett körülmények között történhetett volna, amennyiben a kapitány időben kiadja

¹¹ A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organization – IMO) 1948. március 17-én alakult meg, Kormányközi Tengerészeti Tanácskozó Szervezet (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO) néven. Mai nevét 1982-ben vette fel. A londoni székhelyű szervezet 1959-ben vált az ENSZ szakosított intézményeinek tagjává. A szervezet elsődleges célja, hogy előmozdítsa a nemzetközi együttműködést a tengerhajózás, a hajózás biztonsága, a navigáció, a tengeri környezetvédelem technikai és jogi előfeltételeinek kialakításával; valamint, hogy nemzetközi egyezményeket, ajánlásokat, szabályokat és szabványokat készítsen elő, amelyeket a szervezet Közgyűlése vagy az e célra összehívott konferenciák kodifikálnak. Az IMO megalakulásával a SOLAS-egyezmények kodifikációja is a szervezet keretei közé került be. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló 1948. évi egyezményt Magyarország a 2003. évi LXXIX. törvénnyel hirdette ki. Bővebben lásd: <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/TenyekKonyve-tenyek-konyve-1/1990-7B2E/nemzetkozi-szervezetek-8BC9/egyetemes-kormanykozi-nemzetkozi-szervezetek-8BCE/az-ensz-szakosított-intezmenyei-8CCB/nemzetkozi-tengerészeti-szervezet-8D6B/> (letöltés ideje: 2020.12.07.) és <https://www.imo.org/en> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

¹² <https://safety4sea.com/maritime-history-costa-concordia-disaster/> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

¹³ https://www.corriere.it/cronache/12_gennaio_22/sarzanini-verbali-schettino_3bcfca5a-44cb-11e1-b12c-223272f476c4.shtml (letöltés ideje: 2020.12.07.)

a hajó elhagyására vonatkozó parancsot.¹⁴ A parancs kiadásával azonban késlekedtek, arra csak 22:50-kor került sor, amely következtében a mentés szervezetlenül történt. Sokan maradtak a fedélzeten, amikor a mentőcsónakokban már nem volt elég hely. A hajó nagy dőlésszöge miatt ráadásul három bal oldali mentőcsónakot egyáltalán nem tudtak a vízre bocsátani. Schettino kapitány az elsők között hagyta el a fedélzetet, mivel állítása szerint „megbotlott és beleesett egy mentőcsónakba”. A mentőcsónakból később a parti őrség vezetőjének parancsára sem volt hajlandó visszatérni a fedélzetre, hogy segítsen a mentési munkálatokban. Számos túlélőt végül helikopterrel mentettek meg az akkorra már oldalára borult hajóról.

A túlélők és áldozatok keresése másnap megkezdődött, a mentőbúvárok a hajó belsejében keresték az eltűnt személyeket. Kizárólag a szerencsén múltott, hogy a Costa Concordia balesetében „csak” 32 ember vesztette életét, ugyanis a hajó megakadt egy víz alatti sziklában, ami megakadályozta a teljes elsüllyedését vagy felborulását.¹⁵ Végül mind a 32 áldozat holtteste előkerült, de az utolsó áldozat tetemét csak 2014. november 3-án találták meg a hajóroncsban.

A baleset technikai vizsgálata azonnal megkezdődött. A vizsgálat a Costa Concordia legénysége által követett eljárások hiányosságaira, valamint a hajót idő előtt elhagyó kapitányának, Francesco Schettino cselekedeteire összpontosított. A kapitányt végül emberölés elkövetése miatt 16 év börtönre ítélték.¹⁶ A döntés azonban nem a nemzetközi tengerjog alapján született, ugyanis arra nincs szabály és szankció, ha a kapitány gyáván és önzően viselkedik a hajó elhagyásakor. A történelem számos egyéb hajóbalesetéből és a Costa Concordia tragédiából is megállapítható ugyanakkor, hogy szükség lenne ilyen jellegű nemzetközi büntetőjogi szabályozásra is.

2020. január 1-jével új SOLAS szabályozások léptek életbe, amelyek a Costa Concordia tragédiájához köthetők. Ilyen például a hajók evakuálásának megtervezése és a mentőcsónak karbantartásra vonatkozó előírások változása. A tragédia óta életbe lépett legfontosabb szabály, hogy a hajókra felszálló összes utasnak a kikötő elhagyása előtt a biztonsági előírások értelmében mentőcsónak-gyakorlaton kell részt vennie.¹⁷

2.2. A MV Sewol tragédiája

Az *MV Sewol* egy dél-koreai komp volt, amely *Incheon* és *Jeju* között közlekedett. A hajó 2014. április 16-án felborult és elsüllyedt, 304 ember halálát okozva.¹⁸ Az áldozatok többsége középiskolás diák volt, így a katasztrófa megrázta az egész világot, Dél-Koreában pedig olyan felháborodást keltett, amely – más okok mellett – az akkori elnök megbukásához vezetett.

Az *MV Sewol* komp balesete előtt nem sokkal Park harmad tisztt és Cho kormányos vette át a hajó irányítását. A kijelölt útirány követése érdekében a robotpilótáról kézi vezérlésre tértek

¹⁴ <https://www.corriere.it/International/english/articoli/2012/01/19/costa-under-investigation.shtml> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

¹⁵ Clive SCHOFIELD: Time for real sea change how can we better save lives at sea, *International Zeitschrift*, 10(1) 2014, 38.

¹⁶ Lásd: Amy TIKKANEN: Costa Concordia disaster. <https://www.britannica.com/event/Costa-Concordia-disaster> (letöltés ideje: 2020.12.07.); <https://www.theguardian.com/world/2017/may/12/costa-concordia-captain-hands-himself-into-prison> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

¹⁷ Bővebben lásd: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/35-SOLAS-EIF-2020.aspx> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

¹⁸ Bővebben lásd: Hyungjua KIM –Stein HAUGEN –Ingrid Bouwer UTNE: Assessment of accident theories for major accidents focusing on the *MV Sewol* disaster: similarities, differences, and discussion for a combined approach, *Safety Science*, Vol. 82, 2016.

át, és Park kiadta az utasítást Cho-nak, hogy változtassa meg az irányt 135 fokról 140 fokra. Park tanúvallomása szerint, miután a radaron ellenőrizte, hogy a Sewol pályája megváltozott-e, a jelenlegi pályát megváltoztatta, és 8:48-kor utasította Cho-t, hogy változtassa meg a hajó irányát 145 fokra. Miután rájött, hogy a hajó erősen a jobb oldali irányba dől, ami az orrot jobbra húzza, utasítást adott Cho-nak, hogy fordítsa el a kereket balra. Cho ekkor arra panaszkodott, hogy a kormány nem működik, majd a dőlés ellenzése érdekében az ellenkező irányba rántotta a kormányt. A közös nyomozócsoport szerint az éles kanyart leíró pálya a kormányzási hiba és a túlterhelés okozta csökkent visszaállítási erő együttes eredménye volt.¹⁹

Ahogy Cho élesen elfordította a kormánykereket az MV Sewol baloldalára megbillent a víz fele, a hajón így oldalára zuhanó rakomány miatt az MV Sewol elveszítette minden helyreállító erejét, és a víz a rakodóhely oldalsó ajtaján és a hajó hátsó részén található autó bejáraton keresztül a hajóba áramolt.

Az addig a kabinjában tartózkodó Lee kapitány ezt követően a hídra sietett. A hajó motorjai leálltak, és a hajó oldalra kezdett sodródni. Az első segélyhívás azonban nem a tisztektől, hanem a Danwon középiskola egyik diákjától érkezett. 09:07-kor a legénység is megerősítette a hatóságnak, hogy a komp süllyed. Ekkor a hatóság közölte a kapitánnyal, hogy utasítsák az utasokat a mentőmellények felvételére, mire Lee azt mondta a kommunikációs rendszer nem működik. Ezt követően azt az utasítást kapta, hogy a legénység személyesen értesítse az utasokat. A parti őrség 9:25-kor megkérte Lee-t, hogy döntsön a hajó elhagyásáról, de Lee azt mondta nincs elég információja az intézkedés meghozására. Közben az utasoknak kiadták a parancsot, hogy térjenek vissza a kabinjaikba. Ez lett később a fő oka annak, hogy a tragédia során olyan sokan meghaltak, a diákok ugyanis szót fogadtak, és többségük a katasztrófa végéig a kabinjába maradt, ahol végül életüket veszítették.²⁰

9:30-kor Lee kiadta a hajó elhagyására a parancsot, ez azonban nem minden utashoz jutott el. Lee kapitány és a legénység az utasokat magukra hagyva elhagyta a hajót. Az MV Sewol két és fél óra alatt süllyedt el.

A mentési folyamat teljes kudarc volt, a vízbe ugrott túlélők többségét helyi halászhajók és bárkák mentették ki. Bár nagy erővel folyt a mentési munkálat, helikopterek fedélzetéről és a parti őrség hajóiról az MV Sewol süllyedése után nem sikerült túlélőt találni a hajótestben, pedig feltételezték, hogy némi levegő benn rekedhetett a hajóban.

A vizsgálatot kimutatták, hogy a szerencsétlenség fő okai között a Cho által tett kormányzási manőverek, valamint a nem jól rögzített rakomány is szerepeltek.²¹ Lee és számos más tiszt ellen eljárást indult gondatlanság és emberölés gyanúja miatt.²² Emellett a baleset a hajózás kormányzati szabályozásában is változásokat idézett elő Dél-Koreában.

3. Összegzés

Összegzésképpen megállapíthatjuk, hogy mindkét XXI. századi hajókatasztrófában fontos szerepet játszott az emberi tényező.²³ Mind a Costa Concordia, mind az MV Sewol esetében visszaküldték az utasokat kabinjaikba, a belső terek pedig gyorsan halálos csapdává váltak. Ha

¹⁹ CHO (조), IM-SONG (임성) (6 October 2014). "세월호 폭침설·국정원 개입설 등 사실무근" (letöltés ideje: 2020.12.07.).

²⁰ <https://safety4sea.com/cm-sewol-sinking-south-koreas-ferry-disaster/> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

²¹ <https://safety4sea.com/cm-sewol-sinking-south-koreas-ferry-disaster/> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

²² <https://www.theguardian.com/world/2015/apr/28/south-korean-ferry-captains-sentence-revised-to-life-in-prison-for-homicide> (letöltés ideje: 2020.12.07.)

²³ SCHOFIELD: i.m.

a kapitányok és legénység megfelelően kommunikáltak volna az utasokkal, ahelyett, hogy gondatlanul, rosszul megalapozott döntéseket hoztak, elkerülhető lett volna az ilyen magas halálozási arány. Joggal merülhet fel az utasokban ezeket a katasztrófákat követően a kétség, hogy meg lehet e bízni a kapitány és tisztek autoritásában?

Álláspontunk szerint a hajózási cégek számára nemzetközi szinten elfogadottá és alkalmazott eljárássá kellene tenni a „*jobb félni, mint megijedni*” elvet, vagyis bármilyen probléma akár legkisebb gyanúja esetén el kell rendelni az általános riadót, és a helyzet bizonytalansága esetén a mentőcsónakok gyülekező helyén össze kell gyűjteni az utasokat. Természetesen ennek során kiemelkedő fontossággal bír a tömeg és pánik kezelésére jól kiképzett, szakszerűen eljáró személyzet közreműködése. Mindez segítséget nyújthat ahhoz, hogy az utasok és személyzet mentőcsónakkal való mentése hamarabb megtörténjen. Ezenkívül a nemzeti hatóságok és hajók közötti kapcsolatra és konzultációra is nagyobb hangsúlyt kellene fektetni.

A nemzetközi szinten elfogadott szabályokat a hajózásban szigorúan végre kell hajtani. A szabályrendszer megléte önmagában nem elégséges, ha a hatóságok és a hajótársaságok ennek a rendelkezéseit nem követik. Ehhez azonban szükség van arra, hogy a szakemberek jól képzettek legyenek, a berendezéseket rendeltetésszerűen tudják használni, a gépek és eszközök jól karban legyenek tartva, az esetlegesen felmerülő problémák ki legyenek vizsgálva, és a megkívánt technikai fejlesztéseket szükség esetén megvalósítsák. Amennyiben mégis bekövetkezik a baleset a mentési folyamatokat jól szervezeten, átgondoltan és kellő tudással kell kivitelezni. E körben kiemelten fontos az emberi tényező. Kétségkívül minden ember más módon reagál különböző rendellenességekre, de minden magasabb beosztású tiszt számára el kellene rendelni bizonyos képzéseket, annak érdekében, hogy mentálisan és fizikailag is képesek legyenek a helyzet megoldására, amennyiben nehézséggel találják szembe magukat. Nem megengedhető, hogy ismételten előforduljon olyan szituáció, ahol a kapitány és a döntéshozásra jogosult tisztek elmenekülnek a felelősségük elől, és mentőcsónakba szállnak, amikor mások még a fedélzeten tartózkodnak. Az pedig végképp nem elfogadható, hogy a hajó elhagyására felszólító parancs kiadása nélkül meneküljenek el. Ennek előfordulása esetén szigorúan felelősségre kell őket vonni.

Álláspontunk szerint a SOLAS-egyezmények és a hasonló szabályrendszerek ma már jó alapot biztosítanak az élet védelmére a hajózásban. A tengeri közlekedést illetően, ennek az évtizednek a nagy kihívása inkább abban fog rejleni, hogy az előírásokat be is tartassák a hajótársaságokkal, a nemzeti hatóságokkal és az emberekkel.

A már meglévő szabályok frissítése és fejlesztése és a korszerű technikai megoldásokkal való összhang megteremtése ugyanakkor továbbra sem állhat meg. Mindig szembe kell majd nézni valamilyen új kihívással, amire megfelelő, adekvát választ kell adni. Csak remélhetjük, hogy a bekövetkezett katasztrófákból tanultunk, és a jövőben sikeresebben kerülhetjük el a tragédiákat. A személyek kényelme fontos, de a biztonság és az élet védelme mindig fontosabb.